

Fourth Series, No.12

Wednesday, March 5, 1969
Phalguna 14, 1890 (Saka)

LOK SABHA DEBATES

Seventh Session
(Fourth Lok Sabha)



सत्यमेव जयते

LOK SABHA SECRETARIAT

New Delhi

CONTENTS

No. 12—Wednesday, March 5, 1969/Phalguna 14, 1890 (Saka)

| | COLUMNS |
|--|------------------|
| Oral Answers to Questions— | |
| Starred Questions Nos. 271 to 274 and 284 | 1-31 |
| Written Answers to Questions— | |
| Starred Questions Nos. 275 and 283 and 285 to 300 | 31-55 |
| Unstarred Questions Nos. 1692 to 1714, 1716 to 1734, 1736 to 1757, 1759 to 1763, 1766 to 1769, 1771 to 1824, 1829 to 1837, 1839 and 1841 to 1850. | 55-175 |
| re. making allegations | 175 |
| Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance Assam Minister's statement re : Pakistani infiltration into Assam and assistance to Naga hostiles | 175-83 |
| Papers Laid on the Table | 183-85 |
| Messages from Rajya Sabha | 185 |
| Bills as passed by Rajya Sabha— | |
| (i) Armed Forces (Special Powers) Continuance Bill | 185 |
| (ii) Public Wakfs (Extension of Limitation) Amendment Bill | 185 |
| (iii) Limitation (Amendment) Bill | 185 |
| Personal Explanation by Members— | |
| (<i>Shri Samar Guha</i>) | 186 |
| (<i>Shri Madhu Limaye</i>) | 207-224 |
| Railway Budget ; 1969-70—General Discussion | 187-207, 224-318 |
| Shrimati Uma Roy | 188-89 |
| Shri Ram Swarup Vidyarthi | 189-99 |
| Shri Ramshekar Prasad Singh | 199-206 |
| Shri Kiruttinan | 225-29 |
| Shrimati Tara Sapre | 229-32 |
| Dr. Maitreyee Basu | 232-35 |
| Shri Shiv Chandika Prasad | 235-40 |

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

| | COLUMNS |
|------------------------------------|---------|
| Shri Prakash Vir Shastri | 240-46 |
| Shri N. K. Sanghi | 246-53 |
| Shri Kamalanathan | 253-56 |
| Shri Pratap Singh | 256-64 |
| Shri P. L. Barupal | 265-71 |
| Shri B. K. Daschowdhury | 272-80 |
| Shri Sheo Narain ... | 280-85 |
| Shri Yashwant Singh Kushwah | 285-90 |
| Dr. Ram Subhag Singh | 291-313 |

LOK SABHA

*Wednesday, March 5, 1969/
 Phalguna 14, 1890 (Saka)*

*The Lok Sabha met at Eleven
 of the Clock.*

[MR. SPEAKER in the Chair]

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

भिलाई इस्पात कारखाने में कर्मचारियों की
 सख्या

+

*271. श्री बलराज मधोक :

श्री रामस्वरूप बिद्यार्थी :

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

(क) क्या यह सच है कि 1956 में रूस
 ने भिलाई इस्पात कारखाने की तरह का
 रूमानिया में भी एक इस्पात कारखाना
 स्थापित किया था और भिलाई इस्पात
 कारखाने तथा रूमानिया के कारखाने में
 कोई अन्तर नहीं है ;

(ख) यदि हां, तो क्या यह भी सच है
 कि रूमानिया के इस्पात कारखाने में केवल
 4800 कर्मचारी हैं जबकि भिलाई इस्पात
 कारखाने में 30,000 कर्मचारी कार्य कर
 रहे हैं ;

(ग) यदि हां, तो क्या इस बात पर
 भिलाई इस्पात कारखाने में काम कर रहे
 रूस के 60 अथवा 70 इंजीनियर चकित हैं ;

(घ) क्या सरकार का विचार भिलाई
 इस्पात कारखाने के संचालन के लिये केवल
 4800 कर्मचारियों तथा इंजीनियरों को
 रखने तथा शेष कर्मचारियों की छुट्टी करने

तथा उन्हें कहीं और नौकरी देने का है ;
 और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

THE MINISTER OF STEEL AND
 HEAVY ENGINEERING (SHRI C. M.
 POONACHA) (a) and (b) : We have
 no information of the Steel Plant set up
 by Russia in Rumania and it is, there-
 fore, not possible to compare the number
 of employees. Bhilai Steel Plant, how-
 ever, have 25,487 employees in the
 Works.

(c) The number of Russian experts in
 the Works is 47, as on 31.1.1969.

(d) No, Sir.

(e) The number of employees would
 have to be based on work study, taking
 into consideration all factors obtaining in
 India and this study has not been com-
 pleted.

SHRI BAL RAJ MADHOK : The hon.
 Minister has stated that the works study
 has not yet been completed. This plant
 has come into existence fifteen years back
 and during this period no such study has
 been made. May I know whether it is a
 fact that according to international
 standards, in the plants which have been
 set up in the last fifteen years of com-
 parable size, an average of 7,000 employ-
 ees are engaged for a plant for produc-
 tion of one million tons of steel whereas
 for the Bhilai steel plant in India, which
 has a capacity of 2 million tons,
 as the hon. Minister has just now
 stated, we are employing 24,000
 workers, which mean more than
 12,000 employees for one million ton
 capacity? Secondly, is it also not a
 fact that the inventory and stores spares
 that we have in Bhilai is double the
 inventory and spares of comparable size
 plants in other parts of the world, which
 means more capital investment and less
 profit? May I know if anything has
 been done, or will be done, to bring
 down the number of employees and stores
 in Bhilai plant to the level of similar
 plants elsewhere in the world?

SHRI C. M. POONACHA : That is our endeavour. On the face of it, I also feel that the employment of labour is rather on the high side and every possible effort should be made to reduce the manpower engaged there in relation to production. Now we have a programme for expanding the capacity of the Bhilai steel plant. So, the works study will also be related to the future developmental programmes that we have in view. Our idea is to absorb the existing manpower to meet the proposed increased production programme. As regards spares and other things, they have no direct relation to the employment of labour. But I do understand that we have heavy inventory balance with us. That is a separate matter altogether.

SHRI BAL RAJ MADHOK : May I know whether it is a fact that recently a study team came from Russia, led by Mr. Skachkov, which expressed great dissatisfaction at the working of the Bhilai plant, saying that it is not working to proper capacity and that it is working very inefficiently? Have they made some suggestions for improving the working of the Bhilai plant? Similarly, Shri Chenna Reddi, the previous Steel Minister, also made some suggestions. May I know what action has been taken on the recommendations made by Shri Chenna Reddi and the Russian team? Then, it has been said that a suggestion has been made by the Russian team that we should write off part of the capital that has been invested in the Bhilai plant so that if there is less capital shown on the books, even if the profits are less the public can be beguiled and deceived by showing a better return on the capital invested. May I know whether any such suggestion has been made by the Russians and, if so, what is the reaction of the Government to that suggestion of the Russian delegation?

SHRI C. M. POONACHA : The review of the working of the Bhilai steel plant by the Russian delegation along with our experts was in the matter of technical efficiency, productivity and utilisation of manpower. Discussions were carried out on these specific matters and certain suggestions and recommenda-

tions have been made. We are now examining these suggestions and recommendations of or necessary follow-up action. As regards the reconstruction of the capital structure, it is a separate matter altogether. This point was not made out by the Russian delegation. We ourselves have taken up this issue. It is under examination. But I must say that we have not yet considered it in all its aspects. We will look into this matter as to whether the reconstruction of capital formation is warranted or not.

SHRI BAL RAJ MADHOK : What about the Chenna Reddi Commission's report?

SHRI C. M. POONACHA : Mr. Chenna Reddi led a delegation to U.K. That is with regard to the Durgapur Steel Plant. This Question relates to Bhilai plant.

SHRI BAL RAJ MADHOK : It concerns all the Steel Plants.

SHRI D. N. PATODIA : He gave suggestions to improve the working of all the steel plants.

श्री रामस्वरूप विद्यार्थी : चन्ना रेड्डी साहब का डेलीगेशन ब्रिटेन में स्टील प्लांट्स के बकिंग को स्टडी करने के लिए गया था जिस वकत उन्होंने स्टडी किया, उस वकत उस में भिलाई प्लांट हो या और कोई खास प्लांट हो, वह बात नहीं थी। मैं जानना चाहता हूँ कि वहाँ जाकर उन्होंने क्या स्टडी किया और क्या सैजसज दी ?

क्या यह हकीकत नहीं है कि यहाँ जितने कर्मचारी हैं, उन में सुपरवाइजरी कैपेसिटी में जो काम करते हैं उनकी गिनती बहुत अधिक है और जो हाथ से काम करते हैं ओर जो टैक्नीशियन हैं, उनकी तादाद बहुत कम है ?

SHRI C. M. POONACHA : The Chenna Reddi Commission went to U.K. to examine certain problems with regard Durgapur Steel Plant. After Delegation from U.K. came over here, they had joint discussions without officers and they visited the Plant. They have given their suggestions mostly with regard to the improvement of Durgapur Steel Plant.

As regards the number of employed in various steel plants, I must admit again the fact that, on the face of it, the number looks to be rather on the high side.

SHRI RAM SWARUP VIDYARTHI : I am, particularly, asking about the supervisory staff. The supervisory staff is more than what is required.

MR. SPEAKER : He admitted it.

श्री रामस्वरूप विद्यार्थी : असल में बात यह है कि जब यह प्लांट चला तो कुछ अफसर उन्होंने लगाये। उन्होंने अपने रिश्तेदारों को वहां भर लिया। जब रिश्तेदार भर लिये गये तो उनको चपड़ासी भी चाहिए और और लोग भी चाहिए और उनको रख लिया गया। इस स्टील प्लांट में एडमिनिस्ट्रेटिव स्टाफ जितना है उतना और किसी में नहीं है। इस वास्ते में पूछ रहा था कि सुपरवाइजरी स्टाफ ज्यादा है या नहीं और ज्यादा है तो कितना ज्यादा है ?

SHRI C. M. POONACHA : We are now on the question of labour employed in the works. As regards the total number, no doubt, we have the man-power engaged in the works and also labour employed in general administration and the township. We have a big township also. If that is the point the hon. Member wants to know, I have got separate figures as regards the people employed in the general administration of the works and the township.

MR. SPEAKER : Shri Supakar.

SHRI RAM SWARUP VIDYARTHI : The administration of the Bhilai plant.

SHRI SRADHAKAR SUPAKAR : May I know when the works study was streamlined since the Bhilai plant was first undertaken and how long it is in the process of that works study and secondly, may I know whether efforts have been made to set up subsequent steel plants with our own engineers, the fabrication and everything of it, without the help of outsiders and, if so how far that ideal has been achieved during the last 12 years ?

SHRI C. M. POONACHA : The H.S.L. has a unit which is now currently doing the research in the engineering development. They are now working out the designing of plant within the country. The Heavy Engineering Corporation is also set up to produce heavy engineering equipments as designed by the H.S.L. unit of Designing and Engineering. This programme is partly being translated into action with reference to Bokaro. For Bokaro, some portion of the equipment would be Indian-made, produced in H.E.C. by our engineering talent and its capacity will progressively be developed with a view to set up complete steel plants in the country in future.

SHRI SRADHAKAR SUPAKAR : The first part of my question regarding the process of steamlining the plant has not been answered.

SHRI C. M. POONACHA : I would like to have notice for this. I do not have the information right now.

श्री महाराज सिंह चारती : जब भिलाई परियोजना बनाई गई थी, तो उस समय भी यह निर्णय किया गया था कि इस में 25,000 आदमी काम करेंगे। यह बात उस परियोजना का अंग थी। उस परियोजना में यह भी निर्धारित कर दिया गया था कि कितने आदमी किस काम पर लगाये जायेंगे। मैं यह जानना चाहता हूँ कि 25,000 आदमी-यों का जो लक्ष्य तय किया गया था, वह विकास की अन्तिम सीमा के लिए था, या विकास के वर्तमान चरण के लिए था। यदि उस लक्ष्य के हिसाब से आज वहां पर ज्यादा कर्मचारी हैं, तो उस के लिये कौन जिम्मेदार है और इस बारे में सरकार क्या कदम उठा रही है ?

SHRI C. M. POONACHA : These are matters regarding certain detailed working of the steel plant, the overall functioning. That is to say, in certain respects, mechanical handling, loading and unloading and all these things were envisaged on the basis of which the manpower utilisation was worked out at

a lower figure, but later on, when actually we were going ahead in the conditions that prevailing in our country, we had to engage more of manpower in big operations like mining, loading, unloading and other things which resulted in additional number of bodies being employed.

SHRI LOBO PRABHU : I would proceed on three presumptions. The first is that steel which enters in the production of all our manufacturing units should sell at the lowest price ; our price is 70 per cent or more above the world price. The second presumption is that idle labour and idle capacity add to the cost of steel. The third presumption is that you must remove the bottlenecks soon as possible first in respect of idle labour and idle capacity. I want to ask two questions. The first question is why Bhilai is not working at more than 50 per cent of its capacity. The second question that I want to ask is whether, in respect of the Bokaro unit which is to be established, you will see that the idle labour in Bhilai and other steel factories is transferred there.

SHRI C.M. POONACHA : Bhilai's capacity is being utilised more or less to the expected level of 70 to 76 per cent. We have certain shortfalls because the orders placed on Bhilai's production were not of the order to utilise the full capacity. Now we are catching up and I am sure that the capacity of Bhilai will be sufficiently utilised to the extent possible.

As regards the idle labour or excess labour that we have, this is no doubt a fact as it appears today. We are making every effort to see that the full capacity is utilised and all the excess labour that is employed is employed for production.

SHRI LOBO PRABHU : Can he give an assurance that no new labour will be employed in Bokaro and that the idle labour in Bhilai and other steel factories will be transferred there ?

SHRI C. M. POONACHA : We have taken a decision not to recruit any additional labour.

SHRI SURENDRANATH DWITEDY : Is it not a fact that not only

Bhilai but all the steel plants in India, including the private sector plant of Tata have surplus labour which is because of the inherent conditions prevailing here ? I would like to know whether the Government has any plan to phase this programme of development of excess labour in such a manner that there will be no retrenchment and they would be absorbed in expansion and other schemes of the Government.

SHRI C.M. POONACHA : That is the view that we have taken. There would not be any retrenchment as such and we would deploy them to other units where there is scope to absorb additional labour.

Wagon Industry

*272. **SHRI SRINIBAS MISRA :**
SHRI S. K. TAPURIAH :
SHRI HIMATSINGKA :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the wagon industry in the country is languishing under the impact of shrinking orders for Railway wagons and whether the orders are expected to touch the low level of 9,000 only during 1969-70 as against 16,000 for the current year ;

(b) the precise idle capacity in this industry during 1967-68 and during 1968-69 so far ;

(c) how for the idle capacity for 1969-70 is likely to increase ; and

(d) the steps which are being taken by Government to ensure maximum use of installed capacity ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI PARIMAL GHOSH) : The industry have adequate orders commensurate with their actual performance. For 1969-70 also, the orders proposed to be placed will give them adequate load.

(b) The industry could not even complete the orders available on them during the year 1967-68 within the stipulated delivery period although the orders were well within the overall installed

capacity of the wagon building industry. Their performance during the first nine months of 1968-69 has not shown any improvement. The precise extent of idle capacity, if any, during these years can, therefore, be assessed only by the wagon builders themselves.

(c) In view of (b) above, it is not possible to estimate the idle capacity, if any, during the year 1969-70.

(d) The proposed orders based on our requirements and the performance of the wagon builders in the recent past along with the current backlog of orders should keep the wagon builders fairly well occupied during the year 1969-70.

SHRI SRINIBAS MISRA : It is reported that in 1965-66, the 18 wagon manufacturers with a licensed capacity of 38,000 wagons in terms of four-wheelers supplied only 26,000. In 1966-67, against an order of 27,000 they supplied only 16,000; in 1967-68, against an order of 27,000 they supplied only 14,000, and in 1968, up till December, as against an outstanding order of 26,000 they supplied only 9,800. How do Government propose to meet this deficit in supply? It is not a question of idle capacity. Although their capacity is 38,000 why are they not supplying, and how do Government propose to meet the deficit?

SHRI PARIMAL GHOSH : The first part of the question is not directly connected with the main question. We are now discussing about the order placed on wagon-builders and whether they have any surplus capacity for which there is a lack of order.

The second point is that the requirement of wagons has got no relation with the placement of order with the railway wagon-builders. The effect of the placement of order this year will be felt next year. We have enough backlog with them and the total number of wagons that we shall be expecting from them would be sufficient enough to meet the requirements.

SHRI SRINIBAS MISRA : In view of this kind of performance and supply by the private wagon builders, do

Government propose to place further orders with them?

SHRI PARIMAL GHOSH : The placement of order will depend on the requirements of wagons and also on the extent of the capacity available with the wagon builders.

SHRI NARENDRA SINGH MAHIDA : May I know the extent of orders received from foreign countries by the railways?

SHRI RANGA : And which have not been complied with.

SHRI PARIMAL GHOSH : Regarding the orders, up till now, we have some orders with Braithwaite & Co. for about 40 numbers of eight-wheelers; which are still under execution, with Jessops & Co., for about 500 numbers of four-wheelers, which supply has not yet been completed, and with Hindustan General Industries for about 45 numbers of eight-wheelers, supplies against which have not yet commenced. Regarding the Russian order, we expect about 2500 orders to be placed very soon, but that has not been finally settled yet.

SHRI NAMBIAR : In view of the fact that there is already a surplus capacity built in the railways and further that railway finances are not very favourable, may I know whether it is the policy of the Railway Administration to place more orders for the sake of encouraging the engineering industry which is in difficulties or whether the railway finances and investments will be the primary concern?

SHRI PARIMAL GHOSH : The placement of order for wagons is not necessarily connected with railway finances. After all, even if it is true that the financial position of the railways is not that good, placement of order is not to be held up because of lack of finances; we are placing orders as per our requirements and we are also looking to the question of the capacity of the wagon builders.

श्री डा० ना० सिवारी : इस प्रश्न को देखने से यह मासूम होता है कि इस में कुसूर

केन्द्रीय सरकार का है कि वह ठीक संख्या में वॉगनों का आर्डर नहीं देती है, लेकिन जबाब से यह मालूम होता है कि सरकार का कुसूर नहीं है, बल्कि वॉगन सप्लाई करने वालों का कुसूर है। मैं जानना चाहता हूँ कि उन लोगों के पास प्रोड्यूस करने के लिए कितनी कैपेसिटी हैं और वे कितना प्रोड्यूस करते हैं। यदि गवर्नमेंट आर्डर देती है, और उस को वह पूरा नहीं करते हैं, तो गवर्नमेंट ने दूसरी जगह और कैपेसिटी क्रीड्ट करने के लिए क्या कदम उठाया है ?

SHRI PARIMAL GHOSH : It is claimed by the industry itself that the capacity existing in the country is to the extent of 40,000 in terms of four-wheelers; but as per the licensed capacity what we find is that it is about 38,000 odd only. But the maximum achievement in any year has been only about 27,500 in spite of the fact that adequate orders were with them at the beginning of the year.

The placement of order is dependent on the capacity of the wagon builders to produce any particular order and also the total number of wagons that we require. At present the capacity and the requirement are such that we do not consider creation of further capacity to be necessary.

SHRI D. N. TIWARY : My question was different. Since the orders of Government are not supplied in full, may I know what steps Government are taking to create other capacity elsewhere so that the orders may be completed ?

SHRI PARIMAL GHOSH : I have already said that the orders that Government have placed are enough to keep the wagon builders busy, and further if there is to be any shortage, the shortage is not to the extent that the wagon builders cannot manufacture with their existing capacity. Therefore, we are not thinking of creating any additional capacity.

SHRI RANGA : What are the bottle-necks in the way of these people which prevent them from fulfilling the orders placed on them. We were told that there was enough capacity and there was also

surplus labour. Still, why is it that they are not able to fulfil the orders that are being placed on them ? What are the bottle-necks ? Are they in regard to supply of raw materials or semi-manufactured goods or steel plates etc.?

SHRI PARIMAL GHOSH : I cannot exactly say what the bottle-neck is. But I can only say this that the installed capacity has no relevance to the actual capacity. Though the installed capacity is about 38,000 the actual capacity could only be determined in terms of the actual performance in a given 6 years. As regards the question of supply of raw materials etc. to the wagon-builders so that their production may be sustained, the shortage happened only in 1964-65 in regard to wheel sets. But in that particular year, we accepted the wagons without the wheel sets. So, even that question did not arise actually.

SHRIMATI ILA PALCHOUDHURI : The Russian order was supposed to be to the tune of Rs. 150 crores a year and it was supposed to go on till 1975. But I understand that the order has shrunk a lot. May I know the reason why the order has been lessened and why it is not likely to go on up to 1975 ? Do Government have any idea about it ?

SHRI PARIMAL GHOSH : It is for the Ministry of Commerce to reply. I do not have the figures.

SHRIMATI ILA PALCHOUDHURI : But this relates to railway wagons.

SHRI TENENTI VISWANATHAN : The hon. Minister was good enough to say that the placement of orders was in accordance with the requirements of the railways. But we see from the figures given by Shri Srinibas Misra that the supply is nearly 50 per cent in deficit.

The question was asked how the deficit was met, and the answer was that that it was met from the last year's supply and this has been happening continuously, which means that still they are short by 50 per cent. Further, the railways propose to move 8 million tonnes next year. With this deficit, how are they going to meet their requirements ?

SHRI PARIMAL GHOSH : As regards the lifting of additional traffic

that we envisage next year, we do not consider that there will be any difficulty because of shortage of wagons. We have already planned for whatever wagons we need for lifting the additional traffic, and orders for those requirements will be placed with the wagon builders.

SHRI SHASHI RANJAN : I have definite information that many of the chemical industries, for instance, are suffering from want of tank wagons. May I know whether the hon. Minister has made arrangements for the supply of tank wagons because I am told that the tank wagons are very much in short supply? May I know whether the hon. Minister has taken steps to give adequate number of tank wagons to those industries and placed orders with the tank manufacturers for the manufacture of tank wagons?

SHRI PARIMAL GHOSH : It is not fully correct to say that we are very much short of tank wagons. There has been some shortage, but we have already made adequate arrangements to meet it.

SHRI SHASHI RANJAN : The capacity of manufacturers who are manufacturing caustic soda is now being wasted because they cannot abruptly stop the operation of the electrolyte plant. But due to the acute shortage of tank wagons, their manufacture is being thrown into waste. So I would like to know what Government are going to do about it.

MR. SPEAKER : No, no. He has answered it.

SHRI SWELL : Sometime ago, we heard that on account of recession, our industrialists were not getting sufficient orders and there was a deal with the Russians to supply them 10,000 wagons a year. Now the Minister says that we have not been able to meet even our internal requirements. How does he reconcile these two anomalous positions? As for the deal with the Russians, we hear that it has not after all gone through. May I know whether the deal is real or is just baloney?

SHRI PARIMAL GHOSH : Firstly, the recession in the engineering industry

is not wholly responsible for the slump in regard to wagons. It is part of it. So far as the wagon position is concerned, the record is there. Whatever may be the reasons, the fact remains that even 50 per cent of the orders placed with wagon builders has not been completed. There may be a thousand and one reasons, but the basic fact is that we did not receive even half the quantity ordered.

As for the Russian order, that was not placed directly because of the recession. It was part of an agreement to help the industry with a fillip in the recession period. As such, these two things are not very much connected.

SHRI SWELL : Has the deal with the Russians gone through or is it kite flying a baloney?

SHRI PERIMAL GHOSH : As I have already said, this matter is being handled by the STC in the Commerce Ministry. The question may be addressed to them.

SHRI HEM BARUA : This agreement with Soviet Russia for supply of Indian wagons was announced with a flourish in this House. Whether the Commerce Ministry is dealing with it or it is the Railway Ministry which is interested, is immaterial; for us the Government is one. Is it a fact that this agreement has fallen through only because of a hitch over the price? Is it also a fact that the Russians want these wagons to be built with a special kind of steel that has to be imported by the Indian builders?

SHRI PARIMAL GHOSH : I have no information that the deal has fallen through. But it is a fact that there is a bargain regarding price. Naturally, anybody who is going to buy will bargain. It is also true that for this particular wagon a special steel would be necessary, and the arrangement is that we will import it from Russia.

SHRI HEM BARUA : Is it because we do not propose to import that steel from Soviet Russia that this agreement has fallen through? That was my question.

SHRI PARIMAL GHOSH : I do not have any such information.

SHRI SHANKAR RAO MANE : Is it a fact that because the Government of India had put a ban on the import of Russian tractors and some other commodities this deal for the supply of wagons has been delayed ?

MR. SPEAKER : He said he has no information.

श्री ओम प्रकाश त्यागी : प्रश्नोत्तर में अभी सरकार से जानकारी प्राप्त हुई है कि जो कारखाने इस समय वेगन्ज बना रही हैं, वे आपके आदेश का 50 प्रतिशत भी पालन नहीं करते, अर्थात् जितना आपका आर्डर है उस का 50 प्रतिशत भी सप्लाई नहीं करतीं। इस समय भारतवर्ष को इन वेगनों के द्वारा फौरन-एक्सचेंज की बहुत बड़ी प्राप्ति हो रही है और हमारे देश में भी इन की मांग बढ़ रही है, क्योंकि नई नई लाइने बिछाई जा रही हैं तो मैं सरकार से जानना चाहता हूँ कि बाहर की मांग और देश की मांग का ध्यान करते हुए जबकि यह फर्मों पूरी मांग की पूर्ति नहीं कर रही है तो इन फर्मों की संख्या बढ़ाने की या उत्पादन में वृद्धि करने की कोई योजना सरकार के सामने है ?

SHRI PARIMAL GHOSH : The capacity available in the country for the manufacture of wagons in terms of four-wheelers is sufficient enough. So, we are not considering increasing the capacity at present.

SHRI BISWANARAYAN SHASTRI : From the reply given by the Minister it appears that there is a big gap between the licensed capacity and the actual output of the wagon-builders, between the order placed by the railways and the actual supply received. In view of this anomalous position, may I know whether the Government is going to review the position and put things in order ?

SHRI PARIMAL GHOSH : This is not a question that I can answer.

SHRI INDRAJIT GUPTA : The hon. Minister has given a very serious

over-all picture by saying that not even half the wagons which were allocated to these wagon-builders were received from them. Are we to understand from this that the major wagon-builders...there are not very many, about seven or eight firms in the country...have all been equally defaulters, or some firms are more responsible than others? If so, I think this House is entitled to know which are the firms which have been defaulting most heavily in this matter, and whether again orders will be given to them or the allocation will be changed in favour of others whose performance is better.

SHRI PARIMAL GHOSH : It is true that the number of major wagon-builders in our country is very limited, but so far as the backlog is concerned, there are some firms whose performance is certainly better than others, but on the average it has been found that the shortfall and backlog with every firm is more or less 50 per cent.

SHRI RANGA : The other hon. member already asked you to look into this matter, but you said it was not your responsibility, you avoided it. You have got to study as to what the difficulties are.

SHRI K. M. KUSHIK : Under the grab of petronising our industry and helping our country to come out of the recession in industry, Russia appears to be trying to grab certain wagons at a cheap price from us. Will the hon. Minister assure us that in case there is supply of wagons to Russia, it will not be subsidised.

SHRI PARIMAL GHOSH : That is a point which does not directly concern the Ministry of Railways. Whether it will be subsidised or not is a matter for the Ministry of Commerce and Industry to consider.

MR. SPEAKER : Questions 273, 274 and 284.

AN HON. MEMBER : They may be taken separately.

MR. SPEAKER : Then they may not be reached.

C. B. I. Probe into Birla Group of Concerns

- +
 *273. SHRI S.M. BANERJEE :
 SHRI KAMESHWAR
 SINGH :
 SHRI JYOTIROY BASU :
 SHRI RAM AVTAR :
 SHARMA :
 SHRI YAJNA DATT
 SHARMA :
 SARI GEORGE FERNAN-
 DES :
 SHRI E.K. NAYANAR.

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

(a) whether it is a fact that the Central Bureau of Investigation has probed into some of the Birla group of concerns;

(b) if so whether any report has been submitted; and

(c) the action taken in each case ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI RAGHUNATHA REDDY, : (a) Yes, Sir. The Central Bureau of Investigation have undertaken investigation of certain cases against the Birla Group of concerns at the instance of the concerned Ministries.

(b) The report have been submitted by CBI to the concerned Ministries.

(c) Charge Sheets were filed in court against various concerns in the Birla Group as per details given in the statement laid on the Table of the House.

[Placed in Library. See No. LT—202/169]

Probe into charges against Birla Group of Industries

- *274. SHRI UMANATH :
 SHRI P. GOPALAN :
 SHRI K. ANIRUDHAN :
 SHRI INDRAJIT GUPTA :
 SHRI BHOGENDRA JHA :
 DR. RANEN SEN :
 SHRI YOGENDRA SHARMA :

Will the Minister of INDUSTRIAL

DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the total number of charges examined by Government out of 97 charges made in the memorandum submitted by Shri Chandra Sekhar, M.P., to Government against the Birla Group of Industries;

(b) the findings on each charge;

(c) the action taken on each charge;

(d) what are the charges still to be examined; and

(e) when the examination is likely to be completed ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI RAGHUNATHA REDDY) :

(a) to (e). A statement is laid on the Table of the House.

[Placed in Library See No. LT—203/169]

Enquiry against Birla Group of Concerns

- *284. SHRI OM PRAKASH
 TYAGI :
 SHRI A. SREEDHARAN :
 SHRI K. LAKKAPPA :
 DR. SUSHILA NAYAR :

Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 4878 on the 17th December, 1968 and state :

(a) whether Government have taken a decision by now about conducting an enquiry into the Birla Group of concerns;

(b) if so, the nature thereof; and

(c) if not, the reasons for the inordinate delay that is taking place in this regard ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI RAGHUNATHA REDDY) :

(a) to (c). A statement is laid on the Table of the House.

STATEMENT

(a) to (c) : Government have since given careful consideration to the nature of the machinery that may be set up to go into the allegations which required enquiry and action. Government consider that investigation of these allegations has already been given to the highest possible machinery under the laws in force in the country. Cases investigated by the authorities which reveal contravention of law, rules or regulations can be speedily referred to the tribunal which has the authority under the law to assess, penalise or inflict punishment. In order, however, to maintain a close check and follow-up in respect of the investigations which are still continuing and also for expedition of the cases now before the various tribunals, Government have decided to appoint a special Commissioner of high status with a judicial background and experience in legal affairs, in the Cabinet Secretariat, to co-ordinate investigation and bring up matters for Government decision quickly.

SHRI S. M. BANERJEE : Birla should be laid on the Table of the House.

SHRI JYOTIRMOY BASU : The report has not yet been laid on the Table of the house. In view of the fact that the Central Cabinet will collapse if a proper enquiry had been instituted against Birla because half the Ministers or their relations are in the pay of the Birlas...*(Interruptions.)*

THE MINISTER OF RAILWAYS (Dr. RAM SUBHAGH) SINGH : He is himself in their pay.

SHRI JYOTIRMOY BASU : I am ; otherwise why should I ask this question?

Mr. SPEAKER : May I request the hon. Member to put his question ? Institutions will have retaliation. I read his remarks the day before yesterday; his remarks including those on the Chair were very uncharitable. He goes at a tangent and makes remarks which are not dignified for Parliament. He says that half of the Ministers are in their pay ; they reply that he is himself in their pay. Where will this lead to ? The question

is not whether any Minister or Mr. Jyotirmoy Basu is in the pay of Birlas or somebody else. The question is about the industries of Birlas.

SHRI JYOTIRMOY BASU : Because the Government wanted, they are going through some sort of a mild enquiry. The Birlas have threatened that they will organise large-scale defections in Bihar and U. P.

SHRIMATI TARKESHWARI SINHA : Non-sense. Is he taking advantage of the question hour to make insinuations?...*(Interruptions.)*

SHRI JYOTIRMOY BASU : Before the CBI search was conducted, they were informed and the Birlas burnt all the papers, which is within the knowledge of the Gujarat police in Ahmedabad. May I ask whether the Government will institute a public enquiry under the Commission of Enquiry Act and if so, within what date ; if not, the reasons therefor ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : So far as the first insinuation is concerned, it is baseless...*(Interruptions.)*

SHRI JYOTIRMOY BASU : Mr. Satya Narayan Sinha's son has got their agency...*(Interruptions.)*

Mr. SPEAKER : Without notice you cannot go on throwing slanders against everybody ; I will not allow it. You have asked a question ; he is answering it. If you have anything else you can bring a separate motion in this House.

SHRI JYOTIRMOY BASU : You did not allow me to say things.

SHRI F. A. AHMED : There is not basis whatsoever for the allegation that Ministers are in the pay of Birlas. If he has any specific case, I would challenge him to place it before the house so that we can go into it.

SHRI JYOTIRMOY BASU : I should be allowed.

Mr. SPEAKER : He must give notice ; I shall consider it. I cannot

say anything offhand, simply because the hon. Minister has thrown a challenge and the hon. Member says that he must be allowed.

SHRI TENNETI VISWANATHAM : But, Sir, a challenge has always been held to be unparliamentary! (*Interruption*)

MR. SPEAKER : Order, Order. The Minister can answer the next part of the question.

SHRI F. A. AHMED : So far as the question is concerned, the Government have examined all the allegation made, including the allegations made in Mr. Chandrasekhar's three memoranda, and have come to the decision that on the basis of their examination these cases are not such where a Commission of Inquiry is warranted. They have looked into these cases and wherever action was necessary it has already been taken.

SHRI JYOTIRMOY BASU : My second question is this. In view of the seriousness of the allegations that have been brought against the Birlas over the last few years, and most of which are true and correct, will the Government care to issue an order stopping the award of licences and grant of foreign exchange to them?

F. A. AHMED : Every case has to be decided on merits, and the decision will be taken on merits, and there is nothing to warrant that any particular licence should be stopped. (*Interruption*)

SHRI JYOTIRMOY BASU : Their merit is tarnished. You are allowing them licences. (*Interruption*)

MR. SPEAKER : Order, Order. There are a number of other Members waiting to put questions, Shri Banerjee, Shri Indrajit Gupta and others. Please do not monopolise the Question-Hour by your own questions.

Several Hon. Members *rose*—

DR. SUSHILA NAYAR : Sir, can an hon. Member go on speaking and saying that they are sheltering this, that and the other? (*Interruption*)

MR. SPEAKER : He does not know what he is talking. (*Interruption*) Shri Banerjee.

SHRI S. M. BANERJEE : In reply to question 273, it appears from the statement that certain charges have been framed, and item Nos. 1, 2 and 3 relate to the Technological Institute of Textiles, Bhiwani, the Birla Cotton Spinning and Weaving Mills, Delhi, and Bhiwani Textile Mills, Bhiwani, respectively, and the charges are under section 120B, IPC, read with section 7 of the Essential Commodities Act, and section 420 IPC. I must congratulate the Birlas for scoring a hat-trick under section 420! Now, my question is, whether the CBI report has been considered by the Government and, if so, what is the specific objection to lay a copy of that report on the Table of the House.

As was evident from yesterday's newspapers—you must also have read it—there was a controversy in the Central Hall and the Deputy Prime Minister and everyone of them defended Birlas and said that they have not done anything wrong; it may be correct. In view of these things, I would like to know, after the charges have been levelled by various persons including Mr. Chandrasekhar, whether the Congress Government's decision not to refer the cases to a Commission of Inquiry is a political decision or it is based on the report which they have received.

SHRI F. A. AHMED : So far as the first question is concerned, on the basis of the CBI report, charge-sheets have been submitted,.....

SHRI S. M. BANERJEE : My question is, why don't you lay the report on the Table of the House.

SHRI F. A. AHMED : The charge-sheets have been submitted to the court; it is a public document, and if the hon. Member wants any particular information a copy of it can be obtained. On the basis of the charge-sheets, in respect of five matters, the matter has been also gone into, and if the hon. Member wants to know the stage of the decision, that has also been indicated, and I can inform the hon. Member what is the stage of those cases; in respect of three cases where the charge-sheets have been submitted, the matter is still pending.

SHRI S. M. BANERJEE : That was not my question. Either my question should be expunged or the reply should be expunged ! I have read the charges. My question is, what is the specific objection in laying the full report on the Table of the House. I also asked whether the decision of the Government of India is a political decision.

SHRI F. A. AHMED : Till the cases are disposed of, the report cannot be placed on the Table in public interest. So far as the charge-sheet is concerned, it is a public document and he can obtain it.

Mr. SPEAKER : He asked whether the decision is political.

SHRI F. A. AHMED : The decision is not political. It is on merits.

श्री यशवन्त शर्मा : अध्यक्ष महोदय, बिरला जी के सम्बन्ध में जो कुछ भी जांच का काम किया गया, कांग्रेस एग्जिक्यूटिव कमेटी के निर्णय में उसका जिक्र है कि समाजवाद की अपनी कल्पना पर कांग्रेस ने आखिरी कफन पहना दिया। मुझे सरकार से यह जानना है कि क्या सरकार के अन्दर कोई ऐसा ढांचा है जो कि कम्पनियों के धन सम्बन्धी इस प्रकार के आरोपों पर या घोटालों पर, उन आरोपों या घोटालों की रोकथाम के लिए निगरानी रखता हो और सरकार को उसकी ठीक ठीक जानकारी देता हो और सरकार उसके सम्बन्ध में कार्यवाही करती हो यदि सरकार के पास ऐसा कोई ढांचा है तो राज्यसभा में श्री चन्द्रशेखर द्वारा लगाए गए आरोपों के पूर्व, उसने कितनी इस प्रकार की अव्यवस्थाओं के सम्बन्ध में सरकार को जानकारी दी है ?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : यह सवाल बहुत लम्बा चौड़ा है। जहां तक कि कम्पनीज का ताल्लुक है, हमारा इन्स्पेक्शन होता है, एनुअल इन्स्पेक्शन भी होता है वक्तन-फवक्तन हमारी नजर में अगर कोई चीज आती है तो हम स्पेशल इन्वेस्टिगेशन भी करते हैं। अगर कम्पनीला के प्राबिजिन्स के खिलाफ कोई काम

होता है तो भी हम ला के मातहत उनके खिलाफ एक्सन लेते हैं।

जहां तक उन एलिंगेशन्ज का ताल्लुक है जो कि श्री चन्द्रशेखर के मेमोरेंडम में हैं, इनकी हमने अच्छी तरह से खानबीन की है और उसके बाद में जो एक्शन जिस जिस ला के मातहत होना चाहिए था, वह लिया है। जो एलिंगेन्स वेग थे, उनके बारे में भी हमने बतलाया है, जिसमें प्राइमा-फेसीं एविडेंस नहीं है उनके बारे में भी बताया है। ये तमाम चीजें राज्य सभा के सामने रख दी गई हैं। इस वक्त इसमें 11 या 13 ऐसे केसेज हैं ... (ध्ववधान) .. जिनमें अभी भी इन्वेस्टिगेशन की जरूरत है और उसके लिए हमने एक स्पेशल कमिश्नर एप्वाइन्ट किया है जो कि जल्द से जल्द एक्सपेडाइट करके हमारे सामने रखेगा।

श्री यशवन्त शर्मा : अध्यक्ष महोदय, मंत्री जी ने यह कया कही है। मेरा सीधा प्रश्न था कि सरकार के पास कोई ढांचा है और यदि है तो राज्य सभा में लगाये गये आरोपों से पूर्व, वह ऐसे कितने केसेज सरकार के सामने लाया हैं ? हर बार तो चन्द्रशेखर नहीं चाहिए ? आपने सी० बी० ब्राई० की रिपोर्ट पर भी पानी फेर दिया और कांग्रेस वकिंग कमेटी द्वारा कमीशन की मांग को भी आपने टालकर एक आफिसर को यह काम सौंप दिया है। अगर ये मगर-मच्छ पलते रहेंगे तो फिर समाजवाद कहां जायेगा ? ... (ध्ववधान) ...

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : मैंने आपसे कहा था कि बहुत सारे केसेज हैं जो कम्पनीला के मातहत आते हैं। जिन केसेज का ताल्लुक कम्पनी ला से है उनका हमने इन्वेस्टिगेशन कराया है और जो एक्सन लेना था वह एक्सन लिया है। ... (ध्ववधान) ... कम्पनी ला के केसेज घाठ या सात हैं जहां तक कि मेरी मिनिस्ट्री का ताल्लुक है। घाठ इंडस्ट्रियल डिपार्टमेंट के केसेज हैं।

6 केसेज लाइसेंसिंग डिपार्टमेंट को रेफर कर दिए हैं। दो में प्राइमा-फंसी केस नहीं बनता है। एक केस में वेग एलिगेन्स हैं। इसी तरह से 44 केसेज हैं जो कि फानेन्स मिनिस्ट्री में आते हैं, कस्टम ड्यूटि और इनकम टैक्स के, और उनमें जो ट्राइव्यूनल है वह जांच कर रहा है। जहां तक इनकम टैक्स के केसेज खोलने की बात है, वह केसेज खोल दिए गए हैं।

श्री यशवन्त शर्मा : मेरे सवाल का उत्तर नहीं आया।

श्री कंवर लाल गुप्त : इन्होंने ने पूछा है कि ऐलिंगेशन लगाने से पहले आपके विभाग ने कितने कम्पनी केसेज में चीजे पकड़ी हैं ?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : यह सवाल नहीं किया गया था। सवाल किया गया था कि जो ऐलिंगेशन है उस पर क्या किया गया। तो मैं ने कहा कि जहां तक कम्पनी का ताल्लुक है सिर्फ सात केसेज हैं और उन में हम ने ऐक्सन लिया है, और दो केसेज में ऐक्सन हाई कोर्ट ने स्टे कर दिया। और आठ केसेज इंडस्ट्री डिपार्टमेंट के हैं उन में से छह केसेज रेफर कर दिये हैं लाइसेंसिंग कमेटी को।

श्री जार्ज फरनेन्डीज : जो ब्यान यहां मन्त्री महोदय ने दिया है, जिस में कहा है कि हम जांच कमीशन नियुक्ती नहीं करेंगे, खैर उस से तो कोई संतोष होने वाली बात नहीं है। जो स्टेटमेंट आप ने सभा पटल रखा है उस में जैसे कि हिन्दुस्तान मोटर्स पर हूपलीकेट शेयर बनाने वाला जो आरोप है जिस के बारे में आप कहते हैं कि तीन कर्मचारियों पर आप मुकदमा चला रहे हैं, जब कि अध्यक्ष महोदय, किसी भी कम्पनी में, और खास तौर पर हिन्दुस्तान मोटर्स में, हूपलीकेट शेयर बनाने का काम कोई मामूली कारकुन या नौकर नहीं कर सकता है जब तक कि खुद श्री घनश्यामदास बिरला

हुकम न दें, तब तक किसी नौकर को हिम्मत नहीं हो सकती है कि वह हूपलीकेट शेयर बनाये। याद रहे कि मूँघड़ा वाले मामले में किसी नौकर को पकड़ने की बात हुई थी। इस किस्म के आरोपों पर मूँघड़ा को ही पकड़ने की बात हुई थी। तो क्या मंत्री जी बतायेंगे कि तमाम जो आरोप हैं ये सारे आरोप कोई मामूली कारकुन या अफसर के ऊपर नहीं, बल्कि तमाम बिड़ला कम्पनियों के ऊपर हैं। तो क्यों मंत्री महोदय जांच कमीशन नियुक्त करने से इन्कार करते हैं ?

दूसरे इस आरोप में क्या क्या तथ्य है कि मध्यावधि चुनाव के पहले कलकत्ता में एक बार नहीं, दो बार श्री बी० एम० बिड़ला से श्रीमती इन्दिरा गांधी जी मिलीं और सौदा किया कि चुनाव के लिये अगर चन्दा मिले तो मुन्हारे ऊपर जांच नहीं होगी और उसके अनुसार ही आज आप यह फैसला दे रहे हैं।

एक माननीय सदस्य : यह बिल्कुल गलत है।

श्री जार्ज फरनेन्डीज : यह बिलकुल सही है, यही बात है। प्रधान मंत्री ने सौदा किया है। यह आरोप में आज पहली बार लगा रहा है। सदन के बाहर भी मैं ने यह आरोप लगाया है और मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इसका साफ उत्तर दें।

एक माननीय सदस्य : यह बकवास है।

श्री जार्ज फरनेन्डीज : जांच के लिए तैयार हो जाइये।

श्री ए० मो० बनर्जी : बिड़ला से पैसा लिया इसलिए कलकत्ता में कांग्रेस हारी।

फखरुद्दीन अली अहमद : जहां तक पहले सवाल का ताल्लुक है जो हमने कम्पनी के केसेज वगैरह देखे और देखने के बाद जो रिपोर्ट हमें मिली उस के ऊपर जो कम्प्लेन्ट हुई और सी० बी० आई० ने इन-

क्यवारी की और जिन के ऊपर मुकदमा चल सकता था उन के ऊपर मुकदमे किये हैं जैसा यह कहते हैं कोई चीज और निकल आये और इससे ज्यादा मुजरिम हों तो उन के खिलाफ भी कार्यवाही की जायेगी। लेकिन जिन पर हम मुकदमा चला सकते थे वह क्रिमिनल कोर्ट में लाये है.....

श्री मधु लियमे : मासूम बच्चे की तरह बातें कर रहे हैं।

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : मैं यह भी कह देना चाहता हूँ कि इस में कम्पनी की तरफ से भी कम्प्लेंट आया था कि किन किन लोगों ने ऐसा किया। और वह चीज भी इस वक्त कोर्ट के सामने मौजूद है गलत है, सही है, कोर्ट इसका फंसला करेगा और वह हम सब को मालूम होगा।

जहाँ तक दूसरे सवाल का ताल्लुक है मैं कहता हूँ कि इस किस्म के बेसलैस चार्जज लगाने से कोई फायदा नहीं है और यह बिल्कुल गलत है कि प्राइम मिनिस्टर ने कोई ऐशयोरेंस दिया हो कि कैसेज विदडू कर लिये जायेंगे अगर पैसा देंगे। यह बेबुनियाद और गलत है।

श्री मधु लियमे : आपने उत्तर नहीं दिया। तालियां क्यों बजाते हैं।

श्री रवि राय : मुलाकात हुई थी कि नहीं प्रधान मंत्री की? (ब्यवधान)

श्री जार्ज फरनेन्डोज : मैं ने अध्यक्ष मयोदय, बिल्कुल स्पष्ट प्रश्न पूछा था कि क्या यह सच है कि दो बार कलकत्ता में बी० एम० बिड़ला और प्रधान मंत्री की पिछले दो महीनों में मुलाकात हुई और आप ने उस मुलाकात के अन्दर यह सौदा किया कि जांच नहीं की जायेगी। और इस का सबूत यहि है कि इतनी बदमाशी करने के बावजूद भी आप ने एक भी बिड़ला कम्पनी को आज तक ब्लैक लिस्ट नहीं किया है।

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : यह बिल्कुल गलत है कि सौदा हुआ है।

श्री जार्ज फरनेन्डोज : प्रधान मंत्री दो बार मिलीं या नहीं मिलीं? इसका उत्तर दीजिये।

MR. SPEAKER: The Minister has said—it is all *galat*. You may take it or leave it; I cannot compel the Minister to give any particular reply.

श्री कंवर लाल गुप्त : मुलाकात का मतलब सिर्फ पैसे से थोड़े ही है। और किसी का भी सौदा हो सकता है।

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : इस किस्म का सौदा हुआ यह बिल्कुल भूठ ऐलीगेशन है। और चूँकि वह मिले इसलिये यह सौदा हुआ यह कोई आगुमेंट नहीं हो सकता है।

श्री जार्ज फरनेन्डोज : मिली हैं न?

SHRI P. GOPALAN: If a close persual is made of the allegations made by Shri Chandrasekhar, it is easy to find that not a single Act, rule or regulation of this country has been left not violated by the Birlas. Yet these arch criminals are left scot free by the Government. The reason is very clear. Birlas are getting strong protection from higher-ups in government inside the Cabinet. In view of this, may I know whether this particular aspect of the problem, against which a specific allegation has been made by Shri Chandrasekhar, that some higher-ups in the government are responsible for protecting the Birlas and allowing them to carry on this dirty business, whether this specific problem was asked to be investigated by the CCI and if so, what is the report? If not, why was it not investigated?

SHRI F.A. AHMAD: So far as the allegations contained in the memorandum are concerned, there is no mention about the higher-ups. Whatever allegations are contained in the memorandum have been inquired into by us and action has been taken where found necessary.

SHRI K. ANIRUDHAN: Last year also we had an occasion to discuss this matter and much had been said when Shri Chandrasekhar raised this issue. Then it was mentioned both in the Lok Sabha and Rajya Sabha that Shri Pant was in the pay-roll of Birlas before he became a Minister here. Another charge is that a lot of friends and relatives of Ministers, especially ladies, are being provided employment with fabulous salaries in the Birla empire. That was also discussed here. Then we were given to understand that one of our Cabinet Ministers, who at that time was not having any portfolio, namely, Shri Satya Narayan Sinha, was in the pay-roll of Birlas and his duty was to report to Birlas what takes place in the Cabinet meetings. Now the case of Birlas has been discussed yesterday and the day before in the Congress dropped and no inquiry is going to be Parliamentary Party as well as the Executive Committee of the Congress and we hear that it is going to be dropped and no inquiry is going to be instituted and no action is going to be taken against Birlas. In view of these facts and press reports, are we to take it that Government are dropping the proceedings against the Birlas because they are afraid of defection by the Birla-sponsored members, in case action is taken against them? If not, could they give an assurance that they will take action against the Birlas irrespective of the opposition from the Congress Party?

SHRI F.A. AHMED: I could not follow the question.

MR. SPEAKER: His question was whether Government is depending on Birlas or Government is afraid of Birlas.

SHRI F.A. AHMAD: We are not afraid of Birlas.

MR. SPEAKER: Shri Indrajit Gupta.

SHRI NAMBIAR: What is the answer? It is a simple question. (*Interruption*).

MR. SPEAKER: There is only half a minute. That will be lost. If you do not want, I will pass on to the next item.

SHRI INDRAJIT GUPTA: Sir, in the statement which is laid in reply to Starred Q No. 274, the hon. Minister has been very kind enough to do a neat job of tabulation for us but it throws no light whatsoever on the matter which we have raised, I find from the statement that out of 88 allegations which have been submitted by Shri Chandrasekhar, the statement gives some information regarding only 23 of those allegations. Please ask him not to try to total it up. It took me quite a long time. I can assure him that only 23 specific complaints have been mentioned in the statement as having been looked into or not looked into or found to be vague or found to be baseless, etc. etc. As far as the remaining 65 allegations out of 88 are concerned, we are given a piece of advice saying, "It is suggested that separate Questions may be tabled to enable the concerned Ministers to explain the position." In that way, 65 charges have been disposed of.

Now, whatever enquiries have been made or are being made are of a departmental nature. In similar cases, as you know, in the case of Sahu-Jain group or Mundhra group, the commissions of inquiry were appointed. I would like to know what is the reason for applying a different yardstick in this case because we cannot overlook the fact that in newspaper reports of the proceedings of the Congress Parliamentary Executive meeting—if they are wrong, they should be contradicted—some leading members who are Members of this House are quoted as saying, "We have to realise that we do require funds for the party." It is an important matter. It is on record. I can quote it from the papers. I want to know whether a different yardstick which is being applied in the case of Birlas is due to the fact that they are the biggest single donor of funds to this party and that is why, in their case, only departmental enquiries are being held. What is the reason for this discrimination?

SHRI F. A. AHMED: I would like to inform the House that so far as the demand of appointing commissions of inquiry is concerned, the commissions of inquiry are only to find out the facts on the basis of which some further action is

to be taken if we have to bring the culprits to book. Instead of wasting time for the purpose of finding out the facts, we have ascertained the facts and, wherever we have found that there has been an infringement of any statutory provision, we have already referred those cases for necessary action, for punitive action, and so on and so forth. It is not correct to say that only in respect of 24 cases we have taken some action and that in respect of other cases no action has been taken. As I have already indicated, there are 44 cases where the questions of infringement of income-tax law and customs duty are involved and they have been referred to the tribunal concerned for investigation and for taking necessary action. Where no *prima facie* case has been found, of course, no action has been taken. Therefore we have not lost any time whatsoever in bringing to book any cases where there has been any infringement of statutory provisions. On that ground, the Government cannot be blamed that they have not taken any action. Only in respect of 11 or 13 cases, where investigation is already proceeding, we have appointed a Special Commissioner to see that that is properly supervised and also expedited as early as possible so that necessary action may be taken under the provisions of law.

MR. SPEAKER : Now, the Question Hour is over.

SHRI S. M. BANERJEE : The hon. Member, Shri Anirudhan, mentioned two Ministers. May I mention for your information that those two Ministers have clarified their position before the House ? Perhaps, it is not known to him.

MR. SPEAKER ; What he said is on record. If the Ministers want to clarify, I will not have any objection to that.

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

Committee to ensure coordinated functioning of Economic Ministries

*275. SHRI CHENGALRAYA NAIDU : 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 have decided to set up a high level Committee to ensure co-ordinated functioning of the various economic Ministries ;

(b) if so, whether the main purpose of this is to bring about effective utilization of the growing idle capacity in different public sector undertakings; and

(c) the name of the Members of the Committee and when they are going to submit their report ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F.A. AHMED) : (a) to (c), Government have under consideration a proposal to set up high-level committee for coordination of basic problems and issues relating to public sector plants including, *inter alia* a periodical review of the order position of these plants, particularly, the heavy machine-building and heavy electrical units, consideration of resource requirements and allocations to ensure effective utilisation of capacity besides review of capital structure etc. wherever necessary, together with any major issues and problems relating to these plants. The details of composition of the committee are yet to be finalised. From the nature of duties and functions devolving upon this committee, the question of submission of reports does not arise.

औद्योगिक विकास के क्षेत्रीय असंतुलन

- *276. श्री सूरजमान :
 श्री रणजीत सिंह :
 श्री जगन्नाथ राव जोशी :
 श्री अटल बिहारी वाजपेयी :
 श्री वृज नूषण लाल :
 कुमारी कमला कुमारी :
 श्री नारायण स्वरूप शर्मा :

क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समन्वय-कार्य मंत्री यह बताने

की कृपा करेंगे कि :

(क) औद्योगिक विकास में क्षेत्रीय असंतुलों के कितने मामलों के बारे में सरकार को पता है तथा उन्हें दूर करने की योजना का व्योरा क्या है ; और

क्या सम्पूर्ण देश के अधिकतम विकास के आधार पर इस योजना के अन्तर्गत प्रत्येक उपाय को महत्त्व दिया जायेगा और यदि हां, तो किस प्रकार ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फकरुद्दीन अली अहमद) : (क) ओर (ख). सारे देश के विकास के लिए निर्धारित मापदण्डों के अनुरूप औद्योगीकरण में क्षेत्रीय असंतुलन को दूर करने के हेतु पिछड़े क्षेत्रों की पहचान करने के लिए मापदण्डों का निर्धारण करने तथा इन के क्षेत्रों में उद्योगों को प्रारम्भ करने संबंधी सम्पूर्ण मामला सरकार के विचाराधीन है।

Begging on Railway Platforms

*277. SHRI S. C. SAMANTA : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the reasons why irrespective of the ban on begging on the platforms of Railway Stations, almost all the Stations are infested with beggars ;

(b) whether it is a fact that in some cases beggars enter the Railway precincts because Railway staff receive bribe out of the earnings of those beggars; and

(c) if so, the steps being taken to implement the ban vigorously ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) It is not a fact that almost all the stations are infested with beggars although the problem of beggars does exist at the stations.

(b) No, Sir.

(c) A statement showing the steps taken by the Railway Administrations to deal with the problem of beggars at

stations is laid on the Table of the Sabha :—

STATEMENT

The steps taken to deal with the problem of beggars at Railway stations are.

- (i) arranging of special drives by ticket checking staff with the aid of the Government Railway Police and the Railway Protection Force ;
- (ii) seeking of public co-operation ;
- (iii) impressing on Magistrates to award deterrent punishments to habitual offenders ;
- (iv) seeking assistance of State Governments to prevent beggars from entering railway premises and to take steps for their rehabilitation.

Retiring Rooms at Railway Stations

*278. SHRIMATI SAVITRI SHYAM : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Retiring Rooms at the Railway Stations are not available to the general passengers as they are mostly occupied by the Railway officers, who are not supposed to pay rent on account of their being on duty ; and

(b) if so, what steps Government propose to take to give facilities to the general public and to prevent loss of rent ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) No, Sir. Actually the use of Retiring Rooms by railway officers on duty free of charge is very nominal.

(b) Only limited accommodation in Retiring Rooms has been set apart for allotment to Railway Officers on duty away from their Headquarters, when accommodation in Rest Houses, to which they are entitled, free of charge, is not available. Care has thus been taken to see that adequate Retiring Room accommodation is available for the general public.

आदिवासी क्षेत्रों में उद्योग

*279. श्री नारत सिंह चौहान : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आदिवासी क्षेत्रों के पिछड़ेपन को ध्यान में रखते हुए वहां पर उद्योग स्थापित करने की कोई योजना बनाई गई है ;

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

(ग) पहले ही कितने और किन-किन क्षेत्रों में उद्योग स्थापित किये जा चुके हैं ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) जी, हां, कुटीर तथा ग्रामोद्योगों को बढ़ावा देने के लिए पिछड़े वर्ग तथा अनुसूचित जातियों के सहायताार्थ राज्य क्षेत्र में अनेक कार्यक्रम चलाये गए हैं .

(ख) और (ग). योजनाओं का स्वरूप तथा उनके विवरण प्रत्येक राज्य में भिन्न हैं यद्यपि सातान्यतया ये योजनाएं प्रशिक्षण संस्थाओं और उत्पादन केन्द्रों द्वारा चलाई जाती हैं उन्हें आर्थिक सहायता देने और तकनीकी प्रशिक्षण देने का उद्देश्य उनके द्वारा अपने व्यापार और व्यवसाय को बढ़ाना है। तकनीकी शिक्षा और मार्ग निर्देशन, रस्ती बनाना, टोकरी बनाना, जूते बनाना दर्जीगिरी, पोशाक बनाना, बुना काना, चमड़े का काम, बढ़ई गिरी, लोहारी, हथकरघा, हस्तकला चूना और पत्थर का कोयला उद्योगों में दिया जाता है। प्रशिक्षण अबधि में उपदान और वृत्ति 20 रु० से 50 रुपये प्रतिमास प्रति व्यक्ति दी जाती है। कुछ प्रकरणों में प्रशिक्षित कारीगरों को औद्योगिक सोसाइटियां बनाने के लिए 2500 रुपये शेरर पूंजी के रूप में या उपकरणों प्रशासन आदि के लिए 6000

रुपये तक अनुदान के रूप में सहायता दी जाती है।

Children's Train for each State

*280. SHRIMATI ILA PAL-CHOUHDURI : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that a proposal to construct and give one Children's train to each State is under the consideration of Government ;

(b) if so, when it is likely to be finalised ;

(c) what will be the cost of each such train ; and

(d) when all the States are likely to have these trains ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) and (b). The proposal to give one Children's train, free of cost, to each State was finalised in 1964 and the State Governments were advised that the question of supply of trains would be taken up on receipt of specific requests, therefor.

(c) Rs. 20,000/- approximately.

(d) So far, specific requests have been received from ten States and four of them have already been supplied with these trains. The supply of trains to the remaining six States is likely to be completed in about an year's time.

सीमेंट की मांग और उत्पादन

*281. श्री राम गोपाल शालबाले :
श्री बे० कृ० दास चौधरी :
श्री विश्वनारायण शास्त्री :
श्री शशि नूषण :

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

(क) इस समय सीमेंट की मांग और वास्तविक उत्पादन कितना; कितना है ;

(ख) आगामी पांच वर्षों में मांग और उत्पादन के बीच कितना अन्तर बना रहेगा,

(ग) उन स्थानों के नाम क्या हैं जहाँ सीमेंट कारपोरेशन आफ इण्डिया का विचार सीमेंट के कारखाने स्थापित करने का है और कारपोरेशन ने इस आशय के प्रस्ताव कब भेजे थे; और

(घ) स्वीकृत प्रस्तावों का शरीर क्या है और शेष प्रस्ताव स्वीकार न करने के क्या कारण 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

1968 में सीमेंट का वास्तविक उत्पादन 119 लाख मी० टन था। 1968 में कारखानों से सीमेंट का लदान भी 119 लाख मी० टन था। चूँकि हाल में सीमेंट की विकट कमी की कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई अतः यह अनुमान लगामा गया है कि सीमेंट की मांग लगभग उसके सम्भरण

के बराबर अर्थात् लगभग 120 लाख मी० टन है। वर्तमान स्थापित क्षमता 150 लाख मी० टन प्रति वर्ष है।

सीमेंट छोय कीबा नामिका के अनुमानों के अनुसार चतुर्थ व पंचवर्षीय योजना के अन्त तक अर्थात् 1973-74 में सीमेंट की मांग लगभग 210 लाख मी० टन होगी जिसमें निर्यात के लिए 10 लाख मी० टन भी सम्मिलित है जबकि क्षमता 230 लाख मी० टन होगी। विभिन्न योजनाओं की प्रगति के आधार पर सीमेंट की विद्यमान 150 लाख मी० टन की क्षमता के 1971-72 में बढ़कर 190 मी० टन हो जाने की आशा है। 1973-74 तक उत्पादन तथा मांग का अन्तर 30 मी० टन होने की आशा है।

सीमेंट कारपोरेशन आफ इण्डिया लि० द्वारा सीमेंट कारखानों की स्थापना के लिए प्रस्तुत परियोजना अथवा सम्भाव्यता प्रतिवेदन निम्नलिखित हैं :—

| क्रम सं० | स्थापना स्थल | स्थापित क्षमता (मी० टन) | परियोजना अथवा सम्भाव्यता प्रतिवेदन प्राप्ति की तिथि |
|----------|---|----------------------------|--|
| 1. | मंघार (मध्य प्रदेश) | 2,00,000 | 11-1-1967 |
| 2. | कुरकुन्ता (मैसूर) | 2,00,000 | वही |
| 3. | तन्दूर (आंध्र प्रदेश) | 2,00,000 | 22-6-1967 |
| 4. | नीमच (मध्य प्रदेश) | 2,00,000 | वही |
| 5. | जगदलतुर (मध्य प्रदेश) | 2,00,000 | वही |
| 6. | बोकाजन (आसाम) | 2,00,000 | 19-1-1868 |
| 7. | पौटा (हि० प्र०) | 2,00,000 | 6-8-1968 |
| 8. | महिपालपुर (महरोली-दिल्ली) भवन निर्माण में आने वाला सीमेंट | 50,000 | 12-7-1967 |

उपरोक्त स्थापन स्थलों में से सीमेंट के दो कारखाने, एक मेंघर (मध्य प्रदेश) और एक कुरकुन्ता (मैसूर) में स्थापित किए जाने के लिए सरकार की विशिष्ट स्वीकृति प्रदान कर दी गई है जिनमें से प्रत्येक की क्षमता 2 लाख मी० टन होगी। मन्वार तथा कुरकुन्ता के कारखानों में क्रमशः 1969 तथा 1970 के अन्त में उत्पादन प्रारम्भ हो जाने की आशा है।

प्रस्तुत सम्भाव्यता प्रतिवेदनों के आधार पर सीमेंट के और कारखाने स्थापित करने के लिए सीमेंट कारपोरेशन आफ इण्डिया को स्वीकृति प्रदान किए जाने का प्रश्न सरकार के विचारधीन है। इन पर अन्तिम निर्णय चतुर्थ पंचवर्षीय योजना पर खर्च होने वाली राशि के तय हो जाने के पश्चात् किया जायेगा।

Unemployment among Engineers

*282. SHRI GADILINGANA GOWD : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFIARS be please to state :

(a) whether it is a fact that the Chairman, Inventions Promotion Board, has suggested sending out of Indian engineering talent to the countries of the Middle East, Southeast Asia and Africa as a short term measure to solve the unemployment problem among the Engineers ;

(b) whether the chairman of the said Board also stated that lack of co-ordination between the Engineering Colleges and Industries was responsible for the existing unemployment among the Engineers ; and

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

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

(b) No, Sir.

(c) Does not arise.

कुटीर तथा लघु उद्योगों में प्रगति

*283 श्री यशपाल सिंह :

डा० महादेव प्रसाद :

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

(क) कुटीर और लघु उद्योगों के सम्बन्ध में प्रत्याशित प्रगति न होने के क्या कारण हैं ;

(ख) इन उद्योगों का विकास करने के लिए सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ; और

(ग) पिछड़े क्षेत्रों, विशेषतः ग्रामीण क्षेत्रों में उनकी अधिक प्रगति न होने के क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-काय मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) (क) यह सच नहीं है कि लघु उद्योगों और कुटीर उद्योग सामान्यतः प्रगति नहीं कर रहे हैं। वास्तव में पिछले कुछ वर्षों में इन उद्योगों ने मंदी के बावजूद जिन का प्रभाव अर्थव्यवस्था पर पड़ा था, उल्लेखनीय प्रगति की है।

(ख) इन उद्योगों को और अधिक बढ़ावा देने के लिये किये जाने वाले महत्वपूर्ण उपायों में से कुछ निम्नलिखित उपाय विचारधीन हैं :—

1. आधुनिकीकरण का अवस्थाबद्ध कार्यक्रम ;
2. चुने हुए उद्योगों का गहन विकास ;
3. विपणन और निर्यात संघन ;
4. सहायक उद्योगों के विकास के द्वारा बड़े और छोटे क्षेत्रों के बीच घनिष्ट समन्वय ;
5. कृषि और लघु उद्योगों के बीच घनिष्ट समन्वय तथा राजधानी के बाहर मध्यम और छोटे नगरों में चुने हुए लघु उद्योगों का विकास करना ;

6. तकनीकी और व्यवस्था संबंधी योग्यता प्राप्त उद्यमियों को विशेष प्रोत्साहन देना जिससे उद्योग सक्षम व्यक्तियों के हाथों में रह सके ;
7. लघु उद्योगों के लिए अनिवार्य रूप से प्रमुख आंकड़े एकत्र करना ;
8. औद्योगिक विस्तार सेवा को सुदृढ़ करना तथा मूलभूत कच्चे माल, वित्त आदि आवश्यक साधनों की पूर्ति करना ; और
9. सेवा करने की किस्म की औद्योगिक सहकारी समितियों को बढ़ावा देना ।

(ग) इस के कारण उद्यम संबंधी कोशल, अवस्थापना सुविधाओं तथा बिक्री निकासी का अभाव होता है ।

कम्पनियों के विरुद्ध दायर किये गये मुकदमों

*285. श्री मोलहू प्रसाद : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री 10 दिसम्बर, 1968 के अतारंकित प्रश्न संख्या 4036 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 1966-67 तथा 1967-68 में समवाय अधिनियम के अन्तर्गत जांच करते समय करापर्वचन तथा झूटाचार के संबंध में संदिग्ध प्रविष्टियों का पता लगा था ;

(ख) यदि हां, हो उनका व्योरा क्या है ; और

(ग) समवाय-कार्य विभाग के कृत्यों का व्योरा क्या है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फलकन्दीन अली अहमद) : (क) और (ख) . कम्पनी अधिनियम के अन्तर्गत जांच-पड़ताल के मध्य यदि इस प्रकार के विषयों की कोई सूचना प्राप्त होती है तो वह केवल प्राथमिक

तथा अन्वेषात्मक प्रकृति की होती है तथा वह इस विभाग द्वारा आयकर विभाग अथवा पुलिस को, जैसा भी मामला हो, आगे जांच करने तथा आवश्यक कार्यवाही हेतु भेज दी जाती है । प्रथम दृष्टियों, संदेहजनक प्रतीत सामग्री, कुछ थोड़े से मामलों में प्राप्त हुई है, परन्तु जब तक इसकी सम्बन्धित विभाग द्वारा परीक्षा अथवा सम्यापन नहीं किया जाता, इसके व्योरों को प्रकट करना संबन्धित विभाग द्वारा आगे की गई जांच के हितार्थ उचित नहीं होगा ।

(ग) कम्पनी कार्य विभाग के कार्य-कलाप, सामान्य रूप से कम्पनी अधिनियम का लागूकरण एवं स्वस्थ निगम प्रक्रियायें सुनिश्चित करना है ।

पूर्व रेलवे में चलती गाड़ियों में डकैतियां तथा हत्याएं बढ़ जाना

*286. श्री शिव चंडिका प्रसाद : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गत पांच छः महीनों में बिहार के कई भागों में चलती गाड़ियों में मारपीट करने, लूटने और हत्याओं की घटनाओं में वृद्धि हो गयी है ; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और ऐसी घटनाओं को रोकने के लिये और यात्रियों को सुविधाएं उपलब्ध करने हेतु सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभाग सिंह) : (क) जी हां ।

(ख) रेलों पर अपराधों में वृद्धि समीपवर्ती क्षेत्रों में 'कानून और व्यवस्था' की स्थिति का परिणाम है ।

अचानक छापे मारने और अपराधियों को पकड़ने के लिए बिहार पुलिस ने विशेष उपाय किये हैं और इसके लिए सरकारी रेलवे पुलिस के अधिकारी और बिहार सैनिक पुलिस के सशस्त्र दस्ते तैनात किये गये हैं । रात में चलने वाली सभी सवारी

गाड़ियों में सरकारी रेलवे पुलिस का पहरा रहता है। इसके अलावा प्रभावित क्षेत्रों में में बिहार सैनिक पुलिस की सशस्त्र टुकड़ियां भी गाड़ियों में चलती हैं।

Foreign Collaboration

- *287. SHRI HARDAYAL
DEVGUN :
SHRI D.R. PARMAR :
SHRI K.P. SINGH DEO :
SHRI RABI RAY :

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

(a) whether it is a fact that Government have decided to allow foreign collaboration even in low priority and non-essential fields of industry ;

(b) if so, the details thereof ; and

(c) the reasons for the change in policy in regard thereto ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F.A. AHMED) : (a) to (c). Foreign collaboration is normally not allowed in low priority and non-essential fields of industry. However, as a part of the measures to promote exports of non-traditional industrial products from India, Government have recently decided that a relaxation may be made in the above policy where the foreign collaborator agrees to under-write a *major* share of the production for exports.

Labour Trouble in Durgapur Steel Plant

*288. SHRI SITARAM KESRI :
Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether it is a fact that throughout the year 1968, there were persistent labour troubles at the Durgapur Steel Plant ;

(b) if so, the reasons therefor ; and

(c) the steps taken by Government to remove the grievances of the employees ?

THE MINISTER OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI C.M. POONACHA) : (a) and (b). The labour situation, although better in 1968 compared to what it was in 1967, has not been satisfactory. The main reason is the inter-union rivalry between the Hindustan Steel Workers Union and the Hindustan Steel Employees Union;

(c) A Grievances Procedure is in existence and any genuine grievances of the employees are always given the fullest consideration.

Working of Soviet—Aided Projects to full capacity

- *289. SHRI CHINTAMANI
PANIGRAHI :
SHRI D.C. SHARMA :
SHRI BENI SHANKER
SHARMA :

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

(a) whether the Soviet Economic Delegation which visited India recently had advised Government to step up public sector investment so as to enable Soviet-aided projects to work to full capacity ; and

(b) if so, what measures have been adopted so as to help these projects to work to full capacity ?

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

STATEMENT

A Soviet Delegation headed by Mr. S.A. Skachkov, Chairman, State Committee of the USSR Council of Ministers for Foreign Economic Relations, visited India during November-December, 1968 and held discussions covering various problems facing Soviet-aided projects in India during their present phase. On the conclusion of the visit, a protocol was signed between the two sides in which the Soviet authorities agreed to assist in certain measures designed to

raise the economic efficiency of these public sector units. Besides the problem of increasing production and productivity in these plants, particularly heavy engineering units, utilisation of capacity would depend on the order position of these undertakings which, in turn, would inevitably be dependant on the sectoral investments made during the Fourth Plan period particularly in the field of steel, metallurgical and mining industries. While every effort is being made to increase production and productivity in these plants as rapidly as possible, a final picture in respect of orders would only emerge after the Fourth Plan is finalised. It would be examined at that stage as to what diversification of manufacture would be necessary in these plants in order to utilise the capacity as effectively as possible.

रूसी सहयोग से चलने वाले सरकारी क्षेत्र के उद्योग

*290. श्री शारदानन्द :
श्री जि० ब० सिंह :
श्री श्रीगोपाल रावू :

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

(क) सरकारी क्षेत्र में कौन-कौन से कारखाने रूस के सहयोग से चल रहे हैं ;

(ख) क्या यह सच है कि रूस के अधिकारियों ने इस बारे में असंतोष व्यक्त किया है कि इन में से कुछ कारखाने ठीक प्रकार से कार्य नहीं कर रहे हैं ;

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है और सरकार द्वारा इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फलकशीन अली अहमद) (क) सरकारी क्षेत्र में रूसी सहायता से चल रहे मुख्य औद्योगिक कारखाने निम्नलिखित हैं :—

1. हिन्दुस्तान स्टील लि. का बिलाई स्टील प्लांट ।

2. हेवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन, रांची का हेवी मशीन बिल्डिंग प्लांट ।
3. माइनिंग ऐण्ड एलाइड मशीनरी कारपोरेशन, दूगापुर का कोल माइनिंग मशीनरी प्लांट ।
4. भारत हेवी इलेक्ट्रिकल्स लि. का हेवी इलेक्ट्रिकल्स इन्वियमेंट प्लांट, हरिद्वार ।
5. मे. इंस्ट्रुमेंटेशन इंडिया लि. कोटा का प्रेसिजन इंस्ट्रुमेंट्स प्लांट ।
6. इंडियन आयल कारपोरेशन का रेफाइनरी, बरौनी तथा कोयाली ।
7. इंडियन ड्रग्स एण्ड फार्माक्यूटिकल्स का सर्जिकल इंस्ट्रुमेंट्स प्लांट ।

(ख) तथा (ग). सोवियत रूस की मंत्रीपरिषद को राज्य समिति के विदेशी आर्थिक संबंधों के अध्यक्ष श्री एस. ए. स्कोचकोव की अध्यक्षता में एक रूसी शिष्टमंडल नवम्बर-दिसम्बर, 1968 में भारत आया था और उसने सोवियत सहायता से भारत में चलने वाली परियोजनाओं की विभिन्न समस्याओं के बारे में बातचीत की थी। इस दौरे के फलस्वरूप दोनों पक्षों के बीच एक प्रोटोकॉल पर हस्ताक्षर किए गए जिसमें रूसी अधिकारी इस बात पर सहमत हो गए कि वे सरकारो क्षेत्र के उन एककों की आर्थिक क्षमता बढ़ाने के लिए निश्चित विभिन्न उपाय करने में सहायता करेंगे। औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री ने 19 दिसम्बर, 1968 को लोक सभा में एक वक्तव्य दिया था जिसमें उन्होंने बातचीत के प्रकार और क्षेत्र प्रमुख निष्कर्षों की व्याख्या की थी। बातचीत में इन संयंत्रों से संबंधित अनेक समस्याओं पर विचार किया गया था। प्रमुखतः इन संयंत्रों में तथा विशेषरूप से भारी मशीन निर्माण एकक में उत्पादन और उत्पादिता बढ़ाने की समस्या पर विचार हुआ। इन संयंत्रों में क्षमता के उपयोगीक

समस्या पर विस्तार सहित बातचीत हुई। आगामी कुछ वर्षों में इन संयंत्रों में क्रयादेशों की संभव स्थिति पर खास तौर से बार्तालाप हुआ।

सोवियत शिष्ट मंडल द्वारा मोटे तौर पर स्वीकृत रूपरेखा के अनुसार इन संयंत्रों में यथा शीघ्र उत्पादन और उत्पादिता बढ़ाने के लिए सभी संभव प्रयास किये जा रहे हैं तो भी क्रयादेशों (आर्डरों) के बारे में अन्तिम रूप से चौथी योजना निश्चित हो जाने के बाद ही पता चल सकेगा। इन संयंत्रों में से कुछ संयंत्रों में उत्पादन में किस प्रकार बिबधता लाई जानी चाहिए, इसकी जांच तभी की जा सकेगी।

Cement Factory in Assam

*291. SHRI BEDABRATA BARUA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it has been decided to locate a Cement factory at Bokajan in Mikir Hills of Assam ;

(b) if so, the progress achieved so far ; and

(c) the date by which the work is expected to be completed ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) and (b). The proposal is under discussion with the Planning Commission and the Ministry of Finance.

(c) Does not arise.

Loss of Railway Property due to Students' Agitations in U.P.

*292. SHRI SHRI CHAND GOYAL : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state how much loss has been caused to the railway property as a result of students agitation in the current year in Uttar Pradesh ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : No

loss to the Railway property due to the students' agitation in Uttar Pradesh has been reported in the current year (January, 1969).

दिल्ली स्टेशन से एक्सप्रेस और यात्री गाड़ियों का बिलम्ब से छूटना

*293. श्री प्रकाशवीर शास्त्री : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन्हें पता है कि दिल्ली स्टेशन से एक्सप्रेस और यात्री गाड़ियां प्रायः विलम्ब से छूटती हैं ;

(ख) क्या यह सच है कि उसका मुख्य कारण असावधानी है ; और

(ग) यदि हां, तो इसको दूर करने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) जी नहीं।

(ख) जी नहीं।

(ग) सवाल नहीं उठता।

Small Scale Industries in Gujarat

*294. SHRI NARENDRA SINGH MAHIDA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether the Government of Gujarat have submitted any scheme to the Central Government regarding the development of small-scale industries and the setting up of the Industrial Estates in that State during 1968-69 ;

(b) if so, the main features of the scheme ;

(c) whether Government have approved the scheme and if so, with what changes therein ; and

(d) the extent to which employment opportunities would be increased by implementation of the scheme ?

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

(b) A statement is attached.

(c) In the State's Annual Plan proposal for 1968-69, the Gujarat Government had proposed an outlay of Rs. 73.70 lakhs for Village & Small Industries out of which an outlay of Rs. 41.58 lakhs and Rs. 12.75 lakhs respectively were suggested for development of small scale Industries and for setting up of Industrial Estates. These proposals were considered by the working Group on Village & Small Industries and were subsequently considered by the Planning Commission. The Planning Commission approved a total outlay of Rs. 70 lakhs for Village & Small Industries Sector as a whole. Out of this, the State Government have budgetted an amount of Rs. 39.63 lakhs for the development of Small Scale Industries and Rs. 11 lakhs for setting up of Industrial Estates.

(d) Until details of the schemes which the State Government propose to take up for implementation during 1968-69 are known, it is not possible to estimate the additional employment that will result therefrom.

STATEMENT

The broad features of the scheme and their layout are as under :—

| Scheme | Rs. in lakhs 1968-69 (Proposed outlay) |
|---|---|
| 1. Block Loans | 4.50 |
| 2. Subsidy on power | 4.00 |
| 3. Quality marking | 1.50 |
| 4. Additional staff | 2.25 |
| 5. Standardisation of engineering goods | 1.50 |
| 6. Information centres | 1.50 |
| 7. Assistance to Gujarat Small Industries Corporation | 2.00 |
| 8. Organisation of district training and Service institute | 2.80 |
| 9. Reorganisation and expansion of the Diamond Jubilee Cottage Industries Institute at Baroda | 4.25 |
| 10. Rural Workshops | 1.00 |

| | |
|--|-------|
| 11. Assistance for construction of godowns | 1.00 |
| 12. Industrial Cooperatives | 15.78 |
| Total | 41.58 |
| 13. Industrial Estates | 12.75 |
| Grand Total | 54.33 |

Quality of Cars

*295. SHRI KANWAR LAL GUPTA :
SHRI CHANDRASEKHAR SINGH :

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

(a) what specific steps have been taken by Government to improve quality of cars and other automobile products ;

(b) whether any research has been made to find out whether there is an improvement in the quality of these cars ; and

(c) whether it is a fact that no improvement has been made in the quality of cars in the last six months ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) to (c). Following complaints about deterioration in the quality of cars being manufactured in the country, Government had appointed a Committee, named the Motor Car Quality Enquiry Committee, to investigate the causes of the deterioration in the quality of cars and to suggest remedial measures. The Committee made a number of recommendations for improving the quality of cars and other automobile products. These have been communicated to the car manufacturers for compliance. In order to ensure compliance, statutory directions have also been issued to the car manufacturers in respect of the more important of these recommendations. The matter has also been discussed individually with the representatives of three car manufactures and they have assured Government that they would implement the various re-

commendations of the Committee. However, the implementation of these recommendations, by their very nature, would take time and it is too early to say at this stage whether the quality of cars manufactured in the country has improved during the last six months.

In the meantime, in pursuance of one of the recommendations of the Committee, a team of experts has been deputed to visit the plants of the three car manufacturers with a view to assisting and advising the latter in strengthening their internal inspection organisation. The Team will also suggest to Government the kind of external inspection organisation that should be set up to supplement the internal arrangements and how it can be made to function effectively. Further action in the matter will be taken on receipt of the report of the Team.

ब्रिटिश इंडिया कारपोरेशन

*296 श्री बेवेन सेन : क्या औद्योगिक विकास, और आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि उन कम्पनियों के नाम क्या हैं जिनमें ब्रिटिश इंडिया कारपोरेशन ने अब तक अपनी पूंजी लगाई है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फल्लूहीन अली अहमद) : 31 दिसम्बर, 1967 तक के कम्पनी के आधुनिकतम उपबन्ध तुलन-पत्र के अनुसार, कम्पनी ने, निम्नलिखित ग्यारह कम्पनियों के हिस्सों में विनियोजन किया है :—

1. कानपुर शुगर वर्क्स लिमिटेड
2. चम्पारन शुगर कम्पनी लिमिटेड
3. कानपुर टेक्सटाइल्स लिमिटेड
4. सरन इंजीनियरिंग कम्पनी लिमिटेड
5. दी बेटा पिकर कम्पनी लिमिटेड
6. मोहन मैकन ब्रैबरीज लिमिटेड
7. धारीबाल कोआपरेटिव सोसाइटी लिमिटेड
8. नेशनल सैरियल्स प्रोडक्ट्स लिमिटेड

9. पायोनियर लिमिटेड
10. दी एलिन पिल्स कम्पनी लिमिटेड
11. ब्रुशवेयर लिमिटेड ।

Soviet-aided Public Sector Projects

*297. SHRI BABURAO PATEL : Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Mr. Skatchkov, Soviet Chairman for Economic Relations with foreign countries, during his recent visit to Bhilai and Ranchi, said that he was dissatisfied with the performance of these projects and suggested "speedy corrective measures"; if so, the salient features of the report submitted by Mr. Skatchkov and the corrective measures suggested ; and

(b) the precise steps taken by Government to improve steel production ?

THE MINISTER OF STEEL & HEAVY ENGINEERING (SHRI C. M. PONACHA) (a) and (b). The working of Bhilai Steel Plant and Heavy Engineering Corporation, Ranchi were among the Soviet aided Projects which were reviewed by the Shatchkov Delegation and the representatives of the Indian Government. Various steps and measures to improve the efficiency of these units were discussed. These are under consideration for implementation.

Steel Quota given to Standard Drum Manufacturing Company

*298. SHRI MADHU LIMAYE : will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether his attention has been drawn by the Minister for Industrial Development. Internal Trade and Company Affairs to the memorandum he had received from a Member of Parliament about the steel quota given to Standard Drum Manufacturing Company of the Kapadias ;

(b) If so, whether Government have made an enquiry into the steel prices paid by the Company and the prevailing market prices ;

(c) whether it is a fact that even at Rs. 2300 per ton steel sheets are not available in the market and that people are sometimes paying as much as Rs. 2,500 per ton ;

(d) whether his Ministry, in consultation with the Ministry for Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs and the Finance Ministry have taken any steps to prevent the malpractices and tax evasion resulting from this quota allotment ; and

(e) if, not, the reasons therefor ?

THE MINISTER OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI C. M. POONACHA) : (a) A Memorandum covering a number of points including a reference to the steel quotas given to this firm, has been received by the Ministry of Industrial Development, Internal Trade Company Affairs, and it reported to be under examination in that Ministry.

(b) and (c). No, Sir. Whereas there is no statutory control over steel prices, and the selling prices at the level of the main producers are fixed by the Joint Plant Committee, there is no formal or informal regulation over the prices at the wholesale and retail levels.

(d) and (e). If any specific malpractices and tax evasions come to Government's notice, appropriate action will be taken by the concerned Departments.

U.S. Loan to a Tyre Factory in Madras

*299. SHRI C. JANARDHANAN :
SHRI RAMACHANDRA
VEERAPPA :
SHRI Y. A. PRASAD :

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

(a) whether the U.S. Government have recently extended a loan of Rs. 75 lakhs to a tyre factory in Madras to help expansion of its production ;

(b) if so, the name of the factory which has received the loan ;

(c) the terms and conditions of the loan ;

(d) the details of the expansion programme of the factory ?

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

(b) Messrs Madras Rubber Factory Ltd., Madras.

(c) Funds available from the Cooley loan are intended for meeting rupee expenditure on the acquisition of additional land, construction of buildings, payment of duty as also the installation of plant and machinery. The repayment of loan is envisaged in fourteen approximately equal semi-annual instalments, the first instalment to be due and payable three years from the date of first disbursement. The loan carries an interest of 8% per annum.

(d) The existing and proposed capacities after expanding the production by 25% in terms of Government dated 7-12-1967 will be as indicated below :

| Item of Manufacture | Present Capacity | Capacity after implementation of the scheme |
|--------------------------|------------------|---|
| 1. Automobile tyres | 360,000 Nos. | 450,000 Nos. |
| 2. Automobile tubes | 360,000 Nos. | 450,000 Nos. |
| 3. Tread Rubber | 3.95 million Kg. | 4.94 million Kg. |
| 4. Bicycle tyres & tubes | new item | 2 million Nos. |

Restoration of N. E. Railway line in Eastern Kosi Canal Belt

*300. SHRI YAMUNA PRASAD MANDAL : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether the proposal for the restoration of North-Eastern Railway in Eastern Kosi Canal Belt is being seriously considered ;

(b) whether the progress of the restoration of N. E. Rly. line between Thurbhita and Raghapur *via* Bhaptiahi is proposed to be accelerated in this Gandhi Centenary year ;

(c) whether it is a fact that there are Railway lands and building (N.E. Rly. between Thurbhita and Pratapganj (old stations) ; and

(d) whether Government have decided to inaugurate the restoration of N. E. Rly. line on the 2nd October, 1969, the year of Gandhi Centenary to help this backward area ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) and (b). In view of the developments taking place in the area after completion of the Kosi Project, particularly with regard to agriculture, it is proposed to restore the Thurbhita-Bhaptiahi section (14.5 Kms.) during 1969-70. The work will be taken up after completion of a final location survey to be carried out shortly and completed as early as possible.

(c) After closure of the lines, the Railway lands of the Partapganj-Bhimnagar-Kanwaghat sections were relinquished by the Railway Administration whereas the lands on the Supaul-Bhaptiahi-Raghapur sections were entrusted to the Civil authorities for safe custody. The old buildings are mostly perished.

(d) No decision has been taken in this regard.

Union Carbide India Ltd.

1692. SHRI BABURAO PATEL : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state the names of the Directors of Union Carbide India Ltd. with names of the twenty top shareholders ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F.A. AHMED) On the basis of information furnished by M/s. Union Carbide India Ltd. in its Annual Return made upto 25th April 1968, and filed with the Government the construction of the Board of Directors of the Company was as follows :—

- (1) Shri Keshub Mahindra (Chairman) Board of Directors.
- (2) Mr. Jack William Laurence Russel (Managing Director)
- (3) Mr. Alan Charles Eglor (Deputy Managing Director)
- (4) Mr. Dara Pirojshaw Antia (Deputy Managing Director)
- (5) Mr. Buhl Tillotson (Director)
- (6) Mr. William John Canvan (Director)
- (7) Mr. P.C. Bhanj Deo (Director)
- (8) Mr. Jennis Roy Galloway (Director)
- (9) Mr. Hardit Singh Malik (Director)
- (10) Mr. Mr. Bhaskar Mittor (Director)
- (11) Mr. James Franklin Warnell (Director)
- (12) Mr. Francis Perry Willson (Director)

It is, however, understood that Mr. Jack William Laurence Russell tendered resignation as Managing Director on 31st July 1968 and was appointed as ordinary Additional Director. In his place Mr. Alan Charles Eglor was appointed Managing Directors as from 1st August 1968. Mr. M. E. Hitchcock is reported to have taken the place of Mr. Alan Charles Eglor as Deputy Managing Directors and his appointment in this capacity has been approved by the Company Law Board with effect from 1st August 1968. Shri P.C. Bhanj Deo is reported to have died on 16th July, 1968.

The top 20 shareholders of the Company are listed in the statement laid on the Table of the House. (*Placed in Library see No. LT-204/69*)

Utilisation of Installed Capacity in Industries

1693. SHRI BABURAO PATEL : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the names of ten top industries in which licensed capacity was not installed with licensed and unused capacity industry-wise and the year of licence in each case with reasons therefor;

(b) the names of ten top industries in which installed capacity was not fully utilized with installed and unutilized capacity industrywise and the year of installation in each case with reasons therefor ;

(c) the precise steps taken in each type of cases and the results thereof ; and

(d) the amount of total foreign exchange tied up in the above type of industries on the whole ?

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.

Laying of new Railways Lines.

1694. SHRI BABURAO PATEL : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the total length of new railway lines laid since the British left India, gauge-wise and zone-wise, with names of their terminals ;

(b) the total cost of laying these lines;

(c) the number of new stations opened on these lines ;

(d) the length and number of lines with their terminal names, in hand at the moment ; and

(e) the total cost of completing them and the period required for doing so, gauge-wise and terminal-wise ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (Dr. RAM SUBHAG SINGH) : (a) to (c) . A Statement is laid on the Table

of the House. (*Placed in Library See. No. DT—205/69*)

(d) and (e) . A Statement is laid on the table of the House. (*Placed in Library See. No. LT—295/69*)

Manned Railway Crossing on Bikaner-Delhi Section

1695. DR. KARANI SINGH : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that there is a demand for a manned Railway crossing near village Payali, approximately four miles from Ratangarh on the Bikaner-Delhi section of the Northern Railway ; and

(b) if so, Whether Government have any proposal to meet this requirement and if so, the details thereof ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) yes.

(b) Under the extant rules, the Railways undertake such works whenever sponsored by the State Government together with necessary acceptance of the cost involved. So far, there is no firm proposal from the State Government for the level crossing in question.

Late Arrival of Parcels of tomatoes Booked in Shuttle Train

1696. SHRI SHIVA CHANDRA JHA :

SHRI ONKAR LAL BERWA :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that certain parcels of tomatoes booked from Palampur to Delhi under PWB Nos. 61325 to 61332 on the 3rd April 1966 were loaded in a shuttle train instead of a direct train with the result that the goods which can reach Delhi within 26 hours reached destination on the 8th April, 1966 ;

(b) whether it is also a fact that a claim for losses suffered by the consignee preferred on the basis of assessment Certificate issued by the Railway Authorities was repudiated under the provisions of Section 74 (1) of Indian Railways Act by the Chief Commercial Superintendent, Northern Railway Delhi vide his letter No. CD/DLI/488/8/66, dated the 30th November, 1966; and

(c) if so, the exact responsibility of the Railways in this case where the consignment took 6 days to cover a distance of about 700 Kms. the reasons for not accepting liability for the losses suffered by consignee, and the result of the investigation made in this case ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) :

(a) The parcels of tomatoes referred to were loaded in Parcel Van and were carried from Palanpur to Delhi by Fast Passenger trains namely 230 Mehsana-Ajmer Fast Passenger and connecting 14 Dn. Ajmer-Delhi Fast Passenger. They could not be loaded in a direct train for want of room.

The parcels arrived at the destination and were delivered on 7.4.1966.

(b) Yes.

According to Section 74(3) of the Indian Railways Act, for goods booked at owner's risk, which was the case with the consignments in question, the Railway Administration shall not be responsible for any loss, destruction, damage, deterioration or non-delivery of such goods, from whatever cause arising, except upon proof that such loss, destruction, damage, deterioration or non-delivery was due to negligence or misconduct on the part of the railway administration or of any of its servants. The accommodation by through trains being limited, these consignments had to be cleared by other than through trains. The consignments which were booked on 3.4.1966 were delivered on 7.4.1966 and this transit time cannot be considered excessive for a distance of 736 Kms. between Palanpur and Delhi. Railways are, therefore, not liable in this case.

Electric Fans in Railway Quarters at Daya Basti in Delhi

1697. **SHRI ABDUL GHANI DAR:** Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that barracks and quarters at Daya Basti in Delhi for Railway Protection Force have not been provided with electric fans ;

(b) if so, the reasons therefor ; and

(c) the time likely to be taken to provide this facility at Daya Basti ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Barracks and Type I quarters at Daya Basti have not been provided with fans.

(b) According to authorised scale of electric fittings, fans are not required to be fitted in Type I and equivalent quarters.

(c) The question of providing fans in Type I and equivalent quarters can be considered only when the funds position improves.

Railway Protection Force Dog Squad

1698. **SHRI ABDUL GHANI DAR :** Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that expenditure on Dog Squad of Railway Protection Force is being charged from the 'Jawans' of Railway Protection Special Force ; and

(b) If so, the reasons therefor ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) No. One pet dog adopted as 'Mascot' by one of the Railway Protection Special Force Battalions is, however, being maintained through voluntary contributions raised in that Battalion.

(b) Does not arise.

Line Capacity between Delhi and Shakurbasti

1699. **SHRI ABDUL GHANI DAR :** Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the line capacity between Delhi and Shakurbasti before and after laying double line ;

(b) the line capacity at present between Shakurbasti and Rohtak ; and

(c) the likely increase in the number of passenger and goods trains after laying double line upto Shakurbasti ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) The line capacity on Delhi Kishanganj-Shakurbasti is 25 and 31 trains each way before and after doubling respectively.

(b) 20 trains each way.

(c) The additional trains introduced on Delhi Kishanganj-Dayabasti-Shakurbasti section are as under :

| | <i>Passenger</i> | <i>Goods</i> |
|----------------------------|------------------|--------------|
| Delhi Kishanganj-Dayabasti | 2 | 3 |
| Dayabasti-Shakurbasti | 2 | 2 |

महाराष्ट्र में रेलवे लाइनों का विद्युतीकरण

1700. श्री देवराज पाटिल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या निकट भविष्य में महाराष्ट्र में कुछ रेलवे लाइनों के विद्युतीकरण की संभावना है ;

(ख) यदि हां, तो उनके नाम क्या हैं, और

(ग) यह कार्य कब से आरम्भ किया जायेगा ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुमन सिंह) :
(क) जी हां ।

(ख) पश्चिम रेलवे के केवल विरार-साबरमती खण्ड (मार्ग किलोमीटर 442) का चौथी पंचवर्षीय योजना में विद्युतीकरण किया जा रहा है। इस खण्ड का कुछ भाग महाराष्ट्र राज्य में पड़ता है ।

(ग) इस काम की मंजूरी दी जा चुकी है। खण्ड के विद्युतीकरण के लिए वास्तविक क्षेत्र-कार्य शीघ्र आरम्भ होने की आशा है। सिविल इंजीनियरिंग से सम्बन्धित और अन्य सहायक काम पहले से किये जा रहे हैं ।

आशा है यह काम 1972 में किसी समय पूरा हो जायेगा ।

महाराष्ट्र में नये उद्योगों के लिए लाइसेंस

1701. श्री देवराज पाटिल: क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :
(क) वर्ष 1968 में नये उद्योग स्थापित करने के लिए महाराष्ट्र राज्य से लाइसेंसों के लिए कितने आवेदन पत्र प्राप्त हुए ;

(ख) कितने आवेदकों को लाइसेंस दिए

गए थे और वे लाइसेंस किन-किन उद्योगों के लिए दिये गए थे ; और

(ग) उनमें से विदर्भ क्षेत्र से कितने आवेदन पत्र प्राप्त हुए थे ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री : (श्री फलकहीन अली अहमद) : (क) उद्योग (विकास और विनियमन) अधिनियम 1951 के अन्तर्गत महाराष्ट्र में नये औद्योगिक उपक्रम स्थापित करने के लिए 1968 में लाइसेंस प्राप्त के हेतु 55 आवेदन प्राप्त हुए ।

(ख) ऊपर उल्लिखित आवेदनों में से किसी को लाइसेंस नहीं जारी किया गया है। किन्तु 5 प्रकरणों में "आशय पत्र" भेज दिए गए हैं ।

(ग) जिन्हें आशय पत्र प्रेषित किये गए हैं उन औद्योगिक उपक्रमों का प्रस्तावित स्थान क्रमशः धाना, पूना, विखरीली सतारा और बम्बई नगर से 100-120 मील दूर स्थान है ।

मुरतजापुर—यवतमाल नैरोगेज (संकरी) बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाना

1702. श्री देवराज पाटिल : क्या रेलवे मंत्री यह बनाने की कृपा करेंगे कि : (क) क्या सरकार को मुरतजापुर-यवतमाल नैरोगेज (संकरी) लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के बारे में कोई आपन प्राप्त हुए हैं ;

(ख) यदि हां, तो क्या नैरोगेज (संकरी) लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने के सरकार के निर्णय के अनुसार, सरकार का विचार इस लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का है ; और

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

रेलवे मंत्री (डा० राम सुमन सिंह) :
(क) जी नहीं ।

(ख) और (ग). सवाल नहीं उठता ।

भुसावल-इटारसी यात्री गाड़ी का चलाया जाना

1703. श्री गं० च० दीक्षित : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि कि : (क) क्या यह सच है कि यद्यपि भुसावल-इटारसी यात्री गाड़ी से रेलवे समयसारिणी में दिखाया गया है तथापि वास्तव में यह गाड़ी नहीं चलती है ; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और क्या सरकार इस गलती को सुधारने के लिये एक परिपत्र द्वारा इसकी सेवा रद्द करने की बजाय इस गाड़ी को चलाने पर विचार कर रही है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुमन सिंह) :

(क) और (ख). पश्चिम रेलवे पर व्यापक रूप से लाइन की टूट-फूट के बाद मध्य रेलवे के भुसावल-इटारसी खंड पर परिचालन संबंधी विषम परिस्थितियां उत्पन्न हो गयीं थीं चूंकि 349-350 भुसावल-इटारसी सवारी गाड़ियों से बहुत कम यात्री चलने लगे थे इसलिए 11-8-68 से इन गाड़ियों का चलना बंद कर दिया गया ताकि इस खंड को कुछ राहत मिले। चूंकि इन गाड़ियों का चलना अस्थायी तौर पर बंद किया गया था इसलिए अक्तूबर, 1968 की समय सारिणी में इन गाड़ियों का निर्धारित समय दिखाया गया था।

इस खंड पर गाड़ियों की भीड़भाड़ और उनमें चलने वाले यात्रियों की कम संख्या को देखते हुए इन गाड़ियों को फिर से चालू करने का कोई विचार नहीं है।

खिरकिया रेलवे स्टेशन (मध्य रेलवे)

1704. श्री गं० च० दीक्षित : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि : (क) क्या यह सच है कि मध्य रेलवे पर खिरकिया रेलवे स्टेशन पर एक तीसरे दर्जे का प्रतीक्षालय है और उसका बरांडा प्लेटफार्म के निकट है ;

(ख) क्या यह भी सच है कि जिस स्थान पर बैच रखे हुए हैं, वह बरांडे से दूर हैं और उन दोनों के बीच प्लेटफार्म है जिसके ऊपर धूप तथा वर्षा से सुरक्षा हेतु कोई शैड नहीं बनाया गया है जिससे यात्रियों को बहुत कठिनाई होती है ;

(ग) क्या यह भी सच है कि सरकार इस बरांडा को प्लेटफार्म के ऊपर शैड मानती है ;

(घ) यदि नहीं, तो क्या वहां दोनों प्लेटफार्मों पर शैड बनाने का सरकार का विचार है ; और

(ङ) यदि नहीं तो उसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुमन सिंह) :

(ख) यात्रियों की सुविधा के लिए केवल 4 बैचें डाउन प्लेटफार्म पर और 4 बैचें अप प्लेटफार्म पर खुले स्थान पर हैं। इसके अलावा, जो यात्री छायादार स्थान पर बैठना चाहें, उनके लिए डाउन प्लेटफार्म पर प्रतीक्षा करने को छतदार जगह में 9 बैचें, अप प्लेटफार्म पर प्रतीक्षालय में 25 फुट लम्बा लकड़ी का तख्ता और बरामदे में एक बैच की व्यवस्था है।

(ग) जी हां। बरामदा छतदार है और यात्री प्रतीक्षा करते समय इसका उपयोग करते हैं।

(घ) और (ङ). छतदार स्थान पर्याप्त है और इसलिए अभी इस स्टेशन पर छतदार स्थान की अतिरिक्त व्यवस्था करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

भुसावल डिवीजन के रेल कर्मचारी

1705. श्री गं० च० दीक्षित : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि : (क) मध्य रेलवे के भुसावल डिवीजन के उन कर्मचारियों की संख्या कितनी है जिनके विरुद्ध 19 सितम्बर, 1968 को सांकेतिक हड़ताल में भाग लेने के कारण कार्यवाही की गई है ;

(ख) उनमें से कितने व्यक्तियों को 'सेवा में व्यवधान' से दंडित किया गया है ;

(ग) ऐसे कर्मचारियों की संख्या कितनी है जो सरकार के वेतन में कटौती करने संबंधी आदेशों से प्रभावित हुए हैं ; और

(घ) कितने मामलों में प्रिवेलेज पास, पी०टी०ओ० और छुट्टी रोक ली गयी है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) से (घ) : चूंकि मध्य रेलवे के भुसावल मंडल में किसी रेल कर्मचारी ने 19-9-1968 की सांकेतिक हड़ताल में भाग नहीं लिया था, इसलिए सवाल नहीं उठता ।

मध्य प्रदेश में नये उद्योगों के लिए लाइसेंस

1706. श्री गं० च० दीक्षित : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार और समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1968 में नये उद्योग स्थापित करने के लिए मध्य प्रदेश राज्य से लाइसेंस प्राप्त करने हेतु कितने आवेदन पत्र प्राप्त हुए ;

(ख) उनमें से कितने आवेदन कर्ताओं को और किन-किन उद्योगों की स्थापना के लिए लाइसेंस दिये गए हैं ; और

(ग) उन आवेदन पत्रों में से कितने आवेदन पत्र इन्दौर डिवीजन से प्राप्त हुए थे ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) 16 आवेदन, इन में से 6 आवेदनों में मध्य प्रदेश के अतिरिक्त वैकल्पिक स्थान का उल्लेख अन्य राज्य में भी किया है ।

(ख) किसी को भी नहीं ।

(ग) इन में से दो आवेदन इन्दौर से प्राप्त हुए हैं ।

भुसावाल-इटारसी यात्री गाड़ी

1707. श्री गं० च० दीक्षित : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने इस तथ्य के बारे में जांच की है कि भुसावल-इटारसी यात्री गाड़ी में भुसावल से इटारसी तक छोटे स्टेशनों से कोई यात्री यात्रा नहीं करता है ;

(ख) यदि हां, तो उसका व्यौरा क्या है ;

(ग) क्या यह सच है कि यात्री न होने के कारण इस गाड़ी का चलना बन्द कर दिया गया है ; और

(घ) यदि नहीं, तो इस गाड़ी का चलना बन्द करने के क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) और (ख). यह सच नहीं है कि 349 डाउन/350 अप सवारी गाड़ियों से किसी व्यक्ति ने यात्रा नहीं की । लेकिन इन गाड़ियों से यात्रा करने वालों की संख्या अपेक्षाकृत कम रही ।

(ग) और (घ). पश्चिमी रेलवे पर व्यापक रूप से लाइन की टूट-फूट के बाद मध्य रेलवे के भुसावाल-इटारसी खण्ड पर परिचालन सम्बन्धी विषम परिस्थितियां उत्पन्न हो गयी थीं । चूंकि 349 डाउन/350 अप सवारी गाड़ियों से बहुत कम यात्री चलने लगे थे, 11-8-68 से इन गाड़ियों का चलना बन्द कर दिया गया ताकि इस खण्ड को राहत मिले ।

Enquiry against Birla Group of Industries

1708. SHRI KAMESHWAR SINGH :
SHRI S. M. BANERJEE :
SHRI YAJNA DATT
SHARMA :
SHRI GEORGE FERNANDES :
SHRI E. K. NAYANAR :

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

(a) whether it is fact that Government propose to institute a judicial enquiry to probe into the affairs of the Birla Group of Industries ;

(b) if so, when it is going to be instituted ; and

(c) if not, the reasons therefor ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED : (a) to (c). The Investigation of the allegations levelled against the Birla Group of Industries which required enquiry and action has already been given to the highest possible machinery under the laws in force in the country. In order, however, to maintain a close check and follow-up in respect of the investigations which are still continuing and also for expedition of the cases now before the various tribunals, Government have decided to appoint a special Commissioner of high status with a judicial background and experience in legal affairs, in the Cabinet Secretariat, to co-ordinate investigations and bring up matters for Government decision quickly. Government do not, therefore, propose to institute a judicial enquiry to probe into the affairs of the Birla Group of Industries separately.

दिल्ली और लखनऊ डिबीजन के असिस्टेंट स्टेशन मास्टर

1709. श्री सूरज भानु :
श्री रणजीत सिंह :

श्री जगन्नाथ राव जोशी :
श्री अटल बिहारी वाजपेयी :
श्री ब्रज भूषण लाल :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली और लखनऊ डिबीजनों में असिस्टेंट स्टेशन मास्टरों को आपात स्थिति में गार्ड की ड्यूटी देने पर वाध्य किया जाता है;

(ख) क्या यह बात उनके ध्यान में लायी गयी है कि कई मौकों पर गार्ड की ड्यूटी देने के लिये अपेक्षित प्रशिक्षण और उपकरण उन्हें नहीं दिये जाते और वह दुर्घटना का कारण बन सकता है; और

(ग) यदि हां, तो इस बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है और उस पर क्या कार्यवाही की गयी है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :
(क) से (ग). लखनऊ मण्डल में किसी सहायक स्टेशन मास्टर से गार्ड का काम नहीं लिया गया है। लेकिन, दिल्ली मण्डल में आपातकाम मामलों में जैसे जब गाड़ी अपनी यात्रा का अधिकतर भाग पूरा कर लेती है और उस गाड़ी को गन्तव्य स्टेशन तक ले जाने के लिए गार्ड उपलब्ध नहीं होता तब सहायक स्टेशन मास्टरों से गार्ड का काम लिया जाता है ताकि गाड़ियों का संचालन अव्यवस्थित न होने पाये। ऐसे मामले बहुत ही कम होते हैं। चूँकि सहायक स्टेशन मास्टरों के प्रशिक्षण के लिए जो पाठ्य विवरण निर्धारित हैं उसमें गार्ड की ड्यूटी का प्रशिक्षण भी शामिल है, इसलिए उन्हें प्रहता प्राप्त गार्ड माना जाता है। जब उनसे गार्ड का काम लिया जाता है, तब उन्हें आवश्यक उपस्कर दिया जाता है।

Steel Transaction of M/s. Aminchand Pyarelal Group of Concerns

1710. **SHRI KAMESHWAR SINGH :**
SHRI K. LAKKAPPA ;
DR. SUSHILA NAYAR :

Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 208 on the 12th November, 1968 regarding the steel transactions of Aminchand Pyarelal Group and state :

(a) whether the investigations have been completed :

(b) if so, the broad details of the findings ;

(c) if the investigations have not been completed, the reasons therefor ; and

(d) the steps taken to expedite the matter ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K. C. PANT) : (a) to (d). No, Sir. The investigation work in respect of the remaining cases of large value licences is still continuing. So far examination has been completed in respect of 485 cases, out of which, in 59 cases irregularities have been noticed. These cases are being examined further to determine the seriousness of the irregularity and the action to be taken thereof. Broadly, the irregularities relate to the following types of cases :—

- (i) Licensing on the basis of recommendation made by an inappropriate authority.
- (ii) Non-observation of proper procedure in respect of licensing under loans on deferred terms.
- (iii) Improper fixation of prices for imported steel.
- (iv) Irregular changes of items for imports.
- (v) Failure to take bank guarantees in certain cases.

It is expected that the investigation of the remaining cases may be completed by the end of May, 1969. However, the cases where irregularities have been noticed have to be pursued, and responsibility fixed for suitable departmental action, which naturally would take more time.

M/s. Atul Products

1711. **SHRI KAMESHWAR SINGH:**
DR. RANEN SEN :
SHRI J. M. BISWAS :
SHRI P. C. ADICHAN :
SHRI JAGESHWAR YADAV :
SHRI RAMAVTAR
SHASTRI :

Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 257 on the 12th November, 1968 regarding a complaint made against M/s. Atul Products and state :

(a) whether the investigation has been completed ;

(b) whether any action has been taken ;

(c) if not, the reasons therefor ; and

(d) the reasons for the delay ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K. C. PANT) : (a) to (d). The Iron and Steel Controller has lodged a complaint with the Central Bureau of Investigation, who are looking into the matter.

**M/s. Karam Chand Thapar and Bros.
 Coal Sales Ltd.**

1712. **SHRI KAMESHWAR SINGH :**
 Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether the Inspector's report on M/s. Karam Chand Thapar and Brothers Coal Sales Limited, ordered by the Company Law Board, has been received ; and

(b) if so, whether irregularities have been found ?

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

(b) It was noticed that certain loans were granted to other Companies which amounted to an irregularity at the time when they were given.

Failure of Heavy Engineering Corporation and M.A.M.C. to Supply Equipment to Bokaro Steel Plant

1713. **SHRIMATI ILA PAL-CHOUDHURI :**

SHRI M. N. REDDY :
SHRI S. K. TAPURIAH :

Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether Government's attention has been drawn to the recent newspaper reports that on account of two important public Sector Undertakings—the Heavy Engineering Corporation and Mining & Allied Machinery Corporation not having been able to supply the indigenous equipment required for the Bokaro Steel Plant, the latter's completion has been considerably delayed ;

(b) if so, the facts and reasons for their failure ; and

(c) the steps taken or proposed to be taken to put matters right ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K. C. PANT) : (a) to (c) . The delivery schedules for supply of equipment for the Bokaro Steel Plant by the Heavy Engineering Corporation and the Mining and Allied Machinery Corporation Ltd., have only recently been finalised in consultation with the Bokaro Authorities. Every effort will be made to ensure that the equipment is supplied in

accordance with the delivery schedules agreed to.

Central Assistance for Development of Small-scale Industries

1714. **SHRI GADILINGANA GOWD :** Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the Central assistance for the development of small-scale industries in the States of Andhra Pradesh, Madhya Pradesh, Mysore and Uttar Pradesh proposed during the Fourth Five-Year Plan ;

(b) the Central assistance as asked for by those States during the period ; and

(c) the reasons for reducing the Central assistance, if any ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F.A. AHMED) : (a) to (c). According to the existing procedure Central Assistance is sanctioned to the State Government at the end of each financial year on the basis of actual expenditure for the first three quarters and anticipated expenditure for the Fourth quarter. The quantum of Central Assistance for the 4th Plan period as a whole has not been determined.

Hindustan Machine Tools

1716. **SHRI GADILINGANA GOWD :**
SHRI S.K. TAPURIAH :
SHRI HIMATSINGKA :
SHRI MAHANT DIGVIJAI NATH :
SHRI B.K. DAS-CHOUDHURY :
SHRI SITARAM KESRI :
SHRI D.N. PATODIA :

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

(a) whether the units of the Hindustan

Machine Tools Ltd., are working to their full installed capacity ;

(b) if so, the annual profit earned during the years 1966-67, 1967-68 and the percentage of the total capital outlay it represents ; and

(c) if any loss has been incurred, the steps being taken to make the Company a profitable concern ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) The installed capacity of the Hindustan Machine Tools watch factory is being fully utilised, whereas only about 50% of the total installed capacity of the machine tool units of Hindustan Machine Tools Limited is being utilised at present.

(b) The profit earned during 1966-67 was Rs. 126.3 lakhs representing 3.6 per cent of the capital employed. During 1967-68, there was a loss of Rs. 65.96 lakhs.

(c) Against the background of steep fall in the demand for machine tools during the last 2 years or so, concerted efforts are being made by the Company to utilise the available manufacturing capacity more fully by diversifying their product range so that the types of sophisticated machine tools which are hitherto being imported could be manufactured them. The Company have also been concentrating on an export drive. They have opened sales-cum-service centres at Frankfurt, New York, Los Angeles and Melbourne and also entered into agency agreements with firms in U.S.A., Sweden, West Germany, Denmark, East European Countries, Benelux Countries, U.K., Canada and Ceylon. The Company are also taking steps to take up production of Heavy Duty Presses, Printing Machinery and L. P. Gas Cylinders. It is expected that the cumulative effect of all these steps will be to make the operations of the Company profitable within a reasonable period.

मेरठ सिटी स्टेशन पर दो बिस्तरों वाला प्रतीक्षालय

1717. श्री महाराज सिंह भारती : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि मेरठ सिटी रेलवे स्टेशन पर दो बिस्तरों वाले प्रतीक्षालय के निर्माण के बारे में निर्णय, जिसे चालू वित्तीय वर्ष में धन की कमी के कारण स्थगित कर दिया गया था, कब तक क्रियान्वित किया जायेगा ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : सम्भवतः माननीय सदस्य का आशय मेरठ सिटी स्टेशन पर दो बिस्तरों वाले विश्रामालय के प्रस्ताव से है। यदि हां, तो इस प्रस्ताव को 1970-71 के निर्माण कार्यक्रम में शामिल करने के लिए रेलवे विचार करेगी बशर्ते इसके लिए धन उपलब्ध हो और यात्री सुविधा समिति इसे मंजूर करे।

मेरठ शहर के स्टेशनों के फाटकों पर ऊपरी पुल

1718. श्री महाराज सिंह भारती : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि चौथी योजना के किस वर्ष में मेरठ शहर के रेलवे स्टेशनों के दोनों ओर के फाटकों के ऊपर के पुलों के बनाने सम्बन्धी निर्णय को कार्यान्वित किया जायेगा ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : वर्तमान नियमों के अन्तर्गत किसी समपार के बदले रेलवे लाइन के ऊपर या नीचे सड़क-पुल बनाने की लागत का कुछ अंश रेलवे द्वारा और कुछ अंश सड़क प्राधिकरण द्वारा वहन किया जाता है।

उत्तर प्रदेश सरकार ने अनन्तिम रूप से चौथी पंचवर्षीय योजना की अवधि में केवल एक समपार के बदले लाइन के ऊपर सड़क-पुल का प्रस्ताव किया है। वह है मेरठ सिटी स्टेशन याई में दिल्ली की ओर मेरठ-बागपत

सड़क पर स्थित समपार नं. ए-25 रेलवे ने भी अपने 1969-70 के निर्माण कार्यक्रम में इस काम को शामिल कर लिया है और ज्योंही राज्य सरकार लागत के अपने हिस्से का खर्च देने को सहमत हो जायेगी और पहुंच-मार्गों पर काम शुरू करेगी, रेलवे अपने हिस्से का निर्माण-कार्य शुरू कर देगी ;

दिल्ली-मेरठ के बीच फ्लाइंग मेल गाड़ी चलाना

1719. श्री महाराज सिंह भारती : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने मेरठ से होकर एक मेल गाड़ी चलाने सम्बन्धी कार्यक्रम तैयार कर लिया है ताकि यह दोपहर में दिल्ली से छूट सके और पहुँच सके; और

(ख) क्या यह सच है कि जब फ्लाइंग मेल मेरठ से जाया करेगी, और यदि हां, तो कब से ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुमंग सिंह) :

(क) इस तरह का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) जी नहीं।

औद्योगिक वस्तुओं का निर्यात

1720. श्री ओम प्रकाश त्यागी
श्री नारामण स्वरूप शर्मा
श्री राम स्वरूप विद्यार्थी
श्री बलराज मधोक
श्री प० मु० सर्वे :

क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री औद्योगिक वस्तुओं के निर्यात के लिए लघु उद्योग निगम को राज्य सहायता देने के बारे में 17 दिसम्बर, 1968 के आतारांतिक प्रश्न संख्या 4864 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय लघु उद्योग निगम के

प्रस्तावों पर सरकार ने इस बीच निर्णय कर लिया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या निर्णय किया गया है ;

(ग) यदि नहीं, तो इस सम्बन्ध में विलम्ब के क्या कारण हैं ; और

(घ) इस सम्बन्ध में निर्णय कब तक लिये जाने की सम्भावना है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) और (ख). जी, हां। लघु उद्योग निगम की विपणन गतिविधियां वाणिज्यिक कार्य हैं। सरकार द्वारा लघु उद्योग निगम को अनुदान या उपदान देसे का प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) और (घ). प्रश्न ही नहीं उठते।

कानपुर, वाराणसी तथा गाजियाबाद में प्रोटोटाइप केन्द्र

1721. श्री भोलू प्रसाद : क्या औद्योगिक विकास आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे की :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर प्रदेश के उद्योग निदेशालय ने जून, 1968 में वाराणसी, कानपुर तथा गाजियाबाद में गैर-सरकारी तथा सरकारी क्षेत्रों की फालतू पुर्जों की मांग को पूरा करने तथा सहायक लघु उद्योगों के विकास में सहायता देने के लिए, प्रोटो-टाइप केन्द्र स्थापित करने का निर्णय किया था ; और

(ख) यदि हां, तो उपरोक्त परियोजना का व्यौरा क्या है तथा इसको कार्यान्वित करने में क्या प्रगति हुई है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन

अली अहमद) : (क) और (ख). जानकारी इकठ्ठी की जा रही है और समा-पटल पर रख दी जायेगी ।

उत्तर प्रदेश में पंजीकृत उद्योग

1722. श्री मोलहू प्रसाद : क्या औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आरम्भ से दिसम्बर, 1968 तक 113/21-सी. स्वरूप नगर कानपुर 416 मण्डी सईद खां, आगरा तथा औद्योगिक सम्पदा नैनी (इलाहाबाद) स्थित उत्तर प्रदेश सरकार के लघु उद्योग सेवा संस्थानों में अलग अलग पंजीकृत कारखानों की कुल संख्या कितनी है ;

(ख) उन उद्योगों के नाम, उनके पतों सहित मालिकों के नाम तथा उनके पद क्या हैं ; और

(ग) इन में से प्रत्येक उद्योग को किस प्रकार का श्रृण तथा सहायता दी गई है तथा उसकी राशि कितनी है ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) भारत सरकार की लघु उद्योग सेवा संस्थानों में अक्टूबर, 1968 तक कुल 2260 एकक पंजीयत हुए हैं जिनमें से कानपुर में 1617, आगरा में 399 और इलाहाबाद में 244 पंजीकृत हुए हैं ।

(ख) इन सभी 2260 एककों के नाम, उनके स्वामियों के नाम इत्यादि को संकलित करने में लगने वाला श्रम तथा व्यय ऐसे संकलन से प्राप्त होने वाले लाभ से कहीं अधिक होगा ।

(ग) लघु उद्योग सेवा संस्थान कानपुर द्वारा दी जाने वाली सहायता निम्न प्रकार

हैं :—

(1) उद्योगों के संबंधित आर्थिक जानकारी प्रदान किया जाना ।

(2) मशीनों, कच्चेमाल तथा कारखाने की इमारत संबंधी तकनीकी परामर्श प्रादि ।

(3) विस्तार सेवा केन्द्रों में कर्मशालाओं में सुधरे तरीकों का प्रदर्शन ।

(4) छोटे उद्यमियों को कारोबार के प्रबन्ध, विपणय, वित्तीय हिसाब, लागत हिसाब, फँक्टरियों से संबन्धित कानून इत्यादि पर परामर्श ।

(5) लघु उद्योगों के उत्पादों की बिक्री को बढ़ाने के लिए वितरण सहायक सर्वेक्षण ।

(6) छोटे उद्यमियों के कारीगरों तथा निरीक्षकों को अपना कौशल बढ़ाने हेतु प्रशिक्षण ।

संस्था उद्योगिक एककों को श्रृण प्रदान नहीं करती ।

उद्योगों का विकास

1723. श्री मोलहू प्रसाद : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री उद्योगों के विकास के लिए विभिन्न राज्यों को दिये गए ऋण तथा अनुदान के बारे में 12 नवम्बर, 1968 के अतारांकित प्रश्न संख्या 365 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 13 फरवरी, 1968 के अतारांकित प्रश्न संख्या 133 के उत्तर के सम्बन्ध में सन्तोषजनक जानकारी इस बीच प्राप्त कर ली गई है ;

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

(ग) यदि नहीं, तो उसे कब तक प्राप्त कर लिया जायेगा ?

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) जानकारी शीघ्र ही दी जाने के सभी उपाय किये जा रहे हैं।

समवाय-कार्य विभाग में कर्मचारी

1724. श्री मोल्लू प्रसाद : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री 10 दिसम्बर, 1968 के अतारंकित प्रश्न संख्या 4035 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि समवाय कार्य विभाग में काम करने वाले व्यक्तियों के नामों तथा पदनामों के बारे में सरकार के पास जानकारी उपलब्ध न होने तथा उस जानकारी को न देने के क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : माननीय सदस्य के द्वारा पूछे गये पूर्वतन प्रश्न पर, चूँकि इस विभाग के अधिकारियों के नाम, सुलभ प्रलेखों में पहले ही उपलब्ध थे, अतः माननीय सदस्य का ध्यान, इनकी ओर आकर्षित किया गया था। पुनः, इस विभाग के अधिकारियों के नाम-युक्त एक सूची, अब सदन के पटल पर प्रस्तुत है। [पुस्तकालय में रख दी गयी। देखिये संख्या L T—206/69]

Railway Delegations Sent Abroad

1725. DR. SUSHILA NAYAR :
SHRI K. LAKKAPPA :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the number of Delegations sent abroad during the year 1968 by his Ministry ;

(b) the names of countries visited by those delegations ;

(c) the amount spent by each delegation ; and

(d) the results achieved thereby ?

THE MINISTER OF RAILWAYS
(DR. RAM SUBHAGH SINGH) :
(a) 12 delegations were sent abroad during the year 1968.

(b) to (d). A statement given the information is laid on the Table of the House. [*Placed in Library. See No. LT—207 /69.*]

Small Car project in Mysore with Japanese collaboration

1726. SHRI HARDAYAL
DEVGUN :
SHRI S.R. DAMANI :
SHRI K.P. SINGH DEO :

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

(a) whether Government have considered the proposal made by the Mysore State Industrial Investment and Development Corporation for setting up a Small Car Project in collaboration with Japan ;

(b) if so, whether Government have agreed to the proposals ; and

(c) if so, details thereof ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F.A. AHMED) : (a) to (c). The proposal is still under the consideration of Government.

Railway Employees Affected by October—November, 1968 Cyclone and Floods in Khurda Division

1727. SHRI CHINTAMANI PANIGRAHI : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether payments have been made to the Railway employees in Khurda

Division who suffered heavily from cyclone and floods in October and November, 1968 in Orissa ;

(b) if so, the amount of money paid ; and

(c) the total number of employees who have been benefitted from this ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) to (c). Payments to the extent of one month's salary were made to 2259 employees who were affected by the cyclone and floods. The total amount thus paid was Rs. 2,37,024,00 only. An amount of Rs. 50,000/- has also been sanctioned from the Railway Minister's Welfare & Relief Fund for disbursement to the affected Railway employees.

Direct train from Bombay to Cochin.

1728. SHRI E.K. NAYANAR :
SHRIMATI SUSEELA GOPALAN :
SHRI C.K. CHAKRAPANI :
SHRI P.P. ESTHOSE :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether Government have received any representation from the Bombay Keraliya Samaj to run a direct train from Bombay to Cochin ; and

(b) if so, the action taken thereon ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Yes.

(b) Introduction of a direct train between Bombay and Cochin has not been found justified having regard to the present level of through traffic on this route. However, to afford relief to through passengers, an additional third class through service coach has been introduced with effect from 20-2-1969 between Cochin and Bombay on three days in a week in each direction. The additional coach runs by Nos- 13 Dn/14 Up Bombay-Madras Janata Expresses and Nos. 41 Dn/42 Up Kerala Expresses.

Destruction of Railway Property by unruly Mobs

1729. SHRI CHENGALRAYA NAIDU :
SHRI VISHWA NATH PANDEY :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Railways have suffered a loss of Rs. 2 crores during the period from February, 1965 to September, 1968 as a result of destruction of Railway property by unruly mobs ;

(b) whether it is also a fact that in the eleven months since April 1967, there were 1,363 instances of attack on Railway property ;

(c) if so, the total number of such incidents State-wise ;

(d) which is the States where highest attack on Railway property took place ; and

(e) whether States have been asked to look into the matter and take measures for safety of Railway property ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Yes, to the extent of Rs. 1,87,00,000.

(b) The exact number of instances is not readily available.

(c) Does not arise.

(d) Does not arise.

(e) Yes.

Ban on foreign collaboration in Industries

1730. SHRI BEDABRATA BARUA: Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether Government propose to ban foreign collaborations in industries in which development with indigenous machinery and know-how is possible ;

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

(c) if not, the measures proposed to be taken to discourage such collaborations ?

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

(b) A list of industries where no foreign collaboration (financial or technical) is considered necessary, has been publicly announced. Each proposal for foreign collaboration is carefully examined by the authorities concerned in consultation with the Directorate General, Technical Development and the Council of Scientific & Industrial Research whether the industry can be developed with indigenous machinery and know-how.

(c) Does not arise.

De-licensing of Industries

1731. SHRI BEDABRATA BARUA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether Government propose to discontinue the licensing of some industries during the Fourth Plan ; and

(b) if so, the names of the industries in which no licence would be required ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) and (b). 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.

Projects in Haryana in Public Sector

1732. SHRI SHRI CHAND GOYAL : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the major projects in the public sector demanded by the Government of Haryana for the Fourth Five Year Plan ;

(b) whether the projects have been got earmarked by Government ; and

(c) the details of the projects cancelled ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) to (c). The Government of Haryana have proposed the undermentioned projects for being taken up during the Fourth Five Year Plan :—

- (i) Naptha Cracker.
- (ii) Small Horse Power Tractors.
- (iii) Mechanised Tannery.
- (iv) B.H.C.
- (v) Optics for scientific instruments and cameras.
- (vi) Synthetic detergent based on dodecyl-benzene.
- (vii) Acetate Butratenitrate.
- (viii) Particle Board.
- (ix) Magensium salts from brine and ;
- (x) Furfural.

These are under consideration and a final decision will be taken when the Fourth Plan is finalised in all its details.

Railway Lawyers

1733. SHRI SHRI CHAND GOYAL : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the amount paid to lawyers to defend Railway cases during the current financial year and during the last year

(1967-68) and the figures paid to Railway counsels and outside counsels separately; and

(b) the steps in contemplation of Government to reduce the amount ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Statement showing the information for the year 1967-68 is laid on the Table of the House. [*Placed in Library, See No. LT—208/69*]. The information for the current year will be laid on the Table of the Sabha after 31-3-1969.

(b) Following steps are taken to reduce the amount of legal expenses :—

- (i) Advocates are paid according to the High Court Schedule. Government Pleaders are paid as per rates fixed by the State Governments, and outside counsels are paid at the rate fixed as per prior contract ;
- (ii) Prolongation of litigation is minimised ;
- (iii) Unnecessary adjournments are avoided ;
- (iv) Cases are reviewed at various stages for settlement purposes etc. ;
- (v) Expenses on account of legal opinion from outside lawyers are also avoided ;
- (vi) Efforts are made to finalise claims before filing suits and by reviewing cases at Section 80 CPC notice stage ;
- (vii) Classification of cases is done into contested and uncontested cases. In contested cases fees are paid as per schedule prescribed by High Courts and in uncontested cases fees are paid on the basis of number of appearances subject to the maximum of half the schedule of fees prescribed by the High Court concerned ;
- (viii) Accident Claim cases are handled by Law Assistants and Com-

mmercial Officers before the Ad-hoc or Accidents Claims Commissioners appointed under the Indian Railway Act. This saves Advocates' expenses.

- (ix) In certain cases lump sum fees are paid which are generally much lower than the demands of the Advocates ;
- (x) Only cases of exceptional nature involving complicated questions of law are referred to outside lawyers.

Compensation for Pilferage of Goods on Railways

1734. SHRI SHRI CHAND GOYAL : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state ;

(a) the amount of compensation which Government had to pay during the current year for the loss or pilferage of goods in transit ;

(b) whether it has come to the knowledge of Government that some Railway employees are instrumental or responsible for pilferage ; and

(c) if so, the steps taken by Government in this regard ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Statistics of compensation paid by the Indian Railways on account of various causes are available only for the first three quarters of the current year (1968-69). The amount paid on account of loss or pilferage of goods in this period was Rs. 5.76 crores approximately.

(b) Yes.

(c) 1. Special watch is being kept by R.P.F. plain-clothes staff on such railway employees as are reported to be indulging in thefts and pilferages of consignments. 1144 Railway employees were arrested in the year 1967 and 1062 in 1968.

2. Deterrent punishments are awarded to staff found instrumental/responsible for pilferages.

3. Railway staff found in unlawful possession of railway property are prosecuted under the Railway Property (Unlawful Possession) Act, 1966. 1164 Railway employees and 124 R.P.F. personnel have been arrested during the period April-December, 1968.

गाड़ियों में शिकायत पुस्तिका

1736. श्री प्रकाशबीर शास्त्री : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अब गाड़ियों में शिकायत पुस्तिका रखने को महत्व नहीं दिया जाता ;

(ख) क्या यह भी सच है कि अब शिकायत करने वालों को की गई कार्यवाही के बारे में सूचना नहीं दी जाती जबकि पहले ऐसा किया जाता था ; और

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार शिकायत की पुस्तिका न रखने के प्रश्न पर भी विचार कर रही है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) जी नहीं। अभी भी गाड़ियों में शिकायत की पुस्तक रखने का महत्व माना जाता है और उपनगरीय गाड़ियों को छोड़ कर सवारी ले जाने वाली सभी गाड़ियों में शिकायत की पुस्तक रखी जाती है।

(ख) जी नहीं। शिकायतों की जांच का जो परिणाम निकलता है उसकी सूचना शिकायत करने वालों को दे दी जाती है।

(ग) जी नहीं।

Road-cum-Rail Bridge over the Brahmaputra

1737. SHRI HEM BARUA : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the road-cum-rail bridge over the Brahmaputra at Pandu known as the "Saraighat" Bridge has of late not been fit for use,

since it has been damaged at certain points ; and

(b) if so, the nature of the damage as also the steps taken by Government to put the Bridge in order ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAGH SINGH) : (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

Amin Chand Pyare Lal Case

1738. SHRI RANJIT SINGH :
SHRI BAL RAJ MADHOK :
SHRI HARDAYAL DEV-
GUN :
SHRI D. C. SHARMA :
SHRI BENI SHANKER
SHARMA :

Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether the officials found guilty in the Amin Chand Pyarelal case have been punished ;

(b) if so, the details thereof ; and

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

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K. C. PANT) : (a) to (c). It is presumed the question has reference to officials mentioned in the Sarkar Committee Inquiry Report on Steel Transactions, which covered Amin Chand Pyarelal and also other licensing cases. Disciplinary proceedings for the imposition of a major penalty have been instituted in the cases of S/Shri A. S. Bam, S. C. Mukherjee, S. B. Basu, S. Gupta, G. N. Sen Gupta and D. P. Misra. Disciplinary proceedings for the imposition of a minor penalty have been instituted in the case 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 the Ministry of Home Affairs (the concerned adminis-

trative Ministry) are taking necessary action. In the case of Shri L. K. Bose, a proposal for suitable reduction of pension, is under consideration, in consultation with the Central Vigilance Commission and Union Public Service Commission. The above covers all officials concerned, except those who had retired, and whose pensions were already sanctioned against whom action is, therefore, not possible under the rules.

Railway Passes to Government Employees

1739. SHRI M. N. REDDY : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to State :

(a) whether, in conformity with the policy of Government to remove disparities in the working condition of Government and Railway employees, it is proposed to accord equal facilities of Railway passes as are enjoyed by the Railway employees—both the working and the pensioners—by taking away certain quotas of Railway servants and thereby distributing in the interest of justice, equitably amongst all the employees, irrespective of whether they are Railway employees or not ;

(b) if so, when this scheme would be given effect to ; and

(c) if not, reasons therefor ?

THE MINISTER OF RAILWAYS
(DR. RAM SUBHAG SINGH) :
(a) No, Sir.

(b) Does not arise.

(c) The facility of free and concessional travel to Railwaymen is a historical covenant in all the Railway systems of the World. Railwaymen in this country are allowed similar travel facilities as an incident of the Railway service. In regard to the travel concession admissible to Central Government employees other than Railway servants, the Second Pay Commission who had an occasion to review the question of liberalising the existing leave travel concession had recommended that the basic structure of the scheme should

remain unaltered. In view of this, the question of extending the concessions applicable to Railway employees in respect of rail travel to other Central Government servants, does not arise.

उत्तर रेलवे के यातायात प्रशिक्षु

1740. श्री अर्जुन सिंह भदौरिया : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन्हें संसद् के कुछ सदस्यों से दिनांक 13 जुलाई, 1968 तथा 1 जनवरी, 1969 के पत्र प्राप्त हुए हैं जिनके साथ उत्तर रेलवे के यातायात प्रशिक्षुओं की तीन वर्ष की सेवा की अवधि के सम्बन्ध में वास्तविक पूरी ड्यूटी वेतन को दिखाने वाला वेतन सम्बन्धी विवरण संलग्न है ;

(ख) क्या यह सच है कि रेलवे मंत्रालय अपनी इच्छा से "पूरे वेतन" के स्थान पर "छुट्टी के लिये वेतन" शब्द रखकर मामले को भ्रम में डाल रहा है ;

(ग) उपरोक्त भाग (क) में उल्लिखित पत्रों के साथ संलग्न सेवा की अवधि के विवरण के अनुसार वर्षों तक वेतन की बकाया राशि का भुगतान न किये जाने के क्या कारण हैं ; और

(घ) अपराधी अधिकारियों को दण्ड न दिये जाने के क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुमन सिंह) :
(क) जी हाँ। लेकिन, वह एक व्यक्ति के सम्बन्ध में है।

(ख) और (ग). उपर्युक्त यातायात प्रशिक्षु की प्रशिक्षण अवधि उसे कोई वजीफा दिये बिना तीसरी बार बढ़ायी गयी। उसने प्रशिक्षण पूरा नहीं किया और वह स्कूल से अनुपस्थित रहा। उसे, विशेष स्थिति में, जोधपुर मंडल में गाँव के मूल पद पर काम करने को कहा गया, लेकिन उसने कार्यभार

नहीं लिया और अन्ततोगत्वा त्यागपत्र दे दिया। इस मध्यवर्ती अवधि के लिये वह इपूटी वेतन पाने का हकदार नहीं है।

(घ) इस मामले में उचित वर्ई कार्रवाही की गयी है और किसी अधिकारी को दण्ड देने का कोई आधार नहीं है।

पूर्वोत्तर रेलवे प्रशिक्षण स्कूल, मुजफ्फरपुर में दुर्बिनियोग

1741. श्री अर्जुन सिंह भबौरिया : क्या रेलवे मंत्री 10 दिसम्बर, 1968 के आतारकित प्रश्न संख्या 4002 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तर रेलवे प्रशिक्षण स्कूल, मुजफ्फरपुर में 22,397 रुपये 77 पैसे के दुर्बिनियोग के बारे में जिम्मेदारी अन्तिम रूप से निर्धारित कर ली गई है ;

(ख) अपराधी पाये गये अधिकारियों के नाम तथा पद क्या हैं ;

(ग) उसके लिये जिम्मेवार व्यक्तियों को क्या दंड दिया गया है ; और

(घ) इस हानि की पूर्ति किस प्रकार की गई है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुमंग सिंह) :

(क) पूर्वोत्तर रेलवे के परामर्श से इस मामले की अभी जांच की जा रही है।

(ख) से (घ). अभी सवाल नहीं उठता।

M/s. Bennett Coleman and company

1742. SHRI B.K. MODAK :
SHRI K. ANIRUDHAN :
SHRI UMANATH :
SHRI P. GOPALAN :

Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to refer to the reply given to Starred

Question No. 33 on the 12th November, 1968 and state :

(a) whether the Registrar of Companies, Bombay has completed the enquiry into the conduct of Chairman, M/s. Bennett Coleman and Company ;

(b) if so, the details of the enquiry ;

(c) the action taken thereon; and

(d) if not, when the enquiry is likely to be completed ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F.A. AHMED) : (a) to (d). In response to the questionnaire issued by the Registrar of Companies, Bombay, the company has furnished him with various tabular statements. The matter is under examination.

Procuring of Coking Coal for Bhilai Steel Plant

1743. SHRI M.N. REDDY : Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Bhilai Steel Plant is not getting better quality of coking coal because of high percentage of ash content in it resulting in poor performance of the production ;

(b) if so, the detailed steps taken to remedy the situation ; and

(c) the results achieved ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K.C. PANT) : (a) Yes, Sir. It is a fact that Bhilai has not been getting sufficient quantity of prime quality coking coal. The shortage, therefore, has been necessarily met by using raw coal from the collieries.

(b) and (c). The problem is complex one and steps have been taken through the coal controller to increase the supply of prime quality coking coal which has now gone upto 63%.

रेलवे कर्मचारियों/अधिकारियों की अनधिकृत अनुपस्थिति

1744. श्री अर्जुन सिंह भदौरिया : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे कर्मचारियों/अधिकारियों की अनधिकृत अनुपस्थिति को कब तथा किन-किन मामलों में अनधिकृत अनुपस्थिति माना जाता है ;

(ख) क्या ऐसे मामलों का निर्णय अधिकारी अपने स्वविवेक से कर सकते हैं ;

(ग) क्या ऐसे मामलों को विनियमित करने तथा उनकी सीमा निश्चित करने के कोई नियम हैं ;

(घ) क्या अनधिकृत अनुपस्थित को ऐसा मानने से पहले सम्बन्धित कर्मचारी को कोई कानूनी नोटिस दिया जाता है और उन्हें ड्यूटी पर वापिस आने के लिए आवश्यक समय दिया जाता है ; और

(ङ) क्या ऐसी अवधि को, जिसमें कर्मचारियों के मामले निलम्बित रहते हैं और उन्हें अधिकारियों द्वारा कोई काम नहीं सौंपा जाता है, 'अनधिकृत अनुपस्थिति' माना जाता है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम मुसग सिंह) : (क) निम्नलिखित मामलों में रेल कर्मचारियों की अनुपस्थिति को अनधिकृत अनुपस्थिति माना जाता है :

(i) छुट्टी की स्वीकृत अवधि से अधिक समय तक अनुपस्थित रहना ;

(ii) कार्य-ग्रहण काल से अधिक समय तक काम पर न पहुंचना ;

(iii) रेलवे में अधिकृत डाक्टर का चिकित्सा प्रमाण-पत्र न देना या ऐसे मामले में जहां रेल कर्मचारी रेलवे डाक्टर के क्षेत्राधिकार से बाहर रहता हो, उस स्थिति

में रजिस्टर्ड डाक्टर का बीमारी का प्रमाण-पत्र न देकर बीमारी के आधार पर अनुपस्थित रहना ;

(iv) रेलवे अस्पताल/औषधालय का इलाज बन्द करना और/या रेलवे अधिकृत डाक्टर की बिना अनुमति के मुख्यालय से बाहर जाना ; और

(v) बीमारी के अलावा अन्य कारणों से दो दिन से अधिक के लिए अनुपस्थित रहना ।

(ख) प्रत्येक मामले का निबटारा छुट्टी स्वीकृत करने वाले समर्थ प्राधिकारी द्वारा गुण-दोष के आधार पर किया जाता है ।

(ग) जी हां ।

(घ) जी नहीं ।

(ङ) अनुपस्थिति की समूची अवधि जिसमें प्रतीक्षा अवधि भी शामिल है, देय छुट्टी या अन्यथा, जैसा भी छुट्टी स्वीकृत करने वाला प्राधिकारी निर्णय करे, मानी जाती है ।

Mining and Allied Machinery Corporation

1745. SHRI INDERJIT GUPTA : Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to State :

(a) whether his attention was drawn to the statement made on the 5th January 1969 by the Managing Director, Mining and Allied Machinery Corporation to the effect that "the future of the plan is unknown", because its orders would last only upto 1971 ;

(b) if so, the steps being taken to keep the plant going on a profitable basis : and

(c) the progress made with the reported plan for Mining and Allied Machinery Corporation to manufacture Railway bogies for the U. S. S. R. ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K. C. PANT) :

(a) and (b). The Managing Director of the Mining and Allied Machinery Corporation had a general discussion with newspaper reporters regarding the working of this plant, together with its future possibilities, in the course of which, he explained that the present orders on the plant would be executed by the end of 1971. Various steps are being taken by the Corporation to secure further orders for mining machinery and other engineering equipment as well as to diversify production into new lines. Among the various proposals for diversification are the development of manufacturing capacity for coal washery equipment, ore and coal handling equipment in ports, hydraulic pitprops and components for various types of earth-moving equipment, besides other items. The Corporation will also join as a member of a consortium for power projects so as to secure orders for miscellaneous items of equipment. The order position of this plant in the period after 1971 will depend on a number of factors including the extent of investment in various sectors in the Fourth Plan and the extent of diversification that can be effected in the plant.

(c) The matter is under examination.

Cost Estimates of Steel Plants

1746. SHRI SHASHI BHUSHAN : Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether it is a fact that in the case of three steel plants in the public sector, the revised cost turned out to be nearly double the original cost estimates; and

(b) if so, the reasons for disparities between original and revised estimates of the steel plants observed during the three plan periods ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K.C. PANT) : (a) No, Sir. However, there

have been considerable increases in the revised estimates.

(b) The increases have taken place on account of several reasons e.g., inclusion of new items not originally covered, contract variations, increases in customs duty rates, increases in supervision, administration and engineering charges, devaluation etc.

बिना टिकट यात्रा

1747. श्री हुकम चन्द कछवाय : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पूर्व रेलवे पर 1 अप्रैल, 1968 से अब तक बिना टिकट यात्रा करने वालों से कितनी राशि इकट्ठी की गई ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : 45, 31, 128 रुपये (1-4-1968 से 31-1-1969 तक)

Code of Conduct for Protection of Railway Property

**1748. SHRI BAL RAJ MADHOK ;
SHRI RANJIT SINGH ;
SHRI D.C. SHARMA ;
SHRI BENI SHANKER
SHARMA ;
SHRI HARDAYAL DEVGUN :**

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether any Code of Conduct has been evolved to protect Railway property ;

(b) if so, the details thereof ; and

(c) the results achieved so far ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) There is no code of conduct as such, evolved for the protection of railway property but the Railway Protection Force Act, 1957 and Rules and Regulations made thereunder as also the Railway Services (Conduct) Rules contain certain provisions which are in the nature of a code of conduct.

(b) Brief details are as follows :-

Section 11 of the Railway Protection Act, 1957 :

"11. It shall be the duty of every superior officer and member of the Force—

(a) promptly to execute all orders lawfully issued to him by his superior authority ;

(b) to protect and safeguard railway property ;

(c) to prevent and obstruction in the movement of railway property ; and

(d) to do any other act conducive to the better protection and security of railway property."

Rules 15 & 16 of the Railway Protection Force, Rules, 1959 :

"15. *Duty to protect Railway Property*—

Superior officers and members of the Force shall take all legitimate and possible steps to ensure the fullest protection and security of railway property and to remove any obstruction in the movement of railway property and shall also co-ordinate and act in close co-operation with the concerned police and other authorities in regard to prevention of crime and matters of safety and security on railways. They shall carry out the orders issued by the Chief Security Officer in this behalf.

"16. *Duty to prevent theft, etc* —It shall be the duty of every superior officer and member of the Force to interpose to prevent any attempt to steal or damage or tamper with railway property or to obstruct the movement of railway property and he shall to the best of his ability, prevent such attempts and remove any such obstruction and for this purpose he may besides sending information to the nearest Police officer also call to his aid any railway servant to assist him, and he shall go to the assistance of Police Officers and Railway servants calling on him for aid in the discharge of their legitimate duties in relation to the railway."

Rule 3 of the Railway Services (Conduct) Rules, 1966 which are applicable to the Railway Protection Force :

"3. *General* —1. Every railway servant shall at all times :—

- (i) maintain absolute integrity ;
- (ii) maintain devotion to duty ; and
- (iii) do nothing which is unbecoming of a railway or Government servant,"

In addition to the provisions cited above, the Railway Protection Force Regulations contain detailed instructions as to the powers and duties of Superior Officers and members of the Force wherein the brief provisions mentioned above are elaborated.

(c) The results achieved are considered generally satisfactory. The vigilance exercised by the Railway Protection Force, the preventive action taken by them and the assistance given by them to the Railway Police in the prevention and detection of crime on the Railways have produced satisfactory results.

During the year 1968, the following results have been achieved :—

| | Amount of property recovered (Rs. in lakhs) | No. of persons arrested. |
|----------------------------|--|--------------------------|
| 1. Booked consignments | 8.39 | 1.772 |
| 2. Railway equipment/Store | 23.65 | 5,800 |

Under the Railway Property (Unlawful Possession) Act, 1966, enforced from 1.4.1968, till 31.12.68, the amount of property recovered comes to Rs. 8.13 lakhs with the arrest of 8,409 persons including 1,164 Railway employees and 124 Railway Protection Force personnel.

नेपा मिल्स लिमिटेड

1749. श्री देबेन सनः क्या औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा सवनाय-कार्य मंत्री यह यताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य प्रदेश में नेशनल न्यूज प्रिंट एण्ड पेपर मिल्स लिमिटेड (नेपा) में वार्षिक उत्पादन कितना है;

(ख) मिल के मैनेजिंग एजेंटों की संख्या कितनी है तथा वित्तीय वर्ष 1967-68 में उन्हें कमीशन के रूप में कितनी राशि दी गई;

(ग) क्या यह सब है कि इस बिजु के एक मैनेजिंग एजेंट की वार्षिक आय एक लाख रुपये है जब कि उसे न ही तो मिल में जाना पड़ना है तथा न ही कहीं हस्ताक्षर करने पड़ते हैं, और

(घ) मैनेजिंग एजेंसी पद्धति के समाप्त न करने के क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) नेपा मिल का वार्षिक उत्पादन जनवरी से दिसम्बर, 1968 तक 30,934 मी० टन है ।

(ख) कुछ नहीं ।

(ग) और (घ). प्रश्न ही नहीं उठते ।

Shifting of Rajendra-Pul Halt (E. Rly.)

1750. SHRI BHOGENDR JHA : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 2118 on the 26th November, 1968 and state :

(a) whether Government are aware that shifting the Rajendra Pul Halt so as to bring it nearer the Ganges will fetch more income by increasing the fare proportionately ;

(b) if not, what are the exact financial difficulties in the way of shifting ; and

(c) whether with the increase in traffic of goods and passengers, the opening of halts at Muraitha and Korabiya will now be found economical if the matter is examined afresh ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (Dr. RAM SUBHAG SINGH) : (a) and (b). The halt can be shifted from its existing site upto a maximum distance of 0.4 Km. towards northern end of Rajendra Pul but this will result in the abandoning of assets worth Rs. 20,000/- at the existing site. If the halt has to be

shifted by more than 0.4 Km., it will become necessary to change the layout of the road passing overhead which would involve considerable expenditure. Shifting of the Rajendra Pul Halt is not expected to fetch any material increase in earnings. The proposal is therefore not feasible on financial considerations.

(c) There has been a declining trend of originating passenger and goods traffic on North Eastern Railway during the current financial year. As such there is no possibility of the proposals for opening of halts at Muraitha and Korahiya (and not Korabiya) becoming financially justified at present.

Promotions in Foreign Traffic Accounts Office, Western Railway, Delhi

1751. SHRI P. GOPALAN :
SHRI A. K. GOPALAN :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 3099 on the 23rd December, 1968 regarding promotions in Foreign Traffic Accounts Office, Western Railway, Delhi and state :

(a) whether the arrears have been paid to the employees concerned on account of re-fixation of the pay ;

(b) if not, the reasons therefor ;

(c) whether any responsibility for the delayed promotion of the employee has been fixed ; and

(d) if not, the reasons therefor ?

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.

Promotion in Railway Accounts Department on Seniority-Cum-Suitability Basis

1752. SHRI UMANATH :
SHRI P. GOPALAN :
SHRIMATI SUSEELA
GOPALAN :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether the staff in the Accounts Department promoted on Seniority-cum-suitability basis were eligible to appear

in the Appendix—IIIA examination ; and

(b) if not, the reasons therefor ?

THE MINISTER OF RAILWAYS
(DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a)
Yes.

(b) The question does not arise.

Licensing Procedure

1755. SHRI S. S. KOTHARI : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that some steps have been taken to liberalise licensing procedures and expedite sanctions for setting up industries ;

(b) if so, what are the steps ;

(c) whether the industries through their associations have represented that these are still considerable delays in granting such sanctions ; and

(d) the reaction of Government thereto and why the impact of the changes initiated is not being felt by applicants for industrial licences ?

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

(b) In the year 1964, Government exempted all industrial undertakings, except those engaged in a few specified industries, having investment in land buildings and machinery of not more than Rs. 25 lakhs from the Licensing provisions of the Industries (Development and Regulation) Act, 1951. In 1966 a number of industries were exempted from the licensing provisions of the Act and an industrial license is no longer required for those industries. Freedom has also been given to the existing registered/licensed industrial undertakings to diversify or expand their production upto 25% of their licensed/registered capacity, without the formality of obtaining an industrial licence provided that they can do so with the

existing plant and machinery (except minor balancing equipment) and without any additional expenditure of foreign exchange.

In order to enable the applicant to know as early as possible whether Government would be prepared to consider favourably the proposal put forward by him, a system of issuing "letters of intent" giving a commitment on the part of the Government to issue an industrial licence subject to conditions specified therein being fulfilled has been introduced. Further, powers have also been delegated to the Administrative Ministries to dispose of certain types of cases without reference to the Licensing Committee.

(c) and (d). Some complaints of delays in the licensing of industries have come to the notice of the Government. Due consideration is however, given to the suggestions made in the representations made by the associations in formulating Government's policies. Certain amount of delay is, however inherent in the system of licensing due to the reason that every scheme has to be examined by the Technical authorities and the recommendations of the State Government and other concerned have to be obtained before a final decision is taken. The situation is aggravated in many cases because the applicants furnish incomplete information on important aspects of their schemes such as phased manufacturing programme arrangements made for meeting foreign exchange requirements and terms of foreign collaboration etc. and quite often references have to be made to them for clarification. However, a study of a few representative cases that was made sometime ago showed that the average time taken in disposal of applications for industrial licences had come down to 131.5 days from 165 days.

पल्प इन्डस्ट्रीज लिमिटेड, बम्बई

1754 श्री शारदानन्द :

श्री बंश नारायण सिंह :

क्या औद्योगिक विकास, मासिक व्यापार

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

(क) पल्प इण्डस्ट्रीज लिमिटेड, बम्बई ने किस तारीख को लाइसेंस के लिए आवेदन किया था और इसमें काम कब से आरम्भ किया गया;

(ख) इस संस्था की काम आरम्भ करने की क्या शर्तें थी; तथा इसमें किन वस्तुओं का उत्पादन किया जा रहा है; और

(ग) इस संस्था में, आरम्भ से लेकर अब तक कितना उत्पादन हुआ है ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फलरुद्दीन अली अहमद) : (क) मैसर्स पल्प इण्डस्ट्रीज लिमिटेड, बम्बई ने कागज/लुगदी बनाने के लिए लाइसेंस हेतु आवेदन नहीं दिया था। अतः लाइसेंस मंजूर किये जाने का प्रश्न नहीं उठता।

(ख) और (ग). प्रश्न ही नहीं उठते।

मैसर्स उड़ीसा सीमेंट कम्पनी लिमिटेड

1755. श्री शारदानन्द :

श्री बंश नारायण सिंह :

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

(क) उड़ीसा सीमेंट कम्पनी लिमिटेड ने किस तारीख को लाइसेंस के लिये आवेदन किया था और इसमें काम कब से आरम्भ किया गया ;

(ख) इस संस्था की काम आरम्भ करने की क्या शर्तें थी और इस में किन वस्तुओं का उत्पादन किया जा रहा है ; और

(ग) इस संस्था में आरम्भ से लेकर जब तक कितना उत्पादन हुआ है ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय कार्य-मंत्री (श्री फलरुद्दीन अली अहमद) : (क) और (ख). यह कंपनी, 1949 में पंजीबद्ध हुई थी नवम्बर, 1951 से इसमें उत्पादन शुरू हुआ था।

उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम, 1951-8-1952 से लागू किया गया। जिस समय यह कंपनी स्थापित की गई और उसमें उत्पादन शुरू हुआ उस समय कोई भी लाइसेंस लेने की आवश्यकता नहीं थी। चूँकि सीमेंट उद्योग अब उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम, 1951 के लाइसेंस प्राप्त करने संबंधी उपबन्धों से मुक्त कर दिया गया है, अतः किसी भी शर्त का प्रश्न नहीं उठता।

(ग) इस कंपनी द्वारा प्रारम्भ से लेकर 1968 के अन्त तक कुल मिलाकर 52.09 लाख मीट्रिक टन सीमेंट तैयार किया गया। सीमेंट के अतिरिक्त अन्य किसी वस्तु, यदि कोई हो, के निर्माण के सम्बन्ध में जानकारी इकट्ठी की जा रही है और सभापटल पर रख दी जायगी।

इण्डियन आयरन कम्पनी लिमिटेड

1756. श्री शारदानन्द :

श्री बंश नारायण सिंह :

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

(क) दि इण्डियन आयरन कम्पनी लिमिटेड ने किस तारीख को लाइसेंस के लिये आवेदन किया था और इसमें काम कब से आरम्भ किया गया ;

(ख) इस संस्था की काम आरम्भ करने की क्या शर्तें थी और इसमें किन वस्तुओं का उत्पादन किया जा रहा है ; और

(ग) इस संस्था में आरम्भ से लेकर अब तक कितना उत्पादन हुआ है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र) : (क) अप्रैल, 1953 में इंडियन आयरन एण्ड स्टील कम्पनी ने उद्योग-विकास और विनियमन अधिनियम, 1951 के अधीन, विस्तार के लिए लाइसेंस मांगा था। अपने वर्तमान नाम से यह कम्पनी 1922 में खोली गई थी।

(ख) और (ग). इंडियन आयरन एण्ड स्टील कम्पनी की वर्तमान अधिष्ठापित क्षमता 1 मिलियन टन है जो 0.3 मिलियन टन पिण्डक और बढ़ाई जायेगी जिसके लिए 1966 में औद्योगिक लाइसेंस दिया गया था। अर्द्ध-तैयार और तैयार इस्पात के रूप में इंडियन आयरन एण्ड स्टील कम्पनी इन-इन वस्तुओं का उत्पादन कर रही है और करेगी ब्लूम, बिलेट, बार मिल प्रोडक्ट, रेल की पट्टी। भारी और मध्यम, संरचनात्मक और चादरें। इंडियन आयरन एण्ड स्टील कम्पनी द्वारा आरम्भ से लेकर अब तक किए गये उत्पादन की मात्रा तत्काल उपलब्ध नहीं है।

गुड इयर इंडिया (प्राइवेट) लिमिटेड, कलकत्ता

1757 श्री शारदा नन्द :

श्री बंश नारायण सिंह :

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

(क) गुड इयर इंडिया प्राइवेट लिमिटेड, कलकत्ता ने लाइसेंस प्राप्त करने के लिए किस तारीख को आवेदन-पत्र दिया तथा इस ने कब से कार्य आरम्भ किया ;

(ख) उक्त कारखाने के स्थापित करने की शर्तें क्या हैं तथा उसमें किस प्रकार के

सामान का उत्पादन हो रहा है ; और

(ग) इसकी स्थापना से लेकर अब तक इसमें कुल कितना उत्पादन हुआ है ?

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

Doubling of Railway Lines in Southern Railway

1759. SHRI MANGALATHUM-ADAM : Will the Minister of RAILWAYS pleased to state :

(a) the number of new doubling programme in the Southern Railway in the current financial year ;

(b) whether the Jalarpet-Erode doubling has been completed ; and

(c) the additional amount spent over and above the estimates of the doubling project for Jalarpet-Erode section ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) No new doubling was programmed in 1969-69.

(b) With the exception of single line between Tirupattur and Morappur (47 KM), the doubling of the remaining length on Jalarpet-Erode section has been completed and opened to traffic. The doubling of 15 KM between Morappur and Dasampatti has been included in 1969-70 Budget.

(c) No additional amount was spent over and above the sanctioned estimate.

Visit by West German Delegation to Rourkela Steel Plant

1760. SHRI K. LAKKAPPA :
SHRI SAMAR GUHA :
SHRI SURENDRANATH DWIVEDY :
SHRI MANIBHAI J. PATEL :
SHRI D. N. PATODIA :

SHRI HARDAYAL
DEVGUN :
SHRI NITIRAJ SINGH
CHAUDHARY :
SHRI JYOTIRMOY BASU :
SHRI SITARAM KESRI :
SHRI CHENGALRAYA
NAIDU :
SHRI N. R. LASKAR :
SHRI R. BARUA :
SHRI ONKAR LAL
BERWA :
SHRI B. K. DAS-
CHAUDHARY :
SHRI NRRENDER KUMAR
SALVE :
SHRI CHINTAMANI
PANIGRAHI :

Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether it is a fact that a West German delegation visited Rourkela Plant in Orissa in the second week of January, 1969 ;

(b) if so, the reasons of this visit ;

(c) whether the delegation has made any recommendations about the working of the Plant ; and

(d) if so, what are their recommendations ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K. C. PANT) : (a) Yes, Sir.

(b) This visit was a part of the programme of periodical exchange of views about the working and the expansion of Rourkela Steel Plant.

(c) and (d). The main recommendations of the Delegation related to the improvement in the supply of raw materials, installation of additional crushing facilities in the Sintering Plant and preparation of a scheme and organizational set-up for the proper maintenance of the Plant.

Export of Naphthalene

1761. SHRI N. K. SOMANI : Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Hindustan Steel Ltd., exported naphthalene at Rs. 500.00 per tonne ;

(b) the quantity exported around this rate ;

(c) whether it is also a fact that a part of the consignment exported by Hindustan Steel Ltd., has been re-imported into the country at a price of Rs. 1,800 per tonne ; and

(d) the reasons for exporting at a low price when the international price was around Rs. 1,800 to Rs. 2,000 and specially when the country needs to import naphthalene ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K. C. PANT) : (a) to (d). The export of Naphthalene has been banned with effect from 30th November, 1967. Prior to this ban, Hindustan Steel Limited had exported small quantities of hot pressed naphthalene. The price realised in 1966-67 and 1967-68 was about Rs. 600 per tonne and the quantity exported in these two years was about 930 tonnes. The present import of naphthalene is insignificant. The exports were made at the best price available and to the extent production was surplus to indigenous demand. Government are not aware that a part of the naphthalene exported by Hindustan Steel Limited has been re-imported into the country at a higher price.

Increase in Production of Steel

1762. SHRI VISHWA NATH PANDEY : Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether the production of Steel in all the Steel Plants has increased in the year 1968 ;

(b) if so, the details of production in

each Steel Plant in each category of steel ; and

(c) whether this is according to the production target ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K. C. PANT) : (a) The production of finished steel in all the steel plants has increased in 1968 over 1967, except in respect of Durgapur where there has been a fall in production.

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

Late running of 1 DSU Passenger train from Delhi to Ambala

1763. SHRI GEORGE FERNANDES : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the number of time when the 1 DSU passenger train from Delhi to Ambala City left Delhi in time during the 30 days ending with the 17th January, 1969 ;

(b) the number of times it reached its destination in time ;

(c) whether any inquiry is held or an explanation sought every time ; a train leaves or arrives late ;

(d) if so, whether any such inquiry was held in the instances when the 1 DSU train left or reached late ; and

(e) whether any disciplinary action whatsoever has been taken against anyone for the late running of the train during the thirty days in question ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) 22 days.

(b) 12 days.

(c) The various causes affecting punctual running of a passenger carrying are invariably enquired into and in cases of avoidable detentions, the staff held responsible are taken up with.

(d) Yes.

(e) Disciplinary action has been initiated against the staff found responsible for avoidable detentions.

Grants to Khadi Centres in Orissa

1766. SHRI CHINTAMANI PANIGRAHI : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether the Khadi Commission has given loans and grants to the Khadi Centres in Orissa directly after the Orissa Government abolished the Khadi Board ;

(b) if so, the amounts so paid directly to each Khadi Centre for encouraging Khadi production separately ; and

(c) since when their applications have been pending with the Commission ?

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

(b) A statement is laid on the Table of the House. [*Placed in Library. See No. LT—209/69*]

(c) Only four applications are pending as under :

| | | |
|----------------------|---|----------|
| Since September 1968 | — | 2 |
| Since November 1968 | — | 1 |
| Since February 1969 | — | 1 |
| Total : | | <u>4</u> |

Industrial Estates in Orissa

1767. SHRI CHINTAMANI PANIGRAHI : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether some industrial units in the Industrial Estates in Orissa have been closed ;

(b) if so, their number ;

(c) the total number of Industrial Estates in Orissa at present ;

(d) whether any new industrial estate has been set up in Orissa during the last two years ; and

(e) the number of industrial Estates proposed to be set up in Orissa in the Fourth Plan ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) to (e). The information is being collected and will be laid on the Table of the House.

Through Bogey From Rourkela To Puri

1768. **SHRI CHINTAMANI PANIGRAHI :** Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether the proposal to run a through bogey from Rourkela to Puri has materialised ; and

(b) If not, the reasons therefor ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) and (b). The proposal for introduction of a through service coach between Raurkela and Puri has been examined but not found justified because of insufficient traffic and availability of suitable train connections at Kharagpur.

Construction of Broad-Gauge Railway Lines

1769. **SHRI MANGALATHUMADAM :** Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Deputy Prime Minister made a suggestion at a function held at Bangalore sometime in January, 1969 that the future new Railway lines should be on the Broad-gauge basis ;

(b) the directive issued to the Railway Board to consider this valuable suggestion ; and

(c) the number of broad gauge lines proposed in the Fourth Plan period ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) At

the inauguration of the Bangalore-Dharmapuri Section of the Bangalore-Salem link held on 14.1.69, the Deputy Prime Minister made a suggestion that, in future, new railway lines should as far as possible be built as broad gauge.

(b) Wherever traffic requirements warrant the same and where broad gauge rail links already exist in the vicinity, B. G. lines are proposed even now. As B. G. construction involves much more additional expenditure, in certain cases, metre gauge lines were built in order to reduce the capital investment. In such cases, however, provision is made for broad gauge sub-structure wherever possible. The Deputy Prime Minister's suggestion will be borne in mind while taking up future constructions.

(c) The Fourth Plan proposals for new lines have not yet been formulated. However, two new Broad Gauge lines--Kathua-Jammu and Cuttack-Paradeep have already been taken up for construction recently.

Computers in Railways

1771. **SHRI D. N. PATODIA :**
SHRI RAMCHANDRA VEERAPPA :
SHRI R. R. SINGH DEO :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that two more computers are likely to be installed by the Railways shortly ;

(b) if so, what has been the experience of the functioning of the eleven computers which are functioning at present in different Railways with particular reference to their contribution to efficiency, effect unemployment, etc ; and

(c) whether the increase in the number of computers in future will retard the employment opportunities and if so, to what extent ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Three more computers are likely to be installed on the Railways shortly.

(b) and (c). Within the short time that the computers have been in use on the Railways, they have accelerated the internal check of traffic revenues and the compilation of the related accounts and statistics, so that the results are now available much quicker. In the Production Units, a beginning has been made with the use of computers for production scheduling and control, with promising results; and it is proposed to utilise the computer for regulating machine loading in the near future. These are jobs which could not be done effectively by manual methods.

The installation of computers has not adversely affected employment on the Railways. With the prospect of expansion of traffic and the increase in efficiency which the computers are expected to facilitate, employment opportunities on the Railways as a whole are not likely to be reduced in the future also.

**Contest in elections by Chairman
of Heavy Engineering
Corporation**

1772. SHRI D. N. PATODIA :
SHRI CHENGALRAYA
NAIDU :
SHRI N. R. LASKAR :
SHRI R. BARUA :
SHRI ONKAR LAL
BERWA :

Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Chairman of Heavy Engineering Corporation, Ranchi had been permitted to contest in Election ;

(b) whether the decision to relieve the Chairman causes a break in the administration of the Corporation ; and

(c) whether Government would consider the desirability of finding a non-political Chairman for Heavy Engineering Corporation so that the Organisation may enjoy an uninterrupted functioning ?

**THE MINISTER OF STATE IN THE
MINISTRY OF STEEL AND HEAVY**

ENGINEERING (SHRI K. C. PANT) :
(a) Shri K. D. Malaviya resigned from the Chairmanship of Heavy Engineering Corporation Ltd., with effect from 4th January, 1969, which resignation was accepted by Government.

(b) No, Sir. Shri Ranchor Prasad, a Director of the Company has been appointed to look after the current duties of the Chairman until a full time Chairman is appointed.

(c) The appointment of a suitable person as a full-time Chairman of the HEC Ranchi is under consideration.

**Appointment of Functional Director
in Hindustan Ltd.**

1773. SHRI D. N. PATODIA : Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Chairman of Hindustan Steel Ltd., has as yet not been able to fill the posts of Functional Directors who are to take policy decisions on technical matters ;

(b) whether as a result many technical issues deserving immediate action are being delayed ; and

(c) if so, steps being taken to fill up these posts so that important technical decisions are not delayed ?

**THE MINISTER OF STATE IN
THE MINISTRY OF STEEL AND
HEAVY ENGINEERING (SHRI K. C.
PANT.) :** (a) The appointment Functional Directors for Finance, Personnel and Commercial Activities as per the Statement dated the 20th March, 1968, of the Minister for Steel, Mines and Metals about the Management Reorganisation of Hindustan Steel Ltd. has not been made;

(b) No, Sir, as all the issues are considered by the Chairman and the Board of Directors,

(c) Proposals are actively under consideration and it is hoped to announce the appointments shortly.

Passenger Traffic

1774. DR. MAHADEVA PRASAD : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the annual revenue earned from the passenger traffic ; and

(b) details of the profit and loss in running the passenger trains in the last five years ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) and (b). Passenger earnings during the last 4 years are given in the statement below.

The Expenditure of the Railways is distributed between goods and coaching services. Coaching services include not only passenger service but also parcel traffic etc., and the expenditure on passenger services is not available separately. Earnings derived from coaching traffic and expenditure allocated to coaching services and the extent of loss incurred on coaching services during the last 4 years are also shown below. Expenditure allocated to coaching services during 1963-64 is not comparable as the procedure for allocating this expenditure between coaching and goods services has been revised from 1-4-1964.

(in Crores of Rs.)

| Year | Passenger Earnings | Coaching Earnings | Coaching Expenses | Loss on Coaching Services |
|---------|--------------------|-------------------|-------------------|---------------------------|
| 1964-65 | 199.28 | 233.69 | 260.21 | 26.52 |
| 1965-66 | 219.17 | 258.46 | 283.99 | 25.53 |
| 1966-67 | 229.34 | 268.24 | 317.75 | 49.51 |
| 1967-68 | 252.64 | 291.97 | 340.43 | 48.46 |

औद्योगिक बस्ती, ओखला

1775. श्री भोलानाथ मास्टर : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कुछ वर्ष पूर्व एक ऐसा प्रस्ताव था कि दिल्ली में भूमि की कमी और श्रमिकों को आवास की सुविधाएं देने सम्बन्धी समस्या के समाधान की दृष्टि से ओखला स्थित औद्योगिक बस्ती की एक विस्तार शाखा दिल्ली से 100 मील के क्षेत्र के भीतर स्थापित की जाये ;

(ख) क्या राजस्थान के अलवर शहर को, जो दिल्ली से 100 मील के क्षेत्र में आता है, इस के लिए उपयुक्त स्थान समझा गया था ;

(ग) क्या राजस्थान में बिजली की कमी की वजह से उपरोक्त प्रस्ताव क्रियान्वित नहीं किया गया था ; और

(घ) अब राजस्थान में बिजली की कमी न रहने से के कारण क्या सरकार का अलवर शहर में औद्योगिक बस्ती की विस्तारशाखा को स्थापित करने का विचार है ?

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

अलवर (राजस्थान) से कोसी स्टेशन तक बड़ी रेलवे लाइन

1776. श्री भोलानाथ मास्टर : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अलवर (राजस्थान) को बड़ी रेलवे लाइन के माध्यम से कोसी स्टेशन (उत्तर रेलवे) से मिलाने के सम्बन्ध में माल की बुलाई आदि का सर्वेक्षण कर लिया गया है ;

(ख) क्या माल की बुलाई सम्बन्धी इस सर्वेक्षण का प्रतिवेदन सभा पटल पर रखा जायेगा ; और

(ग) सर्वेक्षण के प्रतिवेदन के अनुसार अलवर को कोसी अथवा भरतपुर-मथुरा स्टेशनों को बड़ी लाइन से मिलाने के लिए रेलवे मंत्रालय का कब तक निर्माण-कार्य शुरू करने का विचार है ?

रेलवे मंत्री (डा० रामसुमन सिंह) :
(क) अलवर से कोसी तक बड़ी लाइन बिछाने के लिए यातायात सम्बन्धी संभावनाओं के बाद में 1926 में जांच की गयी थी। उस समय यह परियोजना वित्तीय दृष्टि से लाभप्रद नहीं पायी गयी और इसे छोड़ दिया गया।

(ख) दोनों सर्वेक्षण रिपोर्ट-इंजीनियरिंग और यातायात-तकनीकी किस्म की और बहुत बड़ी हैं। ये केवल विभागीय उपयोग के लिए हैं। चूंकि इन रिपोर्टों के सभा-पटल पर रखे जाने से कोई लाभ नहीं होगा इसलिए अलवर-कोसी बड़ी लाइन की यातायात सम्बन्धी संभावनाओं की रिपोर्ट सभा पटल पर रखने का विचार नहीं है, विशेष रूप से इसलिए कि वह रिपोर्ट बहुत पुरानी पड़ गयी है।

(ग) वित्तीय कठिनाई के कारण, इस लाइन के निर्माण के सम्बन्ध में फिलहाल विचार करना संभव नहीं है।

Foreign Capital

1777. SHRI S.R. DAMANI : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether a decision has been taken by Government to encourage foreign flow of capital into the country to remove the stagnation in the industrial development ;

(b) if so, the details of the policy ; and

(c) the extent of response noticed from foreign investors and in which fields ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F.A. AHMED) : (a) and (b). Government welcome foreign private investment in fields in which it is considered necessary. With a view to avoiding undue delay in the disposal of applications for foreign collaboration, a Foreign Investment Board has been set up recently for the expeditious processing of cases of foreign investments/collaborations in industries. Government have also drawn up and publicised three lists of industries (a) where foreign investment may be permitted with or without technical collaboration (b) where foreign technical collaboration may be permitted but not foreign investment and (c) where no foreign collaboration (financial or technical) is considered necessary.

(c) As the steps indicated above have been taken by the Government only recently, it is too early to assess their result at this stage.

Utilisation of Capacities of Public Sector Heavy Engineering Units

1778. SHRI S.R. DAMANI : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the extent of improvement achieved in the utilization of capacities of the public sector heavy engineering units during the year ;

(b) whether measures for diversification of products have been devised and are under implementation ;

(c) the future prospects for gradual increase of output of these units ; and

(d) the estimated year-wise profitability during the next five years ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K.C.

PANT) : (a) to (d). The position in respect of the H.E.C. Ranchi and the M.A.M.C. Durgapur heavy engineering units in the public sector is as under :—

Heavy Engineering Corporation Ltd., Ranchi

The actual production in the three units of the H.E.C. is given below :—

| <i>Foundry Forge Plant</i> | <i>Production of tonnes</i> |
|-------------------------------------|-----------------------------|
| 1965-66 | 2463 |
| 1966-67 | 5058 |
| 1967-68 | 9003 |
| 1968-69 (April to Dec.) | 11797 |
| <i>Heavy Machine Building Plant</i> | |
| 1965-66 | 10980 |
| 1966-67 | 14309 |
| 1967-68 | 14611 |
| 1968-69 (April to Dec. 1968) | 17373 |
| <i>Heavy Machine Tools Plant</i> | |
| 1966-67 | 7 Nos. of machine tools. |
| 1967-68 | 15 Nos. of machine tools. |
| 1968-69 (April to Dec. 1968) | 6 Nos. of machine tools. |

Various measures of diversification are under contemplation and they include manufacture of spare parts and components for steel plants, some defence requirements, manufacture of irrigation well drilling rigs, casting machines etc. and obtaining know-how for manufacture of pelletisation plants.

The present orders on the H.M.B.P. are likely to be completed by the end of 1970-71. The order position in the H.M.B.P. & F.F.P. is inter-related. The future magnitude of output in H.E.C. will depend on the additional programme for steel production and the implementation of measures for diversification.

Profitability in this plant during the next five years would largely depend on

the extent of orders for steel and metallurgical equipment during the next few years. The position in this regard is still under examination and would depend on the final sectoral investments in the Fourth Plan.

Mining and Allied Machinery Corporation

The actual production in M.A.M.C. has been 3989 tonnes in 1965-66, 4536 tonnes in 1966-67, 5076 tonnes in 1967-68 and 3071—7 tonnes in 1968-69 (April to December, 1968).

Important items of diversification under contemplation include manufacture of coal washeries equipment, mechanical handling plants for ports, hydraulic pit props, agricultural tractors and certain types of earthmoving equipment.

The present orders on M.A.M.C. will be executed by 1970-71. Apart from taking up measures for diversification the Corporation is also maintaining close contact with the coal industry to secure orders.

The profitability of the plant in the next five years will depend on a number of factors including the final sectoral investments in the Fourth Plan, the expansion of the coal industry and the measures of diversification carried out by the M.A.M.C.

National Small Industries Corporation

1779. SHRI D. N. PATODIA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE, AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether the National Small Industries Corporation has opened branches in all the States in order to offer assistance to the small scale industries ;

(b) if not, the names of the States where the branches have been opened and reasons for the same ; and

(c) the plans of the Corporation for setting up new branches during 1969-70 and the total financial assistance given by it in the different regions (region-wise)

and the extent to which the help rendered by it has helped to encourage the industry ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) The National Small Industries Corporation does not have branches in all the States, but assistance is given to small scale industries in all the States.

(b) The Corporation has its Head Office at Delhi and Regional Offices at Calcutta, Madras and Bombay. Through these Offices it is able to cater to the needs of small scale industries in the entire country.

(c) The Corporation has no plans to open new branches in 1969-70. The total value of machines supplied on hire purchase basis to small scale industries in different States is given in the statement laid on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT—210/69].

Industrial Growth in Mysore

1780. SHRI S. B. PATIL :
SHRI S. M. KRISHNA ;
SHRI A. SREEDHARAN :
SHRI SRINIBAS MISRA :
SHRI K. LAKKAPA :
SHRI D. N. PATODIA ;

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

(a) whether Government are aware of the press report that the Chief Minister of Mysore charged a certain Department of the Central Government with indulging in "Clandestine Moves" calculated to hamper the industrial growth of Mysore at the time of inaugural function of the Golden Jubilee Commemoration building of the Mysore Chamber of Commerce ; and

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

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE

AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) Government is aware of the Press Report. The Chief Minister denies having made any statement changing Central Government Departments with "clandestine Moves" to hamper industrial growth of Mysore.

(b) Does not arise.

कागज उद्योग को ऋण

1781. श्री शशि भूषण : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार ने गत 15 वर्षों में कागज बनाने के सम्बन्ध में कुल कितना ऋण दिया है और उन्हें कितनी विदेशी मुद्रा के लिए गारंटी दी गई है ;

(ख) जितनी विदेशी मुद्रा के लिए सरकार ने कागज उत्पादकों को गारंटी दी है क्या उतनी राशि से वह स्वयं कागज का उत्पादन नहीं कर सकती थी ;

(ग) यदि हां, तो अब तक ऐसा न किये जा सकने के क्या कारण हैं ;

(घ) क्या सरकार निकट भविष्य में सरकारी क्षेत्र में कागज बनाने के लिये कोई कार्यवाही कर रही है ; और

(ङ) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फलकड्डीन अली अहमद) : (क) गैर सरकारी क्षेत्र के किसी कागज बनाने वाले कारखाने को सरकार ने कोई ऋण अब तक नहीं दिया है। किन्तु गैर-सरकारी क्षेत्र के एक कागज बनाने वाले कारखाने को औद्योगिक वित्त निगम ने 1.5 करोड़ रुपये का ऋण दिया है जिसमें केन्द्रीय सरकार ने गारंटी दी है। गैर-सरकारी क्षेत्र के किसी

कागज़ कानखाने को सरकार ने विदेशी मुद्रा के लिए गारंटी नहीं दी है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

(घ) और (ङ). जी, हां, कुछ प्रस्ताव विचाराधीन हैं।

हैवी इन्जीनियरिंग कारपोरेशन तथा इस्पात संयंत्रों के बीच समन्वय

1782. श्री शशि भूषण : क्या इस्पात तथा भारी इन्जीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस्पात तथा भारी इन्जीनियरिंग नामक नये मंत्रालय के बन जाने पर रांची की हैवी इन्जीनियरिंग कारपोरेशन तथा इस्पात संयंत्रों के उत्पादन और प्रशासन में किस प्रकार के समन्वय के स्थापित होने की सम्भावना है ; और

(ख) इस मंत्रालय के बन जाने से इस्पात और इन्जीनियरिंग उद्योग का कितना विस्तार होगा और उनके उत्पादन में कितनी वृद्धि होगी ?

इस्पात तथा भारी इन्जीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) बोकारो को उपकरणों की आपूर्ति हेतु भारी इन्जीनियरी कारपोरेशन का एक विशाल उत्पादन कार्यक्रम है। बोकारो इस्पात कारखाने द्वारा समय पर उत्पादन आरम्भ करने के लिए इस उत्पादन की प्रगति बढ़ा महत्व रखती है। भारी इन्जीनियरी कारपोरेशन भिलाई, के लिए भी कुछ उपकरणों का निर्माण कर रहा है। कारपोरेशन यह चाहता है कि इसे सभी इस्पात कारखानों से, देशी साधनों से तथा विदेशों से, अपेक्षित किस्म का इस्पात नियमित रूप से मिलता रहे। भारी इन्जीनियरी कारपोरेशन और इस्पात कारखानों के परस्पर-

बलम्बन के लिए काफी समन्वय की आवश्यकता है। इस्पात कारखानों और भारी इन्जीनियरी कारपोरेशन के एक ही मंत्रालय में होने से इस में बहुत सहायता मिलेगी।

(ख) अच्छा सम्पर्क इस्पात कारखानों की स्थापना और उनके विस्तार कार्यक्रम के बेहतर क्रियान्वयन तथा भारी इन्जीनियरी कारपोरेशन के उपकरण-निर्माण की प्रगति में सहायक होगा। दीर्घकालीन दृष्टि से इससे सभी निर्माण-इकाइयों में अधिक उत्पादन होगा।

Railway Lands fit for Cultivation

1738. SHRI K. SURYANARAYANA : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the extent of Railway lands fit for cultivation and not immediately required for Railway purposes in various railway zones which were handed over to the Revenue Department of the State Governments for leasing them to cultivators or directly to the farmers under the Grow More Food Campaign from 1st April, 1961 to 31st March, 1968 ; and

(b) the money realised as revenue therefrom ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Cultivable Railway lands measuring 33,204.92 acres have been handed over to the State Governments and 29,627.94 acres have been directly allotted to cultivators/Railway employees by the Railway Administrations for Grow More Food Campaign.

(b) Rs. 22,92,983.86 has uptill now been realised for the period from 1-4-61 to 31-3-1968.

Loan to Large and Small-Scale Industries

1784. SHRI LOBO PRABHU : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased

to state why money is not advanced to large-scale industry on the same basis as small-scale industry, since the former employs more labour and capital and serves general instead of special markets ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : It is not correct to say that money is not advanced to the large-scale industry. Large amounts are advanced to large-scale industries also by financial institutions set up by Government such as I.F.C. and the ICICI.

हावड़ा स्टेशन पर रेलवे सम्पत्ति की चोरी

1785. श्री रामावतार शर्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 11 फरवरी, 1967 के "हिन्दुस्तान" में छपा यह समाचार वस्तुतः सत्य है कि हावड़ा रेलवे स्टेशन से प्रति मास रेलवे की चार लाख रुपये के मूल्य की सम्पत्ति चोरी हो जाती है;

(ख) यदि हां, तो क्या कभी इस चोरी की ओर सरकार का ध्यान दिलाया गया था ; और

(ग) सरकार द्वारा इस चोरी को रोकने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) जी नहीं। हावड़ा स्टेशन से चुरायी जाने वाली रेल सम्पत्ति अर्थात् फिटिंग और उपस्कर का मूल्य बहुत थोड़ा होता है। लेकिन समीपवर्ती टिकियापाड़ा याई में सवारी डिब्बों के पहुंचने पर जो फिटिंग और उपस्कर कम पाये गये उनकी कीमत

1966 और 1967 में दोनों वर्ष लगभग एक-एक लाख रुपये और 1968 में 1.75 लाख रुपये थी।

(ख) जी हां।

(ग) संरक्षा सम्बन्धी उपायों को कड़ा कर दिया गया है। वाच टावरों की व्यवस्था करके रोशनी का अधिक प्रबन्ध किया गया है। रेलवे सुरक्षा दल के सशस्त्र दस्ते और कुत्ता-दस्ते द्वारा गस्त लगाने की व्यवस्था में सुधार किया गया है पुलिस और अपराध आसूचना शाखा द्वारा अपराधियों और चुरायी हुई सम्पत्ति रखने वालों पर छापे मारने का काम तेज कर दिया गया है। 1966—68 के दौरान इस याई में 108 व्यक्ति गिरफ्तार किये गये जिनमें 12 रेल कर्मचारी थे।

Cartels in Industrial Sector in India

1786. SHRI SHIVA CHANDRA JHA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact there are Cartels in the Industrial Sector of India ; and

(b) if so, what are they and the steps taken by Government so far to control them and the results thereof ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) Attention is invited to the Monopolies Inquiry Commission's Report which was laid on the Table of the House on 8-10-1965.

(b) Attention is invited to the Government Resolution, dated the 5th

September, 1966 laid on the table of the House on 6th September, 1966 and to the provisions of the Monopolies and Restrictive Trade Practices Bill, 1967 pending before Parliament.

Assets of Birlas and Tatas

1787. SHRI SHIVA CHANDER JHA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the total assets of the Birlas and Tatas separately at the end of 1968 *vis-a-vis* and end of 1967 ;

(b) the total number of applications for industrial licences submitted by Birlas and Tatas in 1968 and how many out of them were granted and for what purposes ; and

(c) the total profits made by Birlas and Tatas in 1968 *vis-a-vis* 1967 and 1966 ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) to (c). The information is being collected and it will be laid on the Table of the House.

Halt Station between Ghoghardiha and Nirmali Stations

1788. SHRI SHIVA CHANDRA JHA : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the survey work for making a halt between Ghoghardiha and Nirmali Stations (NER) has been carried out ;

(b) if so, when and what further steps have been taken for expediting the halt making work ; and

(c) if not, reasons for delay ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) to (c). The proposal for opening of a halt between Ghoghardiha and Nirmali stations was examined and could not be accepted. It was not found justified on either financial grounds or as a public amenity.

मुरादाबाद डिवीजन के ग्रेड 'बी' के फायरमैन

1789. श्री ओंकार लाल बेरवा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मुरादाबाद डिवीजन के डीजल इन्जन का प्रशिक्षण प्राप्त ग्रेड 'बी' के फायरमैनो का मामला मुरादाबाद न्यायालय में चल रहा है ;

(ख) क्या यह भी सच है कि उप महा-प्रबन्धक ने न्यायालय को लिखित रूप में यह कहा है कि प्रार्थी न तो 125—3—155 रुपये वेतनक्रम के अधिकारी हैं और न उन्होंने इस वेतन में जब तक किसी को नियुक्त किया है ;

(ग) क्या यह भी सच है इसके बावजूद भी डिवीजनल सुपरिन्टेन्डेंट, मुरादाबाद 1 फरवरी, 1965 से अब तक उन्हें लगभग कुल 1,30,600 रुपये दे रहे हैं ; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं तथा इस बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) जी हां ।

(ख) जी हां, 1967 में अदालत में यह लिखित व्यान दर्ज किया गया था ।

(ग) और (घ). उत्तर रेलवे के मुरादाबाद मण्डल में ड्राइवर—सहायक (डीजल) काकोई अलग संवर्ग नहीं था । 100—130 रुपये के वेतनमान में ग्रेड 'बी' के फायरमैनो को प्रशिक्षण के बाद, डीजल इन्जनों पर लगाया जाता था । 1-2-1965 से ड्राइवर-सहायक (डीजल) का वेतनमान 100—130 रुपये से 125—155 रुपये कर दिया गया । पहले यह निश्चय किया गया कि 125—155 रुपये के वेतनमान में केवल मैट्रिक पास ड्राइवर-सहायक (डीजल) को लगाया जाये

लेकिन प्रभावित फायरमैनो से अभ्यावेदन मिलने पर इस पर फिर से विचार किया गया और यह विनिश्चय किया गया कि सभी वर्तमान ड्राइवर—सहायकों (डीजल) की 125—155 रुपये के वेतनमान में ले लिया जाये। उन्हें 1-2-65 से बकाया भी दिया जाना था। उन्हें देय रकम का बिल बनाने और भुगतान करने की व्यवस्था की जा रही है।

मुरादाबाद डिब्बीजन में सगंचल कर्मचारी

1790. श्री ओंकार लाल बेरवा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1967 और 1968 में मुरादाबाद डिब्बीजन में कितने सगंचल कर्मचारी थे ; और

(ख) 1962 से 1968 तक वर्ष-वार इस डिब्बीजन में डीजल इंजन चलाये जाने के कारण कितने कर्मचारी फालतू घोषित किये गये हैं और इन फालतू कर्मचारियों को किन स्थानों पर भेजा गया है ?

रेलवे-मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख). सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

मुरादाबाद डिब्बीजन में सगंचल लोको कर्मचारियों को समयोपरि भत्ता

1791. श्री ओंकार लाल बेरवा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मुगदाबाद डिब्बीजन लोको-सगंचल कर्मचारियों को वर्ष 1962 से 1968 तक की अवधि में प्रतिवर्ष समयोपरि भत्ते के रूप में कितनी राशि दी गई ;

(ख) क्या यह सच है कि उपरोक्त अवधि में इस डिब्बीजन में आवश्यकता से अधिक कर्मचारी थे ; और

(ग) यदि हां, तो इन फालतू कर्मचारियों का उपयोग न करने तथा समयोपरि भत्ते के रूप में इतनी अधिक राशि देने के क्या कारण थे ?

रेलवे-मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) 1962 से 1968 तक, साल-ब-साल उत्तर रेलवे के मुरादाबाद मण्डल के लोको रनिंग कर्मचारियों को जितना समयोपरि भत्ता दिया गया, वह इस प्रकार है :

| वर्ष | समयोपरि भत्ते की दी गयी रकम |
|---------|-----------------------------|
| 1962-63 | 1,05,314 रुपये 57 पैसे |
| 1963-64 | 1,64,783 रुपये 79 पैसे |
| 1964-65 | 2,29,167 रुपये 12 पैसे |
| 1965-66 | 2,22,114 रुपये 88 पैसे |
| 1966-67 | 2,81,981 रुपये 12 पैसे |
| 1967-68 | 1,13,532 रुपये 68 पैसे |

(ख) जी नहीं।

(ग) सवाल नहीं उठता।

Reservation on Indian Railways for Foreign Tourists

1792. SHRI RABI RAY :
SHRIMATI ILA PALCHOU-
DHURI :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether his attention has been drawn to a newspaper report which appeared in the *Hindustan Standard*, dated the 3rd January, 1969 that many foreign tourists delete India from their world tour itineraries, as they cannot afford to spend long time in getting reservation for accommodation on Indian Railways ; and

(b) if so, what steps are being taken by Government to remedy the situation ?

THE MINISTER OF RAILWAYS
(DR. RAM SUBHAG SINGH) (a) Yes.

(b) Foreign tourists are permitted to reserve accommodation in Air-conditioned

and First classes 180 days in advance as against 30 and 20 days respectively in advance for the general public. Subject to sufficient traffic offering, special trains are run and extra coaches are attached to scheduled trains, wherever room permits, for clearance of traffic of foreign tourists. Special assistance is also rendered to foreign tourist requiring reservation of train accommodation at short notice.

No case has come to notice in which foreign tourists had to delete India from their World tour itinerary due to any difficulty in securing reservation of rail accommodation on Indian Railways.

Celebration of 15th Anniversary of the Steel Plants

1793. SHRI RABI RAY : Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the 15th anniversary of the three steel plants under the public sector was observed recently ; and

(b) if so, the amount of money spent in that connection ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K. C. PANT) : (a) Yes, Sir.

(b) About Rs. 2.5 lakhs. Out of this Rs. 1 lakh was spent in awards to the employees of the Company and their children.

Production of Commercial Vehicles and Scooters

1794. SHRI LATAF ALI KHAN : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether the targets for the production of commercial vehicles passenger cars and scooters during the Fourth Plan have been fixed ;

(b) if so, what are the targets ;

(c) the current production of commercial vehicles, passenger cars and scooters ; and

(d) how Government propose to achieve the targets set ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) The Fourth Plan Targets are yet to be finalised.

(b) Does not arise.

(c) The production figures of commercial vehicles, cars and scooters for the year 1968 are given below :

| Year | Type of Vehicle | Production |
|------|---------------------|------------|
| 1968 | Commercial Vehicles | 34,937 |
| 1968 | Passenger Cars | 37,308 |
| 1968 | Scooters | 35,952 |

(d) Does not arise.

Underground Railway in Calcutta

1795. SHRI GEORGE FERNANDES: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether the World Bank has been approached for assistance to construct an underground Railway system in Calcutta ;

(b) if so, the details of the proposals sent to the World Bank ;

(c) when the loan is likely to materialise ; and

(d) what will be the terms of contract with the World Bank ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) No.

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

Class I, II, III and IV Permanent post lying vacant in Railways

1796. SHRI GEORGE FERNANDES: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the total number of Class I, II, III and IV permanent posts lying vacant in each of the Railway systems in the country ;

(b) the total number of temporary employees acting in these posts ?

(c) the total saving in expenditure affected as a result of making temporary men work in permanent vacancies ; and

(d) whether it is proposed to fill these vacancies at once ?

THE MINISTER OF RAILWAYS
(DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) to (d). The information is being collected and will be placed on the table of the Sabha.

Benefits to Employees of Hindustan Steel Ltd.

1797. SHRI GEORGE FERNANDES: Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether there has been any settlement in the dispute between the employees of the Hindustan Steel Ltd. and the management over the question of free primary education and other service conditions and benefits ;

(b) if so, the terms of the settlement ;

(c) if not, the outstanding points of dispute ; and

(d) whether any fresh initiative is being taken by Government to resolve the dispute ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K. C. PANT) : (a) No industrial dispute on the question of free primary education and other service conditions and benefits has been raised by the employees of Hindustan Steel Limited, Ranchi.

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

शाहदरा जंक्शन पर दुर्घटना

1798. श्री हुकम चन्द कछवाय :

श्री बे० कृ० दासचौधरी :

श्री श्री० ना० देव :

श्री प्र० के० देव :

श्री मोठा लाल मोना :

श्री कृ० मा० कौशिक :

श्री देवेन सेन :

श्री व० रा० परमार :

श्री ओंकार लाल बेरवा :

श्री किकर सिंह :

श्री प्र० न० सोलंकी :

श्री हरचयाल देबगुण :

श्री बेणीशंकर शर्मा :

श्री वी० चं० शर्मा :

श्री रणजीत सिंह :

श्री बसुमतारी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जनवरी, 1969 के अन्तिम सप्ताह में शाहदरा जंक्शन पर एक रेलगाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो गई थी ;

(ख) यदि हां, तो इस दुर्घटना के परिणामस्वरूप कितने व्यक्ति मरे तथा घायल हुए ; और

(ग) क्या सरकार ने दुर्घटना के कारणों की जांच कराई है और यदि हां, तो उसका व्यौरा क्या है और इस दुर्घटना के कारण सरकार को कितनी हानि उठानी पड़ी ?

रेलवे-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) सम्भवतः आशय उस टक्कर से है जो 30-1-1969 को दिल्ली-शाहदरा स्टेशन पर गाड़ी नं० 1 ए० जे० डी० अप और 76 अप पार्सल एक्सप्रेस के बीच हुई थी।

(ख) इस दुर्घटना में एक आदमी मारा गया और अन्य 18 आदमी घायल हो गये जिन में से तीन को गंभीर चोटें पहुंची थीं।

(ग) रेल संरक्षा के अपर आयुक्त ने इस दुर्घटना की विधिक जांच की है उनके। अनन्तिम निष्कर्ष के अनुसार यह दुर्घटना

रेल कर्मचारियों की गलती से हुई थी।

रेल सम्पत्ति की लगभग 14,360.00 रुपये की क्षति होने का अनुमान लगाया गया है।

Cement Plant in Manipur

1799. SHRI M. MEGHACHANDRA: Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether Government have finally taken a decision on the setting up of the Cement plant in Manipur ;

(b) whether the plant is included in the Fourth Five-Year Plan for Manipur ;

(c) if so, whether it would be a public sector project ; and

(d) if not, whether Government of Manipur proposed any private sector Cement plant for Manipur ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F.A. AHMED: (a) to (d). The question of setting up a small-scale cement plant in Manipur is at present under the consideration of the Government of Manipur and a firm investment decision for the project can be taken only after further detailed investigations.

Loss to Indian Traders in the Bussiness of Stainless Steel Sheets

1800. SHRI SURAJ BHAN : Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the foreign suppliers of stainless steel sheets include the cardboard paper in the net weight of the material resulting in great loss to the Indian traders and a definite loss of foreign exchange to Government ;

(b) whether it is also a fact that the Industries Association, Jagadhari (Haryana) has been representing against this under-weighment of stainless steel

sheets to the General Manager, Minerals and Metals Trading Corporation of India Ltd., New Delhi for the last one year but the matter remains where it was ;

(c) if so, whether Government propose to take immediate step to plug this drain of foreign exchange and also take expeditious steps to refund the excess money charged to the concerned Indian traders ; and

(d) the particulars of the foreign suppliers and their local agents ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K. C. PANT) : (a) to (c) . In respect of one consignment from Belgium, the Haryana Small Industries and Export Corporation informed the MMTC that net weight included the weight of the interleaved paper and outside cardboard. The matter was taken up by MMTC with the foreign suppliers who have agreed in principle to deduct the weight of interleaved paper as also the outside cardboard and to make refund for the weight excess charged.

(d) The foreign supplier is M/s. Philipp Brothers (Belgium) S. A. Brussels and the Indian representatives are M/s. Meteor Private Limited, New Delhi.

Darjeeling-Siliguri Rail Link

1801. SHRI S. K. TAPURIAH : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Darjeeling Himalayan section of the North East Frontier Railway linking Darjeeling to Siliguri has not so far been restored ;

(b) the time by which it is expected to be restored and the reasons for delay ; and

(c) whether Government are considering to discontinue this route ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Yes.

(b) and (c). As the traffic on the Siliguri-Darjeeling Narrow Gauge section is rather limited and as the damage to this line is very heavy, it is being examined whether the restoration of this section could be so planned that when it is recommissioned, it could be a model line from the point of view of tourist attraction. This examination is being conducted in consultation with the Ministry of Tourism.

Mangalore Railway Station

1802. SHRI LOBO PRABHU : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the reasons for not reconstructing and remodelling the Mangalore Railway Station, consistently with the growth of traffic ;

(b) if there is a proposal, whether it includes another raised platform which can take four running lines and an over-bridge, a multi-storeyed office building and a bye-pass line for goods trains which now hold up traffic of passenger trains at the main station, before being taken to the goods shed ;

(c) whether, considering the growing fish freight and its disagreeable odours to the public, provision for a separate parcel office with loading point near the fish van would be made in the reconstruction of the Station ; and

(d) what provision is being made to improve the furnishings of the public rooms and facilities in those places consistently with the higher status which the station will acquire ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) The station building has adequate facilities to meet the existing volume of traffic. The reconstruction and remodelling of the station building is not considered essential at present. Remodelling of the yard, to provide for additional B. G. terminal facilities which include platform line, additional passenger reception and despatch lines and a rail level island platform is in progress.

(b) No.

(c) No. The existing parcel office is spacious and construction of a separate parcel office for handling fish traffic only is not considered justified.

(d) The retiring rooms and Gents Upper class waiting rooms have standard furniture and equipment. Provision of standard furniture in Ladies Waiting Room is being made shortly.

Reinstatement of Railway Employees who took Part in Strike

1803. SHRI INDRAJIT GUPTA : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether Government's reported decision to reinstate all those employees who were charged under only Section 4 of the Essential Services Maintenance Ordinance in connection with the strike on the 19th September, 1968 is applicable to Railway employees also ;

(b) if so, how many such Railwaymen, zone-wise have been reinstated so far ;

(c) how many Railwaymen remain suspended or discharged from service ; and

(d) whether all those charged with only technical violation of the Ordinance will now be taken back to duty ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Yes, Sir.

(b) (i) Central, Western, C.L.W., and I.C.F.—No employee was taken up under Section 4 of the Essential Services Maintenance Ordinance.

| | |
|------------------------|----------|
| (ii) N. F. Railway | ... nil. |
| (iii) Northern Railway | ... 552 |
| (iv) N. E. Railway | ... 1 |
| (v) South Eastern | ... 26 |
| (vi) South Central | ... 2 |
| (vii) Southern Railway | ... 10 |
| (viii) Eastern Railway | ... 23 |

(c) I. Suspension following arrest—2,685.

II. Discharged following arrest—770.

(d) The present orders only cover cases where employees have been prosecuted under Section 4 of the Essential Services Maintenance Ordinance and these cases have mostly been reviewed and employees put back to duty. In regard to persons charged with offences under Section 5 of the Essential Services Maintenance Ordinance or other Acts the question of review does not arise.

Accident to Madras-Bound Janta Express at Coleroon Station (S. Railway)

1804. SHRI DEVEN SEN :
 SHRI CHENGALRAYA NAIDU :
 SHRI B. K. DAS-CHOWDHURY ;
 SHRI D. R. PARMAR :
 SHRI ONKAR LAL BERWA :
 SHRI KIKAR SINGH :
 SHRI P. N. SOLANKI :
 SHRI RANGA :
 SHRI SHASHI BHUSHAN :
 SHRI HUKUM CHAND KACHWAI :
 SHRI D. N. PATODIA :
 SHRI JYOTIRMOY BASU :
 SHRI Y. S. KUSWAH :
 SHRI YASHPAL SINGH :
 SHRI K. LAKKAPPA :
 SHRI D. C. SHARMA :
 SHRI HARDAYAL DEVGUN :
 SHRI BENI SHANKER SHARMA :
 SHRI RANJIT SINGH :
 SHRI SRADHAKAR SUPAKAR :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that a large number of persons travelling on the roof of the Madras-bound Janata Express to attend the funeral ceremony of the late Chief Minister of Tamil Nadu, were hit

by iron girders at Coleroon Railway Station on the 4th February, 1969 ;

(b) if so, the details of the accident ;

(c) the number of persons killed and injured thereby ;

(d) whether Government have conducted any enquiry into the accident and if so, the result thereof ;

(e) whether any compensation has been given or is proposed to be given to the victims and their relatives ; and

(f) the remedial measures which Government propose to take to avoid recurrence of such incidents in future ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) The accident occurred at Bridge No. 685 between Vallampadugai and Chidambaram stations.

(b) Train No. 114 Up Madurai-Madras Janata Express arrived at Coleroon station at about 9.15 hours on 4.2.69, about 9 hours late due to detentions enroute caused by ticketless passengers travelling unauthorisedly on the engine, on the foot boards and on the roof tops for proceeding to Madras to attend the funeral of late Chief Minister of Tamil Nadu. Attempts were made by the railway staff to bring down the roof travellers but although many got down, they apparently got back on the engine and on to the roof tops of the carriages, when the train left Coleroon a little later. While the train was passing over Bridge No. 685 at Km. 251/7-8, some of the roof-travellers were struck by the over head bracing of the girders.

(c) As a result 36 persons were killed and another 39 injured.

(d) The Additional Commissioner of Railway Safety, Bangalore, has held a statutory inquiry about this accident and his report is awaited.

(e) No compensation is payable to the relatives of those killed or to the persons injured in this case.

(f) Travelling on roof tops is a punishable offence under the Section 118 (2) of the Indian Railways Act and recurrence of such accidents would, therefore, be avoided with a greater enforcement of and respect for the law in this regard. On its part, however, the railway administration has been giving wide publicity to the hazards of travelling on footboards and roof tops of railway coaches. In addition station masters of the stations at either end of those sections on which there are bridges etc. that might pose a hazard to unauthorised roof-travellers, have instructions to start trains only after clearing the roof tops. However, these preventive steps can be of little avail with unruly mobs which cannot be controlled by the railway staff at stations.

Private Railway Lines

1805. SHRI DEVEN SEN :
 SHRI P. N. SOLANKI :
 SHRI D. R. PARMAR :
 SHRI KIKAR SINGH :
 SHRI ONKAR LAL BERWA :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that some private railways lines like Light Railways and Trolley Railways, still exist in some States ;

(b) if so, nature of facilities being given by the respective States as well as by the Centre and the Railways ;

(c) whether Government propose to take over the same in the future ;

(d) if so, when and under what terms and conditions ;

(e) if not, the reasons therefor ; and

(f) what will be the future of the employees working in the same and whether they will be absorbed and given the seniority in the new set-up ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH): (a) Yes,

(b) No facilities are being given by the Centre except those are obligatory under the respective agreements.

(c) to (e). Purchase of the private Railways having contracts with Government of India is considered, taking into account all relevant factors, whenever the periodical option for purchase falls due under the contract. The terms and conditions of purchase of these Railways are governed by their respective contracts. The working of any private Railway can also be taken over by Government in case of emergency, in terms of the Railway (Emergency provisions) Act, 1951.

(f) Does not arise at present.

Conversion of Metre Gauge line from Ernakulum to Trivandam into Broad Gauge

1806. SHRI F. K. NAYANAR : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether Government propose to convert the meter gauge line between Ernakulam and Trivandrum into broad gauge line ; and

(b) if so, when this work is likely to be completed ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) and (b). Preliminary Engineering and Traffic Surveys are proposed to be taken up in 1969-70 for the conversion into Broad Gauge of the Ernakulam-Quilon-Trivandrum Metre Gauge Section. A decision regarding the actual conversion of this section will be taken after the surveys are completed and the result thereof known.

Net Profit of Leading Companies

1807. SHRI B. K. DASCHOWDHURY : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether the attention of Government has been drawn by the Federation of Indian Chambers of Commerce and Industry to the fact that the net profit of 200 leading Companies in India has declined ; and

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

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED)

(a) The Government is aware that the Economic and Scientific Research Foundation set up by the Federation of Indian Chambers of Commerce and Industry has brought out a study about the working results for the year 1966-67 of 200 leading manufacturing and trading companies. According to the study covering the top public and private sector companies, gross profits of the 200 companies declined by 4% and net profits (profit after tax) by 10.4% in 1966-67 as compared to the previous year.

(b) The decline in profits in the year 1966-67 partly reflects the difficulties which many industries namely Textiles, Food, Metals Machinery etc. had during the period as a result of recessionary trends operating in certain sectors of the economy. These trends may not now be operative in the same degree and industrial output is likely to pick up during the year 1968-69.

जाबनवाला टाउन तथा गुल्लर स्टेशन (कांगड़ा घाटी रेलवे) के बीच रेलवे लाइन

1808. श्री निहाल सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कांगड़ा घाटी में जाबनवाला और गुल्लर रेलवे स्टेशनों के बीच की रेलवे लाइन की व्यास तथा पोंग बांधों के निर्माण के कारण अन्य स्थान पर बिछाया जा रहा है ;

(ख) यदि हां, तोनया सर्वेक्षण कराया जाने के क्या कारण हैं जबकि इस सम्बन्ध में रेलवे द्वारा 1963-64 में एक सर्वेक्षण कराया गया था ;

(ग) क्या यह भी सच है कि प्रथम सर्वेक्षण जाबनवाला रेलवे स्टेशन को अन्य

स्थान पर बनाए जाने का प्रस्ताव नहीं था जबकि सर्वेक्षण अधिकारी द्वारा अब इसको अन्य स्थान पर ले जाये जाने का प्रस्ताव है ;

(घ) क्या इस सम्बन्ध में स्थानीय लोगों ने सरकार से विरोध प्रकट किया है और यदि हां, तो इस पर क्या कार्यवाही की गई है ; और

(ङ) क्या सरकार इस स्टेशन को सिटी डाक बंगले के निकट ले जायेगी अथवा सरकार का ऐसा करने का विचार है ताकि लोगों को असुविधा न हो और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) जी हां

(ख) अनुरक्षण लागत को कम करने के उद्देश्य से जवालीगांव के पास डाइवर्सन की लम्बाई कम करने के एक संशोधित प्रस्ताव पर फिलहाल विचार किया जा रहा है ।

(ग) जी हां ।

(घ) जी हां । इस संबंध में जांच की गयी थी और मालूम हुआ कि नये स्टेशन पर आना जाना अधिक आसान होगा और इसके द्वारा बिना किसी कठिनाई के जनता की सेवा की जा सकेगी ।

(ङ) तकनीकी कठिनाइयों के कारण और स्थान की स्थलाकृति को देखते हुए लोक निर्माण विभाग के विश्रामगृह के पास स्टेशन बनाना सम्भव नहीं है जैसा कि हाल में प्राप्त कुछ अभ्यावेदनों में मांग की गयी है ।

Explosion at Railway Track near Rangapahar Station

1809. SHRI D.C. SHHRMA :
 SHRI BENI SHANKER
 SHARMA :
 SHRI HARDAYAL
 DEVGUN :
 SHRI N. R. LASKAR :
 SHRI CHENGALRAYA
 NAIDU :
 SHRI YASHWANT SINGH
 KUSHWAH :
 SHRI RANJIT SINGH :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that an explosion blew up the railway track near Rangapahar station on the Nagaland-Assam border on the 9th February, 1969 shortly before the Tinsukia bound 19 Up Passenger train was to pass through the point ;

(b) whether any inquiry has been instituted into the matter ; and

(c) if so, the findings thereof ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Yes ; the incident occurred on 8-2-1969 at about 19.40 hours.

(b) and (c). Government Railway Police, Dimapur Manipur Road have registered a case under Section 126(b) of the Indian Railways Act. Investigations by Police and Military authorities are in progress.

Managing Agency System

1810. SHRI S. K. TAPURIAH :
 SHRI HIMATSINGKA :

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

(a) whether Government's attention has been drawn to the statement of the Utpal Chamber of Commerce and Industry as Published in the economic Times of the 4th February, 1969 enumerating the difficulties of business of high

priority which require heavy capital investment and high degree of enterpreneur-ship which was difficult to foster without the stewardship of the Managing Agency system :

(b) the precise difficulties pointed out by the Chamber in that statement and Government's reaction to each of them ; and

(c) whether in view of these difficulties Government propose to show down the process of elimination of managing agency system with a view to ensuring India's planned development ?

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

(b) Before taking a final decision the Government have carefully considered the merits of the proposed abolition of the managing agency system in all its aspects inculding the difficulties now pointed out by the President of the Chamber.

(c) No, Sir.

Import of Know-how

1811. SHRI S. K. TAPURIAH :
 SHRI HIMATSINGKA :

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

(a) whether a symposium on self-sufficiency in consultancy services was held in the month of February this year particularly to discuss the Government's proposals on restricting imports of know-how and to centralise and co-ordinate the import of know-how through a certain agency ;

(b) if so, what major observations and suggestions were made at the said symposium ; and

(c) what decisions Government have taken in the light of these discussions specially to coordinate and restrict the

import of know-how and to eliminate the import of know-how where such know-how is already available in the country ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) Yes, Sir. A symposium on "Self-Sufficiency in Consultancy Services" organised by the Indian Engineering Association was held at New Delhi on 6th, 7th and 8th February, 1969.

(b) Conclusions and recommendations of the Seminar have not so far been received by the Government.

(c) Does not arise.

Recession in Industries

1812. SHRI HIMATSINGKA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether Government are seized of the problem of continuing recession in industries ;

(b) if so, the extent of recession in each different sectors of the industry during the past 3 months and whether it is a fact that engineering industry continues to be hard hit in this respect ;

(c) the estimated extent of idle capacity in each industry during the said months ; and

(d) what specific steps are being taken by the Government to help the recession hit industries ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) and (b). Yes, Sir. The Government is keeping a close watch over the recession in industries. The Engineering Industry which was affected more due to recessionary trends, has shown distinct signs of recovery during the year 1968-69. The index of industrial production in respect of these industries with 1960 as base rose to 200.9 towards the end of 1968 as against an average of 191.6 during 1967 thus recording a rise of 4.8 per cent

in the general level of production of engineering industries. However, a few sectors in the engineering industry like structurals, cranes, wagons, CI Spun Pipes etc. have not so far completely overcome the effects of recession.

(c) The figures of idle capacity in each industry during the past 3 months are not readily available.

(d) The more important steps taken for mitigating the effects of recessions include the review of various developmental programmes with a view to reviving the demand of capital goods to the extent possible ; encouraging diversification in the manufacturing programme of the affected industries ; emphasis on the development of regular export markets through stronger marketing structures both for the public and private sectors ; banning of imports to the extent the indigenous capacity could meet the requirements ; taking of selective credit measures for reviving home demand for engineering products ; efforts by the concerned authorities to maintain uninterrupted power supplies to the extent possible ; progressive delicensing of a number of industries ; removal of bottlenecks and grant of incentives as far as practicable with a view to increasing the capability for export and thereby offsetting the effect of fall in domestic demand as much as possible and holding of dialogues between project authorities on the one hand and all likely manufacturers on the other, in order to ensure that no plants, machinery and equipments which could be got manufactured in the country, are allowed to be imported.

रेलवे में आदिवासियों के लिए सुरक्षित पद

1813. श्री भारत सिंह चौहान : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे वर्कशॉपों में आदिवासियों की रोजगार दिलाने के सम्बन्ध में औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थाओं के पास होने वाले आदिवासी प्रशिक्षणार्थियों को किस प्रकार को सुविधाएं दी जा रही हैं ;

(ख) क्या रेलवे वर्कशापों में आदिवासियों के लिये सुरक्षित पद वास्तव में उनके लिये निर्धारित प्रतिशतता के अनुसार आदिवासी उम्मीदवारों द्वारा भरे गये हैं ; और

(ग) यदि नहीं, तो इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रेल-मंत्री (डा० राम सभुग सिंह) : (क) से (ग). सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

Export of Iron-Ore to Japan

1814. SHRI NITIRAJ SINGH CHAUDHARY : Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Japan after importing rich iron-ore from Bailadila can supply finished material at cheap rates in India and elsewhere ;

(b) if so, the reasons as to why the said ore is not being used in the country ;

(c) total estimated quantity of the ore, the quantity already exported and the quantum decided to be exported hereafter ; and

(d) iron contents in Bailadila iron-ore and in the ores being used in Bhilai, Durgapur, Rourkela and Bhadravati Iron Works ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K. C. PANT) : (a) Japan is a low-cost producer of steel because of the high degree of efficiency in productivity and man-hour output and the latest techniques adopted by the Japanese steel industry.

(b) There are ample reserves of iron ore in India and Bailadila is only one of the sources. The Steel Plants use iron-ore obtained from sources which are much closer to them.

(c) The total estimated iron ore reserves in Bailadila are of the order of 2000 million tonnes. Quantity exported

in 1967-68 when exports of Bailadila ore commenced, was 0.37 million tonnes. Exports during the current year are expected to be about 1.6 million tonnes and are expected to go up to about 3.5 million tonnes annually in the coming years.

(d) The Fe content of the Bailadila ore is about 65%. The Fe content in ore being used in Bhilai, Durgapur, Rourkela & Bhadravati is as follows :—

| | |
|------------|-----------|
| Bhilai | 63 to 66% |
| Rourkela | 58 to 65% |
| Durgapur | 60 to 62% |
| Bhadravati | 58.5% |

Supply of Billets

1815. SHRI J. MOHAMMAD IMAM :
SHRI TENNETI VISHWANATHAM :
SHRI HUKAM CHAND KACHWAI :
SHRI S. K. TAPURIAH :

Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Raj Committee, based on whose recommendations the steel decontrol exercise was undertaken, had recommended in 1963 that the re-rollers should be supplied with 9.0 lakh tonnes of billets per year, i.e. 75,000 tonnes per month ;

(b) if so, whether this target of supply of Billets is being maintained since 1963 ;

(c) whether all the main steel plants producing billets have by now completed their 3rd plan expansion programme according to which their aggregate capacity for billets for sale is 1.1 million tonnes per year, or about 92,000 tonnes per month ;

(d) whether the re-rollers have conveyed in writing their ability and willingness to consume billets even at the rate of 1,20,000 tonnes per month ;

(e) whether the average rate of despatches to the re-rollers in the current year has been only around 66,000 tonnes per month ; and

(f) the reasons for this fall and the steps proposed by Government to improve the situation ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K. C. PANT) : (a) Yes, Sir. The Raj Committee had stated that the quantity of billets to be supplied to re-rollers should not be less than 0.9 million tonnes per annum for the next few years.

(b) No, Sir.

(c) to (f). Main steel plants producing billets have completed their expansion. Their planned production of semis for sale is 1.1 million tonnes or about 92,000 tonnes per month. Semis include not only billets, but also blooms and tin bars. The average despatches of billets to the re-rollers in the current financial year is at the rate of 69,000 tonnes per month, excluding defective billets. There has been a shortfall in the production of billets due to one of the blast furnaces of TISCO having been down for relining (in April-July, 1968 period), labour troubles at Durgapur during the months of September and October, 1968 and technical difficulties in their Blooming and Billet Mill. Every effort is being made to press the steel plants to maximise the output of billets for sale.

Availability of Billets

1816. SHRI J. MOHAMMED
IMAM :
SHRI HUKAM CHAND
KACHWAI :
SHRI S. K. TAPURIAH :

Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether there was a substantially larger availability of billets in 1967-68 than in 1966-67 ;

(b) whether the re-rolling mills were notified sufficiently in advance about such a possibility ;

(c) whether it is a fact that the Chairman of Steel Re-rolling Mills Association had requested for such advance information from the General Manager, Bhilai Steel Plant and his Ministry and that inspite of repeated reminders it was not given ; and

(d) if the answer to (c) above be in the affirmative, is it correct to allege contracts for exporting billets had to be made in 1967-68 because the re-rollers failed to lift the stocks ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K. C. PANT) : (a) Availability of billets in 1967-68 was more by about 80,000 tonnes than in 1966-67.

(b) No, Sir.

(c) and (d). Necessary information is being collected and will be laid on the Table of the House.

Investment in Central Sector Industries

1817. SHRI J. H. PATEL : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the total investment in Central Sector industries situated in different States for the last 20 years ; and

(b) the break-up of the same with regard to Mysore State ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) and (b). The required information has been given in the statement placed on the Table of the House by the Prime Minister on the 13th November, 1968 in reply to Starred Question No. 61.

राज्यों में स्थापित किये जाने वाले उद्योगों को लाइसेंसों का बिया जाना

1818. श्री प० ला० बारूपाल : क्या औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1967, 1968 और 1969 में अब तक किन-किन राज्यों को उद्योगों की स्थापना के लिये लाइसेंस जारी किये गये हैं और इन लाइसेंसों की संख्या कितनी है और ये लाइसेंस किन-किन उद्योगों के लिये जारी किये गये हैं ;

(ख) उन राज्यों की संख्या कितनी है जिन्होंने लाइसेंस प्राप्त करने के बाद भी उद्योगों में उत्पादन कार्य आरम्भ नहीं किया है ; और

(ग) राजस्थान में औद्योगिक पिछड़ेपन को दूर करने के लिये केन्द्रीय सरकार का विचार क्या सहायता देने का है ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) 1967, 1968 और 1969 में (15 फरवरी, 1969 तक) दिए गये लाइसेंस निम्न प्रकार हैं :—

| | |
|--------------------|-----|
| 1967 | 292 |
| 1968 | 218 |
| 1969 (15 फरवरी तक) | 27 |
| योग | 537 |

दिये गये लाइसेंसों के विवरण राज्यों और उद्योगों के नाम, बीकली बुलेटिन आफ इन्डस्ट्रियल लाइसेंसिज एण्ड एक्सपोर्ट लाइसेंसिज, दी बीकली इन्डियन ट्रेड जनरल आफ मन्थली जनरल आफ इन्डस्ट्री एंड ट्रेड में प्रकाशित होते हैं । इनकी

प्रतियां संसद पुस्तकालय को प्रेषित की जाती हैं ।

(ख) लाइसेंस दिए गये राज्यों की संख्या बहुत है अतएव संभव है कि कुछ ने उन्हें कार्यान्वित न दिया हो। लाइसेंस जारी करने और वास्तविक उत्पादन होने से सदा पर्याप्त अन्तर रहता है जो अनेक प्रकरणों में दो वर्ष या अधिक भी हो जाता है । अतएव जिन राज्यों में उद्योगों में उत्पादन प्रारम्भ नहीं हुआ है उनकी संख्या देना कुछ बहुत जल्दी होगी ।

(ग) पिछड़े हुए क्षेत्रों में औद्योगिक असंतुलों के हटाने के लिए सहायता देने और प्रोत्साहन देने का प्रश्न सरकार के विचाराधीन है ।

रेलवे टिकट कलेक्टरों को यात्रा भत्ता

1819. श्री प० ला० बारूपाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) टिकट कलेक्टरों की अन्य रेलवे कर्मचारियों की भांति यात्रा भत्ता न देने के क्या कारण हैं ; और

(ख) क्या टिकट कलेक्टरों की समस्याओं के समाधान के लिये सरकार कोई कार्यवाही करने का विचार रखती है ?

रेल-मंत्री (डा० राम सुमन सिंह) : (क) और (ख). वर्तमान नियमों के अन्तर्गत जो रेल कर्मचारी अपने मुख्यालय से 8 किलोमीटर से अधिक दूर ड्यूटी पर जाता है । उसे यात्रा भत्ता दिया जाता है जब कभी टिकट कलेक्टर अपने मुख्यालय से बाहर ड्यूटी पर जाते हैं और ऊपर बतायी शर्तों को पूरा करते हैं, तो वे भी यात्रा भत्ता पाने के हकदार होते हैं ।

Railway Line From Chanakha in Yeotmal

1820. SHRI DEORAO PATIL : Will the Minister of RAILWAY be pleased

to state :

(a) whether the Railway Board have finally decided to construct a railway line from Chanakha in Yeotmal District keeping in view the needs of its industrial development ;

(b) whether the survey has been completed ; and

(c) if so, details thereof ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) A survey for a new B.G. line from Chanaka to Wani in Yeotmal district is being undertaken in 1969-70.

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

Halt Station between Naikot and Nautanwa

1821. DR. MAHADEVA PRASAD : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether there is a proposal under consideration for providing a halt station between Naikot and Nautanwa station on the North Eastern Railway ; and

(b) if so, when the work is expected to be completed ?

THE MINISTER OF RAILWAY (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) and (b). The proposal for opening a train halt between Naikot and Nautanwa stations has been examined and not found feasible as it will result in recurring financial loss to the Railway,

रेलवे वर्कशाप जमालपुर में चोरी

1822. श्री मृत्युंजय प्रसाद : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान पटना से प्रकाशित होने वाले हिन्दी दैनिक 'आर्यवर्त' में प्रकाशित एक समाचार की ओर दिलाया गया है जिस में रेलवे वर्कशाप, जमालपुर के भण्डार में काफी वर्षों से चोरी किये जाने की घटनाओं का उल्लेख है;

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में तथ्यात्मक व्यौरा क्या है; और

(ग) भविष्य में इन चोरियों को रोकने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) जी हां ।

(ख) हाल के दो मामलों का तथ्यात्मक विवरण नीचे दिया गया है :—

(1) 25. 11. 68 को एक गोदाम के अन्दर मैनहोल के दरवाजे का फर्श और मैनहोल का ढक्कन टूटा पाया गया था । स्टॉक का सत्यापन करने पर पता चला कि 20,337 रुपये का माल कम है । जमालपुर की सरकारी रेलवे पुलिस ने भारतीय दण्ड संहिता की 379/511 के अधीन 25. 11. 68 को एक मामला नं. 5 दर्ज किया और उनके द्वारा इसकी छान-बीन की जा रही है ।

(2) 13. 1. 69 को एक वार्ड के अन्दर मैनहोल का लोहे का ढक्कन कुछ मुड़ा हुआ और मैनहोल का लिड टूटा पाया गया । चोरी का संदेह होने पर तलाशी ली गयी और नाली से 10,000 रुपये का सामान बरामद हो गया । वास्तविक कमी का अन्दाजा लगाने के लिये स्टॉक का सत्यापन किया जा रहा है ; जमालपुर की स्थानीय पुलिस ने भारतीय दंड संहिता की धारा 461/380 के अधीन 13. 1. 69 को एक मामला नं. 6. 1. 69 दर्ज कर लिया और इसकी छान-बीन की जा रही है ।

रेलवे बोर्ड के केन्द्रीय अपराध व्यूरो ने सितम्बर, 1968 और जनवरी/फरवरी 1969 में जालन्धर और मिर्जापुर में जो छापे मारे थे उनमें उसने रेल सम्पत्ति (विधि-विरुद्ध कब्जा) अधिनियम के अधीन एक लाख रुपये से अधिक की ऐसी सम्पत्ति अपने कब्जे में की जिसके बारे में यह सन्देह था कि वह जमालपुर कारखाने से चुरायी गयी है और

छिपे तौर पर रेल द्वारा इन स्थानों पर लायी गयी है। इस सम्बन्ध में अभी तक पांच व्यक्ति गिरफ्तार किये गये हैं; इस षडयंत्र में शामिल इस गिरोह के बाकी अपराधियों का पता लगाने और उन्हें गिरफ्तार करने के लिए प्रबल प्रयास किये जा रहे हैं।

(ग) इस सम्बन्ध में निम्नलिखित उपाय किये जा रहे हैं :—

(i) रात में कारखाने के अन्दर रेलवे सुरक्षा दल के सशस्त्र कर्मचारी गश्त लगाते हैं और महत्वपूर्ण स्थलों पर सशस्त्र कर्मचारी तैनात किये गये हैं।

(ii) रेलवे की अपराध आसूचना शाखा के कर्मचारियों को अपराधियों और चोरी की सम्पत्ति रखने वालों के बारे में आसूचना इकट्ठी करने और उन पर छापे मारने के लिए प्रतिनियुक्त किया जाता है।

(iii) पर्यवेक्षक कर्मचारियों द्वारा जांच का काम तेज किया गया है।

(iv) रेलवे बोर्ड के केन्द्रीय अपराध व्यूरो द्वारा आसूचना इकट्ठी की जाती है और चोरी की सम्पत्ति रखने वालों पर छापे मारे जाते हैं।

(v) जमालपुर कारखाने से अलौह सामग्री बुक किये जाने से पहले सरकारी रेलवे पुलिस और रेलवे सुरक्षा दल के कर्मचारियों द्वारा उसकी जांच की जाती है।

(vi) कारखाने के अन्दर और आस-पास सुरक्षा सम्बन्धी बुनियादी प्रबन्धों में सुधार करने के बारे में विचार किया जा रहा है।

Production of Billets

1823. SHRI HUKAM CHAND
KACHWAI :
SHRI J. MOHAMED
IMAM :
SHRI S.K. TAPURIAH :
SHRI TENNETI
VISWANATHAM :

Will the Minister of STEEL AND

HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether there is a possibility of augmenting the billet making capacity of different main steel plants by utilising the spare capacities of other mills such as the rail mills ;

(b) whether the rail mill at Bhilai did produce billets in the past ; and

(c) how the net revenue per day by rolling billets in the rail mill at Bhilai and selling them in the domestic markets compares with that realised by rolling 18m rails for exports based on the existing price structure ?

THE MINISTER OF STATE IN THE
MINISTRY OF STEEL AND HEAVY
ENGINEERING (SHRI K.C. PANT) :

(a) Yes, Sir.

(b) Yes, Sir.

(c) Information on this point is not readily available. This will be collected and placed on the Table of the House.

Overbridge at Parli Station Southern (Railway)

1824. SHRI E.K. NAYANAR : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether the Central Government is aware that the Kerala Government has started the Approach Roads work regarding an over-bridge at Parli Station; and

(b) if so, when Parli-overbridge work (Palghat Division Kerala State) will start and when it will be completed ?

THE MINISTER OF RAILWAYS
(DR. RAM SUBHAG SINGH) :

(a) Yes.

(b) Tenders for bridge structure have already been called for. The work will start after the finalisation of the tenders and completed in about a year.

Centralised Traffic Control System on N.E.F. Railway

1829. SHRIMATI JYOTSNA
CHANDA : Will the Minister of Rail-

ways be pleased to state :

(a) whether the Centralised Traffic Control has started operating on the Northeast Frontier Railway between Bongaigaon and Changsari ;

(b) if so, since when ; and

(c) the amount which has been spent so far and how much foreign exchange was involved ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH): (a) and (b), Yes. Centralised Traffic Control was commissioned on 1.12.1968.

(c) Amount spent so far is Rs. 2,84,78,424/- out of which foreign exchange involved is Rs. 1,08,46,097/-.

Advance Increments of Class I and II Railway Officers

1830. SHRIMATI JYOTSNA CHANDA : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Class I and II Officers on the Northeast Frontier Railway ; Chittaranjan Locomotive Works, Diesel Works, Varanasi and Integral Coach Factory, Perambur, were getting advance increments in the past ;

(b) if so, what was the amount ; and

(c) whether this has been discontinued on Northeast Frontier Railway and allowed to continue at Chittaranjan and other places ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) :

(a) Yes.

| | |
|---|-------------------|
| (b) <i>Northeast Frontier Railway</i> | |
| Temporary Assistant Officers Class II and I Junior Scale | ... 3 increments. |
| Class I Senior Scale and Temporary Officers in Senior... Scale. | 3 increments. |
| Class I Junior Administrative Officers | ... 2 increments. |

- (ii) Chittaranjan Loco- (For Class II motive Works (Officers and
(iii) Diesel Locomotive (Class I Works, Varanasi (Officers in
(iv) Integral Coach (Junior and Factory, Perambur (Senior Scales
(only
(... 3 increments.
(

(c) It has been decided that the grant of advance increments to gazetted officers posted to Northeast Frontier Railway may continue till 1.4.70, but on the following revised scale :

- (i) The existing officers on the Railway who have been enjoying three advance increments will have the same absorbed in their future increments so that by 1.4.70 no element of advance increment is left in their pay.
- (ii) The new officers who will be posted to Northeast Frontier Railway from 1.4.67 onwards will be given only such advance increments as can be absorbed in their normal future increments by 1.4.70.
- (iii) The eligibility for drawing the advance increments will cease on transfer from Northeast Frontier Railway as before.

In the case of Chittaranjan Locomotive Works, and Integral Coach Factory, it has been decided to discontinue the grant of advance increments to officers and staff transferred to these Units, who reported for duty at Chittaranjan Locomotive works on or after 8.2.67, and on or after 29.6.67 at the other two units.

The grant of advance increments to the Railway servants transferred to the production units and those transferred to the Northeast Frontier Railway was on entirely different grounds and is not comparable.

नई दिल्ली स्टेशन पर लाइसेंस प्राप्त कुलियों के रिक्त पद

1831. श्री प० ला० बाबूपाल : क्या

रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर लाइसेंस प्राप्त कुलियों के कितने पद हैं और उनमें से इस समय कितने पद रिक्त हैं ;

(ख) रिक्त पदों की संख्या कितनी है; ये पद कब से रिक्त पड़े हैं तथा उसके क्या कारण हैं; और

(ग) क्या हाल में कुछ पदों पर नियुक्तियां की गई हैं और यदि हां, तो इन पदों पर नियुक्तियां किस प्रकार की गई हैं ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभाग सिंह) :

(क) नयी दिल्ली स्टेशन पर लाइसेंस प्राप्त पोर्टरों की स्वीकृत संख्या 441 है, जिनमें से इस समय 2 पद रिक्त हैं ।

(ख) लाइसेंस-प्राप्त पोर्टरों को अनधिकृत गैरहाजिरों के कारण दो पद रिक्त हैं, एक 29. 2. 68 से और दूसरा 12. 6. 68 से । एक सप्ताह के भीतर ड्यूटी पर हाजिर होने के लिये उन्हें 24. 9. 68 को रजिस्ट्री द्वारा नोटिस दिये गये थे । वे हाजिर नहीं हुए । इस बीच कुछ सेवायुक्त लाइसेंस-प्राप्त पोर्टरों से पुनर्नियुक्ति के लिए प्रख्यावेदन मिले हैं और ये विचाराधीन हैं ।

(ग) एक लाइसेंस प्राप्त पोर्टर को, जिसे अगस्त, 1966 में अनधिकृत गैर-हाजिरी की अवधि के लिये डाक्टरों प्रमाण-पत्र प्रस्तुत करने पर, काम पर वापिस ले लिया गया । अभी हाल में अन्य कोई पद नहीं भरा गया है ।

**Ir regularities in Dyeing and Printing
Department of Khadi Gramodyog
Bhavan, New Delhi**

1832. 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 many irregularities were committed deliberate-

ly in regard to dyeing and printing work and disbursement of wages for the some between July 1968 and November 1968 in the Dyeing and Printing Department of the Khadi Gramodyog Bhavan, New Delhi and that this matter has been reported in writing to the Manager of the Bhavan ;

(b) if so, the reasons for which no action has so far been taken against the concerned officers ;

(c) whether it is also a fact that the Khadi and Village Industries Commission is also aware of these irregularities and if so, the action taken by it in this regard ; and

(d) the steps proposed to be taken by Government to investigate into the matter and to punish the defaulters ?

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.

खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली के कर्मचारियों की बरीयता सूची

1833. श्री अ० दीपा : क्याऔद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा सन्वाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली के कर्मचारियों की एक बरीयता सूची बनाई हुई है;

(ख) यदि हां, तो क्या कर्मचारियों को विभिन्न पदों के विरुद्ध नियुक्त किया जाता है और उन्हें काम भी इस सूची के अनुसार दिया जाता है;

(ग) क्या यह सच है कि विरुद्ध कर्मचारियों की उपेक्षा की जाती है और कनिष्ठ कर्मचारियों को स्वेच्छा से प्रभारी, सहायक प्रभारी आदि के पदों के विरुद्ध

नियुक्त किया जाता है और उनको मनमाने ढंग से वंसा ही काम दिया जाता है; और

(घ) यदि हां, तो कर्मचारियों की पदोन्नति आदि के बारे में कब तक नियम बनाने की सम्भावना है ?

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

खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली के कर्मचारियों पर बोनस अधिनियम लागू होना

1834. श्री अ० दीपा : क्या औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली के कर्मचारी बोनस अधिनियम के अन्तर्गत आते हैं ;

(ख) यदि हां, तो किस तारीख से उन पर बोनस अधिनियम लागू किया गया है ; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

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

खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली द्वारा बेची जाने वाली वस्तुएं

1835. श्री अ० दीपा : क्या औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि खादी ग्रामोद्योग भवन, नई

दिल्ली में ऐसी बहुत सी वस्तुएं हैं जिन्हें ऐसी गैर-सरकारी कम्पनियों से मनमाने ऊंचे मूल्यों पर खरीदा गया है, जिन्हें मान्यता प्राप्त नहीं है और कुछ बिचौलियों को बड़ी मात्रा में कमीशन मिलता है ;

(ख) यदि नहीं, तो क्या सरकार इस मामले की जांच करेगी और इस बारे में उचित कार्यवाही करेगी ; और

(ग) खादी ग्रामोद्योग भवन, के स्टॉक में इस समय कितनी कीमत का ऐसा माल है जिनका उत्पादन ग्रामोद्योग द्वारा किया जाता है ?

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

Removal of the Manager of Khadi Gramodyog Bhavan, New Delhi

1836. 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 almost all the employees of the Khadi Gramodyog Bhavan New Delhi had sent a memorandum to the Khadi and Village Industries Commission for removing the present manager and for holding an enquiry into the affairs of the Bhavan an order to run it properly and also to save it from incurring loss ;

(b) if so, the details thereof ; and

(c) the reaction of the Commission and Government thereto ?

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

Setting up of New Scooter Plants

1837. SHRI N. K. SANGHI : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether there are three proposals under consideration of Government to set up scooter plants in India :

(b) what would be the cost and capacity of each of the new plants ; and

(c) whether these will be set up with foreign collaboration and if so, the names of the countries, the details of collaboration arrangements and foreign exchange involved in each case ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) Two schemes for the manufacture of Scooters are, at present, under the consideration of Government, with a view to selecting one of them for licensing.

(b) The capacity of the plant on double shift proposed in both cases is 50,000 Nos. per annum. The total cost of the project indicated by one party is Rs. 150 lakhs and by the other Rs. 280 lakhs.

(c) Foreign collaboration is envisaged in both cases. One party has proposed collaboration with a firm in West Germaay. He has indicated a foreign exchange expenditure of Rs. 57.33 lakhs for the import of machinery, special tools, etc. In the other case, collaboration with a Yugoslavian firm is contemplated. The foreign exchange expenditure on the import of machinery, special tools, etc., estimated in that case is Rs. 76.65 lakhs.

Accentuation of Monopolies

1839. SHRI A. SREEDHARAN :
SHRI P. C. ADICHAN :

Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased

to state :

(a) whether a recent survey by Shri B. Dutta, Director in the Department of Company Affairs has revealed that monopolies during the period 1963-64 to 1966-67 had accentuated further :

(b) whether the assets of the Birlas and the Tatas had been found to have phenomenally increased from (1) Rs. 293.2 crores to Rs. 508.9 crores and (2) Rs. 418.1 crores to Rs. 550.6 crores during this period and whether these figures differ from the corresponding figures referred to in the Minister's statement in the Parliament on the 9th December, 1968 ; if so, how far and how this disparity is accounted for ; and

(c) the steps taken by Government to prevent accentuation of monopolies ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) The survey indicates the changes in the financial position as also the capital structure of the companies belonging to three business houses, namely, Tatas, Birlas and Mafatlals during the period 1963-64 to 1966-67.

(b) The assets of companies belonging to the Birlas and the Tata groups as determined by the Monopolies Inquiry Commission were Rs. 292.7 crores respectively in 1963-64. For 1966-67, the survey by Shri Dutta placed the assets of the Birla and Tata groups of companies at around Rs. 510 crores and 550 crores respectively. These figures include the assets of "other companies" that appear to have come under the control of the two groups. The difference in the figure given in the survey and the corresponding figures referred to in the Minister's statement in the Parliament on 9th December, 1968 is accounted for by the fact that the earlier figures, which were specifically stated to be provisional, had not taken into account the assets of new companies as has been done in the survey. Moreover, the data furnished earlier represented, in the main, net

assets reduced by current liabilities and net total assets which appears to have been the basis adopted by the M.I.C. as well as the survey.

(c) Attention is invited to the Government Resolution dated the 5th September, 1966 laid on the Table of the House on 6th Sep., 1966 and to the provisions of the Monopolies and Restrictive Trade Practices Bill, 1967 pending before the Parliament.

Commission on Railway Safety

1841. SHRI BENI SHANKER SHARMA : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Commission on Railway Safety has stated in its report that the largest single factor in railway accidents is the lapse of the railway staff ;

(b) if so, whether the Railway Board has analysed the factors leading to such lapses on the part of the staff and when and how such staff were appointed ; and

(c) whether the appointments made in the last five years were strictly according to the Rules and Regulations or the same were relaxed and direct appointments made at the behest of some high officials in the Ministry to accommodate some specially favoured individuals or class of individuals ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) In its report for 1966-67, the Commission of Railway Safety has brought out the fact that failure of railway staff was the largest single factor responsible for train accidents during that year.

(b) Inquiries are held into all accidents with a view to determining the causes of accidents. The mode of appointment of the staff who have been held responsible for accidents has not been found to have had a bearing on the lapses committed by the staff.

(c) Information is being collected and will be laid on the Table of the Sabha,

Compensation to Railway Guards for Detention of trains.

1842. SHRI TULSIDAS DASAPPA : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Railway Guards used to be compensated in case of late start of trains when detained on account of administrative difficulties at the train originating point ;

(b) whether it is a fact that due to stoppage of pre-departure detention under the new rules effective from the 1st December, 1968, the Guards are not to be compensated as referred to in part (a) above ;

(c) whether it is a fact that 75 per cent of the Guards working on goods trains have been badly affected and the All India Guards Council had also wired and sent representation for restoration of the same ; and

(d) if so, action being taken to safeguard the interests of these Guards working on goods trains and if not, the reasons therefor ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Yes, prior to the provision of rates of Running Allowance with effect from 1.12.68.

(b) The revised rates of Running Allowance include *inter alia* compensation for the loss likely to be caused due to stoppage of separate payment for pre-departure detentions.

(c) It is not correct that 75% of the Guards on goods trains are adversely affected, but there may be some instances of hardship. Some representations have been received.

(d) The cases of hardship, if any, are under investigation.

Mileage allowance to Assistant Station Masters of Northern Railway Working as Emergency Guards.

1843. SHRI TULSIDAS DASAPPA : Will the Minister of RAILWAYS be

pleased to state :

(a) whether it is a fact that a number of Assistant Station Masters who are working as Emergency Guards in Delhi area of the Northern Railway for the last 2 years were being paid mileage allowance prior to 1967 ;

(b) whether it is also a fact that the said ASMS have not been paid any allowance since April, 1966 although the Railway Board ordered to pay them @ Rs. 3 per day and their regular pay has also not been paid to them since January, 1969 ;

(c) if so, reasons for utilising in such a category when the payments could not be made to them in time ; and

(d) the action taken by the authorities on their representations made to the Divisional authorities in the past ?

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.

खादी आयोग, बम्बई

1844. श्री प० ला० बारूपाल : क्या औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि खादी आयोग, बम्बई का ए० टी० सेक्शन व्यापार यूनिटों के अन्तर्गत आता है ;

(ख) यदि हां, तो क्या उक्त ए० टी० सेक्शन को उपलब्ध सब सुविधाएं खादी आयोग के अन्य व्यापार यूनिटों को उपलब्ध हैं ; और

(ग) यदि नहीं, तो खादी आयोग के व्यापार यूनिटों की संख्या तथा नाम क्या हैं और वे किन किन स्थानों पर काम कर रहे हैं और उक्त प्रत्येक व्यापार यूनिटों को दी गई सुविधाओं का व्यौरा क्या है ?

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

खादी ग्रामोद्योग भवन कर्मचारी संघ से समझौता

1845. श्री प० ला० बारूपाल : क्या औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जनवरी, 1965 में श्री बृज किशन चांदीवाला की अध्यक्षता में खादी ग्रामोद्योग भवन के प्रबंधकों और इसके कर्मचारी संघ के बीच समझौता हुआ था ;

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

(ग) उक्त समझौते के उन विषयों का व्यौरा क्या है जिन्हें अब तक क्रियान्वित नहीं किया गया है ?

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

Appointment of Chairman of Heavy Engineering Corporation, Ranchi.

1846. SHRI VIRENDRA KUMAR SHAH : Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether it is a fact that right from its inception, Heavy Engineering Corporation, Ranchi, has not been able to get a full time Chairman for more than two years at stretch and that it has been identified as one of the important reasons for the poor performance of that project ;

(b) the justification for relieving Shri K.D. Malaviya from the Chairmanship within a few months of his assuming the above charge ;

(c) whether it is also fact that no permanent Chairman for Heavy Engineering Corporation has not yet been appointed to replace Shri Malaviya ; and

(d) when Government propose to make the appointment of a full time Chairman who would work on a long term basis ?

THE MINISTER OF STEEL IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SBRI K. C. PANT) :

(a) No, Sir. The name and the period for which each incumbent served as Chairman of the Heavy Engineering Corporation is as under :—

| <i>S. No.</i> | <i>Name of Chairman</i> | <i>From</i> | <i>To</i> |
|---------------|-------------------------|-------------|-----------|
| 1. | Dr. A. Nagaraja Rao | 28.1.59 | 24.2.64 |
| 2. | Shri T.R. Gupta | 24.3.64 | 7.10.67 |
| 3. | Shri K.D. Malaviya | 23.2.68 | 4.1.69 |

(b) Shri K.D. Malaviya resigned from the Chairmanship of Heavy Engineering Corporation with effect from 4.1.69.

(c) and (d). Shri Ranchor Prasad, a Director of the Company has been appointed temporarily to act as Chairman. A decision as to the full-time Chairman is expected to be taken shortly.

India Electric Works Ltd., Calcutta

1847. **SHRI INDERJIT GUPTA :** Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether the factory of the India Electric Works ; Ltd., Calcutta, is lying closed for several months ;

(b) if so, whether there is any possibility of its being resumed ;

(c) whether it is a fact that 1,800 employees involved have not been paid

their Statutory Provident Fund dues ; and

(d) whether Government propose to take any action to give relief to the starving workers ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (Shri S.A. Ahmed) : (a) to (b). The Calcutta High Court has ordered the winding up of the company on 10-12-1968 and it has gone under the control of the Official Liquidator since then and therefore no further action lies with this Ministry.

Overbridge on Railway Line Near Kokrajhar (N.E. Railway)

1848. **SHRI BASUMATARI :** Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether any representation has been received from the local people of Kokrajhar of the North Eastern Railway for the construction of an over-bridge over the P.W.D. Road coming from Headquarter of Forest Department, Kachugaon leading to Civil Court, of sub-division of Kokrajhar which crosses the Railway line ; and

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

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : Presumably, the Hon'ble Member is referring to the construction of road overbridge at Kokrajhar on N.F. Railway. If so, the position is as under :—

(a) Yes.

(b) Under the rules, proposals for construction of road over/under bridges in replacement of busy level crossings 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.

As soon as State Government of Assam sponsors the proposal and allocate necessary funds for their portion of the work, the Railway Administration, on their part, would take appropriate action for the construction of the bridge structure.

Manufacture of Tractors

1849. SHRI P.N. SOLANKI :
SHRI DEVAN SEN :
SHRI D.R. PARMAR :
SHRI ONKAR LAL
BERWA
SHRI RAMCHHNDRA
J. AMIN :
SHRI KIKAR SINGH :

Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIR be pleased

to state :

ta) the names of the Companies which are manufacturing tractors in the country at present alongwith the models which each company is manufacturing ;

(b) the total number of tractors manufactured by these companies ;

(c) the total number of tractors proposed to be manufactured in the country during the year 1969 ; and

(d) whether the prices of these tractors have been fixed by Government ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS : (SHRI F.A. AHMED) : (a) The required information is as under :

| <i>S. No.</i> | <i>Name of Company manufacturing tractors</i> | <i>Model of tractor being manufactured</i> |
|---------------|--|---|
| 1. | M/s. Hindustan Tractor Ltd., Baroda | Hindustan Model No. HWD-50 and Hindustan Model—35 |
| 2. | M/s. Tractors and Farm Equipment Ltd., Madras | Massey Ferguson Model MF. 1035 |
| 3. | M/s. International Tractor Co. of India Ltd., Bombay | McCormic International Model B-275. |
| 4. | Escorts Limited, New Delhi | Escorts-37-Escort 27W and Escort-47W |
| 5. | Eicher Tractor of India Ltd., New Delhi. | Eicher Model 115/8 |

(b) These units manufactured 13,799 Nos. tractors during the year 1968.

(c) About 20,000 Nos.

(d) Prices of all the above mentioned models except Escort-47W have been fixed under the Tractors (Price Control) Order, 1967. The Cost Accounts Branch of the Ministry of Finance has been asked to undertake a cost examination of the Escort-47W tractor. The report is awaited.

All-India Air-conditioning Refrigeration Association New Delhi

1850. SHRI DEVAN SEN :
SHRI D.R. PARMAR :

SHRI P.N. SOLANKI :
SHRI KIKAR SINGH :
SHRI ONKAR LAL
BERWA :
SHRI RAMCHANDRA
J. AMIN :

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

(a) whether the All India Air-Conditioning and Refrigeration Association, New Delhi has been recognised by the Government of India ;

(b) if so, what are its functions ;

(c) whether this Association has been given any financial assistance ; and

(d) If so, how much and under what conditions ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F.A. AHMED) : (a) and (b). No request has been received from the Association for recognition.

(d) No, Sir,

(d) Does not arise.

12 hrs.

RE. MAKING ALLEGATIONS

MR. SPEAKER : Now, before I take up next item, I would like to say about what happened on Monday also. Shri Jyotirmoy Basu is here; I would like him to hear. On Monday also, in a heated way, he went on making allegations all around and against the Chair also. Today also it has been exactly repeated, 'I shall bring somebody' or something like that. I would request him to read the script and if he feels sorry. Let him read Monday's and today's. This is not only throwing stones all-round but also on the Speaker. Let him read it. If he is satisfied, then I am also satisfied. I do not want anything more to be done.

AN HON. MEMBER : But we are not satisfied.

MR. SPEAKER ; I want the members to correct themselves. All the 520 members cannot do it unless he chooses to correct himself. Therefore, I want him to correct himself.

Now we take up the call-attention.

CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

ASSAM MINISTER'S STATEMENT RE.
PAKISTANI INFILTRATION INTO
ASSAM AND NAGA REBELLS

SHRI DHIRESWAR KALITA
(GAUHATI) : On a point of order...

MR. SPEAKER : On what ?

SHRI DHIRESWAR KALITA : On the call-attention. (*Interruption*)

SHRI RANDHIR SINGH (ROHTAK) : Whatever he has said should be expunged...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER : Order, order.

SHRI DHIRESWAR KALITA : You, in your wisdom, have admitted this call-attention. But this is not a matter of urgent public importance.

MR. SPEAKER : You cannot question this. The Speaker has admitted it. You are questioning Speaker's admission of the call-attention. I would not allow this...(*Interruption*) You cannot question the Speaker. Yesterday somebody else questioned when I admitted something else...

SHRI DHIRESWAR KALITA : I am raising it under rule 197.

MR. SPEAKER : You are quoting a wrong rule to quote something else. I am not allowing that. It is not as though somebody has said that. It is the Revenue Minister of the State who has said that. If the Revenue Minister says something and on that basis somebody gives notice of a call-attention, how am I to say 'Please wait'. It is not a bazar rumour. This is not a bazar rumour; it is the Revenue Minister of the State who has said that... (*Interruptions*) Even presuming that something is there, that there is something wrong, can he not point out in the Chamber that this has happened—mistake or something and—that I have overlooked that? Instead of coming here and questioning the Speaker here, can he not point out in the Chamber? The Speaker also may commit a mistake now and then. But is it the way of correcting him—catching hold of him on the floor of the House and saying that he has done this and that? You may be the Speaker tomorrow. So this, should not be done.

श्री बलराज मधोक : (दक्षिण दिल्ली)
में अबिलम्बनीय लोक महत्व के निम्नलिखित

विषय की ओर गृह-कार्य मंत्री का ध्यान दिलाना चाहता हूँ और प्रार्थना करता हूँ कि वह इस बारे में एक वक्तव्य दें :

असम के राजस्व मंत्री का यह वक्तव्य कि आसाम में बराबर पाकिस्तानियों की बढ़े पैमाने पर घुसपैठ हो रही है और पाकिस्तान द्वारा नागा विद्रोहियों को सहायता दी जा रही है ।

THE MINISTER OF HOME AFFAIRS (SHRI Y.B. CHAVAN) :

According to information received from the Assam Government, the Revenue Minister is reported to have said that international boundary between East Pakistan and Assam is securely guarded by the Border Security Force. A network of police watch posts have also been established so that it may be difficult for a fresh infiltrant to escape detection by police. According to our information, the illicit migration of Pak nationals from East Pakistan to Assam has been brought down considerably.

According to information furnished by the Government of Assam, the Revenue Minister made no reference to assistance to Naga rebels.

श्री बलराज मधोक : अध्यक्ष महोदय, यह प्रश्न इस सदन के सामने पहली बार नहीं आया । पिछले 21-12 सालों से लगातार इस के बारे में यहां सवाल पूछे जाते रहे हैं । पाकिस्तान सरकार की आंखें भ्रम पर हैं । आजादी से पहले भी वह असम चाहते थे और कैबिनेट मिशन प्लान ने उन को असम देने की योजना बनाई थी । लेकिन उस समय के असम के मुख्य मंत्री श्री बारदोलाई और सरदार पटेल के प्रयत्नों से उस समय असम बच गया । तब से लगातार यह असम को हथियाने के लिये वहां पर घुसपैठिये भेज रहा है और लाखों की तादाद में वहां लोगों को भेज कर उन्होंने पापुलेशन के बैलेन्स को बदलने की कोशिश की है । उस का परिणाम

सन् 1961 की जनगणना में देखने को मिला । उस समय सेन्सस कमिश्नर ने कहा कि जहां बाकी देश के अन्दर मुसलमानों की आबादी 20-25 प्रतिशत बढ़ी वहां असम के अन्दर उन की आबादी 38.56 परसेंट बढ़ी है । उस वक्त यह कहा गया था कि यह बड़ी शोचनीय बात है कि वार्डर स्टेट पर इस प्रकार से आबादी बढ़ रही है । उस के बाद असम के लेबर मिनिस्टर श्री त्रिपाठी ने यह कहा था कि :

“The State Government was apprehending behind the big infiltration plan of Pakistan the Sino-Pakistan complicity to create in Assam a situation like that in Kashmir.”

यह असम के लेबर मिनिस्टर ने 2 नवम्बर, 1966 को कहा था । इस के बाद जब भी यह सवाल उठाया गया गवर्न-मेंट बताती रही कि 1 लाख या 75 हजार इन्फिल्ट्रेटर्स हैं । मगर मर्ज बढ़ता गया ज्यों ज्यों दवा की । यहां मंत्री महोदय इस तरह से बोलते रहे और वहां यह चीज बढ़ती गई । अब स्थिति यह है कि पाकिस्तान में जो नये हालत हुए हैं उन से मामला और गम्भीर होता जा रहा है । मि० भुट्टो ने, जो वहां पावर में आने की बात सोच रहे हैं, एक पुस्तक लिखी है, जिस में उन्होंने असम को पाकिस्तान के लिये क्लेम किया है, और जो नई पार्टी उन की बनी है, पोपुल्स पार्टी, उस का जो पहला कंवेंशन हुआ लाहोर में, उस में जो मुख्य प्रस्ताव रखा गया था, वह मैं आप की आज्ञा से पढ़ कर सुनाना चाहता हूँ । उस प्रस्ताव में उन्होंने कहा है कि :

“The Province of Assam where the majority of the population was non-Hindu ought to have formed an integral part of Assam. The Radcliffe Award which gave to Pakistan only a small portion of Assam, namely the greater part of

the district of Syihet was unjust. Events have shown that a large section of the population of Assam desires to be autonomous. The Convention considers that the Government of Pakistan should establish special relations with the State and the people of Assam."

इस से बिल्कुल स्पष्ट है कि पाकिस्तान के मन्तव्य क्या हैं। हम सरकार का ध्यान पहले भी खींचते रहे कि वहां जो इन्फिल्ट्रेशन हो रहा है, बेयर इज ए मेचड विहाइन्ड दिस मंडनेस, यह किसी प्लैन के मुताबिक किया जा रहा, है। अब सारी बात स्पष्ट हो गई है। अब ईस्ट और वेस्ट पाकिस्तान में जो घटनाचक्र चल रहा है, जिस प्रकार पाकिस्तानी तत्वों और कम्युनिस्टों का गठजोड़ चल रहा है, इस देश को डिस्टर्ब करने की योजना बनाई जा रही है, और इन हालात के अन्दर जो रेवेलेशन्ज किये हैं मि० भुट्टो ने अपनी किताब में, और जो प्रस्ताव वहां किया गया है, उस को देखते हुए हम कोई कम्प्लैसेन्सी नहीं दिखा सकते, हम को इसे सीसरयसली लेना होगा क्योंकि यह देश की एकता और प्रभुसत्ता का सवाल है।

इस लिये मैं तीन चार सवाल पूछना चाहता हूं और मैं आशा करता हूं कि मंत्री महोदय स्पष्ट उत्तर देंगे।

(1) इस समय असम के अन्दर जो घुसपैठिये हैं, उन की संख्या कितनी है और उन को निकालने के लिये सरकार ने क्या योजना बनाई है ?

(2) जिस समय नन्दा जी गृह मन्त्री थे, उन्होंने इस इन्फिल्ट्रेशन को रोकने के लिये योजना बनाई थी। योजना यह थी कि जब तक सीमा के पास इस तरह के लोग बैठे हैं जो पाकिस्तानी इन्फिल्ट्रेशंस को आसरा देते

हैं; उन्हें भड़काते हैं। उन को रोकने के लिये सीमावर्ती इलाके से एक मील तक सभी स्थान आबादी से खाली करा लिया जाये और वहां सिक्योरिटी फोरसेज रहें या इस प्रकार के लोग बसा दिये जायें जो इस को रोक सकें। इस योजना के बारे में क्या किया गया और अगर अमल नहीं किया गया तो क्यों ?

(3) चूंकि यह क्लिअर हो गया है कि पाकिस्तान की आंखे असम पर हैं और लोकल आदमी इम में मिले हुए हैं क्योंकि पिछले साल गौहाटी में जो घटना हुई थी, उस से यह स्पष्ट हो गया था, इन हालात के अन्दर क्या मंत्री महोदय देश को कॅटेगोरिकल ऐश्योरेंस देंगे कि पाकिस्तान की ओर से जिस प्रकार से देश के विघटन का प्रयत्न हो रहा है, और देश के अन्दर जो भी एन्टी-नैशनल एलिमेंट्स हैं, उन को कामयाब नहीं होने दिया जायेगा, उन के खिलाफ कड़ी से कड़ी कारवाई की जायेगी ?

SHRI Y. B. CHAVAN : The hon. Member has given a very long preamble to the questions that he has put.

AN HON. MEMBER : What is wrong with it ?

SHRI Y. B. CHAVAN : He has given a very long preamble to complete the history of what has happened in the last twenty years.

SHRI BAL RAJ MADOK : Just to refresh his memory.

SHRI Y. B. CHAVAN : I am reminding the hon. Member of what he had said. He had also given his own assessment of the problem. I do not want to go into that because that is a separate matter for discussion.

About the intentions of Pakistan, we all know what their intentions are. I cannot give guarantee for their intentions. But what I can guarantee is in regard to

the steps that we are taking and steps that we should take as far as infiltrators from Pakistan are concerned. I said that there were a large number of infiltrators already occupying or staying in our territory. There were two methods of dealing with it. One was to detect the infiltrators who were already occupying or staying or residing in Indian territory, and the other was to detect them as they entered. These were the only two methods of doing it. In regard to the first category, namely those who are already residing there, tribunals were established after the visit of my predecessor, Shri Nanda, and as a result of certain inquiries before the tribunals, a large number of people have been deported outside.

AN HON. MEMBER : How many ?

SHRI Y. B. CHAVAN : I do not want to give the figures because I have not got all the figures with me now.

श्री बलराज मधोक : मंत्री महोदय के पिछले फिगर्स मेरे पास मौजूद हैं। उस समय उन्होंने संख्या 70 हजार बतलाई थी।

श्री यशवन्तराव चव्हाण : मैं वह फिगर्स इस समय नहीं दे सकता। और जो फिगर्स मैं ने दिये हैं वह माननीय सदस्य के पास हैं।

SHRI RANGA SRIKUKULAM : He can give the figures later.

SHRI Y. B. CHAVAN : Let me complete my statement. After 1966 we introduced the Border Security Force which was a very organised force to take care of the border areas, and I must say that the Border Security Force established some time early in 1966; it was introduced in December, 1965 and in order to stabilise itself it took some time. I find that after 1966 the number of fresh infiltrators has been considerably less. Of course, as regards those who are already there, their cases are already before the tribunal and the tribunal is looking into it.

SHRI RANGA : How many are coming in ?

SHRI Y. B. CHAVAN : My information is that in 1967, the new infiltrators who entered and who were detected were about 702, and in 1968, the number was 440. About the new infiltrators, this was my information. This shows that the trend is downwards. It also shows that the steps that have been taken to secure the borders are also proving effective. At the same time, I cannot say that despite these measures others have not entered; others possibly might have smuggled themselves inside; that is quite possible. But the steps that we have taken are tending to show us good results.

SHRI BAL RAJ MADHOK : What has he done about the Nanda Plan ? Shri Nanda had chalked out a plan to check this infiltration. What has he done about it ?

SHRI Y. B. CHAVAN : Really speaking the important step that was taken by my predecessor was to set up the tribunals. Those steps have been taken. As regards evacuating certain areas, that suggestion was not implemented because it was not found feasible.

SHRI RANGA : The hon. Minister has not told us what he has done in regard to those people who had already settled down there and who have no right to be there.

SHRI Y. B. CHAVAN : I said that tribunals had been established and their cases have been put before the tribunals.

SHRI BAL RAJ MADHOK : Have Government taken notice of the serious situation that is developing as a result of the happenings in Pakistan and also in West Bengal ?

SHRI Y. B. CHAVAN : On the West Bengal-Pakistan border also, there is the Border Security Force and they are taking the same action there also.

MR. SPEAKER : Next, Shri D. C. Sharma. The hon. Member is absent.

SHRI S.M. BANERJEE (Kanpur) : How is Shri D. C. Sharma now ? Is he still ill ?

MR SPEAKER : I am told that he is recovering.

12.19 hrs.

PAPERS LAID ON THE TABLE

BENGAL RAW JUTE TAXATION (AMENDMENT) ACT.

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF FOREIGN TRADE AND SUPPLY (SHRI CHOWDHARY RAM SEWAK) : On behalf of Shri B.R. Bhagat, I beg to lay on the Table :-

(1) A copy of the Bengal Raw Jute Taxation (Amendment) Act, 1968 (President's Act No. 30 of 1968) published in Gazette of India dated the 14th November, 1968, under sub-section (3) of section 3 of the West Bengal State Legislature (Delegation of Powers) Act, 1968.

(2) A statement showing reasons for delay in laying the above Act. [*Placed in Library. See No. LT-195/69*]

NOTIFICATIONS UNDER ESSENTIAL COMMODITIES ACT, ETC.

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI BHANU PRAKASH SINGH) : On behalf of Shri Raghunath Reddi, I beg to lay on the Table : —

(1) A copy of Notification No. S. O. 450 (English version) and S. O. 451 (Hindi version) published in Gazette of India dated the 1st February, 1969, under section 12A of the Essential Commodities Act, 1955. [*Placed in Library. See No. LT 196/69*]

(2) A copy of Notification No. S.O. 153 (English version) and S.O. 154 (Hindi version) published in Gazette of India dated the 14th January, 1969, issued under section 6 of the Forward Contracts (Regulations) Act, 1952. [*Placed in Library. See No LT-197/69*]

HALF-YEARLY REPORT OF THE ACTIVITIES OF THE COIR BOARD AND WORKING OF THE COIR INDUSTRY ACT, ETC.

SHRI CHOWDHARY RAM SEWAK :

I beg to lay on the Table :

(1) A copy of the half-yearly Report of the Coir Industry Act, 1953 for the period from 1st April, 1968 to 30th September, 1968, under sub-section (1) of section 19 of the Coir Industry Act, 1953. [*Placed in Library. See No. LT 198/69*]

(2) A copy of the Cardamom (Licensing and Registration) Rules, 1968 published in Notification No. G.S.R. 29 in Gazette of India dated the 4th January, 1969, under sub-section (3) of section 33 of the Cardamom Act, 1965. [*Placed in Library. See No. LT-199/69*].

(3) A copy of the Coffee Board Servants (Conduct) Rules, 1968, published in Notification No. G.S.R. 30 in Gazette of India dated the 4th January, 1969, under sub-section (3) of section 48 of the Coffee Act 1942. [*Placed in Library. See No. LT-200, 69*]

(4) A copy each of the following Notifications under sub-section (3) of 25 of the Rubber Act, 1947 :—

- (i) The Rubber (Third Amendment) Rules, 1968, published in Notification No. G.S.R. 26 in Gazette of India dated the 4th January, 1969.
- (ii) The Rubber (Second Amendment) Rules, 1968, published in Notification No. G.S.R. 27 in Gazette of India dated the 4th January, 1969.
- (iii) The Rubber Board (Service) Amendment Rules 1968, published in Notification No. G.S.R. 28 in Gazette of India dated the 4th January, 1969.
- (iv) The Rubber (Amendment) Rule, 1969, published in Notification No. G.S.R. 245 in Gazette of

India dated the 8th February, 1969. [Placed in Library see No. LT-201/69]

MESSAGES FROM RAJYA SABHA

SECRETARY : Sir, I have to report the following messages received from the Secretary of Rajya Sabha :—

- (i) "In accordance with the provisions of rule III of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to enclose a copy of the Armed Forces (Special Powers) Continuance Bill, 1969, which has been passed by the Rajya Sabha, at its sitting held on the 3rd March, 1969."
- (ii) "In accordance with the provisions of rule III of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to enclose a copy of the Public Wakfs (Extension of Limitation) Amendment Bill 1969, which has been passed by the Rajya Sabha, I am directed to enclose a copy of the Limitation (Amendment) Bill, 1969, which has been passed by the Rajya Sabha at its sitting held on the 3rd March, 1969."

BILLS AS PASSED BY RAJA SABHA

SECRETARY : Sir, I lay on the Table of the House the following Bills, as passed by Rajya Sabha :—

- (1) The Armed Forces (Special Powers) Continuance Bill, 1969.
- (2) The Public Wakfs (Extension of Limitation) Amendment Bill, 1969.
- (3) The Limitation (Amendment) Bill, 1969.

12.20 hrs

PERSONAL EXPLANATION BY MEMBER

SHRI SAMAR GUHA (Contai) : On a point of personal explanation. My incomplete sentence in the course of a point of submission to you on the 3rd March, 1969 while you asked for placing the calling attention-notice on the issue of the recall of the West Bengal Governor has created some misunderstanding regarding my intention on such a move. I wanted to make it clear to the House that I did not want to block that discussion of the said issue but what I intended was to impress upon the desirability of changing the form of its discussion.

In similar circumstances in the past, you had the kindness to entertain such view point.

In my letter to you of 2 March, I tried to draw your attention to the fact that as the subject of recall of a Governor was intended to discuss a very sensitive issue like Centre-State relations and as it had vital constitutional implications, it should rather be dealt with in a form which would enable representatives of all parties to express their viewpoints on it. In that letter, I further requested you to ask the Home Minister to make a statement on the issue of recall of the Governor of West Bengal to be followed by a full-fledged discussion so that different parties could get an opportunity to thrash out the issue in all its wider implications.

In fact after my suggestion was disallowed by you, I have tabled a substantive motion on the issue of recall of a Governor for the kind consideration.

I hope after this personal explanation of mine, it will be clear to the House that I did not want to block discussion on the subject but desired to have it taken up in a different form.

I thank you for the opportunity given to me to make this personal explanation.

12.22 hrs.

RAILWAY BUDGET—GENERAL
DISCUSSION—*contd.*

MR. SPEAKER : We shall now resume general discussion on the Railway Budget for 1969-70.

We have about 2 hours 15 minutes left, that is 40 minutes now about 1½ hours in the afternoon. I think the hon. Minister may be called to reply at 4.30 P. M. or so...

AN HON. MEMBER : At 5 P. M.

MR. SPEAKER : 4.30 or 5 P. M. depending on the discretion of whoever is in the Chair. The point is that we have to conclude this stage today ; otherwise, other business will be blocked.

SHRI SURENDRANATH DWIVEDY (Kendrapara) : If the Minister rises to speak at 4.30, probably there will be no time left for other business today. So are we taking up the General Discussion of the General Budget tomorrow morning after questions ?

MR. SPEAKER : It is to ensure that that I want to have this concluded today. Those who do not get a chance now can speak during that discussion also.

SHRI NAMBIAR (Tiruchirappalli) ; What about the Customs (Amendment) ordinance and the Bill ?

MR. SPEAKER : That is if we have got spare time today, to fill up the gap if we finish this item at 5.30 or so. We cannot start the other discussion at 5.30 P. M. If we get half an hour or forty five minutes to spare, we can devote it to that. That is why it has been put on the agenda. We cannot say 'We have no work' and then rise for the day ; earlier than the scheduled time.

SHRI HEM BARUA (Mangaldai) : There has been a very serious railway accident at Nalbari in Assam in which 18 persons have killed. I wanted the Minister to make a statement. You in your wisdom have not given me permission to raise it. Would you please direct him to make a statement on it ?

MR. SPEAKER : I think he will reply to that also. Shrimati Uma Roy may now continue her speech.

SHRIMATI UMA ROY (Malda) : With regard to Farakka railway bridge, the feeling of the people of this area is but a 'duped of tomorrow'. Assuming that it would soon materialise, the interim period urgently needs immediate relief from your side with regard to passenger traffic between Howrah-Farakka-Malda. To be more elaborate, the State buses run from Calcutta to Malda by National Highway 34 in 10 hours on Rs. 15 per passenger, while the Howrah-Farakka-Malda train takes 18 hours on Rs. 10 per passenger. To save 8 hours, passengers pay a high price, physically and monetarily, in the road journey. If arrangement is made for an Express train with partial sleeper coach from Howrah to Malda via Farakka, the road passenger traffic would certainly be shifted to railway. As the present Howrah-Farakka passenger train is no relief to the passengers of Malda and West Dinajpur due to the time involved in the total journey (18 hours), the suggestion for an Express train is certainly worth consideration. I am sure this will be very remunerative to the Railway and a great relief to the passengers as well. A fair trial at least for 3 months is urgently solicited.

I would now like to draw the hon. Minister's attention to the following proposal which I already made in 1968-69. Repetition of it has assumed all the more importance in view of the great political changes ahead in Pakistan and its consequent long-term repercussions in this area. Balurghat, the district headquarters of West Dinajpur in West Bengal is not directly connected with the rest of the country by rail. The district has got a very vast border—perhaps the longest in the State—with Pakistan. While we do not have facilities to move our men and defence material in case of an emergency, Pakistan, which inherited the railways existing before partition, has got the strategic advantage of the railway running along almost the entire Pakistan border with the district of West Dinajpur. A survey was undertaken a few years ago and it has proved

that the construction of railway lines connecting Balurghat with old Malda railway station would be proper, and remunerative.

There are acute difficulties of travel in the railways owned by Messrs. Martin & Co., in the vast tracks of 100 km. falling in the districts of Howrah and Hooghly. In this vital life-line, annually about 76 lakhs passengers of different occupations have to travel from hundreds of villages of the said districts to Calcutta and adjacent industrial areas in forced circumstances. With the growing demands of industrial occupations in the plan-frame, the establishment of different institutes and expansion of technical education in the vicinity of Calcutta and Howrah, the number of passengers to Calcutta, Howrah and its industrial area is increasing rapidly and is bound to increase further during the fourth plan period.

I would suggest nationalisation of the Martin group of light railways with a view to remove the hardship now experienced by the travelling public of the districts of Howrah and Hooghly.

In this connection, it may be mentioned that the Railway Board has also appointed a high-powered committee which had recommended nationalisation of the said railways during the year 1958. The present sufferings of the student community residing along this railway must be removed at all costs. It takes four to five hours travel in train to attend colleges from a distance of about 30 km. We are of the definite opinion that the hardship experienced by the travelling public of that area cannot be removed by Messrs. Martin & Co. for obvious reasons.

Therefore, Sir, I would request the hon. Minister of Railways to solve the problems enunciated above so that the genuine grievances of the thousands of passengers may be mitigated in the national interests and the security of the country without any further delay.

श्री राम स्वरूप बिष्टार्थी (करोल बाग) : अध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री महोदय को बधाई देना चाहता हूँ कि इस साल उन्होंने नफे का

बजट पेश किया है। लेकिन यह गौरव की बात नहीं है। आज इस देश में पांच सौ रुपया खर्च कर के एक आदमी पांच आदमियों के परिवार का गुजारा कर सकता है। लेकिन रेलवे में तो खरबों रुपया लगा हुआ है और अरबों खरबों रुपया लगाकर अगर दो करोड़ रुपये का नफा दिखाया जाता है तो इससे उन्हें खुश नहीं होना चाहिये।

आप देखें कि आज रेल कर्मचारियों में मायूसी छाई हुई है। वे परेशान हैं। उनकी कोई परवाह नहीं की जाती है। रेलवे बोंड का जो रवैया है वह फरकून मिजाजी तक चला गया है। मंत्री महोदय से मैं प्रार्थना करता हूँ कि वह उनकी कठिनाइयों पर गौर करके उनको दूर करने का प्रयत्न करें।

घाटोमेशन और इकोनोमी के नाम पर तीसरे और चौथे दर्जे के कर्मचारियों की छंटनी की जाती है। जहां तक ग्रेड 1 और ग्रेड 2 के अफसरों का सम्बन्ध है उनकी इन सालों में दो प्रतिशत से ज्यादा वृद्धि हुई है। सकल में नहीं आता है कि इकोनोमी की मार छोटे कर्मचारियों पर ही क्यों पड़ती है, बड़े कर्मचारियों पर क्यों नहीं पड़ती है। बड़े कर्मचारियों की भी छंटनी होनी चाहिए।

आटोमेशन मशीनरी प्राप दूसरे देशों से मंगते हैं। उन देशों में कारखाने इस वजह से ज्यादा चलते हैं, वहां मशीनरी बनती है और उनको काम मिलता है और इसके मुकाबले में यहां के लोगों को घाटोमेशन के नाम पर बेकार किया जाता है। यह ठीक नहीं है। यहां आवाद ज्यादा हैं और बेकारी भी पहले से ज्यादा है। आटोमेशन के नाम पर और मैकेनाइजेशन के नाम पर घमर बेकारी ज्यादा बढ़ती है तो यह उचित बात नहीं है।

फिर एक और बात भी है। घाटोमेशन और डीजलाइजेशन करने का परिणाम यह निकलता है कि जो कर्मचारी दस दस और

[श्री राम स्वरूप विद्यार्थी]

पंद्रह साल से जो पे स्केल डा कर रहे होते हैं उनकी पे को प्रोटैक्ट नहीं किया जाता है। उनका कोई कसूर नहीं होता है एक सैक्शन पर अगर डीजलाइजेशन किया जाता है तो जो आदमी दस साल पहले से वहां लगा होता है वह लोको में नहीं रह पाता है तो इस में उसका कोई कसूर नहीं हो सकता है। रेलवे बोर्ड उसको पुराना ग्रेड न देकर, उसकी पे को प्रोटैक्ट नहीं करता है और उसको नया ग्रेड देकर रिवर्ट कर देता है। उसके लिए कम तनख्वाह की नौकरी मुहैया की जाती है। यह बड़ा भारी अत्याचार है। मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री इस ओर ध्यान दें।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस बात की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड ने 1946 और 1951 में इस आशय के आर्डर निकाले थे कि जिन लोगों को रिवर्ट किया जाय, उनकी तनख्वाह को प्रोटैक्ट किया जाये। लेकिन उन आर्डर्स का पालन नहीं किया जा रहा है। एम०ई०एफ० रेलवे में रिक्शन के बाद तनख्वाह की प्रोटेक्शन दी जा रही है। यह जरूरी है कि बाकी रेलवेज में इसी प्रकार रिवर्ट किये गए लोगों की तनख्वाह को प्रोटैक्ट किया जाये।

रेलवेज में कई कमीशन और कमेटीज मुकर्रर की गई हैं। एक प्रोमोशन कमेटी नियुक्त हुई थी, जिसने फ़ैसला किया था कि क्लास फ़ोर एम्पलाईज में से पचास परसेंट को प्रोमोशन मिलनी चाहिए। वह फ़ैसला हुए काफ़ी दिन हो गये हैं, लेकिन रेलवे बोर्ड ने आज तक यह कोशिश नहीं की है कि क्लास फ़ोर एम्पलाईज की ट्रेनिंग के लिए व्यवस्था की जाये और आज तक उनमें से कोई प्रोमोशन नहीं हुआ है। आप स्वयं सोच सकते हैं कि कोई आदमी जिस पोस्ट पर नौकरी में दाखिल हो, अगर रटायरमेंट तक उस ने उसी पोस्ट पर बने रहना है, तो उसके लिए नौकरी का क्या

चार्ज है? मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय लोअर स्टाफ़ के लिए प्रोमोशन के एवेन्यूज में वृद्धि करने की व्यवस्था करें, ताकि वे लोग दिल लगा कर कमा करें।

इसी प्रकार शंकर शरण एवार्ड पर भ्रमल करने के बारे में भी कोई ध्यान नहीं दिया गया है। चाहिए तो यह था कि उस स्वाईड के मुताबिक सरकारी कर्मचारियों को कुछ सहूलियत पहुंचाई जाती, लेकिन सरकार इसमें भी बिल्कुल नाकामयाब रही है और रेलवे बोर्ड पहले के से ढंग पर काम कर रहा है।

मिनिस्टर महोदय सोशलिस्टिक पैटर्न ऑफ़ सोसायटी की बात करते हैं और कांग्रेस की वर्किंग कमेटी में उसके बड़े भारी समर्थक हैं। मैं उनकी जानकारी के लिए भुसावल के ज़ोनल ट्रेनिंग स्कूल में, जहां रेलवे कर्मचारियों को रिफ़्रेश कोर्स के लिए भेजा जाता है, बरते जाने वाले भेद-भाव के बारे में बताना चाहता हूँ। वहां पर एक सीनियर मेस बना रखा है, जिसमें लोगों को सुबह नाश्ते के टाइम पर आमलेट, टोस्ट, मक्खन और चाय या काफ़ी देते हैं। लेकिन वहां पर जो मुकद्दम ट्रेनिंग के लिए जाते हैं, उनको पेट-भर रोटी भी नहीं मिलती है; उन्हें छः से ज्यादा रोटी देने पर पाबन्दी है। कम से कम मंत्री महोदय के रहते हुए वहां पर इस प्रकार का भेद-भाव नहीं होना चाहिए कि एक आदमी को तो आमलेट मिले और दूसरे को चाय भी न मिले, एक आदमी को तो मीट और चिकन-करी मिले और दूसरे को छः रोटियों से एक ग्रास भी ज्यादा न मिले।

रेलवे मंत्री (डा० राम सुमन सिंह) : मिलेगा।

श्री राम स्वरूप विद्यार्थी : मैं चाहता हूँ कि इन सब बातों को ध्यान में रखते हुए मंत्री महोदय पहली बात तो यह करें कि

वह रेलवे बोर्ड से छुट्टी पायें। इसका कारण यह है कि रेलवे कर्मचारियों में यह भावना पैदा हो गई है कि रेलवे बोर्ड की शक्ति इतनी ज्यादा है कि मिनिस्टर भी कुछ नहीं कर सकता है। पुनाचा साहब इस मिनिस्ट्री से चले गये हैं। हम उनके पास केस लेकर जाते थे। वह स्वीकार करते थे कि वह केस कानून के मुताबिक ठीक है, लेकिन वह रेलवे बोर्ड से डरते थे। इसलिए उन्होंने कभी इन्साफ नहीं दिया। मैंने पांच सौ के करीब लेटर्ज उनको भेजे, सब केसिज में उनको सैटिसफाई किया, लेकिन आज तक किसी भी केस में इन्साफ नहीं मिला है। अगर मंत्री महोदय रेलवे बोर्ड के वीशस सर्कल को पॅनीट्रेट नहीं कर सकते हैं, तो वह उसको खत्म कर दें।

पहले जब यहाँ पर कम्पनीज की रेलवेज थी, उस समय रेलवे बोर्ड की आवश्यकता थी। लेकिन आज तो रेलवे का निगमीकरण किया जाना चाहिए, ताकि कर्मचारियों को फायदा हो। रेलवे देश की सब से बड़ी कामशाल कनसर्न है। जब उस से कुछ पैदावार होती है और उस से रुपया कमाया जाता है, तो फिर उसके कर्मचारियों को भी लाभ क्यों न पहुँचाया जाये? बाकी पब्लिक सेक्टर ग्रॅंडरटेकिंग्स में कर्मचारियों को बोनस और ओवर-टाइम एलाउंस दिया जाता है और उनके पे-स्केल अच्छे हैं। जब रेलवे एक कामशाल कनसर्न है, तो उसको उनके साथ नत्थी किया जाना चाहिए। सैक्रेटेरियट और सेंट्रल गवर्नमेंट के अन्य एम्पलाईज के लिए सरकार एक पे कमीशन बिठाती है। वह कमीशन जो निर्णय देता है, वह रेलवे कर्मचारियों पर क्यों लागू हो? सैक्रेटेरियट और दूसरे आफिसिज में कोई प्राइवेटिव काम नहीं है, जबकि रेलवे एक कामशाल कनसर्न है। जब रेलवे फायदा दिखाती है, तो उसके कर्मचारियों को भी लाभ होना चाहिए। इस लिए एक तो रेलवे

को एक आटोनोमस कार्पोरेशन बनाया जाये और दूसरे, चूँकि वह एक कामशाल कनसर्न है, इस लिए उसके लिए एक अलग पर्मिनेंट वेज बोर्ड बनाया जाये।

रेलवे कर्मचारियों में यह धारणा है कि रेलवे बोर्ड पर मंत्री का कोई असर नहीं है। मंत्री महोदय इससे कुछ रुष्ट होंगे, लेकिन यह एक हकीकत है। मैं आपको इस बारे में कुछ उदाहरण देना चाहता हूँ। अगस्त, 1968 में मैंने एक सवाल दिया था कि जो ए०एस०एम० और एस०एम० 1942 से नौकरी कर रहे हैं, रेलवे बोर्ड ने आज तक उनकी सीनियरटी का फ्रँसला नहीं किया है, जिसके बारे में एक आडिट फ़ाब्रिकेशन भी है। मुझे यह जवाब दिया गया कि सीनियरटी लिस्ट हैज आलरेडी बिन सक्लैटिड। उसके बाद माननीय सदस्य, श्री अब्दुल गनी डार, के एक सवाल के जवाब में दिसम्बर, 1968 में यह कहा गया कि बि मॅटर इज स्टिल अण्डर कनसिडरेशन।

इसी प्रकार मेरे सामने माननीय सदस्य, श्री गजेश्वर यादव, का 17 दिसम्बर, 1968 का एक क्वेश्चन है, जिसमें मेम्बर साहब ने यह पूछा था कि बांदा के वर्कशाप में कितने घंटे काम होता है, क्या वहाँ पर बारह घंटे काम होता है। सरकार की तरफ से कहा गया कि वहाँ पर बारह घंटे काम नहीं होता है और सवाल के बाकी हिस्से के जवाब में कहा गया कि बि क्वेश्चन इज नाट एराइज। इस तरह हाउस को गलत इनफॉर्मेशन दी जाती है। मुझे बताया गया कि सीनियरटी लिस्ट पहले ही सक्लैट कर दी गई है और श्री अब्दुल गनी डार को कहा गया कि वह मामला ग्रॅंडर कनसिडरेशन है। इसी प्रकार बांदा के वर्कशाप के बारे में बताया गया कि वहाँ पर बारह घंटे से ज्यादा काम नहीं होता है, जबकि मैंने वहाँ खुद जा कर देखा है और सी आदिमियों ने दस्ताखत

[श्री राम स्वरूप विद्यार्थी]

करके बताया है कि वहां पर आज भी बारह घंटे से ज्यादा काम लिया जाता है।

मंत्री महोदय से मेरी प्रार्थना है कि अगर वह रेलवे बोर्ड को काबू नहीं कर सकते, तो वह उसे खत्म कर दें वरना वह मंत्री महोदय की पोजीशन को खत्म कर देगा, यहां पर उनके खिलाफ प्रिविलेज मोशन लाये जायेंगे और उन्हें मुसीबत का सामना करना पड़ेगा।

इंडियन रेलवेज एक्ट, 1890 की एक प्रोवेंज़न में यह बताया गया है कि किसी एक्सिडेंट की एनक्वायरी किस तरह होनी चाहिए और नोटिस किस तरह इस्यू करना चाहिए, वगैरह। इस बारे में सारा अधिकार रेलवे बोर्ड को दिया गया है। इस सदन में भी इस बारे में काफी चर्चा हुई है कि वह अधिकार रेलवे बोर्ड से छीनकर उस को देना चाहिए, जिसने एनक्वायरी करनी है। लेकिन रेलवे बोर्ड इसके लिए तैयार नहीं है, क्योंकि ऐसा करने से वह एक्सपोज ही जायेगा, गंगा हो जायेगा। मेरे पास यह किताब "रिपोर्ट ग्रान दि बकिंग आफ दि कमीशन आफ रेलवे सेफ्टी फ़ार 1966-67" है। इसके पेज 85 पर एक एक्सिडेंट के एनक्वायरी कमीशन ने अपनी रिपोर्ट में कहा है :

"Rules regarding notices of and inquiries into accidents" under Section 84 of the Indian Railways Act.....which were not transferred in 1941, should now be vested in the Ministry of Transport and Aviation under which this Commission of Railway Safety functions."

कमीशन ने ऐसा क्यों कहा है ? उसने बताया है :

"It will perhaps be a matter of great disappointment to note that the Railway Board bluntly refused to give even clarification of certain provisions made in the above

Rules which are incumbent on this Commission to observe."

इसलिए यह जरूरी है कि रूल 84 में तरमीम की जानी चाहिए।

कल माननीय सदस्य, श्री जार्ज फ़रनेन्डीज़ ने भी एक्सिडेंट्स के बारे में कहा था। और कामों की तरह इस काम में भी रेलवे बोर्ड पूरी तरह से फेल हुआ है।

पिछली दफ़ा बजट के समय मैंने रेल मंत्री का ध्यान इस बात की ओर आकृष्ट किया था कि रेलवे के सबसिड्यरी रूलज़ बहुत पुराने हो गये हैं और इस लिए उनमें तरमीम होनी चाहिए। लेकिन रेलवे बोर्ड के लोग अपने एयर-कन्डीशन्ड कमरों से कभी बाहर नहीं निकलते हैं। उन्हीं की गलती से दुर्घटनायें होती हैं। इसी रिपोर्ट के पेज 45 पर कहा गया है :

"Subsidiary Rules of railways have become very cumbersome and create confusion in the minds of officers and staff."

एक रेलवे में एक कानून है और दूसरी रेलवे में कोई दूसरा कानून है। अगर एक डाइवर किसी दूसरी रेलवे में जाता है, तो वह नहीं जानता है कि उसको किस कानून का पालन करना है। इसमें लिखा है :

"Railway Board should undertake a review of the subsidiary Rules on all Indian Railways and select those which are useful and incorporate them in the General Rules and discard others. Thereafter formulation of Subsidiary Rules should be forbidden and all new instructions desired to be issued should find a place in the General Rules."

तो यह भी आज तक नहीं किया गया। कई दफ़ा इस प्रकार की रेकमंडेशन दी गईं लेकिन रेलवे बोर्ड ने कभी इस बात पर ध्यान नहीं दिया। और भी एक्सीडेंट्स के

संबंध में जितनी बातें और सुझाव दिए गए हैं इन्होंने कभी उसका पालन नहीं किया। इसी रिपोर्ट में ऐक्सीडेंट्स को रोकने के लिए कुछ बातें कही गई हैं। रेलवे बोर्ड के जितने अधिकारी हैं यह छोटे कर्मचारियों को उसके लिए जिम्मेदार ठहराते हैं। लेकिन रिपोर्ट में कहा गया है कि यह रेलवे बोर्ड की गलती है। रेलवे बोर्ड को एक दफा नहीं हजार दफा कहा गया है कि ट्रैक सर्किटिंग होनी चाहिए। जब तक ट्रैक सर्किटिंग नहीं होगा तब तक ऐक्सीडेंट्स के संबंध में जो स्थिति है वह बनी रहेगी। लेकिन आज तक रेलवे बोर्ड ने इसकी परवाह नहीं की और कहा कि हमारे पास स्लीपर नहीं हैं। उसके लिए भी कहा गया, आलटरनेट सुझाव दिया गया कि सैंड स्प्लिट ट्रैक सर्किटिंग का प्रयोग करें लेकिन आज तक उसके ऊपर भी कोई कार्यवाही नहीं की। तो मेरा निवेदन है कि अगर आप रेलवे बोर्ड के साथ सहृदयता से बर्ताव नहीं कर सकते तो इसे खत्म कर दीजिए वरना आप एक भले आदमी हैं, आपकी पोजीशन जरा दूभर हो जायगी और लोग आपको परेशान कर डालेंगे। इसलिए मैं चाहता हूँ कि आप इस पर अमल करें। और पैसेजर्स के साथ ही यह बात होती तो एक बात भी थी, लेकिन जो मिलिटरी परसोनेल है वह भी ट्रेन्स के अन्दर सुरक्षित नहीं है। एक दफा नहीं कई दफा एन्क्वायरी कमीशन ने कहा है कि उनकी कोई विशेष व्यवस्था की जाय। इसमें 23 ऐक्सीडेंट्स के उद्धरण दिए हैं जिनमें 23 के अन्दर 4 उद्धरण ऐसे हैं जो सैबोटेज के केसेज हैं और उसके लिए एक दफा नहीं कई दफा सुझाव दिए गए हैं लेकिन कोई कार्यवाही नहीं की गई है। उन्होंने कहा था कि मिलिटरी स्पेशल के अन्दर कम से कम पोर्टेबल कंट्रोल टेलीफोन होने चाहिए। लेकिन मैं पूछना चाहता हूँ कि कितने पोर्टेबल कंट्रोल

टेलीफोन आज तक लगे हैं? इसी तरह से एमजैसी टूल बाक्सेज के लिए कहा गया, लेकिन उसकी व्यवस्था भी नहीं हुई।

इस लिए मैं प्रार्थना करना चाहता हूँ कि इन बातों की ओर आप ध्यान दें और रेलवे बोर्ड ठीक काम नहीं करता तो उसे समाप्त कर दें। इसी में आपका भी भला है और देश का भी भला है ;

मंत्री मयोदय से मैं एक प्रार्थना यह करना चाहता हूँ कि जहां तक रेलवे कर्मचारियों की तकलीफात का संबंध है आप अगर और कुछ नहीं कर सकते तो महीने में एक दिन ऐसा निश्चित कर लें जिस दिन हर एक रेलवे एम्पलाई चाहे वह क्लास फोर का हो या ऊपर का हो, वह आप से मिलना चाहे तो मिल सके और रेलवे बोर्ड के अधिकारी उसमें कोई अड़चन न डालें।

डा० राम सुमंग सिंह : रोज मिलते हैं।

श्री रा० स्व० बिद्यार्थी : एक दिन आप उनसे मिलने के लिए निश्चित कर लें। उस से आपको वस्तुस्थिति का पता लगेगा। वरना आपके पास इनके द्वारा जो बातें आएंगी वह कलंड्रें आएंगी।

दूसरा निवेदन मेरा यह है कि यह जितनी यूनियन्स हैं देश के अन्दर वह ट्रेड यूनियन ऐक्ट के अन्तर्गत रजिस्टर्ड होती हैं। तो जब तक ट्रेड यूनियन ऐक्ट है तब तक जो यूनियन उसके तहत रजिस्टर्ड होती है उसके अधिकार से उसे बंधित नहीं करना चाहिए। मुझे बड़े दुख के साथ कहना पड़ता है कि आपके राज्य के अन्दर एक अनररेग्नाइज्ड यूनियन जो कि ट्रेड यूनियन ऐक्ट के तहत रजिस्टर्ड है उसने अपनी ऐन्ग्रुअल मीटिंग के लिए पोस्टर लगाए तो आपके अधिकारियों ने उनके खिलाफ कार्यवाही की उन्हें सस्पेंड किया और घाज

[श्री राम स्वरूप विद्यार्थी]

डिपार्टमेंटल कार्यवाही उनके खिलाफ चल रही है और यही नहीं, अभी गोरखपुर की बात है, पूनाचा साहब वहां गए, उनसे मिलने के लिए समय दिया, वह मिलने के लिए आए तो अधिकारियों ने मिलने नहीं दिया और जब मिलने नहीं दिया तो स्वाभाविक तौर पर उन्होंने शोर मचाया। उसके ऊपर उनके खिलाफ नोटिस जा रही हैं वह सस्पेंड हो रहे हैं और कहा जा रहा है कि तुम्हारी सविसेज क्यों न टर्मिनेट कर दी जायें। तो यह व्यवहार अच्छा नहीं है। उनके साथ ढंग का व्यवहार होना चाहिए। पहले जब माननीय मंत्री जी स्टेट मिनिस्टर थे तो उन्होंने राज्य सभा में एक बात कही थी। किसी ने पूछा था कि किसी यूनियन की रिकग्नीशन के क्या क्राइटीरिया है; उस वक्त आप ने कहा था कि 15 परसेंट मेम्बरशिप हो, लायल हो और तोड़ फोड़ की नीति में विश्वास न करती हो तो ऐसी यूनियन को निश्चित रूप से रेकग्नाइज करना चाहिए। तो मध्य रेलवे कर्मचारी संघ की 60 हजार मेम्बरशिप है और बाकी दोनों जो रेकग्नाइज्ड यूनियन्स हैं उनसे ज्यादा लोग उनके साथ हैं। पीछे एक एलेक्शन हुआ था बैंक का उसमें यह दोनों एक साथ थे लेकिन फिर भी मध्य रेलवे कर्मचारी संघ ने इनसे ज्यादा स्थान ग्रहण किया। इसलिए अगर और किसी को रेकग्नाइज नहीं करते तो कम से कम मध्य रेलवे कर्मचारी संघ को तो अवश्य मान्यता प्रदान करें।

अंत में, दिल्ली में जो ओवर हेड ब्रिजेंज हैं उनके लिए कहना चाहता हूँ, उस दिशा में कोई प्रगति नहीं हुई है और रिंग रेलवे के लिए भी आप ने वादा किया है, उसके ऊपर भी कार्यवाही होनी चाहिए।

श्री राम शेखर प्रसाद सिंह (छापर): अध्यक्ष महोदय, अभी पूर्व वक्ता ने बताया कि रेलवे बोर्ड की खामियों और कमियों

की बजह से रेलवे के काम में प्रगति रुकी हुई है। आज रेलवे बोर्ड है, और भी मुहकमे हैं जिसमें सेक्रेटरिएट भी है, उसके माध्यम से जो काम होता है, वहां भी काम संतोषजनक नहीं होता, उसे भी खराब बताया जा सकता है। तो नाम के लिहाज से भले ही किसी को संतोष न हो लेकिन यह बात सही है कि रेलवे बोर्ड और सरकार के और मुहकमों के जो कर्मचारी हैं, वहां उनके द्वारा भी काम में कमी होती है और उससे दिकत होती है। इस लिए नाम के बदल देने से ही काम चल जाने को हो तो तब तो भले ही संतोष किया जा सकता है लेकिन अगर कार्य-प्रणाली में सुधार की बात हो तो वह अवश्य सोचने की बात है और उस से काम अच्छे तरीके से हो सकता है। मुझे नाम से कोई एतराज नहीं है। लेकिन मैं यह मानता हूँ कि रेलवे बोर्ड के कामों में कमियां हैं और वह इसलिए हैं कि पुराने रेल के जो कर्मचारी हैं जो छोटे तबके से बड़े हैं उन लोगों की तरफ से एक वैसे इन्टेरेस्ट रेलवे बोर्ड में बनता गया है और तरक्की से वह लोग ही रेलवे के बड़े-बड़े पदों पर आ जाते हैं और उनकी जो पहले की प्रगति बनी हुई है उसी पर चलते हैं जिस से अपने कामों में सुधार नहीं ला पाते हैं। इसी से रेलवे बोर्ड का काम रुका हुआ है। मैं रेलवे मंत्री से कहूंगा कि रेलवे बोर्ड में जो कमियां हैं उनको दूर करके उस में तरक्की लानी चाहिए। और इनके काम में सुधार होना चाहिए मैं केवल रेलवे बोर्ड के हटा देने से या नाम बदल देने से ही काम नहीं चल सकता है। जो इसकी कमी है उसको दुरुस्त करना चाहिए। ऐसा मैं मानता हूँ।

आज नौ रेलवे अपने यहां काम कर रही हैं और सभी का काम अलग अलग और भिन्न भिन्न नामों से चलता है। आप देखेंगे कि केवल दो रेलवे को छोड़कर, नार्थ ईस्टर्न

फ्रण्टियर रेलवे और नार्थ ईस्टर्न रेलवे के झलावा सभी रेलवे में डिवीजनल सिस्टम चालू हुआ था। इन दोनों रेलवेज में यह डिवीजनल सिस्टम नहीं था। अभी माननीय मंत्री महोदय ने जो बजट भाषण दिया है उसमें उन्होंने बताया कि इन दोनों रेलवेज में भी अब डिवीजनल सिस्टम चालू किया जायगा और नार्थ ईस्टर्न फ्रण्टियर रेलवे के जो भी जिला स्तर के मुहकमे थे और आफिसेज थे उनको डिवीजनल स्तर पर बना दिया। लेकिन नार्थ ईस्टर्न रेलवे में सभी जिलों को नहीं बना रहे हैं। जो कार्यक्रम रेल विभाग वालों ने 1960 में बनाया था उसी पर वह डटे रहे। कितने उसके लिंग मेमोरेंडम दिए गए, कितनी दरख्वास्तें पड़ीं, कितने रेप्रेजेन्टेशंस हुए, स्थानीय लोगों ने और पब्लिक ने रेप्रेजेंट किया और और लोगों ने भी रेप्रेजेंटेशन दिया लेकिन फिर भी जो कार्यक्रम 1960 में उन्होंने बनाया था, उसी पर वह डटे रहे। हां, बनारस में उन्होंने जरूर अपना विचार बदला। आप देखेंगे कि नार्थ ईस्टर्न रेलवे बिहार में और यू० पी० के पूर्वी भाग में चलती है। उसमें अभी जो प्रणाली बनी है डिवीजनल सिस्टम की, इस डिवीजनल सिस्टम के आधार पर बिहार में केवल एक नये स्थान पर यह बना है और यू० पी० में तीन जगह पर। मैं यू० पी० और बिहार में कोई भगड़ा नहीं रखता। लेकिन ऐसा मैं मानता हूँ कि सोनपुर का एक विशेष स्थान है। वह एक ऐतिहासिक स्थान है और सोनपुर पूर्वी, उत्तरी और दक्षिणी बिहार को कनेक्ट करता है। पुराने हिसाब से भी वह एक बहुत अच्छा स्थान है। वहां पर रेलवे के मकान भी पहले से बने हुए हैं जिनमें बहुत से मुहकमे चलते हैं। वहां डिवीजनल सिस्टम कायम करने के लिए बहुत सा रेप्रेजेंटेशन जगजीवन बाबू जब मंत्री थे तब से चलता आ रहा है लेकिन रेल अधिकारी जो पहले से एक विचार बना लिए थे, उसमें कोई तन्दीली नहीं किए।

आज ऐसी स्थिति उत्पन्न हो गई है कि सोनपुर से ये दफ्तर उठाये जा रहे हैं, यह ठीक है कि सोनपुर में डिवीजनल दफ्तर नहीं था, लेकिन डिस्ट्रिक्ट का दफ्तर था, आज सोनपुर की तरक्की न कर के समस्तीपुर की तरक्की की जा रही है। इस से रेलवे को काफी घाटा पहुंचेगा, क्योंकि उस को समस्तीपुर में अपने कर्मचारियों के लिए और दफ्तरों के लिये नये मकान बनाने पड़ेंगे जबकि सोनपुर में ये मकान पहले से ही बने हुए हैं। ग्रापरेटिंग के हिसाब से भी सोनपुर का स्थान अधिक अच्छा है, क्योंकि जब ओ० टी० रेलवे या बी० एन० डब्लू० रेलवे का जमाना था, तब से सोनपुर एक महत्वपूर्ण स्थान रखता चला आया है और जब कम्पनी थी, उस वक्त भी सोनपुर में अच्छे अच्छे मुहकमे और आफिस रखे जाते थे। लड़ाई की दृष्टि से भी सोनपुर बाइंडर से दूर है, इसलिये यहां से अच्छा ग्रापरेटिंग हो सकेगा। अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि अपग्रेडिंग की दृष्टि से सोनपुर को डिवीजनल आफिस बनाया जाय।

पैसेजर्स अमेनटीज के प्रश्न पर अनेक माननीय सदस्यों ने अपने अपने विचार प्रकट किये हैं। मैं ऐसा मानता हूँ कि कम्पनी के बाद से रेलवे में बहुत काफी तरक्की हुई है—यात्रियों के चलने में भी और उनके साधनों में भी, लेकिन तृतीय वर्ग के यात्रियों के साधनों में अभी भी बहुत सी कमियाँ हैं। यदि आप किसी तृतीय वर्ग के कम्पार्टमेंट को देखें तो आपको मालूम होगा कि वहां के पाखाने में मग कभी नहीं रहता, उसका कल काम नहीं करता और कभी कभी वहां पानी भी नहीं रहता। थर्ड-क्लास के वेटिंग-हाल्स की स्थिति भी कुछ ऐसी ही है। जो छोटे छोटे मुफास्सल स्टेशन हैं, उन में गर्मी के दिनों में कल बेकार पड़े रहते हैं और काम नहीं करते तथा यात्रियों को

[श्री रात शेखर प्रसाद]

पानी की बहुत कठिनाई होती है। रेलवे को चाहिए कि इनके बारे में पूरी निगरानी रखे तथा तृतीय वर्ग के यात्रियों को भी उतने ही साधन दे जितने कि दिये जाने चाहिये।

मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ—उन से डिलक्स को पटना होकर चलाने की प्रार्थना की गई थी, उस को उन्होंने स्वीकार कर लिया है। राजधानी एक्सप्रेस दिल्ली से कलकत्ता जायगी, इस तरह से दो राजधानियों को इकट्ठा करेगी, लेकिन यह गाड़ी जिस रास्ते से पास होगी, उस रास्ते के यात्रियों को इसमें नहीं चढ़ने दिया जायगा। मुगलसराय में यह गाड़ी खड़ी होगी, लेकिन वहां से यदि कोई आदमी यहां आना चाहे, तो इस गाड़ी से नहीं आ सकता—यह ठीक व्यवस्था नहीं है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि बीचवाले यात्रियों को भी राजधानी चक्सप्रेस से जाने की सुविधा दी जानी चाहिए।

अध्यक्ष मपोदय—अब मैं रेल से कोयला भेजे जाने के सम्बन्ध में एक निवेदन करना चाहता हूँ। आप जानते कि कोयला बिहार में पैदा होता है। कोयले को वहां से भेजे जाने के लिये बैंगन कलकत्ता में डायरेक्टर आफ ट्रांसपोर्ट के द्वारा दी जाती है। अगर कोई कोयला यूजर अपने लिये बिहार के ही किसी स्थान को कोयला ले जाना चाहे, तो उसे बैंगन नहीं मिलती। उसे ट्रक या दूसरे साधनों से कोयला ले जाना पड़ता है और यही कारण है कि दिल्ली के ईंट बनाने वाले को जिस भाव में कोयला मिलता है, उसी भाव में बिहार के किसी आदमी को कोयला मिलता है, क्योंकि उसे दूसरे मंहगे साधनों से कोयला ले जाना पड़ता है। अगर वह किसी व्यापारी के माध्यम से कोयला ले जाता है तो भी कोयला उसे बहुत मंहगा पड़ता है। इसलिये मैं निवेदन करना चाहता

हूँ कि कोयले को बिहार के अन्दर नजदीक के स्टेशनों पर ले जाने की सुविधा दी जानी चाहिये। इस समय जो व्यवस्था है उसमें तबदीली लावें, इसको इतना सुगम बनावें कि नजदीक के लोग यदि कोयला ले जाना चाहें तो वे क्वायत के दामों पर ले जा सकें और उन्हें व्यापारियों के क्लेज में न फंसना पड़े।

विजिलेंस विभाग के बारे में भी मैं एक निवेदन करना चाहता हूँ। जो लोग इस विभाग में काम करते हैं, वे रेलवे के विभिन्न विभागों से आते हैं और यदि अपनी ड्यूटी के दौरान उन्हें अपने उच्च-अधिकारियों के विरुद्ध कोई कार्यवाही करनी पड़े, तो वे ठीक प्रकार से नहीं कर पाते हैं, क्योंकि यहां का कार्यकाल समाप्त करने के बाद जब वे अपने विभाग को वापिस जाते हैं तो उनको उन्हीं अधिकारियों के अण्डर काम करना पड़ता है, जिनके खिलाफ़ उनको कार्यवाही करनी पड़ती है। इस लिये मैं चाहता हूँ कि विजिलेंस विभाग को रेलवे विभाग से अलग कर देना चाहिये, इसमें काम करने वाले लोगों को वापस रेलवे विभाग में नहीं भेजा जाना चाहिये, ताकि वे अधिकारी इन पर अपना आधिपत्य न जमा सकें।

आम जनता से सम्बन्ध कायम करने के लिये रेलवे की तरफ से जोनल समिति का गठन होता है, लेकिन समिति के सदस्यों को बात का ध्यान नहीं रखा जाता है, उनके उचित परामर्शों पर कोई कार्यवाही नहीं की जाती है। रेलवे विभाग को चाहिए कि उन की बातों की तरफ ध्यान दे तथा जनप्रतिनिधियों को उस कमेटी में ज्यादा से ज्यादा रखा जाय। ईस्टर्न जोन और बैसटर्न फ़ोन की कमेटी की मीटिंग बुला ली जाती है, सदस्यों के मीटिंग में पहुंचने के बाद अधिकारी गैरहाजिर हो जाते हैं। अभी कुछ दिन पहले एक खत मैंने पुराने रेलवे

मिनिस्टर साहब को इसी सम्बन्ध में लिखा था। नार्थ-ईस्टर्न जोनल कमेटी की मीटिंग जिसका दफतर सोनपुर में है, बुलाई गई। यह मीटिंग मेले के वक्त हुई थी और एक मेला समिति का गठन किया गया था। जब सदस्य उस मीटिंग में पहुंचे तो वहां कोई भी अधिकारी नहीं था और न वहां दफतर ही खुला था। इस बात की रिपोर्ट बड़े अधिकारियों को की गई, लेकिन आज तक इसके ऊपर कोई कार्यवाही नहीं हुई। अगर आप कोई पब्लिक रिलेशन कमेटी बनाते हैं और जनता का सहयोग चाहते हैं तो जिन सदस्यों को उस कमेटी में लेते हैं, उनकी इज्जत कीजिये। अगर आप उनको इज्जत नहीं करेंगे, उनकी बातों की सुनवाई नहीं होगी तो वे उत्साह से कोई बात आपके सामने नहीं कह सकेंगे। मैंने मंत्री महोदय का ध्यान इस प्रश्न पर आकृष्ट किया था, लेकिन मेरे खत का न कोई एक्नोलिजमेंट और न कोई जवाब ही आया है। मुझे अभी तक मालूम नहीं हो सका है कि इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही हुई है, जो अफसर मीटिंग बुलाकर स्वयं उपस्थित नहीं हुए, दफतर को बन्द रखा, उनके खिलाफ अभी तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है। इसलिये अगर आप चाहते हैं कि जनता का सहयोग आपका अधिक से अधिक मिले तो जो कमेटी आप बनावें, उसके सदस्यों की बातों पर ध्यान दें, उनकी प्रेस्टिज और इज्जत को कायम रखें। अगर आप उनकी इज्जत कायम रखेंगे तो वे कमेटियां ठीक ढंग से काम कर सकेंगी।

अध्यक्ष महोदय, हमारे यहां रेलवे क्रीसिंग दो तरह की होती है—मैन्ड और अन-मैन्ड। जिस रेलवे क्रीसिंग पर आदमी होता है, उसे मैन्ड-रेलवे-क्रीसिंग कहते हैं और जिस पर कोई आदमी नहीं होता उसे अनमैन्ड रेलवे क्रीसिंग कहते हैं। आदमी के रेलवे क्रीसिंग पर न होने की बजह से अनेकों

घटनायें होती हैं, इसी प्रकार की एक घटना देवलिखा के रेलवे क्रीसिंग पर हुई थी जो नार्थ ईस्टर्न रेलवे के छपरा और थाबा स्टेशनों के बीच में है। इस घटना के बाद से आज तक न तो इस रेलवे क्रीसिंग को फिर से बनाया गया है और न ही वहां पर कोई आदमी रखा गया है। रेलवे क्रीसिंग बनाने के लिये अगर लोग रेलवे से दरखास्त करते हैं, तो उन की दरख्तों पर कोई गौर नहीं होता है क्योंकि रेलवे क्रीसिंग बनाने के लिये आपका प्रोसीजर इस प्रकार का है कि दरख्त स्टेट गवर्नमेन्ट की मारफत आये। स्टेट गवर्नमेन्ट की सहमति के बाद ही रेलवे क्रीसिंग बनवा सकती है। आम जनता को पता नहीं चल पाता है कि रेलवे क्रीसिंग के निर्माण के सम्बन्ध में वह राज्य सरकार को किस प्रकार से एप्रोच करे। इसलिए मेरा निवेदन है कि रेलवे विभाग को इस नियम को सहूल बनाने का उपाय करना चाहिए। आज रेलवे विभाग कह देता है कि यह कार्य तो स्टेट गवर्नमेन्ट को करना है और स्टेट गवर्नमेन्ट उस कार्य को कर नहीं पाती है। अतएव इस प्रकार के जो कड़े नियम बने हुए हैं उनको सहूल बनाया जाना चाहिए। रेलवे क्रीसिंग, त्रिजेज, ये ऐसी चीजें हैं जो कि आम जनता की सहूलियत के लिए होती हैं। आम जनता को यह जानकारी नहीं रहती कि यह रेलवे विभाग का अधिकार है या राज्य सरकार का अधिकार है। उनकी तरफ से रेलवे लाइन पास होती है, उसमें उनको रुकावट होती है तो वे चाहते हैं कि वहां पर रास्ता बने। इसलिए ऐसे जो नियम बने हुए हैं, उनके सम्बन्ध में रेलवे विभाग को स्टेट गवर्नमेन्ट से बातचीत करके, उनका हल निकालना चाहिए। रेल विभाग और डाक तार विभाग, यही ऐसे दो विभाग हैं जिनसे जनता का सीधा सम्पर्क आता है। इनमें इस प्रकार की जो कठिनाइयां आती हैं, उनको दूर किया जाना चाहिए।

MR. SPEAKER : Now only two groups are left—D.M. with 18 minutes and Unattached 17 minutes.

SHRIMATI ILA PAL CHOUDHURI (KRISHNAGAR) : Lady members should have a chance.

MR. SPEAKER : No separate time is allotted for ladies. All are hon. Members. There are three Independents—Shri Kushwah, Shri Prakash Vir Shastri and Shri Daichowdhury—they can take five minutes each. D.M.K. can have two members. There will be half a dozen members from the Congress side. In all, a dozen names can be completed by 4.30 p.m. We will now adjourn for lunch.

13.02 hrs.

The Lok Sabha adjourned for Lunch till Fourteen hours of the Clock.

— — —

The Lok Sabha re-assembled after Lunch at five minutes past Fourteen of the clock.

[MR. DEPUTY-SPEAKER *in the Chair*]

PERSONAL EXPLANATION BY
MEMBER—*contd.*

श्री मधु लिमये (मुंगेर) : उपाध्यक्ष महोदय, मेरी एक प्रार्थना है...

MR. DEPUTY-SPEAKER : This is unfair ; you take the Chair by surprise.

श्री मधु लिमये : मैं बिलकुल नियम और कानून के अनुसार खड़ा हुआ हूँ इस लिए मेरी बात सुन लीजिये ।

MR. DEPUTY-SPEAKER : You ought to have given some notice.

श्री मधु लिमये : नोटिस दिया है ऐसे में थोड़े ही करता हूँ ।

MR. DEPUTY-SPEAKER : The Speaker was here till 1 O'clock.

श्री मधु लिमये : अध्यक्ष महोदय से मेरी बात हुई थी । उन्होंने कहा कि अभी मत उठाइये दो बजे तक मैं पढ़ लूंगा ।

MR. DEPUTY-SPEAKER : I have not seen anything.

श्री मधु लिमये : अगर मुझे कोई टोके नहीं तो मैं 6 मिनट से अधिक नहीं लूंगा ।

MR. DEPUTY-SPEAKER : Be very brief.

श्री मधु लिमये : 6 मिनट से और क्या कम हो सकता है ?

उपाध्यक्ष महोदय, आप को याद होगा कि परसों जब ध्यान आकर्षण का यहां पर नोटिस आया था और उस के बारे में जब मैं सवाल करने खड़ा हो गया तो मैं ने संविधान की कुछ धाराओ से उद्धरण देना चाहा, विशेष कर जब मैंने 163 के बारे में उद्धरण देना शुरू किया था तो स्पीकर साहब ने मुझे टोकते हुए कहा कि माननीय सदस्य सदस का समय क्यों बर्बाद कर रहे हैं । इस के बारे में दो राय नहीं हैं । लेकिन उस समय मैं उस में से जो हिस्सा आप के सामने रखना चाहता था उस को लेकर आज एक विवाद खड़ा हो गया है । मैं यह कह रहा था :

“There shall be a Council of Ministers with the Chief Minister at the head to aid and advise the Governor in the exercise of his functions, except in so far as he is by or under this Constitution required to exercise his functions or any of them in his discretion.”

डिस्ट्रिक्शन के बारे में मैं सवाल उठा रहा था । मैं चार पांच बातों को लेकर सरकार से सफाई चाहता था । जिन शब्दों में मैं ने नोटिस दिया था वही शब्द मैं पढ़ता हूँ ताकि लोक सभा का समय बर्बाद न हो । मैं पांच बातें रखना चाहता था और उन पर मैं

स्पष्टीकरण चाहता था :

(1) Whether the Government agree that the Address by the Governor after a General Election is mandatory ;

(2) Whether they agree that the Address must state the causes for the summoning of the new Assembly ;

(3) Whether they agree that the Address is a statement of Government policies and is drafted by the Council of Ministers ;

(4) Whether, as constitutional head, the Governor is not bound to deliver the speech without any change or amendment or omission ; and

(5) Whether the Government agree that the Governor has no discretionary power to change the speech or refuse to deliver it.

स्पीकर साहब ने कहा कि सब लोग इस के बारे में मुत्तफिक राय हैं। स्पीकर साहब और हम लोगों में कोई मतभेद नहीं है। मैं सभी अखबारों के उधारण इस समय नहीं देता हूँ लेकिन चार प्रमुख अखबारों में क्या चीजें आई हैं उनके बारे में ज़रा हम सोचें।

सब से पहले इन्डियन एक्सप्रेस में क्या आया है देखें :

"In this connection, it is pointed out that under article 163 (2) of the Constitution, the Governor has already discretionary powers not to read the text with which he does not agree."

पेट्रियट लिखता है :

"The Committee was aware of the West Bengal Government's intention to draft the Governor's Address in such a manner that it will become an indictment to the Centre's policies and the Governor's action in the State. Some members felt that the Governor was not bound to read the Address prepared by the Government and, in any case, there was no constitutional bar on his leaving out from the draft portions which he might think were derogatory to him for which he did not agree."

अब स्टेट्समैन का मैं पढ़ता हूँ :

"The Statesman's Special Correspondent too has reported that the Government have asked the constitutional experts to study whether it is necessary for the Governor to read his Address in its entirety as prepared by the State Cabinet."

"हिन्दुस्तान स्टैंडर्ड" में भी इसी प्रकार आया है। वह बहुत लम्बा है, इस लिये आप की इजाजत से ऐसा माना जाये कि मैं ने उस को पढ़ा है। रेकार्ड में यह आना चाहिये।

मैं सिर्फ इंटरनल अफेयर्स कमिटी की बैठक की रिपोर्ट के बारे में स्पष्टीकरण चाहता था। संविधान के ऊपर भाष्य करने के नाम पर आज संसदीय प्रणाली और लोकतंत्र की आत्मा को खत्म करने का प्रयास हो रहा है। पश्चिम बंगाल की जनता ने जो अपनी राय व्यक्त की है जो बंडित बिया है, उस को खत्म करने का अगर प्रयास होगा तो, मैं आज गम्भीर चेतावनी देना चाहता हूँ कि नतीजे खराब होंगे। मैं आज इसको बर्षों उठा रहा हूँ, कल भी उठा सकता था, लेकिन कल तक तो सब कुछ हो जायेगा और संवैधानिक संकट उत्पन्न हो जायेगा, केन्द्र और राज्य के बीच में संघर्ष और टकराव हो जायेगा। उस के बाद मेरे सवाल उठाने का कोई मतलब नहीं है। मेरे मन में यह बात है, मैं चाहता हूँ कि हमारे संविधान पर सब लोग अमल करें। केन्द्र और राज्य के बीच में समझौते के आधार पर रिश्ते कायम हों जनता के निर्णय के सामने हर एक व्यक्ति, हर एक मन्त्री सत्ताधागी दल को और विरोधी दलों को, सब को, झुकना चाहिए।

इस लिए मैं यह बातें आप के सामने रख रहा हूँ। इन चीजों की सफाई होनी चाहिये। स्पीकर साहब के फैसले के बारे में कोई मतभेद नहीं है, लेकिन उनकी बात से

[श्री मधु लिमये]

एसा आभास उत्पन्न हो गया कि सरकार भी मानती है कि जो गवर्नर का अभिभाषण होता है वह मंत्रीमंडल के द्वारा तैयार किया जाता है, उस को पढ़ना अनिवार्य है और बिना तब्दीली किये, परिवर्तन किये गवर्नर उसे पढ़ेगा। जब अपनी रूलिंग देते समय स्पीकर साहब ने मुझे टोका, उस से ऐसा आभास इस सदन में और बाहर पैदा होता है। अगर यह सही होता तो मुझे खुशी होती और मैं समय बरबाद नहीं करता। लेकिन पार्लियामेंटी अफेअर्स मिनिस्टर बैठे हैं, डा० राम सुभग सिंह, अकेले कैबिनेट मिनिस्टर यहां बैठे हैं (व्यवधान) ... मैं खत्म कर रहा हूँ। डाक्टर साहब, पुराने संसदीय कार्य मंत्री हैं, काबीना के मंत्री हैं। क्या वह इन चीजों के बारे में सफाई देंगे या दिलवायेंगे? पश्चिम बंगाल की जनता के मन में और हम सभी लोगों के मन में जो एक सन्देह उत्पन्न हो गया है कि अब देश का भविष्य क्या है, लोकतंत्र कहां जा रहा है, इस के बारे में हमारा समाधान किया जाये।

श्री मु० अ० खाँ (कामगंज) : उन्होंने महोदय का हवाला दिया है।

MR. DEPUTY-SPEAKER : He gave notice under rule 357...

SHRI S.M. BANERJEE (Kanpur) : I have also given notice under rule 357 ; you can see that.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I do not know what is the reaction of the Speaker...

SHRI S.M. BANERJEE : I only want to clarify certain points...

श्री मधु लिमये : हम संविधान को बनाया चाहते हैं। पांच मिनट में क्या होने वाला है ?

श्री मु अ खाँ : उपाध्यक्ष महोदय, यह बहुत इन्फॉर्टेड वान हो गई है। उन्होंने कहा

है कि स्पीकर ने ऐसी रूलिंग दी है। आप इस का क्लैरिफिकेशन दिलवायें :

MR. DEPUTY-SPEAKER : Let this be concluded. Rule 357 is the rule for personal explanation. You got some permission or some sort of a permission from the Speaker...

श्री मधु लिमये : आप ने मौका दिया, मैं ने कहा।

MR. DEPUTY-SPEAKER : You said that you had spoken to the Speaker about it.

श्री मधु लिमये : हां यह सही है। मैं ने उन से बात की थी।

MR. DEPUTY-SPEAKER : I have received your notice just now. There is no question of debate on this issue. Regarding certain observations made by the Speaker, to which you referred, I will have to see the record ; I have not seen that.

श्री मधु लिमये : अभी मंगवाइये। अध्यक्ष महोदय ने जो बात कही मैं उस की आलोचना नहीं कर रहा हूँ। गलतफहमी किसी के मन में न हो। मैं सिर्फ इतना कहना चाहता था...

MR. DEPUTY-SPEAKER : I will have to see the observations made by the Speaker.

श्री मधु लिमये : अध्यक्ष महोदय समझते थे कि यह मानी हुई बातें हैं। इस के बारे में कोई भगड़ा नहीं है। लेकिन भगड़ा कैबिनेट की इन्टर्नल अफेअर्स कमेटी ने उठाया है।

SHRI R. D. BHANDARE (BOMBAY CENTRAL) : I admire your patience...

MR. DEPUTY-SPEAKER : From both sides I am being harassed.

The point is that, under this rule, no debate is permissible. Only a personal explanation has to be made.

श्री सु० अ० झाँ : यह डिबेट का सवाल नहीं है, यह स्पीकर के आब्जेंशन्स का सवाल है। इस को क्लिअर होना चाहिये।

SHRI S.M. BANERJEE : I have already given notice under rule 377. And I have already risen on a point of order...

SHRI RANDHIR SINGH (Roh-Tak : On a point of order. Is the Chair hard of hearing ?

MR. DEPUTY-SPEAKER : I shall listen to him.

SHRI RANDHIR SINGH : I am rising on a constitutional point...

SHRI S.M. BANERJEE : I have already given notice under rule 377.

MR. DEPUTY-SPEAKER : So far as Shri Madhu Limaye's notice is concerned, as I said, I was taken by surprise, because I did not know anything about what had happened, whether he had given notice...

SHRI MADHU LIMAYE : I did not take the Lok Sabha Secretariat by Surprise.

MR. DEPUTY-SPEAKER : He had mentioned that he had acquainted the Speaker and submitted that under rule 357 he wanted to give a personal explanation.

SHRI MADHU LIMAYE : I had given notice.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Whether permission was given by the Speaker, I do not know...

SHRI MADHU LIMAYE : I mentioned it and he has not refused permission

MR. DEPUTY-SPEAKER : That is true. It is a negative thing.

SHRI MADHU LIMAYE : I have already made the explanation. The whole matter is over, as far, as I am concerned.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Under the rules, specific permission is called for. Keeping silent is no permission. That is not a correct implication,

What I would suggest is this. The hon. Member has raised certain issues on a point of personal explanation. The hon. Minister of Parliamentary Affairs is here and I presume he will carry all the points to the Minister concerned. That is all.

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND SHIPPING AND TRANSPORT (SHRI RAGAU-RAMAI AH) : I do not know what happened between the Chair and Shri Madhu Limaye. Now, the point is that the hon. Member has made some personal explanation under rule 357 and he has said something. Where is the question of Government's reaction to it? (*Interruption*) Will you please read the rule? The rule reads thus :

"A member may, with the permission of the Speaker, make a personal explanation although there is no question before the House, but in this case no debatable matter may be brought forward, and no debate shall arise."

So, where is the question of our saying something and of our reacting to something? That is outside the scope of this rule.

MR. DEPUTY-SPEAKER : When he gave his personal explanation, he drew the attention of Minister of Parliamentary Affairs to it. At the end he suggested that this matter required the immediate attention of Government. The usual practice is that if any matter is raised on the floor of the House, even by surprise and certain immediate attention is called for, the hon. Minister of Parliamentary Affairs tries to convey it to the Minister concerned. There is no question of debate now. There is no debate now...

SHRI RAGHU RAMAIAH : The point is that either I am bound to react or not. Under this rule, I am not bound to react.

MR. DEPUTY-SPEAKER : He is supposed to convey it to the Minister concerned.

SHRI RAGHU RAMAIAH : That is not within the scope of this rule.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I would plead with him. It is not a question of reaction. He is supposed to report to the Minister concerned the points that were raised.

SHRI RAGHU RAMAIAH : Would the Chair please listen to us also? (*Interruptions*) Any hon. Member may at any time, without any proper provision for it on the Order Paper, may raise any question and ask Government to rush and bring the Minister here and give the reply...

SHRI MADHU LIMAYE : I had given notice.

SHRI RAGHU RAMAIAH : There must be some procedure about it.

SHRI R.D. BHANDARE : I had raised a point of order...

MR. DEPUTY-SPEAKER : Let the hon. Member resume his seat.

The point that the hon. Minister has raised is normally conceded, and whatever submission is made by the Member is brushed aside and no debate ensues on it. But on certain occasions, when a certain emergency arises and a certain question is raised in this House, the hon. Minister is not supposed to react in the sense that he should give a reply here and now, but he is supposed to convey the information to the Minister concerned.

That is the only thing expected of the Minister of Parliamentary Affairs. It is for him to decide. That is all.

SHRI RANDHIR SINGH :
On a point of Order.

MR. DEPUTY-SPEAKER : What is Shri Bhandare's point of order?

SHRI RANDHIR SINGH : I stood up first.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I cannot give preference to him,

SHRI J.M. BISWAS (Banthaura) : The Minister must apologise to the Chair.

MR. DEPUTY-SPEAKER : No apology is called for.

SHRI R.D. BHANDRE : As regards my point of order, the first point is that whatever opinion might have been given by the Speaker...

MR. DEPUTY-SPEAKER : I do not know that.

SHRI R.D. BHANDARE : I am dealing with the aspect on which the hon. Member gave an explanation he gave a personal explanation based on an observation made by the Speaker. Whatever observation has been made by the Speaker, no member has any right to raise the question explaining as to whether that observation was right or wrong.

SHRI MADHU LIMAYE : I have not criticised the Speaker.

SHRI R. D. BHANDARE : It is a question of reflection.

SHRI MADHU LIMAYE : No, no. It is nonsense. I cast no reflection on the Speaker.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Shall I read out to him the notice? It is clear. There is nothing in the notice casting any aspersion.

SHRI R.D. BHANDARE : I am quite familiar with the rule which deals with personal explanation. His personal explanation is based on the observation of the Speaker.

SHRI S.M. BANERJEE : He is questioning your ruling.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I will read out the notice. He has said that the other day while he was speaking, he was interrupted by the Speaker and could not complete what he wanted to say. Here is the text of his notice :

"In the course of the question on Shri Dharma Vira in the calling attention notice, I was seeking clarification on the

following points when you repeatedly interrupted me saying 'All this is accepted. Nobody is disputing it' and that I need not waste the time of the House."

His personal explanation is made to that interruption.

SHRI R.D. BHANDARE : Therefore, the conclusion is that he should not read in the constitutional provisions anything that would tantamount to wasting the time of the House. That was the observation of the Speaker.

SHRI MADHU LIMAYE : These people are challenging the constitutional provisions.

SHRI R.D. BHANDARE : Therefore, where is the need for a personal explanation ? That is the first thing.

SHRI MADHU LIMAYE : He is not the Speaker.

AN HON. MEMBER : Do not get angry,

SHRI R.D. BHANDARE : I am used to arguing in courts ; so there is no question of my getting angry.

Whatever the Governor may do tomorrow, whether he will expunge certain portions from the address prepared by the Government established by the will of the people, if he does so, there is a remedy open to them.

SHRI S.M. BANERJEE : He should fall sick.

SHRI R.D. BHANADRE : If his conduct is within the constitutional precincts, they cannot do anything; if it is not, certainly they may take whatever action open to them. But the hon. Member cannot forestal it and foresee a thing and raise the question in the House under the garb of a personal explanation.

Therefore, you should have ruled it out. Even now you can rule out the personal explanation and not ask the Government either to pay attention to it or do anything about it. Whatever

the Governor will do, he will do as his duty under the provisions of the Constitution.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I would like to point out that so far as the personal explanation is concerned, he was interrupted, and he thought that if he had been given an opportunity to conclude...

SHRI R.D. BHANDARE : You are challenging the authority of the Speaker.

MR. DEPUTY-SPEAKER : You have not understood what he has written here. It is not a question of challenging the authority of the Speaker. I have read out what he has said. He is not challenging the authority of the Speaker. Certain observations after interrupting him were made. The Speaker has not given a ruling at all. You have absolutely misunderstood. I have not asked the Government to offer an explanation, to give anything just now. The only thing is that the last observation was that this matter was likely to be raised tomorrow and the time at our disposal is short. Beyond that there is nothing,

SHRI R.D. BHANDARE : If it is raised, it will be dealt with according to constitutional provisions.

SHRI RANDHIR SINGH : On a point of order.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I will give you permission, but he rose first.

SHRI S.M. BANERJEE : I am raising this point of order under rule 376 (2), which reads :

"A point of order may be raised in relation to the business before the House at the moment."

MR. DEPUTY-SPEAKER : There is no business before the House. The business before the House is the Railway Budget.

SHRI S. M. BANERJEE : I am coming to that. The business before the House is the Railway Budget, and we want under rule 340 that the debate be adjourned. I am coming to that. I am absolutely relevant, and that is

[Shri S- M. Banerjee]

why they are shouting. My point is this, that Mr. Limaye has raised...

MR. DEPUTY-SPEAKER : He has given a personal explanation. I have not permitted him to raise anything.

SHRI S. M. BANERJEE : Unfortunately, when the Speaker said something, it was open to Mr. Limaye to offer a personal explanation which is permitted under the rules. Fortunately for us and unfortunately for them, this personal explanation has...

(इंटरप्रांज) में हिन्दी में बोल देता हूँ। श्री लिमये ने एक परसनल एक्सप्लेनेशन दिया है। उससे कुछ ऐसी चीजें हमारे सामने आई हैं जो बहुत अहमियत रखती हैं, महत्वपूर्ण हैं। मैं क्यों चाहता हूँ कि रेलवे बजट पर जो डिबेट हो रही है, उसको एडजर्न किया जाए। डा० राम सुभग सिंह जी का भाषण हम सुनने वाले हैं और उसको सुनने के लिए हम आतुर भी हैं। लेकिन फिर भी उसको सुनना नहीं चाहते हैं और चाहते हैं कि यह डिबेट एडजर्न हो, तो आखिर क्यों ?

श्री लिमये ने पांच सवाल उठाये हैं। ये सवाल उन्होंने इसलिए उठाये हैं कि.....

SHRI R. D. BHANDARE : It will be dealt with according to the Constitution.

SHRI S. M. BANERJEE : I am not discussing the Constitution at all. I am not a constitutional pundit like Mr. Bhandare. Today he has behaved in a fashion that he should be removed from the Panel of Chairman.

MR. DEPUTY-SPEAKER : This is not fair.

SHRI R. D. BHANDARE : I object to the reflection made by Mr. Banerjee.

SHRI S. M. BANERJEE : I object to his reflection made on you.

MR. DEPUTY-SPEAKER : He has not made any reflection.

SHRI S. M. BANERJEE : Then, I withdraw.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Please be brief.

SHRI S. M. BANERJEE : Let me speak.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Rule 340 is very clear.

श्री स० मो० बनर्जी : कल वेस्ट बंगाल एसेम्बली का अधिवेशन होने वाला है, जिस में गवर्नर साहब ने भाषण देना है। यह बात मालूम हो चुकी है कि प्राइम मिनिस्टर साहिबा की वेस्ट बंगाल के चीफ मिनिस्टर और डिप्टी चीफ मिनिस्टर से मुतवातिर बातें हो रही हैं। यह साफ़ कहा गया है :

"No indication was available to what extent the differences between the Centre and the State Government had been resolved over the U.F. demand about the recall of Dharma Vira by Thursday."

Thursday is tomorrow.

अगर इस मामले पर बहस आज ही न कर के इस को कल के लिए उठा रखा जायेगा, तो मुझे खतरा है कि स्टेट और सेंटर के रिलेशन्स शुरू से ही खराब हो जायेंगे। अगर सेंटर के प्रधान मंत्री, उप-प्रधान मंत्री और गृह मंत्री चाहते हैं कि इस बारे में अभी से संघर्ष शुरू हो जाये, तो कोई बात नहीं है, उस के लिए लोग तैयार हैं। लेकिन मैं आप के माध्यम से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि श्री मधु लिमये ने परसनल एक्सप्लेनेशन में जो पार्यट उठाये हैं, उनका जवाब देने के लिए, दूर कल वेस्ट बंगाल में जो संकट उत्पन्न होने वाला है, उस को टालने के लिए, गृह मंत्री जी सदन में आये और स्पष्टीकरण करें, वना संघर्ष होगा और अगर श्री घर्मवीर को वहां पर रखने पर जोर दिया गया तो वेस्ट बंगाल के लोग उन्हें निकाल कर रहेंगे।

श्री एस० एम० जोशी (पूना) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस मोशन का समर्थन करता हूँ। (व्यवधान) यह कोई मजाक की बात नहीं है हम सचमुच इस बात से चिन्तित हैं कि पश्चिमी बंगाल में कल जिन घटनाओं के होने का इमकान है, उन के नतीजे हमारे देश के लिए बहुत खराब होंगे। जब सरकार बार-बार विरोधी दल का सहयोग मांगती है, तो यह बहुत जरूरी है कि सरकार की तरफ से विरोधी दल के साथ बैठ कर इस बारे में कुछ हल निकालने की कोशिश की जाये, वरना आगे चल कर बहुत बड़ा संकट पैदा हो जायेगा, जिस को हमें रोकना चाहिए।

SHRI RANDHIR SINGH : My point of order is this. This House has no *locus standi* to go into this matter it is entirely a matter for the State... (Interruptions.) Mr. Madhu Limaye had raised an irrelevant matter and it is unfortunate that about thirty minutes of this House had been taken up in discussing a matter which is totally irrelevant. The Governor has to address a joint session of the legislature after the elections and he is going to do it. Under article 163 he has some discretion. If the United Front Government puts up an address before him saying : you are going to be hanged and you please read it,—then certainly he is not going to do it. Certain discretionary power is given to the Governor and it cannot be challenged anywhere in any forum, not even in this forum which is a sovereign forum. He cannot be dictated by the Council of Ministers about what he should or should not read. This matter cannot be raised here. And this is putting the cart before the horse. The matter is premature. If any irregularity is done there, it could be raised after the address is made. Why is this being done when no address is there, when the Assembly has not been addressed? If some constitutional impropriety is committed, if some irregularities are made, or if the Constitution is flouted, that could be dealt with after the act is committed. Now, before any act has been committed, or before

any wrong is done, they are raising it permanently. Therefore, my point of order is this ; there is absolutely no strength in his contention and this matter should not be allowed to be discussed here.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I entirely agree. (Interruption)

श्री मधु लिमये : क्यों ? माननीय सदस्य ने खुद डिसक्रिशन के बारे में चर्चा की है।

श्री स० मो० बनर्जी : हम लोग इस बारे में डीवेट करने के लिए तैयार हैं। क्या ये लोग तैयार हैं ? गवर्नर को कैबिनेट की बात माननी पड़ेगी, वरना उसे निकाल दिया जायेगा।

SHRI J. M. BISWAS : We want a debate on this particular issue. Dharam Vira cannot be kept in West Bengal against the desire of the people there. Neither Shri Randhir Singh nor the members of the Congress party can keep the Governor there ; the people of West Bengal do not want Dharma Vira.

श्री प० ला० बाबूपाल (गंगानगर) : वह नहीं हटेगा, नहीं हटेगा।

SHRI S. M. BANERJEE : Dharma Vira has gone with the wind.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Order, order. Shri Narayana Rao.

SARI J. M. BISWAS : Let Randhir Singh go to West Bengal. (Interruption)

SHRI K. NARAYANA RAO (Bobbili) : Sir, the other day, Shri Madhu Limaye quoted the provisions of the Constitution to show that the Governor has to act, and whatever it might be, endeavoured to read out the Constitution in this regard, and the hon. Speaker said, "These are matters which everybody knows." There ends the matter. I was there, and Shri Madhu Limaye was also there. Now, he wanted to give a personal explanation. About what? Is it an explanation of what Mr. Speaker has said?

SHRI MADHU LIMAYE : No.

SHRI K. NARAYANA RAO : The very word "personal explanation" indicates that there is something personal about certain things which either he must have misunderstood or has omitted to mention or something like that. Therefore, my submission is that his point of order is out of order, and he ought not to be permitted. Now, having permitted this, I come to the second point. You are a constitutional lawyer and you know the constitutional niceties; you know what the position of the Governor is in the State and what the position of the President is in the set-up of the Union and its relations with the States. There are umpteen marginal areas where the discretion is available for the Governor.

In this context, let us see what the hon. Member has said. After all, the Governor is an institutional head; he is a constitutional figure. Tomorrow, when it comes up,—and the conventions are there—he is entitled to delete those things which may relate to personal things.

SHRI RANDHIR SINGH : He need not read the address. Read the Constitution please. (*Interruption*)

SHRI K. NARAYANA RAO : If the State Government,.....

MR. DEPUTY-SPEAKER : I have followed your point.

SHRI K. NARAYANA RAO : Suppose, if a State Government brings in a message mentioning certain personal things about the Governor, the Governor is entitled to delete those things.

MR. DEPUTY SPEAKER : I had followed your point. Do not amplify.

SHRI K. NARAYANA RAO : We are anticipating something, as to how the Governor is going to face it. (*Interruption*.)

MR. DEPUTY SPEAKER : Do not raise a controversy.

SHRI K. NARAYANA RAO : Now as this question has been permitted to be raised, the point is, whether it is proper

on the part of the State Government to incorporate any message like that, any wording about the Governor. That is a matter.....

MR. DEPUTY SPEAKER : Where is the argument necessary? The question is this. Shri Narayana Rao has pointed out and Shri Randhir Singh has also mentioned it: I must confess that Shri Madhu Limaye has under the rules a right to offer a personal explanation, with permission of the Chair. But he has widened the scope of the personal explanation. I think he will also admit that. He has of course the right to make a personal explanation. But so far as the issue that has been raised here is concerned, the point is this. The matter is likely to crop up tomorrow. I presume all of them are serious about it. He wanted to raise the question of interpretation of that particular Article and the ambit of discretion available to the Governor in these matters. Therefore, I allowed him. Certain other issues also were raised. As I have pointed out, whatever was said regarding this matter, to avoid any crises or critical moment, that would be conveyed by the Minister of Parliamentary Affairs.

SHRI J.M. BISWAS : Under whatever cover the issue might have come up, the fact remains that in West Bengal tomorrow some crisis is going to be created. That is a problem before the country and I request you to allow a debate on the issue. Mr. Dharma Vira should not be allowed to remain there.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I am not in a position to say anything. Now, we shall continue with the railway budget discussion.

14.42 hrs.

RAILWAY BUDGET GENERAL DISCUSSION—Contd.

MR. DEPUTY-SPEAKER : How much time would Dr. Ram Subhag Singh require for reply?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH): About 50 minutes.

SHRI KIRUTTINAN (Sivaganja): Sir, our hon. Railway Minister has tried to paint a rosy picture by presenting the Railway Budget with a meagre amount of surplus of 1.91 crores. Even about this he is not confident. He has said that unless costs increase for reasons beyond the control of the railways, the anticipated surplus of Rs. 1.91 crores would be realised.

For the year 1969-70, the Railway Minister estimated gross traffic receipts at Rs. 946.80 crores—an increase of Rs. 45 crores over the current year and ordinary working expenses at Rs. 665.35 crores—Rs. 25 crores higher than the current year.

But the financial administration of the railways is far from satisfactory. The Audit Report for 1968-69 clearly shows that crores of rupees have been wasted due to lack of efficiency—not one or two cases, but a number of cases; not in one or two railways but in almost all railways. I need not go into all these details. But I would like to ask the hon. minister what steps he is going to take to remove all these irregularities.

I cannot congratulate the hon. Minister because, although the budget has not proposed an increase in fares and freight, it has given indication of fares and freight structure being rationalised, based on the results of recent cost studies. The cost studies show that the passenger fare is lagging behind cost and similarly freight for long distance haulage of bulk commodities is also below cost. So, the rationalisation move will take care of this!

Further, the Railway Board is still pursuing the removal of certain lines by saying that they are unremunerative. The State Governments, particularly the Tamil Nadu Government, are against this proposal. Railway lines are considered to be most important things for industrialisation of a particular area. So, if the Central Government will come forward to remove any line in Tamil Nadu, the people of Tamil Nadu will

not allow it. They are ready to face any consequences arising out of this opportunity to warn the Government not to engage their machinery to dismantle or remove the existing things, but to construct new things.

Further, the explanatory memorandum on the Railway Budget for 1969-70 shows no provision for new lines on the Southern Railway, particularly in Tamil Nadu area, during the budget year—the first year of the fourth plan. There is a token provision of Rs. 6 lakhs for open line works on the railway. These works which are estimated to cost a total of Rs. 637 lakhs include doubling of the track on the Madukkarai-Kankjikode, Alwaye-Ernakulam and Morappur-Daampatti sections. What does it mean? Practically nothing is going to be done on these works in 1969-70.

An appendix to the memorandum mentions a preliminary engineering-cum-traffic survey for a parallel broad gauge line between Guntakkal and Dharmavaram and for conversion of Dharmavaram-Bangalore line into broad gauge, as having been undertaken during 1968-69. But, Sir, nothing has been said about the proposed traffic and surveys for a broad gauge line between Ktirur-Dindigul-Tuticorin or about the survey conducted for electrification of the Madras-Vijayawada and Madras-Arkonam sections. With great difficulty the Government has decided to reassess the previous survey reports of Tirunelveli-Cape Comorin-Trivandram rail link.

As far as Madras-Arkonam electrification is concerned, the former Railway Minister Shri Poonacha said in January last year that a detailed programme had been prepared and the work would begin soon. Over a year has passed but still there is no provision for this. This is after all a relatively small project involving hardly Rs. 3 crores excluding rolling stock. This is highly unfair on the part of the Central Government. This step-motherly treatment will definitely effect the Congress Party in Tamil Nadu.

Our State Government has also suggested so many new rail links to be taken up during the Fourth Five Year Plan period. I would also request to Govern-

[Shri Kiruttinan]

ment to make a survey to connect Aranthangi to Thondi and Thondi to Manamadurai, the area which is completely neglected for the past so many years. Steps should also be taken to connect Madurai and Karaikudi which has got a large industrial and developmental potential.

Much has been said by the hon. Minister about cordial ties with labour. "I have had the pleasure of being associated with the working of the Railways in the past and had come to acquire a high opinion of the calibre of railway men of all ranks" he said. He also said: "I trust that in my renewed association with them, I shall have opportunity to form a still better opinion of their ability and devotion to duty and that they will be continue to give their best to the Railways and the country".

We always expect such callings from the hon. Minister. At the same time the hon. Minister and the Railway Board should cooperate and be kind enough to hear the grievances of the employees and take suitable action to remove their difficulties. The hon. Minister should intervene whenever the bureaucratic officials take chance to victimise the employees.

In Trichy, Sir, one Divisional Superintendent is going to the possible maximum extent to victimise to poor firemen. Every day some firemen are being removed from service. These things were brought to the notice of the Minister on several occasions, but I regret to say, Sir, that nothing has been done so far. So I request the hon. Minister who is new — and I hope that he is capable of tackling all these problems to do something good to the firemen in Trichy Division.

I want to say something about the commercial clerks in Railways. I have been told that there is a proposal to reduce the number of commercial clerks, in the name of economy drive, only in the Southern Railway and not in any other Railway. Why is it only in the

Southern Railway? During the past few years the axe of economy was falling on this category alone. In 1961 the number of commercial clerks in Madurai Division was 800 whereas it is 600 at present. Already the commercial clerks are over-working without getting any over-time allowance. They get no promotions even after ten years. They are demanding for additional clerks for preparing statements, indents etc. Traffic has also increased. The revenue receipts have increased. The Department itself is printing three or four times the number of tickets. In view of these facts, where is the necessity of reducing the number of clerks? Both in Madurai and in Trichy Divisions about 60 clerks have to be sent out. This is a grave problem to which our hon. Minister should pay his immediate attention.

I now come to the question of SAS qualified staff. The Budget speech contains no special benefit for class III Accounts Staff though the same is very liberal in doling out gifts to officers. SAS railway staff after passing the examination as early as in 1957 are sitting on the maximum of the clerical scales for the last four years and have no chances of promotion for another decade or so. What do the Ministry of Railways propose to do in their case?

The Commercial Clerks Association made a representation to the hon. Minister, Shri Poonacha, when he was the Railway Minister and he had promised to refer this case to a one-man tribunal. So, I would request the present Railway Minister to uphold the assurance of his predecessor by referring this matter to a one-man tribunal.

Lastly, I want to make a mention about the recognition of trade unions. We of the DMK always prefer one union for one industry. But the Union Government follows a policy of any number of unions for one industry. Even this policy is not followed properly by the Central Government. As far as the railways is concerned, only two unions have been recognised—NFIR and AIRF. After the token strike on 19th

September AIRF has been de-recognised. So, there is only one union, which is a Congress union. The Central Government says that all demands should be represented through a recognised union. What does it mean? It means that all the demands should be represented through the Congress union. How is it possible? So, my suggestion is that all organised unions should be recognised. It is not possible, I have got another alternative. Kindly derecognise all unions. The Commercial clerks have their own association, which is registered. The firemen have their own council, which is registered. So also, station masters, guards, drivers and ticket-examiners. All of them have got all-India federations. So, the government can ask all these federations to form a confederation in which all types of workers can be represented and that confederation can be recognised. I hope all sections of this august House will appreciate this move and accept my suggestion.

During the course of his speech the hon. Minister said that 23 new trains have been introduced in the current year. I have requested the government so many times to introduce a new express train between Madurai-Rameswaram and Madras-Rameswaram-Virudhunagar via Manamadurai-Trichy chord. I hope our new Minister will consider this suggestion.

SHRIMATI TARA SAPRE (Bombay North-East): Mr. Deputy-Speaker, Sir, at the outset I would like to congratulate our Railway Minister for the *status quo* position of the passenger fares. But, at the same time, I think it unwise to increase luggage fare by the backdoor.

I am going to confine myself to the problems of Bombay city. Bombay is the industrial capital of India, essentially an island joined to the mainland at the northern tip near Kurla. The chain of islands runs north-south and creeks between the islands have been filled up. The main centre of business activity is at the south end of the island and the

housing is expanding to the northern end of the island. Nearly 2.2 million commuters come from the suburbs to business centre in the morning and equal number also go back to suburbs in the evening to their residents. The intra-city transport for the region is provided by the municipal bus service. The capacity of the bus service of carrying commuters during the peak hours has reached the point of climax. Now it is beyond the capacity of the bus service to expand their units and run during the peak hours. There is steeply increasing congestion on the roads, with an average 10,000 vehicles being added every year, and the law of diminishing return has already set in.

The suburban services of the railways, therefore, form the backbone of the mass transportation system of Bombay. It is, therefore, of utmost importance for the well being of this city and, to a certain extent, of the entire country that the Suburban services of the railways are maintained at the highest level of efficiency.

From the above discussion it is a natural corollary that some immediate and definite action ought to have been taken by the Railway Ministry. But I feel very sorry to say that no concrete proposal has been accepted by the Ministry to solve this complex and ever pressing problem of Bombay suburban traffic. On the contrary, the Ministry advocates that the Railways should take up a survey for the final location and detailed planning of the suburban dispersal line in Calcutta and a techno-economic feasibility study for a mass rapid transit system in Calcutta. This means that there is a definite programme by the Railways for Calcutta, while for Bombay a survey for a third terminal in Ballard Estate is a proposal which is not at all feasible for two reasons. There is a lot of goods traffic of the Port Trust on that line and the line will not provide rapid mass transit at all because Ballard Estate is at the southern end of the island near the business centre and the bulk of commuters come from the northern suburbs to the southern part. Many authorities on the trans-

[Shrimati Tare Sapre]

port system have expressed their opinion about the uselessness of this proposal. This wastage on the survey is meaningless. Kurla Mankhurd survey section is to serve the goods traffic.

Now our demand is that immediately, like Calcutta, a techno-economic study for a mass rapid transit system in Bombay must be taken up along with Calcutta. Secondly, it has been assessed that with an investment of about Rs. 60 crores on the two railways, some 50 per cent capacity can be increased by quadrupling of the Grant Road-Churchgate section on the Western Railway and an investment on coaches lay-out for running 12-coach trains in place of the present 9-coach trains. This is the immediate demand and for this the Railways will require some foreign exchange which should be sanctioned without hesitation. Even this addition of some coaches and lengthening of platforms, stabling and repairs facilities will require at least four to five years if we start in right earnest. There will be abandoning of some existing schemes for which public opinion must be created. Such an increase of 50 per cent in the capacity will, however, be helplessly inadequate when considered in the context of the prevailing distressing overcrowding of trains and the potential for further growth as explained above. In this context a Grade Separated Rapid transit system for the region is a 'must'. Ordering of such a survey with foreign exchange supported by some developmental agency is an immediate necessity.

The Central Railway has already recommended a survey of a project—a third Ghat route to join Kalyan to a convenient point on the Dhond-Manmad line—so that the needs of long distance passengers and goods transport from and to Bombay region can be met adequately for a long time to come. This will help remove the congestion at present.

There is a demand for starting more trains from Bombay in all directions. The further growth of industry in Bom-

bay area, setting up of a subsidiary port at Nova-shiva and the need for rail transport to feed the population of the metropolitan city from the upcountry region—all these things are beyond the capacity of the two existing routes towards Poona and Nasik. Hence there is an immediate need for the survey and construction of a third Ghat route to join Kalyan at a suitable place with the Dhond-Manmad Railway.

I do not consider it right to take away the facility of free railways passes enjoyed by railways servants of all classes; in fact, we are a poor country and as such we are not able to look after our employees as we should, being the welfare state. My suggestion will be that all railway servants should get an equal number of passes and there should not be any discrimination. Secondly, retired persons if they are getting pensions and provident fund, should not get free passes.

SHRI RANDHIR SINGH (Roh-tak): What is the harm if there are no passes?

SHRIMATI TARA SAPRE: There should be some passes because that is the only facility that they are getting.

15 hrs.

DR. MAITREYEE BASU (Darjeeling): Mr. Deputy-Speaker, Sir, at the outset I thank you for giving me an opportunity to speak on the Railway Budget.

I only want to emphasize two points. One is about the narrow-gauge railway line running from New Jalpaiguri to Darjeeling. This was disrupted during the floods and landslides of October, 1968. The road haulage was also disrupted. The roads were very much eroded. The road has now been reconstructed. But I do not see any point in not reconstructing the narrow-gauge railway line as well. This line had the old name of Darjeeling-Himalayan Railway. It is still the Darjeeling-Himalayan Railway. It has got its historic value; it has got a strategic value.....

SHRI DHIRESWAR KALITA (Gauhati) : There are no passengers.

DR. MAITREYEE BASU : There may not be any passengers. Why is he speaking like that ? He is not interested in Darjeeling constituency. He is only interested in his own constituency. How does he know there are no passengers ? Probably Mr. Kalita does not like my speech. That is why he is interrupting me. But I do not care.

SHRI RANDHIR SINGH : We like your speech very much.

DR. MAITREYEE BASU : There may be passengers or there may not be passengers. It may be a paying line or it may not be a paying line. Sometimes, these public utility services have to be considered from another angle, whether it is of a strategic value, it is of some other value, whether it is of historic value. As I have already said, it has got historic value. It has a strategic value of great importance because it is on the border of Sikkim and Bhutan. It has got the value of giving employment to the local population. There is no other way of haulage of heavy material. Why they are not paying attention to this particular line I do not understand. The road and the railway line run side by side. Since they have built up the road, specially in Sonada where it has been built up from the very bottom of the valley, why the railway line should not be reconstructed is a mystery to me.

There is also some agitation there. I am not in favour of agitation to get something done. If the Railway Minister or the Government as such want an agitation, they will have an agitation. The agitation is already under way. The other day, I asked for a short notice Question to be replied to. But the Railway Minister was unkind enough to reject it. Naturally, I am using this time of the House to bring the whole matter to the attention of the public. Such persons who have already visited Darjeeling will all agree with

me that this is really something to be proud of. It serves the highest mountain station at the highest altitude in the whole world, I believe. The Ghoom railway station is at an altitude of more than 8000 ft. high. As such, it is a tourist attraction also. But I am not in favour of a tourist attraction only. All the economic, political, strategic and historic factors are there. This must be done at a very early date to allay the fears and anxieties of the local people and also in view of the importance of local employment. That is also of a very great importance.

The other point to which I want to draw the attention of the Railway Minister is about the link between Cuttack and Paradip port. I do not know whether the Railway Minister has mentioned about it. I did not hear him. The Paradip port is being built at a high cost. About Rs. 24 crores have been spent. A fully mechanical plant for ore-loading has been established there. There is the Express Highway built at a cost of Rs. 21 crores. The State of Orissa which is not very affluent has spent so much money and now, if all this new equipment is not utilised, what are we going to do ? How are we going to improve our port capacity ? The port capacity has to be increased. There is no doubt about it. There is so much talk of planning, having the major ports commission and so on and so forth. But if a port which has already been in existence for three or four years does not get the food that it needs, how can it function ? This is a port which has a great potentiality. It can handle already a ship of 30 feet draft and it may even go up to 35 feet draft, which is not a joke, which is a very important thing. This railway line is also not of a very great length either. In spite of that, this has not been built. I think, the Orissa Government has not been able to acquire the land needed for this. Now they say that they will acquire it. But if they cannot do it, then they must be helped since so much money has already been spent. If the port has to function as a major port, if we are

[Dr. Maitreyee Basu]

not to lose our capacity for ore-loading, if we are not to lose our Japanese trade, then this must be done. I bring this matter to the pointed attention of Dr. Ram Subhag Singh. I might point out here that this is not my constituency; this is somebody else's constituency; this is not even in my State.

श्री शिवचंडिका प्रसाद (जमशेदपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, परसों सदन में उप रेलवे मंत्री श्री चतुर्वेदी मे जो घोषणा की थी कि दिल्ली से कलकत्ता जाने वाली डीलक्स एयरकन्डीशंड ट्रेन अब हफ्ते में एक बार पटना होकर जायेगी, उसका मैं स्वागत करता हूँ और उसके लिए रेलवे मंत्री को बधाई देता हूँ।

गतवर्ष हमने रेल तन्त्री का ध्यान इस और आकषित करने की कोशिश की थी कि रेल विभाग को बहुत सा पैसा बर्बाद करके रेल की डिब्बों में बहुत सी बेकार की बातें लिखी जाती हैं। अंग्रेजों के वक्त का बहुत लम्बा-चौड़ा टाइम-टेबिल हरएक स्टेशन पर एक बड़े कागज पर छापा जाता है जिसका कोई प्रयोग नहीं होता है क्योंकि अब हरएक स्टेशन पर इन्वयरी आफिस बन गए हैं। मेरा सुझाव है कि ऐसी मदों पर जो पैसा खर्च किया जाता है, उसको बन्द किया जाये। अच्छा हो कि एक कमेटी बनाई जाये जो कि इस बात को देखे कि कैसे इन मामलों में पैसे की बचत की जा सकती है।

दूसरी बात यह है कि अभी राजधानी एक्सप्रेस चली है और लगभग सभी ट्रंक रूट्स पर एयरकन्डीशंड ट्रेन्स भी जाती हैं लेकिन एक डीलक्स ट्रेन जो कि हावड़ा से बाम्बे हफ्ते में एक बार जाती है, उसमें मेरा खयाल है दो साल से बीस पच्चीस से अधिक पैसेजर्स नहीं होते हैं, लेकिन फिर भी उस ट्रेन को चलाया जाता है। इस गाड़ी से रेलवे विभाग को घाटा होना है इसलिए मेरा

सुझाव है कि अगर उस ट्रेन को वापिस करके उसके स्थान पर एक जनता गाड़ी चलाई जाये तो उससे लोगो को भी फायदा होगा, सहूलियत होगी और रेलवे का घाटा भी बन्द हो जायेगा। इस ट्रेन पर पैसेजर्स नहीं होते हैं और इसलिए इस डिलक्स एक्सप्रेस गाड़ी को बंद करके एक जनता गाड़ी चलानी चाहिए। ऐसा करना इसलिए भी जरूरी है कि इस ट्रंक रूट पर कोई जनता गाड़ी नहीं है जबकि सभी ट्रंक रूट पर जनता एक्सप्रेस ट्रेन है।

उपाध्यक्ष महोदय, सभी लोगों को मालूम हैं कि रुरकेला, जमशेदपुर, बोकारो और रांची में पंजाब, यू० पी०, मद्रास लीर ईधर-उधर के मजदूर आकर काम करते हैं। उन मजदूर भाइयों को छुट्टी के दिन भी बहुत कम ही मिलते हैं। मुश्किल से उनकी 14 या 16 दिनों की छुट्टी होती है। उसमें से तीन, चार, पांच दिन तो घर पहुंचने में ही लग जाते हैं। जहांतक यहां से मद्रास की तरफ जाने का सवाल है, हम लोगों के बहुत मांग करने पर टाटा-वालटेयर एक्सप्रेस तो अब जाती है, हफ्ते में तीन बार, और इस प्रकार से उधर का मामला तो सुलभ गया है लेकिन पंजाब और यू० पी० की तरफ जाने का जो मामला है, वह अभी तक सुलभ नहीं है।

इसलिए मैं रेलवे मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि जल्द से जल्द वह टाटा से लखनऊ वा मुगलसराय तक एक फास्ट जनता एक्सप्रेस चलायें जिसका कि नाम श्रमिक एक्सप्रेस रख सकते हैं। इस से नतीजा यह होगा कि हमारे मजदूर भाइयों का बहुत समय जोकि घर जाने आने में लग जाता है वह बच जायगा। यह ट्रेन प्रातःकाल जमशेदपुर से चल सकती है और पटना होते हुए लखनऊ तक जल्दी से जल्दी जा सकती है। अगर यह सम्भव न हो तो अभी जो

आसनसोल से चांडल एक पैसेंजर गाड़ी प्रातःकाळ चलती हैं उसे जमशेदपुर तक ले जाया जाए। जमशेदपुर में एक की जगह छै प्लेटफार्म हो चुके हैं और इसलिए गाड़ी को रखने में दिक्कत नहीं होगी।

साथ ही उम ट्रेन में तीन ब्रू डिब्बे दू टाईस के एक समस्तीपुर के लिए, दूसरा दिल्ली के लिए और तीसरा अमृतसर के लिए लगना चाहिए। दिल्ली वाले और अमृतसर वाले डिब्बे को आसनसोल में कालका और अमृतसर मेल में लगाना चाहिए और समस्तीपुर की बोगी को कनवीनिंग ट्रेन में लगा दिया जाय तो मजदूरों को बहुत सहूलियत होगी। पहली अप्रैल से यदि यह बात हो जाय तो बहुत उत्तम रहेगा। कारण यह है कि लगन का समय शुरू हो गया है और ऐसे समय में मजदूर ज्यादा जाते हैं। यह बरसात होने से पहले अपने मकानात बगैरह की मरम्मत कराने के लिए ज्यादा तादाद में छुट्टी जाते हैं।

यह बात ठीक है कि रेलवे का भड़ा नहीं बढ़ाया गया है लेकिन मैं रेलवे मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि वह जो श्री टायर में अभी तक रात का साढ़े चार रुपये और दूसरी रात का एक रुपया भाड़ा लगता है और जिसका कि गत वर्ष भी हम ने विरोध किया या हम चाहते हैं कि कम से कम श्री टायर का जो रैस्ट्रिक्शन ऑफ माइलैज पुराने जमाने का 500 किलोमीटर है वह कर दिया जाय और उस का भाड़ा सिर्फ साढ़े चार रुपये रक्खा जाय। ऐसा होने से लॉग डिस्टेंस पैसेंजर्स को सहूलियत होगी।

रेलवे कर्मचारियों को सुविधाएं मिलनी चाहिए। अभी हाल ही में जब पुनाचा साहब जमशेदपुर फरवरी के पहले सप्ताह में गये थे तो वहां की कर्मचारियों की पूनियन ने अपनी प्रीवियासेंज की डिमांड उनके पास सबमिट की थी। वह उन्हें दिलाने की

कोशिश की जाय और पैसेंजर्स को भी जितनी सहूलियत मिलनी चाहिए वह उन्हें मिले।

अब मैं रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान उस ओर ले जाना चाहता हूं जैसा कि आजकल आप यदाकदा अखबारों में पढ़ते होंगे कि जब ट्रेन चलती रहती है तो ट्रेन के अगल बगल के गांवों के लड़के कहिये या बच्चे कहिये वह ट्रेन पर ईंट पत्थर फेंकते हैं जिस से कि अचानक पैसेंजर्स को चोटें लग जाया करती हैं। पैसेंजर्स की फ्रांलें तक खराब हो जाती हैं। मेरा कहना है कि इस तरह की हरकतों को रोकने की भी कोशिश होनी चाहिए। अब सवाल यह उठता है कि इसे कैसे रोका जाय? मेरे खयाल में यह इस तरह से रोका जा सकता है कि रेलवे ऐलान कर दे कि जिस ऐरिया में ट्रेन के ऊपर ईंट पत्थर चलेंगे उस ऐरिया के लोगों पर कलैषिटब फाइन लगेगा या उन पर प्युनिटिव टैक्स इस के लिए लगेगा। ऐसा होने से जाहिर है रेलवे लाइन के अगल बगल के लोग सतर्क हो जायेंगे।

जहां तक ओवरब्रिज का सवाल है जमशेदपुर में बस्ती इस तरह से बढ़ती चली जा रही है कि कुछ कहना नहीं। हालत यह हो रही है कि खुद रेलवे कर्मचारियों को अपनी बस्ती से आफिस जाने में घंटों रेलवे क्राँसिंग को क्रॉस करने के लिए रुका रहना पड़ता है क्योंकि एलैक्ट्रिक ट्रेन बहुत अधिक चलती हैं। इसलिए जमशेदपुर में दो ओवरब्रिज होने चाहिए। एक ओवरब्रिज डोरेंडा, रांची में होना चाहिए। घनबाद में भी एक ओवरब्रिज होना चाहिए। उस पर काम भी शुरू हो गया है और वह जल्द पूरा होना चाहिए।

जमशेदपुर में टैलको के पास अनर्मिड गुमटी है जिसके कि बारे में रेलवे मंत्री जी ने मुझे कुछ दिन पहले शिक्षा या कि बिहार

[श्री शिवचंडिका प्रसाद]

सरकार भ्रगर जमीन दूगी तो वह उसे बनवा देंगे और गुमटीमैन भी वहां पर रखेंगे। आज बंसा प्रबन्ध न होने से ऐक्सीडेंट होते रहते हैं। जब गवर्नमेंट एग्री कर चुकी है कि वह बनवा देगी तो गवर्नमेंट का लैंड देने का जो मामला है उसको जल्दी पूरा करा दिया जाय ताकि यह काम जल्द से जल्द पूरा हो सके।

हाएडा बम्बई मेल जोकि जमशेदपुर, नागपुर होकर जाती है इस के लिए लोगों की मांग है कि घाटशिला स्टेशन पर इस को रोका जाया करे। यहां पर युरैनियम का भंडार होने से भी इसका महत्व बहुत बढ़ गया है और अफसरों को यहां से बम्बई भ्रादि जाना पड़ता है।

राखा माइंस फ्लैग स्टेशन जहां पहले था यह जादूगुडा की युरैनियम माइंस के कारण वह फ्लैग स्टेशन दूर हटा दिया गया है। उस स्टेशन को जो आगे को शिफ्ट कर दिया गया है वह तो ठीक है लेकिन एक पैसंजर ट्रेन जोकि खड़गपुर से टाटा आती जाती है उस को पुराने फ्लैग स्टेशन में भी रुकना चाहिए ताकि वहां के लोगों की जो तकलीफ है वह दूर हो जाए।

पटना रांची एक्सप्रेस के टाइमिंग्स बहुत खराब हैं। पटना से गाड़ी चलती है पौने दस बजे रात में और रांची वह अगले दिन जाकर सुबह को कोई साढ़े नौ बजे पहुंचती है जबकि सारे आफिसर्स का काम शुरू हो जाता है और इस कारण लोगों को अपने दफ्तरों में समय से पहुंचने में बहुत कठिनाई होती है। जरूरत इस बात की है कि वह ट्रेन वहां जल्दी सवेरे पहुंचे।

मेरा सुझाव है कि सदरन ईस्टर्न जोन का हैडक्वार्टर रांची में हो। अभी उसका जो सेंट्रल आफिस कलकत्ते में है उससे इधर के लोगों को बड़ी परेशानी होती है। रांची

में काफी जगह मौजूद है। वहां पर बिहार सरकार की बड़ी बड़ी सैक्रेटेरिएट की बिल्डिंग्स खाली पड़ी हुई हैं और यह सदरन ईस्टर्न जोन का हैड क्वार्टर अगर रांची में कर दिया जाय तो उस से बड़ी सहूलियत होगी। इन शब्दों के साथ समय के अभाव में मैं अपना विचार समाप्त करता हूं।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री (हापुड): उपाध्यक्ष महोदय, डा० राम सुभग सिंह को प्रधान मंत्री ने किस प्रुष्टभूमि में रेलवे मंत्री बनाया है उसकी जानकारी तो प्रधान मंत्री को ही अधिक होगी। लेकिन ये प्रस्थितियां जिनमें वह रेल मंत्री बने हैं उन को अधिक शुभ नहीं माना जा सकता। क्योंकि जिस समय डा० राम सुभग सिंह को यह विभाग मिला। है उस समय रेलवे में दुर्घटनाओं की भरमार हो गई है। प्रशासनिक कुशलता पहले से कम हो गई है। रेलवेज की आमदनी पर भी उसका प्रभाव पड़ा है। हो सकता है कि डा० राम सुभग सिंह के नाम में जो पहला शब्द है उसका कुछ प्रभाव हो और वह इन विपत्तियों पर सफलता प्राप्त कर सकें। लेकिन जहां तक डा० राम सुभग सिंह के निर्णय लेने का ढंग है उसमें एक बात की में अवश्य सराहना करूंगा जैसी मेरी अपनी जानकारी है वह जिस समय रेल मंत्री बने उस से पहले जो बजट तैयार किया गया था उस में 14 करोड़ रुपये का घाटा दिखलाया गया था। डा० राम सुभग सिंह को सदन का वर्तमान अधिवेशन प्रारम्भ होने से दो दिन पहले यह रेलवे मंत्रालय का चार्ज मिला। उन्होंने इस बात का यत्न किया कि रेलवे के उस घाटे को किसी प्रकार आय में बदल दिया जाय। मैं नहीं कह सकता कि यह जो आंकड़े हैं उनके पीछे कोई जादू है या नहीं? लेकिन उन की मनोवृत्ति की तो निश्चित रूप से सराहना करनी पड़ेगी। वह यह चाहते हैं कि रेलवेज जो सरकार का एक इस प्रकार

का विभाग है जिस में 3639 करोड़ रुपये की पूंजी लगी हुई है उसमें भी अगर आय नहीं हो सकती है जिस पर सरकार का एकाधिकार है तो फिर दूसरे पब्लिक सैक्टरों में आमदनी की हम किस प्रकार से आशा कर सकते हैं ? मैं इसके लिये कुछ सुझाव रेल मंत्री जी को देना चाहता हूँ जिस से कि उस आधार पर वह अपनी आय को बढ़ा सकें । जहाँ तक उनकी कार्य-कुशलता का सवाल है मुझे विश्वास है कि वह अपनी प्रतिभा से इस और सफलता प्राप्त करेंगे । जो सुझाव उन को देना चाहता हूँ उनमें मेरा सब से पहला सुझाव यह है कि रेलवे की आमदनी बढ़ाने के लिए जैसा कि उन्होंने ने अपने बजट भाषण में कुछ थोड़ा सा संकेत भी दिया है मितव्ययिता को ओर अधिक ध्यान दिया जाय । 1951 में रेलवे में 9 लाख के लगभग रेल कर्मचारी काम करते थे और अब 1969 में 13 लाख से भी अधिक कर्मचारियों की संख्या हो गई है । सन् 1951 में प्रशासनिक कुशलता जितनी थी 1969 में वह प्रशासनिक कुशलता गिर कर उस से बहुत पीछे चली गयी है । इसलिये मैं चाहता हूँ कि कर्मचारियों की संख्या बढ़ाने के बजाय अगर थोड़ी गह्रुत उनकी सुविधायें बढ़ायें, उनको कुछ अतिरिक्त वेतन या मंहगाई भत्ता वगैरह बढ़ा कर दें तो ज्यादा अच्छा रहेगा और उनकी कार्यक्षमता बढ़ा दिया जाय जिस से उन कर्मचारियों की क्षमता का पूरा पूरा उपयोग हो सके ।

दूसरी जो सब से अधिक चिंता वाली बात है वह यह है कि हर महीने रेल मंत्रालय के अनुसार 9 लाख आदमी बिना टिकट सफर करते हैं । अगर 12 गुणा इसे कर दें तो एक करोड़ से अधिक वर्ष में बगैर टिकट यात्रा करते हैं । इस से कितनी बड़ी धनराशि हमारे देश की नष्ट हो रही है ? इस के लिए कुछ इस प्रकार के कारगर उपाय सोचने चाहिए जिस से बिना टिकट

यात्रा को रोका जा सके और इस बिमारी को प्रभावशाली ढंग से रोका जा सके ।

15.18 hrs.

[SHRIMATI TARKESHWARI SINHA in the Chair]

तीसरी सब से बड़ी बात रेलवे के सामान की चोरी की है । पहले जो रेल मंत्री श्री पुनाचा होते थे उनसे भी एक प्रश्न के संदर्भ में पिछले अधिवेशन में मैं ने कहा था कि मेरी अपनी जानकारी इस प्रकार की है कि रेलवेज का जो सामान चोरी होता है उसमें कुछ रेलवे के कर्मचारियों का भी हाथ होता है । वह सामान चोरी होकर बाजार में चला जाता है और फिर उसी कानूनी बिल बन कर गोदाम में वही सामान आ जाता है । लाखों रुपये का सामान इस तरह से चोरी हो रहा है । रेलवे के जिन स्टेशनों पर गाड़ी खड़ी होती है वहाँ अगले दिन स्टेशन पर नये बल्ब लगाने पड़ने हैं, नई टोंटियां लगानी पड़ती हैं । अब आये दिन जो रेलवे के सामान की चोरियां होती रही हैं उसमें बाहर के व्यक्तियों का ही हाथ हो या उस में रेल कर्मचारियों का भी हाथ है इस दिशा में स्पष्ट निर्णय लिया जाना चाहिए ।

चौथी बात प्रशासनिक कुशलता की है । आज जो सड़क परिवहन की स्थिति है उस से रेलवे को हानि क्यों हो रही है । आप थोड़ा उसके मूल में जा कर देखिये कि कहीं इस में आपकी प्रशासनिक अ-कुशलता तो बाधक नहीं है जिस से यह रेलवे को हानि हो रही है । मैं समझता हूँ कि इस प्रकार के कारणों की तह में जा कर अगर निर्णय लिए जायेंगे तो निश्चित रूप से आय को बढ़ाया जा सकेगा ।

एक बात मैं रेल मंत्री से विशेष रूप से यह और कहना चाहता हूँ । वह जिन यात्रियों का सम्पर्क दिन रात रेलवे से रहता

[श्री प्रकाशवीर शास्त्री]

है उनके सम्बन्ध में ही मेरा अभिप्राय यह है कि जिन क्षेत्रों में से हमारी गाड़ियां निकलती हैं, उन में वहां की क्षेत्रीय भाषाओं का विशेष रूप से प्रयोग होना चाहिए। आज भी आप के मंत्रालय में इस प्रकार के अधिकारी हैं जो इस ओर ध्यान नहीं देते। मेरे हाथ में आप के मंत्रालय का निकाला हुआ एक नोटिस है जिस में उन्होंने ने बताया है कि पायेदान पर खड़े हो कर सफर नहीं करना चाहिए, बिना टिकट सफर नहीं करना चाहिए। किन्तु ये पत्रक केवल अंग्रेजी के अन्दर ही छपते हैं। आप बताइये तो सही कि क्या पायेदान पर चलने वाले केवल अंग्रेजी पढ़े हुए लोग होते हैं? आप को देशी भाषाओं के इस प्रकार के पत्रक छपवाने चाहियें। उड़ीसा में उन की भाषा में छपवायें, महाराष्ट्र में उनकी भाषा में छपवायें। देशी भाषाओं का अधिक से अधिक प्रयोग हो। खास तौर से जो रेल के डिब्बे हैं उन पर बाईस तेईस साल के बाद भी एन०आर० और डब्लू०आर० जैसे अक्षर लिखे हैं। अगर उनमें नार्दन रेलवे के लिए उ०रे० और पश्चिमी रेलवे के लिए प०रे० कर दिया जाय तो क्या हानि है? आखिर उनमें जा कर किन लोगों को बैठना है? अभी तक हमारे अधिकारियों के दिमागों पर अंग्रेजी का भूत सवार है। इस में हमें परिवर्तन करना चाहिए। देशी भाषाओं को हम बढ़ावा दें और हिन्दी के साथ साथ उनका अधिक से अधिक उपयोग हो तो स्थानीय जनता उसे अधिक से अधिक समझ सकेगी।

एक बात मैं कर्मचारियों की कुशलता के सम्बन्ध में भी आप से कहना चाहता हूं। स्वतंत्रता से पहले हमारे यहाँ नियम था कि

जो कर्मचारी रेलवे में काम करता था उस की सन्तान को रेलवे में नौकरी मिल जाती थी। लेकिन अब संविधान की आड़ ले कर यह सुविधा समाप्त हो गयी है। मेरा कहना यह है कि आप इसके लिये कुछ प्रतिशत जरूर मुकर्रर करें और यह नियम बनायें कि जो रेलवे कर्मचारी ऐसे होंगे जिन पर कोई घब्बा नहीं होगा और जो विधिवत काम करते रहेंगे उनके बच्चों को सर्विसेज में प्राथमिकता दी जायेगी। इस से एक तो उन में कुशलता बढ़ेगी दूसरे सबसे बड़ी बात यह होगी कि उन के बच्चों के भविष्य की गारन्टी भी उन्हें मिल जाएगी। इस सम्बन्ध में मेरा यह कहना है कि आप इस को सर्वांश भले ही न लागू करें लेकिन इस के लिये कुछ प्रतिशत अवश्य निश्चय करें।

मैंने कई स्थानों में एक बात यह देखी है, विशेषकर मैं मुरादाबाद डिवीजन के बारे में कहता हूं कि आज टिकट चैक करने वाले वहां टिकट चैक नहीं करते। वह कहते हैं किसे सिर फुडवाना है, कोई रक्षा करने के लिये आने वाला तो है नहीं। आज जो कर्मचारी बिना टिकट यात्रियों को पकड़ते हैं वह कहीं मारे जाते हैं, कहीं पीटे जाते हैं। आप को कम से कम अपने कर्मचारियों की भी सुरक्षा का इंतजाम तो करना ही चाहिये। आप चाहे स्पेशल पुलिस का इंतजाम करें या और चाहे कुछ करें। इस प्रकार से सुरक्षा न मिलने से तो आप ने उन्हें अकर्मण्य सा बना दिया है। कई ब्रान्च लाइनों तो ऐसी हैं जहां कोई पूछता ही नहीं। यदि स्टेशनों पर सफर करने वाले दरवाजे से निकल रहे होते हैं और उन को पकड़ा जाता है तो वह कह देते हैं स्टूडेंट। मानो स्टूडेंट का मतलब है कि उनको अधिकार है कि वह दरवाजे से बिना टिकट पास हो

सकते हैं। यह प्रवृत्तियां बहुत बढ़ रही हैं इन पर नियंत्रण करना चाहिये।

एक बात मैं ने रेलवे परामर्शदात्री समिति में विशेष रूप से कहीं थी कि कुछ ब्रान्च लाइनें इस प्रकार की हैं जिन की आप ने सर्वथा उपेक्षा की हुई है। उदाहरण के लिये सायंकाल छँ बजे से ले कर प्रातः काल साढ़े छँ बजे के पूर्व मुरादाबाद से बरेली दो मेल गाड़ियां पास होती हैं, दो एक्सप्रेस गाड़ियां पास होती हैं और एक पैसेन्जर ट्रेन पास होती है। मुरादाबाद और बरेली के बीच में केवल रामपुर पर एक्सप्रेस गाड़ी रुकती है। मैं ने कई बार रेलवे परामर्शदात्री समिति को सुझाव दिया कि उन में से किसी एक गाड़ी को चंदौसी हो कर निकाल दिया जाय। उस पर दो तहसील हैडक्वार्टर पडेंगे और फिर रेलवे का भी एक बड़ा ट्रेनिंग स्कूल है। लेकिन इस पर यह कहा जाता है कि समय थोड़ा बढ़ जायगा। तो आप 15 मिनट पहले गाड़ी स्टार्ट कर दें। यात्रियों को पता होगा कि इस समय गाड़ी आयेगी और इस समय वह वहां पहुंच जायेगी। लेकिन पता नहीं क्यों रेलवे मंत्रालय में इन बातों पर ध्यान नहीं दिया जाता और इस प्रस्ताव पर विचार नहीं किया जाता ?

इसी तरह से एक सुझाव मैं ने दिल्ली से मुगलसराय चलने वाली पासल एक्सप्रेस के सम्बन्ध में दिया। गाजियाबाद से खुर्जा तक वह केवल दादरी स्टेशन पर रुकती है। जब कि वहां से कोई विशेष पासल नहीं मिलता। मैं ने कई बार कहा कि इसे हापुड़ हो कर पास कर दिया जाय। ऊपर पिलखुआ हापुड़ और बुलन्दशहर तीन बड़े बड़े स्टेशन पड़ते हैं। जहां से हैडलूम कपड़े की गांठें, सब्जियां और दूसरी चीजें लदेंगी। इस तरह से ऊपर से यह गाड़ी निकाल दी जायेगी लेकिन पता नहीं क्यों रेलवे मंत्रालय

इन बातों पर विचार नहीं करता। मेरा कहना यह है कि अगर इन बातोंकी ओर हम ध्यान कर सकें तो बड़ी अच्छी धाय हो सकती है।

आखिर में जो बात मैं विशेष रूप से कहना चाहता हूं वह आप की शिकायती किताबों के सम्बन्ध में है। आरम्भ में जिन दिनों कंमप्लेट बुक चली थी उन दिनों उस का बड़ा भारी महत्व था। रेलवे कर्मचारी कम्प्लेंट बुक देते हुए डरते थे कि पता नहीं क्या लिख दें। लेकिन आजकल जो भी चाहे ले और कम्प्लेंट बुक पर शिकायत लिख दे। साधारण आदमी तो क्या पार्लियामेंट के मेम्बरों का भी जवाब नहीं आता कि उनकी शिकायत पर क्या कार्यवाही की गई। या तो आप उन किताबों को हटा दें और जैसी स्थिति पहले थी कुछ वैसी रखें, या फिर उन्हें प्रभावी बना कर रखें ताकि उन किताबों का कुछ सदुपयोग हो सके।

श्री न० कु० सांघी (जोधपुर) : सभापति महोदय, रेलवे बजट इस सदन में प्रस्तुत किया गया था और एक सद्भावना की भावना पैदा हो गई कि किराये और फ्रंट के अन्दर कोई वृद्धि नहीं की गयी है। पर जैसा सदन के लोगों को मालूम है कि कुछ दरें ऐसी हैं जो बजट आने के पहले ही गढ़ायी गयीं। सामान और गुड्स ट्रेन्स के "स्माल्स" पर कुछ दर बढ़ायी गई। यही नहीं थोड़ा अर्सा पहले यात्री जो सामान ले जाते हैं उस बजन में भी परिवर्तन किया गया है। पहले जो विस्तर वह ले जाते थे उस को बजन में नहीं लिया जाता था, लेकिन अब उसको भी शामिल कर लिया गया है। मैं ध्यान दिलाना चाहता हूं कि देश के अन्दर रेल में विस्तर तो बिया नहीं जाता, फिर भी विस्तर को बजन में लिया जाता है। मैं कहना चाहता हूं कि चूंकि

[श्री व० कु० सांघी]

बजट सदन में रक्खा जाता है, इस लिये इस तरह से सदन से बाहर दरों को बढ़ा देना, मेरे ह्याल से सदन के विशेषाधिकारों का उल्लंघन है। हो सकता है कानूनी तौर से यह बात ठीक न हो लेकिन नैतिक भावना से जब भी कोई ऐसी बात की जाय तो उस को सदन में लाना चाहिये और बजट के अन्दर उस को रक्खा जाना चाहिये ताकि यहां पर जो लोग हैं वह अपनी सलाह और राय दे सकें, और उस के बाद ही कोई बात तय की जाये। जब रेलवे मंत्रालय छोटी मोटी दरों को इस प्रकार से बढ़ा कर बजट को रखता है और कहता है कि हम ने फ़ोट और किराया नहीं बढ़ाया, तब यह सदस्यों के विशेषाधिकार की अवहेलना है।

यह कहा गया कि रेलवे मंत्रालय प्रोजेक्टिविटी को बढ़ाने के लिये, एफिशिएन्सी को बढ़ाने के लिये कुछ कारगर काम करने वाला है। लेकिन मेरे ह्याल से यह तब तक नहीं हो सकता जब तक आप चीजों को नहीं बदलेंगे। कुछ ऐसी बातें हैं जिनकी और आपको ध्यान देना चाहिये। रेलवे कर्मचारियों के काम का कम्पार्टमेंटाइजेशन बहुत ज्यादा हो गया है। आप भ्रगर जा कर स्टेशनों पर देखें तो बिजली ठीक करने वाला अलग आदमी है, कॅरेज को ग्रटेड करने वाला अलग आदमी है, हर एक चीज के लिये भ्रलग भ्रलग आदमी हैं। अगर आप इन्स्पेक्टर को देखें तो वह भी अलग अलग काम करते हैं। आज सरकार को और रेलवे मंत्रालय को चाहिये कि वह देखें कि एक इन्स्पेक्टर जो कोई काम करता है वह दूसरा काम भी कर सके ताकि उन लोगों में एक भ्रपनत्व की भावना आये और उन्हें महसूस हो कि वह भी जिम्मेदार व्यक्ति हैं और उन्हें दूसरा काम भी सौंपा जा सकता है, ताकि कम्पार्टमेंटाइजेशन से जो खर्च ज्यादा बढ़ गया है वह दूर हो।

मैं खास तौर से बजट की एक बात की

और आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। उस के अन्दर दो पंक्तियाँ हैं जिन में कहा गया है कि :

“The Development Fund had been completely used up last year and we will not be able to make any contribution to the Fund this year and hardly any next year. By the end of 1969-70 we would be borrowing from the General Revenues Rs. 45.80 crores on account of Development Fund expenditure.”

रेलवे देश का सब से बड़ा राजकीय उद्योग है। जिस उद्योग के अन्दर डेवेलपमेंट फंड नहीं होता वह किस तरह से चल सकता है उस में लोगों का विश्वास कैसे बढ़ सकता है, यह मेरी समझ में नहीं आता। 1956 में जो डेवेलपमेंट फंड रेलवे के अन्दर था उसको धीरे धीरे खत्म कर दिया गया। आज हालत यह कि उस के पास कोई कहने लायक डेवेलपमेंट फंड नहीं है दरभ्रसल इस में कम से कम 3,00 करोड़ का डेवेलपमेंट फंड बढ़ना चाहिये। अगर आप के पास डेवेलपमेंट फंड होगा तो रेलवेज में आप जो विश्वास कायम करना चाहते हैं वह बढ़ जायेगा।

रेलवे मंत्रालय का उद्देश्य हो गया है कि फाइव इभ्रर प्लैन में जितना डेवेलपमेंट का बजट हो वह पैसा ले लिया जाये जिस से डेवेलपमेंट का काम चल सके। मेरे ह्याल से इस दिशा से मुड़ कर हम को दूसरी दिशा में भी सोचना पड़ेगा ताकि वहां पर कुछ डेवेलपमेंट फंड कायम हो सके।

ऐसा होने पर 1966-67 और 1967-68 में हैवी इंजीनियरिंग में जो रिसेशन आया वह न भ्राता। अगर हम चाहते हैं कि जो बजट रक्खा जाता है, उस में घाटे के बजाय फायदा हो तो उस के अन्दर डेवेलपमेंट फंड जरूर रक्खा जाना चाहिये ताकि उस का विकास हो सके और जो हम लोगों का विश्वास है कि रेलवेज हर गांव में पहुँच

सके, हर कस्बे में पहुँच सके, वह पूरा हो सके यह भी बताया गया है कि रेलवे को मंत्री महोदय एक नई दिशा की ओर ले जाना चाहते हैं और एफ़ीशेंसी को बढ़ाना चाहते हैं और साथ ही साथ इकोनोमी करना चाहते हैं। मैं आशा करता हूँ कि अब जबकि डा० राम सुभग सिंह जी ने इस मंत्रालय के कार्यभार को सम्भाला है, वह रेलों को एक नई दिशा देंगे और ऐसा कुछ करेंगे जिससे रेल मंत्रालय के बारे में हम जो कुछ भी बातें कहते हैं, जो भी नुक्ताचीनी वर्गैरह करते हैं, उसको करने का मौका हमें न मिल सके।

भारतीय रेलों को आज कल नौ जोन्ज में बांटा गया है। मैं समझता हूँ कि इकोनोमी और एफ़िशेंसी को तब तक प्राप्त नहीं किया जा सकता है जब तक कि ये जो जोन्ज हैं इन में कम्पीटीशन की भावना पैदा न की जाए। मैं सुझाव देना चाहता हूँ कि इन नौ जोन्ज में से एक जोन को आप आटोनोमस बना दें, उसको आप रेलवे बोर्ड के अधिकार में से निकाल कर मंत्रालय के साथ उसका सीधा सम्बन्ध स्थापित करें। आप देखेंगे की वह आप को फायदा कर के दिखा देगा। जो खराबियाँ हैं उनको वह दूर करके एक नई तस्वीर आपके सामने पेश कर सकेगा जिससे दूसरे जोन्ज को भी सुधारने में आपको मदद मिलेगी। कुछ महीने हुए हमारे उप प्रधान मंत्री श्री मोरारजी देसाई ने कहा था कि जहां तक एल ग्लालग जोन्ज हैं उनको आटोनोमस बना दिया जाए ताकी वे एक दूसरे से मिल कर कम्पीटीशन की भावना से काम करें और लोगों की जो इनफ़ोर्सेस करवाना चाहते हैं, सूहलियतें मिल सकें। यही नीति रेलवे के जोन्ज हैं उनके अन्दर भी अपनाई जा सकती है। कम्पीटीशन की भावना अगर पैदा की जाती है तो उससे एफ़िशेंट

बाकिंग का तरीका भी बूँडा जा सकता है और इकोनोमी भी हो सकती है। यह मेरा एक सुझाव है जिस की ओर मैं चाहता हूँ कि आप ध्यान दें।

आजकल देखने में आ रहा है कि बहुत फिजूलखर्ची भी रेल विभाग हो रही है। रेलों का काम बहुत बढ़ चुका है। एक फिजूलखर्ची की ओर मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। आपने रावी पर एक पुल बनया और पठानकोट और कठुआ को आपने जोड़ा। यह एक बहुत बड़ा ब्रिज है जो बन कर तैयार हो गया है और जिस पर पाँच करोड़ रुपया खर्च किया गया है। वहां जा कर आपने काम को रोक दिया है। इस ब्रिज का यात्री उपयोग नहीं करते हैं और न ही माल दुलाई कठुआ तक होती है। सभी यात्री पठानकोट उतर जाते हैं। जो सर्वे होना चाहिये था वह कठुआ से जम्मू तक का होना चाहिये था। यह सर्वे आज तक नहीं हुआ है। इसको करने के लिए दो तीन साल का और समय चाहिये। सर्वे करने के बाद ही आप लाईन को जम्मू तक ले जा सकेंगे। जब तक ऐसा नहीं हो जाता है और जम्मू तक रेलवे लाइन नहीं बन जाती है तब तक आपने जो पाँच करोड़ रुपया खर्च किया है, उसका आपको कोई लाभ नहीं मिल सकता है। इस तरह के जो खर्च हो जाते हैं, इनकी ओर हम लोगों का ध्यान जाना चाहिये। इसकी योजना बनी हुई है और उसको बने हुए तीन चार साल हो गए हैं लेकिन उसको आगे नहीं ले जाया गया है। इस तरह की खर्च जो यूरोपेसी कर देती है; इसको किस तरह से रोका जा सकता है, इस ओर आपका ध्यान जाना चाहिये।

जब हिन्दुस्तान की जोनल रेलवेज का इंटेग्रेशन हुआ था, रेलों को अलग अलग भागों में, अलग अलग जोज में बांटा गया

[श्री न० कु० सांघी]

या उस वक़्त रेल मन्त्री डा० गोपालास्वामी अयंगर ने 1952 में कहा था कि हम मीटर गेज का एक जोन बनाना चाहते हैं। आज भी मीटर गेज कुछ तो गुजरात में है वैंस्टन रेलवे में है और कुछ नार्थन रेलवे में है। आज होता यह है कि अगर एक जोनल रेलवे से दूसरी जोनल रेलवे में जाना होता है तो वह ऐसा ही होता है जैसा कि हिन्दुस्तान और पाकिस्तान के बीच होता है। मीटर गेज को एक जोन में न रखने का नतीजा यह होता है कि न तो टाइम टेबल ठीक बन पाता है और न यात्रियों की सुख सुविधा का ही ध्यान रह पाता है। तीन साल पहले श्री एस० के० पाटिल ने भी एक सुझाव इसके सम्बन्ध में दिया था। हमारे डा० रामसुभग सिंह जी इस मंत्रालय में ही थे। आज तो वह इस मंत्रालय के कर्णधार हैं। श्री पाटिल ने साउथ सेंट्रल रेलवे के ओपनिंग के अवसर पर कहा था कि हम मीटर गेज का एक जोन बनाये। इस बात को कहे हुए भी एक लम्बा समय निकल गया है। मैं जाना चाहता हूँ कि इसको क्यों नहीं किया जा रहा है। अगर राजस्थान और गुजरात में जो मीटर गेज है उसको एक जोन में कर दे, वैंस्टन रेलवे के अन्तर्गत कर दें तो भी बहुत सहूलियत मिल सकती है। मैं प्रार्थना करता हूँ कि मीटर गेज का आप एक जोन बनाने के बारे में जल्दी निर्णय लें।

मैं यह भी चाहता हूँ कि इंटरजोनल रेलवे डिफ़िकल्टीज का समाधान करने के लिए आपको कोई व्यवस्था करनी चाहिये।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री जी ने टिकिटलैस ट्रेवल का जिक्र किया है और कहा है कि वह बहुत बढ़ गया है। टिकिटलैस ट्रेवल से रेलवेज को प्रतिवर्ष नौ करोड़ रुपये की हानि होती है। टिकिटलैस ट्रेवल आज भी उसी तरह से होता है जैसे बीस साल पहले

होता था या दस साल पहले होता था। खाली टिकिटलैस ट्रेवल की बात करने से इसको खत्म नहीं किया जा सकता है। इसको रोकने के लिए आपको गाड़ियाँ भी अधिक चलानी पड़ेंगी और लोगों को सुविधायें भी देनी होंगी। जब आप ऐसा करेंगे तभी आप इसको रोक पायेंगे। आप देखें कि बरौनी में एक तेल का कारखाना लग गया है। लाखों की आबादी वहाँ बढ़ गई है। वहाँ पर स्कूल कालेज खुल गए हैं। लेकिन यातायात का वहाँ विस्तार नहीं हुआ है। लोग आना जाना चाहते हैं लेकिन उनको जगह नहीं मिलती है। गाड़ियों की तादाद आपने यात्रियों की संख्या के हिसाब से बढ़ाई नहीं है। ऐसी अवस्था में अगर टिकिटलैस ट्रेवल नहीं होगा तो और क्या होगा। जब तक आप रेल गाड़ियों की संख्या नहीं बढ़ायेंगे, जब तक आप एक्सट्रा कोचिज नहीं लगायेंगे, टिकिरलैस ट्रेवल बन्द नहीं हो सकता है। पैनलटी के रूप में धोटे सफर करने वालों तथा बड़े सफर करने वाले बिना टिकट यात्रियों से आपको अच्छी खासी राशि मिलती है लेकिन जब तक आप समस्या के मूल में नहीं जायेंगे, तब तक इस समस्या का समाधान नहीं हो सकेगा आप पर्याप्त ट्रेन सुविधायें लोगों को प्रदान करें, लोगों को ट्रेज में एकमोडेशन दें, लोगों को सुविधायें प्रदान करें, ताकि टिकिटलैस ट्रेवल बन्द हो।

अंतिम बात में राजधानी एक्सप्रेस के बारे में कहना चाहता हूँ। मुझे खुशी है कि आपने इसको इंट्रोड्यूस किया है। लेकिन सवाल यह है कि क्या दूसरी गाड़ियाँ बेल गाड़ियों की रफ्तार से ही चलती रहें, क्या उनकी स्पीड को तेज नहीं किया जाना चाहिये? हर इंसान जल्दी गन्तव्य स्थान पर पहुँचना चाहता है। मैं सुझाव देना चाहता हूँ कि आप गाड़ी की स्पीड दस पंद्रह मील बढ़ा दें ताकि सब लोगों को

एक जगह से दूसरी जगह जल्दी पहुँचने का मौका मिले ।

मैं आशा करता हूँ कि मेरे इन सुझावों पर गम्भीरता से विचार किया जाएगा ।

SHRI KAMALANATHAN (Krishnagiri): Madam, the hon. Railway Minister felt happy to inform us that the picture of the current year is somewhat better. Of course, after four years of dreary deficits, the public also heaved a sigh of relief. But the hon. minister was very clever in raising the passenger luggage rates when he was about to introduce the Railway Budget for 1969-70. By this he exhibited his cleverness. But he also exhibited what sort of respect he shows to this August Parliament, for whose affairs he was the Minister till yesterday. We consider it as an erosion or subversion of this great institution, and at this time of creating good, healthy traditions to nurture our young democracy, we should be doing a great service if we put an end to such short-cut methods.

Though freight and fare structures are not raised this time, people cannot be completely happy because of a dark hint contained in this budget. He has again clearly pointed out that rationalisation based on cost studies are being undertaken and fare structures may be re-examined. If this means another heavy dose of tax on travel, then people would view it as a time-bomb which may explode any moment in the near future. So, I want the hon. minister to be candid, to us and to the public. I would like to know whether any secret move is being nurtured in the Rail Bhavan to increase freight rates and fares under one pretext or the other in coming months when Parliament is not in session.

Our plea is, there is lot of scope for effecting efficiency and economy in the working of Railways without increasing the burden on the users.

Take, for example, the unused capacity. Our railways are the monument of

bad planning. Goods traffic is still 20 percent below the total carrying capacity. It is clear example of bad and misdirected investment. How about ticketless travel? Here is a field for increasing your revenues.

How about pilferage? Organised gangs are indulging in those activities. This calls for rigorous handling. For example Rupees One lakh worth of train compartment fittings are being stolen from such a headquarter station like Madras Central not in a year, but every month. This is a shameful truth. This is not a stray case. This happens all over India day in and day out. I would like to know what the authorities have done to stop this menace. Because of pilferage, the public are afraid to book their goods by train. There is no guarantee that the goods booked in open wagons would reach the destination intact. Even coal and steel are pilfered by regular gangs operating near the outer signals of all important stations.

Madam, I would like to point out that the people of the South are greatly disappointed over this year's railway budget. I also accuse that this budget has not taken into consideration the needs and aspirations of the South.

Please look at the railway map of the South-Tamil Nadu, Kerala, Andhra Pradesh and Mysore. There are several vital gaps to be filled up. The much expected fourth Five Year Plan is round the corner. At least can't you make a good beginning this year? It is seen from the Report on Indian Railways-1967-68, that thousands of route kilometres of railway lines in northern and Eastern India have been electrified while the entire south has only about 160 KMS of electrified traction. There has been a persistent demand from the Governments of all the southern States to electrify the railway lines between Madras-Bangalore and Madras-Vijayawada. At one stage the Madras-Vijayawada and Madras-Arakonam lines were surveyed for taking up the execution. The reasons for not taking up the project yet are to be made known. It is a well-known fact that

[Shri Kamalanathan]

the coal required for steam traction for Southern Railway has to be brought from far off places. This coal could be saved if electrification is resorted to in the place of steam traction atleast on main lines. The coal thus saved could be better utilised for thermal power stations which have high thermal efficiency than that with locomotive engines.

I would like to invite the attention of the hon. Minister to a blunder committed by this department. They created new lines between Bangalore and Salem. The pity is that these two broad gauge points were linked with metre gauge lines. The trend all over the world is towards broad gauge which is more economical. I do not know what prompted them to make such a move. If they want to make more profits they should do something regarding this line. I say this because it takes about 10½ hours to travel from Bangalore to Salem by this new railway line whereas it takes only 6 hours by ordinary buses and 41 hours by Express buses to reach the same destination. Please compare this with the speed of the Rajdhani Express. How can you expect the people to patronise these slow moving trains.

The expansion of Madras Central Station must be given priority. In spite of the additional platform provided in the Central Station during the Third Plan the station is not able to cope up with the number of trains. There was a proposal with the Railway Ministry to expand the Station on the canal side by providing some sort of coverage. I request the hon. Minister to examine this proposal to improve the train capacity of the station and amenities to passengers. There was also a proposal to connect the Madras Central Station and Egmore Railway Station by an underground tunnel railway. The proposal was once the talk of the day. I shall be grateful to the hon. Minister if a favourable decision is taken regarding this.

The governments of Tamil Nadu and Kerala for a long time have been stressing for a new line from Tirunelveli to Trivandrum. Kanyakumari District in

Tamil Nadu has no railway facilities at the moment and development of this area would be greatly assisted by laying the above rail link with a branch line from Nagercoil to Kanyakumari. Surveys after surveys are being undertaken but nothing has turned out.

As the House is aware, Nagercoil has attracted the attention of all in the recent bye-election which returned Shri Kamraj. I also expected, like the people of Nagercoil who voted him that he would plead at least for this new line on the floor of this House. I am sorry he is not here,

SHRI RANGA (Srikakulam) : He may be pleading for it in the underground.

SHRI NAMBIAR (Tiruchirappali) : He promised to get it done as soon as he was elected. He will get it.

SHRI KAMALANATHAN : You have not included him in the Cabinet. At least include this scheme in the beginning years of the Fourth Plan. Please do not say *agattum Parkkalam* in the language of Shri Kamraj.

श्री प्रताप सिंह (शिमला) : सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री ने जो बजट पेश किया है, मैं उसका स्वागत करता हूँ। यह खुशी की बात है कि बजट मुनाफे का है और साथ ही रेलवे भाड़े और किराये में कोई वृद्धि नहीं की गई है। इस के लिए मैं मंत्री महोदय को बधाई का पात्र समझता हूँ।

रेलवे हमारे मुल्क का एक बहुत बड़ा इदारा है, जिस में 13.6 लाख कर्मचारी काम करते हैं। रेलें न सिर्फ हमारी इकतसादी हालत को सुधारने में बहुत मदद करती हैं, बल्कि वे मुल्क के अलग अलग भागों को एक दूसरे से मिलाने और उन्हें एक दूसरे के नजदीक लाने में एक प्रहम रोल भदा करती हैं। आजादी के इक्कीस बरसों में हमारे मुल्क में रेलों का विस्तार हुआ है, इस में कोई संदेह नहीं

है। परन्तु यह विस्तार सारे मुल्क में एक जैसा नहीं हुआ है और इस बारे में भी मुल्क में एक रिजनल इम्बैलेंस हो गया है। हमारे मुल्क में अभी भी ऐसे जिले हैं, जहाँ एक इन्च भी रेलवे लाईन नहीं है और ऐसे भी कई भाग हैं, जहाँ आजादी के बाद एक इन्च रेलवे लाईन का भी विस्तार नहीं किया गया है।

आप हिमाचल प्रदेश को लीजिए। आज भी वहाँ पर वही हालत है, जो कि आजादी से पहले थी। हिमाचल प्रदेश का रकबा लगभग 22,000 मुरब्बा मील है, लेकिन वहाँ पर 160 मील नैरी-गेज रेलवे लाईन है और वह भी आजादी से पहले, चाली पचास साल पहले बनवाई गई थी।

हिमाचल प्रदेश में रेलवे लाईन न होने की वजह से उस प्रदेश के औद्योगिकरण में बड़ी रुकावट पड़ती है। यातायात के साधन न होने के कारण उसकी आर्थिक हालत में कोई सुधार नहीं हो पाया है। इस लिए यह सवाल पैदा होता है कि उस प्रदेश की तरक्की करने के लिए वहाँ पर नई फैक्ट्रियाँ बनाई जायँ, वहाँ पर और ज्यादा उद्योग-धन्धे शुरू किए जायँ, तो एक तरफ रेलवे मंत्रालय कहता है कि जब तक वहाँ पर इंडस्ट्रीज नहीं होंगी, तब तक वहाँ रेलवे लाईन नहीं बनाई जा सकती है और दूसरी तरफ जब उद्योग-पतियों से कहते हैं कि चूँकि सरकार तो हमारे यहाँ इंडस्ट्रीज लगाने से गुरेज करती है और इस तरफ ध्यान नहीं देना चाहती है, इस लिए उन्हें वहाँ पर नई-नई इंडस्ट्रीज खड़ी करनी चाहिए, तो वे कहते हैं कि पहले वहाँ पर रेलवे लाईन बिछाई जायँ और फिर हम कोई इंडस्ट्री शुरू करेंगे। आज हिमाचल प्रदेश इस अजीब मुश्किल में फँसा हुआ है, जिस से वहाँ की जनता का नुकसान हो रहा है।

मैं यह मानता हूँ कि पहाड़ी इलाकों में रेलवे लाईन बिछाने पर काभी जवादा खर्च होता है, परन्तु हिमाचल प्रदेश में बहुत सी ऐसी जगहें भी हैं, जहाँ रेलवे लाईन बिछाई जा सकती है। मैं यह मानने के लिये तैयार नहीं हूँ कि हिमाचल प्रदेश में कोई ऐसी जगह नहीं है, जहाँ रेलवे का विस्तार नहीं हो सकता है मुनासिब खर्च पर। लेकिन आज तक इस तरफ कोई ध्यान नहीं निया गया है। मुझे विश्वास है कि यह सारा सदन, आपोजिशन के और इस तरफ बैठने वाले माननीय सदस्य, सभापति महोदय और रेल मंत्री जानते हैं कि हिमाचल प्रदेश अनकरीब एक फुल-फुलेण्ड स्टेट का दर्जा हासिल करने जा रहा है और इस में कोई शक नहीं है कि उसको वह दर्जा जरूर मिलेगा। लेकिन मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री महोदय हमारी तरफ ध्यान दें और हमारी उन्नति के रास्ते में रुकावट न पैदा करें। आज रेलवे लाईन न होने की वजह से हम अपने यहाँ इंडस्ट्रीज नहीं लगा सकते हैं।

जब हम सरकार को कहते हैं कि मुल्क के दूसरे राज्यों की तरह हिमाचल प्रदेश को भी पूरी स्टेट का दर्जा मिलना चाहिए, तो कहा जाता है कि हिमाचल प्रदेश की आमदनी कम है। जब हम अपनी बढ़ाने का बिचार करते हैं, तो रेल मंत्री कहते हैं कि चूँकि वह एक पहाड़ी इलाका है, इसलिये वहाँ रेलवे लाईन नहीं बन सकती है। मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री हिमाचल प्रदेश की तरफ ध्यान दे और मुनासिब जगहों पर रेलवे लाइन बनाने में हमारी मदद करें। मैं यह मानने के लिए तैयार नहीं हूँ कि हिमाचल प्रदेश में तबाम जगहें पहाड़ी हैं। मैदानी इलाका भी समारे यहाँ है, जहाँ कम खर्च पर मुनासिब खर्च पर रेलवे लाईन बिछाई जा सकती है और जहाँ हम नए उद्योग लगा सकते हैं।

[श्री प्रताप सिंह]

सभी लोग चाहते हैं कि रेलवे बोर्ड को खरम कर दिया जाय। इसका कारण यह है कि रेलवे बोर्ड के रूज और कायदे-कानून आज भी वही हैं जो, कि अंग्रेज के जमाने में थे। आज वक्त आ गया है कि उन रूज और कायदे-कानूनों को बदले हुए जमाने के मुताबिक बदला जाय और इस आजाद मुल्क में एक नए ढंग से काम किया जाय। जो इलाके रेलवे के मामले में पिछड़े हुए हैं, उन की उपेक्षा न जाय। बल्कि उन्हें दूसरे इलाकों के साथ बराबरी का दर्जा दिया जाय। जहां तक हिमाचल प्रदेश का ताल्लुक है, उस की तरफ खास तौर से ध्यान दिया जाय, क्योंकि वह एक यूनियन टैरिटरी है, जिसका सीधा सम्बन्ध इस सरकार और इस मिनिस्ट्री से है।

हम चाहते हैं कि दिल्ली से कालका जो रेलवे लाईन जाती है, उस को प्रमाण तक बढ़ा दिया जाय। परमाणु कालका से सिर्फ तीन मील के फासले पर है। हम चाहते हैं कि सरकार हमारी इस मांग को स्वीकार करे, क्योंकि कालका स्टेशन की वजह से हमें सस्त तक्लीफात होती है। पिछले दिनों जब सिगल स्टेट फूड जोन बनाया गया, तो हम को, हमारी जनता और हमारी सरकार को जो मुश्किलात पेश आई, वे किसी से छिपी नहीं हैं।

इस सरकार के सामने वह बात आई है। हम चाहते हैं कि उस को परमाणु तक बढ़ाएं। वह केवल 3 मील का फासला है। परमाणु हिमाचल प्रदेश में है। वहां पर हम कोल्ड स्टोरेज बनाएंगे और दूसरी मंडी बनाएंगे। इसलिए यह लाईन कालका से परमाणु तक बढ़ाई जाय।

पठानकोट से जोगिन्दरनगर तक एक छोटी लाईन जाती है। उस में हमेशा घाटा होता है। घाटा इस लिये होता है कि वहां नैरो गेज बनाये गये हैं। वहां पर ग्राप ब्राड

गेज बना सकते हैं। वहां फीजी रैस्ट कैम्प है इस रेलवे लाईन के साथ में और वहां पर हिमाचल प्रदेश के कांगड़े का, उस के एक बहुत बड़े हिस्से का माल बाहर भेजा सकता है। लेकिन क्योंकि उसकी रफतार कम है, क्योंकि वह छोटी लाईन है। इस लिए घाटा होता है। उस को आप बड़ी लाईन बनाइए।

इसी तरह हम चाहते हैं कि कंडरूड़ी जो मकेरियां और पठानकोट के दरमियान है वहां पर आप रेलवे का एक बड़ा स्टेशन बनाईए और हम को साईडिंग दीजिए क्योंकि वहां से हिमाचल प्रदेश की सीमा का आधे मील का फासला है। हम ने रेलवे मंत्री से कहा था कि वहां हमें साईडिंग दी जाय। उन्होंने ने कहा था कि जरूर देंगे। जब आप वहां पर मंडी घोषित कर देंगे। आज हम ने उसे मंडी घोषित कर दिया है। वहां से हमारा सामान बाहर जाता है। लेकिन वहां पर साईडिंग न होने से पठानकोट सामान ले जाना पड़ता है जिस से बहुत नुकसान होता है।

इसी तरह जैजो दोआबा जालन्धर रेलवे लाईन पर एक स्टेशन है। यहां पर भी हिमाचल प्रदेश का बहुत सा माल बाहर जाता है। इस लिए हम चाहते हैं कि यहां भी हम को साईडिंग दीजिए ताकि हम अपने माल को अच्छी तरह से बाहर भेज सकें। ऐसे ही नांगल से वसी तक आप रेलवे लाईन को पहुंचाए। यह छोटी-छोटी बातें हैं जो थोड़े से खर्च से आप कर सकते हैं और हिमाचल प्रदेश की तरक्की की तरफ ले जा सकते हैं।

नांगल भाखड़ा डैम रेलवे जो भाखड़ा बोर्ड के मॅनेजमेंट में है, हम ने कई दफा कहा कि इस को अपने मातहत लीजिए; रेलवे बोर्ड के पास लीजिए, आप कहते तो जरूर हैं कि ले लेंगे लेकिन लेते नहीं हैं। इस से हिमाचल प्रदेश की जनता को सफर करने में बहुत अठिनाईयां आती हैं। न हम

अपना माल भेज सकते हैं न मुसाफिर आगे चल सकते हैं ।

रोपड़ से नालागढ़ तक पहले रेलवे लाइन थी । लड़ाई के दिनों में उसे उखाड़ि दिया गया था । आज वह नालागढ़ का एरिया काफी तरक्की कर चुका है । जरूरत इस बात की है कि वह रेलवे लाइन दोबारा वहां बिछाई जाय ।

घ्राप अच्छी तरह से जानते हैं कि पोटासाहब एक बहुत बड़ा औद्योगिक केन्द्र बनने जा रहा है । वहां पर एक सीमेंट फ़ैक्ट्री लगाने जा रहे हैं । छोटी-छोटी इंस्ट्रीज बहुत सी वहां लगी हुई हैं और बड़ी इंस्ट्रीज भी लगाने जा रहे हैं । दूसरी बात यह है कि गिरीवाता हाईड्रो इलेक्ट्रिक प्रोजेक्ट बन रहा है और यही नहीं वहां पर घनाज का एक बहुत बड़ा भण्डार है, बड़ी-बड़ी मंडियां हैं, तमाम लकड़ी यहां से बाहर जाती है, सेब, आलू इत्यादि बाहर भेजा जाता है लेकिन यहां घ्राप रेलवे लाइन नहीं दे रहे हैं । इसलिए मेरा आप से निवेदन है कि जगाधरी से पोटासाहब तक रेलवे लाइन घ्राप कर दें । हम ने सुना है कि देहरादून से आप एक दूसरी चुहुषपुर कसाऊ डैम तक ले जाना चाहते हैं । मेरा निवेदन है कि अगर वह सर्वे भी हो रहा हो तो उस रेलवे लाइन को पोटासाहब तक पहुँचाएं ताकि वह इलाका खुशहाल हो और हिमाचल प्रदेश की तरक्की हो ।

कालका-शिमला नैरोगेज छोटी सी लाइन है । आप कहते हैं कि हमको घाटा होता है । घाटा क्यों नहीं होगा ? जब अच्छे किस्म के इंजिन नहीं चलाते हैं, वही पुराने टाइप के इंजिन लगाए हुए हैं । तो उस पर आपका खर्चा ज्यादा आता है ।

हम निवेदन करते हैं कि इसमें आप डीजेल इंजिन लगाएं और स्पीड में भी बढ़ोत्तरी करें । इस के भलावा मैदान में चलने वाली लाइनों की अपेक्षा यहां घ्राप तीन गुना किराया लेते हैं । बसों में तीन और चार रुपया किराया लगता है और इस में आप उसका तिगुना किराया लेते हैं तो कौन सफ़र करेगा ? इस लिए आप इस पर सोचिए, विचार कीजिए और रेलवे बोर्ड को कहिए कि इसका किराया मैदानों की तरह से ही होना चाहिए । जो मैदानों में रेलवे का किराया है वही यहां भी होना चाहिए । लोग चाहते हैं कि रेलगाड़ी में सफ़र करें लेकिन तिगुना किराया दे कर कौन उस में सफ़र करेगा ? कैसे यह मिनिस्ट्री कह सकेगी कि हम को इस में फायदा हो ? आप का हरगिज फायदा नहीं हो सकता, आप को उस के लिए अपनी नीति बदलनी पड़ेगी ।

कुछ अरसा पहले हम ने कहा था कि दूसरे विश्व युद्ध से पहले एक सर्वे हुआ था कालका-शिमला रेलवे लाइन को आगे बढ़ाने के लिए । कहा गया था कि कालका-शिमला लाइन को रामपुर तक आगे ले जायेंगे और उसका सर्वे भी हुआ था लेकिन लड़ाई की वजह से वहीं का वहीं रह गया । आज वक्त आ गया है कि इस रेलवे लाइन को पहली स्टेज में प्रयोग तक ले जायें और फिर आगे इसे रामपुर तक बढ़ाया जाये । यह रेलवे लाइन डिफेन्स परंप्रिज के लिए भी बहुत ज्यादा जरूरी है क्योंकि यह तिब्बत से लगे वार्डर के इलाकों को सर्वे करती है । इस लिए इस की तरफ भी ध्यान देना बहुत जरूरी है ।

हिमाचल प्रदेश सेब और फल बहुत ज्यादा पैदा करता है लेकिन उस को मंडी में लाने के लिए घ्राप की रेलवे लाइन का कोई फायदा नहीं पहुंचता । जब यह सामान

[श्री प्रताप सिंह]

रेलवे से भेजते हैं तो वह सड़ जाता है, खराब हो जाता है। इस लिए हम चाहते हैं कि अपने सेव की अधिक से अधिक एक्सपोर्ट कर सकें, दूसरी मंडियों में भेज सकें, साउथ में भेज सकें, इस के लिए आप जल्दी से जल्दी रेफ्रिजरेटिड टाईप वैनन हमें दीजिए ताकि हमारा माल हिफाजत से बाहर पहुंच सके।

आप जानते हैं कि स्टेशनों के ऊपर हमें अच्छा खाना नहीं मिलता, अच्छी चाय नहीं मिलती, अच्छी चीजें नहीं मिलती हैं। इसलिए हम चाहते हैं कि आप ठीक ढंग से कोआपरेटिव सोसायटीज को यह काम दीजिए। अम्बाला छावनी में वैंडर्स ने एक कोआपरेटिव सोसायटी बनाई है। कई दफा उन्होंने आपसे प्रार्थना भी की है। उनको यह काम दीजिए। अभी आप अम्बाला छावनी में 5 और 6 नम्बर का प्लेटफार्म बनाने जा रहे हैं। मुझे उम्मीद है कि आप उस कोआपरेटिव सोसायटी को ध्यान में रखेंगे और यह काम खाने और चाय वगैरह का उन को देंगे।

एक बात और कह कर बैठ जाता हूं। बातें तो बहुत कहनी थीं। आप अम्बाला छावनी को लीजिए। वहां पर बहुत बड़ी रेलवे कालोनी है लेकिन थर्ड फोर्य क्लास के जो इम्प्लाइज हैं उन को घर कोई सुविधा नहीं देते हैं। उन को मकान बना कर नहीं बेते हैं। मेरा निवेदन है कि उनको मकान बनाकर दीजिए और कालका नैरोगेज के प्लेटफार्म पर शेड बनाईए। बगैर शेड के आते जाते समय यात्रियों का सामान भीग जाता है और उन को भी असुविधा होती है।

इन शब्दों के साथ, यद्यपि समय न होने के कारण मैं बहुत सी बातें नहीं कह सका हूं, फिर भी मंत्री महोदय को मुबारकबाद देता हूं और आशा करता हूं

कि वे हमारी बात सुनकर उन पर जरूर गौर करेंगे और जिन लाइनों का मैं ने जिक्र किया है उन के ऊपर आवश्यक कार्यवाही करेंगे।

सभापति महोदय : श्री बारूपाल।

श्री यशवंत सिंह कुशावाह (भिड़) : मैं जानना चाहता हूं कि अपोजीशन के साथ यह अन्याय क्यों होता है? . . . मैं भाषण नहीं होने दूंगा। मेरे साथ यह अन्याय क्यों हो रहा है? अध्यक्ष महोदय ने इंटरवल के पहले बोलने वालों में मेरा सब से पहला नाम लिया था इस के बाद मेरा नाम अब तक क्यों नहीं पुकारा गया?

सभापति महोदय : जो विरोधी दल का टाइम था वह खत्म हो गया। जो टाइम में दे रही हूं वह कांग्रेस पार्टी का है। मैं कांग्रेस मेम्बर्स के टाइम में से दे रही हूं। इसलिए आप यह बात नहीं बोल सकते। दूसरी बात यह है . . .

श्री यशवंत सिंह कुशावाह : मेरा नाम क्यों काटा गया यह मैं पूछना चाहता हूं . .

सभापति महोदय : किसी ने आप का नाम नहीं काटा है। जो बात आप को कही जा रही है वह सुनने की कोशिश कीजिए।

श्री यशवंत सिंह कुशावाह : अध्यक्ष महोदय ने मध्यह्न से पहले . . .

[सभापति महोदय : पहले आप बैठ जाइए।

श्री यशवंत सिंह कुशावाह : मैं नहीं बैठूंगा।

सभापति महोदय : आप बैठ जाइए।

श्री यशवंत सिंह कुशावाह : मैं नहीं बैठूंगा।

सभापति महोदय : आप नहीं बैठेंगे तो मैं आप से कहती हूँ कि आप सदन छोड़ कर चले जायं ।

श्री यशवंत सिंह कुशावाह : अध्यक्ष महोदय ने मेरा सब से पहले नाम लिया था..

सभापति महोदय : मैं आप से यह कहना चाहता हूँ कि आप सदन छोड़ कर चले जाए। . . . (व्यवधान) जब मैंने आपको बैठने के लिए कहा, आप ने आज्ञा नहीं मानी इसलिए मैं आपसे कहती हूँ कि आप सदन छोड़ चले जा सकते हैं ।

श्री यशवंत सिंह कुशावाह : मैं नहीं जाऊंगा ।

सभापति महोदय : आप को जाना होगा ।

श्री यशवंत सिंह कुशावाह : मैं नहीं जाऊंगा . . . (व्यवधान) . . .

SHRI NAMBIAR : Please allow me to make a submission.....

सभापति महोदय : मैं ने उन से कहा पहले आप बैठिए। कई बार कहा कि आप बैठ जाइए। वह नहीं बैठे। मैं ने तन से कहा कि आप को जो समय दिया जा रहा है वह कांग्रेस मेम्बरों का समय है। उस में से मैं विरोधी दल को समय दें रही हूँ। उसके बाद भी वह कहते रहे। मैं ने उन से कहा कि आप इस तरह से नहीं बैठेंगे तो मुझे कहना पड़ेगा कि आप सदन छोड़ कर चले जाए। मैं माननीय सदस्यों से पूछना चाहती हूँ कि अगर इसी तरह से अनुशासन रहेगा तो सदन का काम नहीं चल सकता। आप अगर नहीं मानते हैं तो आप मुझ से कहिए मैं सदन को बरखास्त कर देती हूँ।

16.00 hrs.

श्री पन्ना लाल बारूपाल (गंगानगर) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मान-

नीय रेलवे मन्त्री और रेलवे बोर्ड के सदस्य-गणों को, उनके द्वारा पेश किये गये रेलवे बजट के लिये धन्यवाद देता हूँ और इस बजट का समर्थन करना चाहता हूँ। हमारे यहां जो राजनीतिक लोग हैं उनकी भाषा बोहरी होती है—एक तरफ तो उनकी डिमाण्ड बढ़ती जाती है और दूसरी तरफ वे कर बढ़ाने या किराया बढ़ाने का विरोध करते हैं। दोनों बातें नहीं चल सकतीं, अगर कर नहीं लेंगे तो काम कैसे चलेगा। इसलिये मेरा आपसे यही अनुरोध है कि अगर आप कर लगाना चाहते हैं तो ऊंचे-ऊंचे लोगों पर लगाइये जो रेफीजरेटर्स से काम लेते हैं, एअर-कन्डीशन में बैठते हैं, प्रथम श्रेणी के लोगों पर कर लगाइये, लेकिन जो हमारे जैसे थर्ड क्लास के या मध्यम श्रेणी के लोग हैं, उनकी सुविधाओं की तरफ आपको ध्यान देना चाहिये।

गत 17 वर्षों से जब-जब रेलवे की मांग इस सदन के सामने आई—जैसा हमारे सांघी जी ने सुभाब दिया—मैं बराबर यह निवेदन करता रहा हूँ कि हमारी मीटर गेज लाइन का एक जानल आफिस होना चाहिये और उसका हैड-क्वार्टर अजमेर में होना चाहिये। लेकिन सच बात यह है कि हमारी बातों पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता। मेरे रहते-रहते रेलवे बोर्ड के कम से कम 8-9 चेयरमैन बदल चुके हैं, 8-9 जैनरल मैनेजर उत्तर रेलवे के बदल चुके हैं, डिवीजनल सुप्रीन्टेन्डेन्ट तो दर्जनों बदल चुके, सारे कामों में परिवर्तन हुआ, लेकिन हमारे काम में कोई परिवर्तन नहीं हुआ, हमारी मांग आज तक पूरी नहीं हुई।

बहुत से सदस्यों ने रेलवे बोर्ड को बन्द करन का सुभाब दिया है। यह बात कहां तक सम्भव है, मैं नहीं जानता, लेकिन कुछ हद तक ठीक जरूर है। एक दफा रेलवे बोर्ड की मीटिंग में मैंने पाटिल साहब को कहा था कि आप रेलवे बोर्ड के अधिकार जरा कम कर दीजिये, लेकिन मेरे देखते-

[श्री पन्ना लाल वारुपाल]

देखते ये लोग वहां के वहां बैठे हुए हैं, जब कि मिनिस्टर कई बदल चुके। ये लोग समझते हैं कि ये मिनिस्टर तो सदा रहने वाले नहीं हैं, इसलिये इसी तरह से चलने दो। इन लोगों के अन्दर तो एक प्रकार से लिंक बना हुआ है, जो आज डी० एस० है, वह कल जैनरल मैनेजर बनेगा, फिर रेलवे बोर्ड में जायगा, उसके बाद चैयरमैन बनेगा, इनकी दिनों-दिन तरक्की होती रहती है, जब कि मिनिस्टर का कोई भरोसा नहीं है, आज है, कल दूसरा हो सकता है।

सभापति महोदया, मैंने टिकट-चैकिंग स्टाफ का मामला बहुत पहले उठाया था। ये लोग 1931 तक समस्त भारतीय रेलों में रनिंग-स्टाफ में ही गिने जाते थे। बीकानेर, जोधपुर, उदयपुर, निजाम स्टेट रेलों पर चैकिंग स्टाफ 1-4-1950 तक रनिंग स्टाफ में था और उसे माइलेज एलाउन्स भी मिलता था, लेकिन अब वह उनको नहीं मिल रहा है। एक गाड़ी में चार आदमी काम करते हैं—गार्ड, ड्राइवर, ब्रैक्समैन और टी० टी० ई०, पहले तीन को रनिंग स्टाफ माना जाता है, इस लिये मैं जानना चाहता हूँ कि चौथे के साथ यह अन्याय क्यों हो रहा है। यह उनकी बहुत पुरानी श्रौंर जायज मांग है जिसे स्वीकार किया जाना चाहिये।

सभापति महोदया, उत्तर रेलवे इस समय पांच प्रदेशों में बंटी हुई है—यू० पी०, हरियाणा, पंजाब, राजस्थान और दिल्ली। जब इस रेलवे के कर्मचारियों का स्थानान्तरण होता है तो राजस्थान वाले को उठाकर पंजाब में डाल दिया जाता है, जहां की भाषा भिन्न होती है, उनके बच्चों के लिये बहुत कठिनाई हो जाती है। इसलिये मेरा आपसे अनुरोध है कि जिसका जहां घर है, कम से कम उसको उसी भाषा के क्षेत्र में रखा जाय क्योंकि पाठ्य पुस्तकें बदल जाती हैं।

मैं सन 1952 में इस सदन में आया था,

तब से बराबर मेरी यह डिमाण्ड रही है कि हिन्दूमल कोट श्रौंर गंगानगर के बीच की रेलवे लाइन को ब्रोड-गेज लाइन शीघ्र बना दिया जाय, लेकिन यह मामला अभी तक बीच में ही लटका पड़ा है। उस समय हमने आपको यह आश्वासन दिया था कि हम इस काम में आपको श्रम दान देंगे और उस श्रमदान के लिये हमने आपको 7 लाख रुपया इकट्ठा करके दिया—लेकिन मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है कि अभी तक उस मामले में कोई प्रगति नहीं हुई है। वहां गंगा नगर से हिन्दूमल कोट श्रौंर श्रवोहर से गंगानगर बसें चलती हैं, उनके ठेकेदारों की आपके कर्मचारियों के साथ सांठ-गांठ चलती है, वहां के बस वालों से कर्मचारी भ्रष्ट तरीके से रुपया खाते हैं और इस काम को नहीं होने देते—यह मेरा स्पष्ट आरोप है।

कंट्रिंग के काम में शैड्यूल्ड कास्ट के लोगों को आपने आज तक कोई प्राथमिकता नहीं दी है। जब हम आप से कहते हैं तो आप जवाब देते हैं कि उनको इस काम का अनुभव होना चाहिए। हम को आज तक आप चमार और चूड़े समझते हैं अनुभव कहां से होगा, अगर हम को काम दिया जाता तो अनुभव होता—इस लिये मेरा अनुरोध है कि इस काम के लिए शैड्यूल्ड-कास्ट के लोगों को प्राथमिकता दी जानी चाहिये।

हमारा गंगानगर कृषि प्रधान क्षेत्र है, लेकिन वहां वंगन्ज नहीं मिलती हैं। वहां के गोदामों की हालत बहुत खराब है। गोदाम कम हैं राजस्थान में अकाल पड़ा हुआ है, इस अकाल के समय में भी हम को भूसा इधर से उधर ले जाने के लिये वंगन्ज नहीं मिलती। नेरा अनुरोध है कि आप इस तरफ ध्यान दें और वहां पर वंगन्ज की व्यवस्था करायें।

हमारे गंगानगर से ट्रेन जयपुर जाती है, उसमें एक स्लीपिंग कोच लगाया जाय। इसी तरह से बीकानेर से जयपुर जो ट्रेन जाती

है, उसमें भी स्लीपिंग कोच लगाया जाय ताकि यात्रियों को सुविधा हो ।

सभापति महोदय, यह देश बहुत बड़ा है, इसकी समस्यायें बहुत बड़ी हैं, इसी तरह से रेलवे मंत्रालय भी बहुत बड़ा है। अभी शास्त्री जी ने जो भाषण दिया है, मैं उनसे शतप्रतिशत सहमत हूँ। काम तो कभी न कभी जरूर होंगे, 20 वर्ष होने जा रहे हैं, हम रिटायर होने वाले हैं, हमारे राजस्थानी में एक कहावत है—

नाता तो होसी, पण म्हां मरया होसी ।

काम तो होगा, लेकिन हमारे मरने के बाद होगा। मैं कई नये स्टेशन बनाने के लिये बहुत दिनों से अनुरोध कर रहा हूँ लेकिन अभी तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है। सूरतगढ़ के पास रंगमहल स्टेशन और पीली स्टेशन के बीच में एक स्टेशन बनाया जाना चाहिये। वहां एन्क्वायरी होती है तो नाम का भगड़ा आ जाता है। एक गांव के लोग कोई नाम चाहते हैं और दूसरे गांव के लोग दूसरा नाम चाहते हैं। हमें नाम से मतलब नहीं है, काम से मतलब है, वहां पर स्टेशन जरूर खुलना चाहिये। इस मामले में भी आपके यहां बड़ी गड़बड़ है। स्वामी केशवानन्द जी ने केशव नगर स्टेशन नाम के लिए कहा तो डी० एस० आफिस के लोगों ने दो हजार रुपये मांगे, जब उन्होंने कहा अरे, भले आदमी, मैं तो राज्य सभा का मेम्बर हूँ, तब वे लोग घबराये और वह काम हो गया यानी स्टेशन का नाम बदल गया ।

दूसरा स्टेशन मोहन नगर और जैतसर स्टेशनों के बीच में खोला जाना चाहिए। वहां भी नाम का भगड़ा है। जैतसर फार्म वाले चाहते हैं कि यह स्टेशन उनकी तरफ होना चाहिये, जब कि वहां सिर्फ फार्म है, गांव कोई नहीं है। दूसरी तरफ 17-18

गांव हैं, वे लोग चाहते हैं कि मोहन नगर की तरफ होना चाहिये। यह मामला भी बीच में लटक रहा है, इस पर जल्द से जल्द कार्यवाही होनी चाहिये।

तीसरा स्टेशन हनुमानगढ़ और धौलीपोल स्टेशनों के बीच होना चाहिये। वहां भी एक पंचायत वाले चाहते हैं कि उनकी तरफ होना चाहिये और दूसरी पंचायत वाले चाहते कि उनकी तरफ होना चाहिये। मैं इस मामले में किसी व्यक्ति का नाम नहीं लेना चाहता, लेकिन मैं चाहता हूँ कि वहां स्टेशन जल्द से जल्द बनना चाहिये।

रंग महल स्टेशन पर बिजली न होने से अन्वेषण रहता है। वहां पर पास के खम्बे से बिजली ली जा सकती है, लेकिन अभी तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है। आज दुनिया राकेटों की तरफ जा रही है, चांद को छूना चाहते, लेकिन हमारे स्टेशनों पर दिया भी नहीं जलता। वहां इस काम के लिये हम रुपया भी देने के लिये तैयार हैं, हजार-दो हजार रुपया जमा कर के दे सकते हैं, अगर रेलवे बोर्ड भूखी है तो रुपया जमा किया जा सकता है। वहां के लोग मुझ को चुनकर भेजते हैं, जब उनकी मांगों की तरफ सुनवाई नहीं होती है तो लोग मुझे कहते हैं कि तुम क्या बेवकूफों की तरह बैठे रहते हो। हम चाहते थे कि इस देश के अन्दर प्रजातान्त्रीय तरीके से समाजवाद आये, लोकशाही आये, लोकशाही न आ कर नौकरशाही आई है। हुकम नौकर का चलता है। यहां जनता का हुकम चलना चाहिये, हम लोगों का हुकम चलना चाहिये, जब तक इस तरह की व्यवस्था नहीं होगी तब तक समाजवाद नहीं आयेगा।

डाक्टर साहब आपकी कार्यक्षमता के बारे में मुझे पूरा विश्वास है, आप जैसे अच्छे आदमी के होते मुझे विश्वास है कि सब काम ठीक तरह से होगा। बहुत से लोग कहते हैं कि मैं चापखूती करता हूँ, लेकिन सचाई की

[श्री पन्ना लाल बारपाल]

छुपाया नहीं जा सकता। परसनेऊ और बीघा के बीच भी स्टेशन होना चाहिये। इस पर आप थोड़ा बहुत ध्यान दें ताकि पब्लिक की समस्याओं का समाधान हो सके।

नई दिल्ली स्टेशन पर 441 कुली हैं, जिन में से 350 राजस्थान के हैं। उनके निवास, चिकित्सा और विश्राम आदि की वहां कोई व्यवस्था नहीं है। न उनको रेलवे स्टाफ माना जाता है और न पब्लिक का आदमी माना जाता है। मैं चाहता हूँ उनके लिये ये सब व्यवस्थायें की जाये और उनके रिटायर होने पर उनके लड़कों को भरती किया जाय।

मैं नहीं चाहता कि सारा देश कुली का काम करे लेकिन वे अपने बच्चों की उन्नति इस प्रकार से करें जब कि उनकी माली हालत इतनी खराब है? इसलिए मेरा निवेदन है कि आप कुलियों की समस्या पर अवश्य ध्यान दें।

एक बात की ओर मुझे मन्त्री महोदय का ध्यान विशेष रूप से दिलाना है कि सुरक्षा की दृष्टि से पाकिस्तान की सीमा पर रेलवे लाइन का होना बहुत ही आवश्यक है। बाड़मेर से जैसलमेर और श्रीकोलायत से जैसलमेर रेलवे लाइन का होना बहुत ही आवश्यक है। इसके अभाव में पाकिस्तान के हमले के समय यातायात की दृष्टि से हमारी स्थिति कमजोर पड़ सकती है। इसकी ओर विशेष रूप से ध्यान दिया जाये।

मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे इतना समय दिया। मैं डाक्टर साहब को अच्छी तरह से जानता हूँ। मैं रेलवे बोर्ड का हमेशा से सहयोगी रहा हूँ, विरोधी नहीं। 18 साल से मेरा बहुत सम्पर्क रहा है। मुझे काफी जानकारी है लेकिन चूँकि और तद्सूचियों को बोलना है इसलिए मैं और अधिक समय न लेकर समाप्त करता हूँ।

SHRI B. K. DASCHOWDHURY (Cooch-Bihar): I have gone through the entire text of the hon. Minister, Dr. Ram Subhag Singh's speech. It appears to me that in his 16-page speech, he has expressed himself as being in a very happy mood in regard to the activities of the Railways and I do not know also whether he is happier for his new assignment. But the thing remains clear as in the statement, he has said this :

"I am happy to point out to the House that the Railways' efforts for achieving economy have begun to bear some fruit".

It has pained me to notice that there is not even a single word of appreciation for the efforts of the railway workers and employees whose numbers are about 15 lakhs. If there be any achievement on the part of the railways, definitely it must be assumed that it is the achievement of the cumulative effect of all the employees running the railways. It has pained me that the hon. Minister has not mentioned even a word of appreciation for the railway employees.

DR. RAM SUBHAG SINGH : It is there in the speech.

SHRI NAMBIAR : There is only one sentence at the end.

SHRI B. K. DASCHOWDHURY : That also I have seen. That is not for the poor employees but for the higher ranks. Anyway, this omission on his part was not proper.

Before going further, I must thank the Railway Ministry, particularly the hon. Minister of State, Shri Parimal Ghosh, for the statement he made the other day. He has conceded the demand of the people of Calcutta and Bombay for easing the traffic congestion in both these cities. It is very reassuring that he has stated that the Calcutta circular railway project will be started in the course of a few months, and as for an underground railway project both in Calcutta and Bombay, a scheme will be taken up in the Fourth Plan period. So we must thank him for that.

With all that has been stated by the Minister in his speech, it seems to me that he has not considered the matter of bribery and corruption which is rampant amongst top-ranking officers of the railways. This reminds me of an English saying, that the husband is the last person to know of adultery committed by the wife. The same thing applies to the Railway Minister here. Whenever we make any representations, whenever we refer certain cases of gross corruption and irregularities to the hon. Minister, automatically the reply comes that for such and such reasons, it could not be gone into. I have several examples with me. I referred one case in the Eastern Railway where one person was superseded to the hon. Minister.

One Mr. G. S. Das was superseded, his promotion was not given in time, and in his place a junior man was promoted. With your permission, I shall read a few lines of the reply :

"There has been no suppression of Shri G. S. Das by any of his juniors either in respect of his promotion or seniority as Chargeman, Grade 'A' on scale Rs. 335—425. The promotion of Shri P. Raman than in 1964 as Chargeman, Grade 'A' was purely temporary, against a local vacancy."

So, it is clear that Mr. P. Ramanathan was junior to Mr. G. S. Das, but his promotion was made temporarily. Then, why was not the senior man given temporarily? It remains a mystery.

While participating in last year's Railway Budget discussion, I made a very important point, that the railways should adopt the micro-medium railway radar system. A young scientist, A. K. Choudhury, working in the N. F. Railway has made an invention and has been trying to get the Railway Board and the Ministry to accept it. At least he should be given some incentive to do further research in this direction. On 26th March, 1968, immediately after my speech there was a trial test, and

during that test the railway officers behaved in such a manner as I would not like to mention here. It was categorically stated that no such machine would be used in India. But sometimes after that, there was a news item published in the *Hindustan Standard* dated 19-11-68 under the heading "Train-control machine to be installed." While this young Indian scientist could not be trusted for his invention of a machine to save a few hundred crores of rupees for the railways, and the railway officials and the Railway Board do not want that anything should be invented here or manufactured here, but they want all these machines to be imported from foreign countries and I do not know what interest they have in it. This is what the news item says :

"The Eastern Railway authorities will soon introduce a German-made automatic train-control machine on the Howrah-Mughal-sarai and Sealdah-Burdwan sections to avert accidents. Each machine will cost about Rs. 26,00,000."

The Railway Ministry may have enough money to spend Rs. 26 lakhs each on the purchase of these machines from foreign countries, but they do not like to go into the matter whether these machines can be manufactured in our country or not, and at the same time they do not want to give any incentive to our young scientists.

I personally referred the matter to the hon. Minister, and here is the reply dated 16th June signed by Shri Parimal Ghosh :

"It may be mentioned that in a demonstration before the Standing Screening Committee on 26-3-68, Shri Choudhury produced spring-worked toy engines and toy rail cars arranged on a miniature rail track. The demonstration had no connection with the working of radar. Shri Choudhury could not even explain either the broad principles or the details of implementation of his scheme and did not appear to possess even a

[Shri B.K. Daschowdhury]

fundamental knowledge of electricity."

16.20 hrs.

[MR. SPEAKER *in the Chair*]

Mr. Choudhury is a science graduate of the Calcutta University. He has published three or four books on various complicated scientific issues, but the Minister has been advised by the Railway Board to say that he did not appear to possess even a fundamental knowledge of electricity. This is how they are behaving and I do not know whether those who are passing judgment on such inventions, such as Mr. Sen Gupta who had been promoted to the post of electrical engineer, have got any engineering degree. Probably he is only a matriculate and by certain manipulation he got this promotion to the highly coveted post of electrical engineer in that railway.

Without making any further remarks about these persons, I would only request the hon. Minister to consider this aspect, whether anything tangible can be done in this matter, and whether the young scientists of our country could be given any assistance to improve their inventions. We have seen from our experience that Dr. Khurana could not get any assistance from our country and he is now a Nobel laureate. I can multiply such instances.

Reference has already been made to the Tribunal.

MR. SPEAKER : The hon. Member's time is up.

SHRI B. K. DASCHOWDHURY : I shall briefly refer to this matter. Only eight points had been referred to the Tribunal for adjudication. It was settled in the Joint Committee of the All India Railwaymen's Federation that all the points under dispute should be referred to the Tribunal. I request the hon. Minister to take note of item 23, particularly which reads as follows :

"Staff requiring to perform duties on running trains, e.g. Ticket Checking Staff, Attendants, technicians etc. should be treated on

par with the Running Staff for all purposes."

That was one of the points of dispute. This point had been referred to on a number of occasions and the hon. Justice Rajadhyaksha in his adjudication award No. 1 of 1947 in para 290 records :

"Their (TTEs) duty consists mainly in checking tickets of passengers while the train is moving, recovering excess fares ; crowded as they have been during the last few years, this task is not a very pleasant one and a witness referred to the fact that travelling ticket Examiners were occasionally assaulted in the performance of their duty."

So, they should also be regarded as running staff and this point should also be referred to the one-man tribunal with Shri Mia Bhoj as the Chairman. As I said earlier, this point had been referred to on a number of occasions. Even as early as 1953-55, the Railway Corruption Enquiry Committee headed by Shri J. B. Kripalani pointed out that :

"The TTE has today become a part and parcel of the train and his importance is nothing less than that of a guard or driver."

Guard or driver becomes running staff within the definition of the railways, but not the TTE's. According to the Krishnamachari and Vashist Enquiry Committee report, booking of TTE by every train is necessary to watch the revenue aspects of this national industry. By not implementing this recommendation ticketless travel will reach a climax when it will become an issue of national importance. For all these reasons I urged upon the hon. Minister to consider this aspect. The TTEs are exposed to all vagaries of the weather as the driver and brakeman and others. Guards and drivers are confined to one place while the TTEs' are to go from compartment to compartment and sometimes they risk their lives when the train moves. I urge on the Minister to

consider this aspect and give the TTEs the allowances that are given to other running staff.

In the audit report, at page 39, we find the following : it is in regard to the Northeast Frontier Railway-provision of excessive facilities at New Cooch Behar station. It is said that in this New Cooch Behar station, additional facilities have been provided at a cost of Rs. 17 lakhs. What happens ? "The Administration provided at New Cooch Behar station, a loco shed with ancillary facilities, a sorting yard and reception and despatch yard in connection with the construction of the new B.G. line from Raninagar to Jogighopa." But then, what happened ? In the middle of November '68 suddenly, without having any administrative sanction from the headquarters,—it was said to me particularly by the General Manager, Mr. Chatterjee—that the loco-shed and other facilities at the new station had been dismantled and taken away to somewhere else. That has been done by some of the officers at the district level. There is one District Mechanical Engineer, Mr. Grey. Wantonly ; he has done all these things, perhaps : I do not know. I have referred the matter to the hon. Minister and the General Manager also. They have already dismantled the entire shed. I ask the hon. Minister, through you, to look into this matter seriously. I want to know why this has been done without even taking prior orders from the higher authorities.

Sometimes, what happens is this : Cooch-Bihar station comes under my constituency, Cooch-Bihar is the district head quarter town, and is growing very rapidly owing to various activities of trade and development. But what has been done there ? They want to effect some economy. How did they do it ? There were two senior goods clerks at the Cooch Behar station. By a sudden order, one of them was removed, and when the matter was referred to the authorities, what did they do ? A junior assistant goods clerk II has been posted in the place of one senior clerk. And they had to pay Rs. 375 for each for relieving duties, which means

Rs. 750 in all ! By removing one senior goods clerk from there, this is the saving in expenditure ; this is the economy effected at Cooch Behar station ! This is the way the officers are working there now and then. I have been informed by the people in my constituency that some days before, another order has been passed that one of the assistant station masters at the station is being removed. I do not know for what reasons. Probably that is in the place of another whom they will be sending as relief some days after. This is the way in which they are effecting economy in the railway administration. I would request the hon. Railway Minister to look into these things.

Lastly, I would like to refer to another point. I refer to the report of the Railway Board for 1967-68. At page 61 of the report, there is one particular paragraph ; it is paragraph 106. It deals with representation of Scheduled Castes and Scheduled Tribes in non-gazetted railway services. It says :

"The number of candidates belonging to Scheduled Castes and Scheduled Tribes indentured for by the Railways for class III categories and the number recommended by the Railway Service Commissions during the year 1967-68 are shown below :"

The statement shows that the Railway Service Commissions recommended that 410 Scheduled Caste candidates and 135 Scheduled Tribe candidates should be taken ; that comes to a total of 545 candidates. Then, the report goes on to state :

"The shortage of candidates from these communities has been persisting mainly in respect of categories for which technical qualifications are essential. Further, the less intake in the matter of recruitment of Scheduled Castes and Scheduled Tribes is due to ban on recruitment of staff in Class III and Class IV categories and absorption of staff rendered surplus as a result of closure/com-

[Shri B. K. Daschowdhury]

pletion of certain construction projects."

It further goes on to say :

"In order to make up the deficiency in the quota reserved for Scheduled Castes and Scheduled Tribes, the General Managers of Indian Railways continued to exercise the special powers vested in them, *i.e.*, the power to select candidates from those communities relaxing the standards. These selections supplemented those made by the Railway Service Commissions."

MR. SPEAKER : Order, order. You are reading from the report. Please conclude.

SHRI B. K. DASCHOWDHURY : I am concluding, Sir. What happens is this. These General Managers of the Indian Railways have been given certain powers so that, if necessary, certain standards even might be relaxed. The Railway Service Commission recommended 545 persons. But the General Managers appointed only 267 from scheduled castes and 45 from scheduled tribes—a total of 312 only as against 545 for appointment. What is the sympathy shown the General Managers, though they are invested with certain special powers? Should we not presume that the scheduled castes and tribes do not get a fair deal at the hands of the General Managers? There are so many anomalies in the report but I have no time to refer to them.

Lastly, I want to make one important request. Whenever any one sends any memorandum or representation to the Railway Minister, he should consider them as judiciously as possible, because a representation or memorandum is submitted to the Minister only after all other means of redressing the grievances have failed. But very often, the Minister sends the letters and representations to the department for replying. If that is the case, we should not have any ministers at all. Let us have computers and run the administration. We can feed the

letters and representations into the computers and by pressing a button, the reply will come from the department. Therefore, I request that the hon. Minister should consider as judiciously, considerably and sympathetically as possible all memoranda and representations sent to him.

श्री तुलसी दास जाधव (वारामती) : अध्यक्ष महोदय, 2 बजे से लेकर 2.45 बजे तक जो पौन घंटे का समय दूसरे कामों में गया, वह टाइम तो हमको मिल जाना चाहिये।

MR. SPEAKER : I do not want any argument about this. After Mr. Sheo Narain, I will call Mr Kushwah and then the hon. Minister.

श्री शिव नारायण (वस्ती) : अध्यक्ष महोदय हमारे रेलवे मिनिस्टर ने अपने बजट में हमको बड़ी रोजी पिक्चर दी है। जब श्री पाटिल हमारे रेलवे मिनिस्टर थे तब डा० राम सुभग सिंह स्टेट मिनिस्टर थे और उनको इस विभाग की सारी इन्स और आउटस मालूम हैं। मैं उनको फेलिसिटेड करना चाहता हूँ कि उन्होंने बजट में 2 करोड़ रुपये की बचत दिखलाई। यह डेफिसिट बजट नहीं है सर्प्लस बजट है। मैं समझता हूँ कि वर्ष के अन्त में वह और सर्प्लस दिखलायेगे क्योंकि कमाऊ पूत जो होता है उसकी बड़ी सराहना होती है। यह विभाग भारत सरकार का आघा अंग है। गवर्नमेंट की आधी इनकम इस डिपार्टमेंट से है। मैं रेलवे विभाग की प्रशंसा इस लिये करना चाहता हूँ कि सन 1965 में जब पाकिस्तान ने हम पर हमला किया तब हमारे कर्मचारियों ने बड़ी मुस्तैदी के साथ हम लोगों की मदद की सरहद के ऊपर। इसके लिये मैं उनको धन्यवाद देता हूँ।

लेकिन मैं रेलवे के उदार मिनिस्टर से एक प्रार्थना करना चाहता हूँ कि "क्षमा बढ़ने को चाहिये, छोटन को उत्पात"। 19 सितम्बर को जिन रेलवे कर्मचारियों को

पकड़ लिया गया, बेचारे घर से जा रहे थे, रास्ते में पुलिस ने पकड़ लिया, उनको माफ कर दिया जाये। मैं गवर्नमेंट से अपील करना चाहता हूँ कि उनको वापस ले लिया जाये। आज उनके बच्चे खाना वगैर बिल-विला रहे हैं, भूखों मर रहे हैं, उनका कोई पुरसा हाल नहीं है। मैं सरकार से कहना चाहता हूँ कि कर्मिग इन्वेन्स कास्ट बेअर शंडोज फ्राम बिफोर...

एक माननीय सदस्य : कांग्रेस हार रही है।

श्री शिव नारायण : मैं इस नये रेलवे मिनिस्टर से राजपूत होने के नाते आज भी कहना चाहता हूँ कि तुम क्षत्री हो, तुम्हारे खून में क्षमा की बात है। आज इन कर्म-चारियों को क्षमा करो।

इसके बाद मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे क्रासिंग जहाँ-जहाँ पर है उनको वहाँ पर अन्डर ग्राउंड बनाया जाये। शहरों में आज आघ-आघ और एक-एक घन्टा गेट बन्द पड़े रहते हैं और खचाखच भरे हुए रास्ते में पास करना मुश्किल हो जाता है। मैं बस्ती शहर को रिप्रेजेन्ट करता हूँ। वह मेरी कांस्टि-टुएन्सी है इसलिये वहाँ की बात कहना मैं अपना फर्ज समझता हूँ।

पिछले आठ वर्षों से मैं देख रहा हूँ कि रेलवे वजट पर मुझको चार-पांच मिनट बोलने का मौका मिलता है। मैं रेलवे अधिकारियों से बार-बार कहता हूँ, लेकिन उनके कानों पर जूँ नहीं रेंगती। मैं कुछ स्टेटैजिक प्वाइंट्स बतलाना चाहता हूँ। लखनऊ से सिलिगुड़ी तक सिंगल लाइन है हम दुश्मनों के मुँह में हैं। मैं गवर्नमेंट से कहते-कहते थक गया कि वहाँ पर डबल लाइन की जाये, लेकिन कोई सुनवाई नहीं होती। हम पाकिस्तान का मुकाबला कर रहे हैं, चीन का मुकाबला कर रहे हैं। वहाँ के मीन्स

आफ कम्युनिकेशन दुस्त होने चाहिये। बंगाल वाले चावल के लिये चिल्लाते हैं, लेकिन हम बस्ती में चावल पैदा करते हुए भी रेल की सुविधा न होने के कारण वहाँ चावल नहीं भेज सकते। वहाँ पर फौरन डबल लाइन कर दी जानी चाहिये।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि आज जो फर्स्ट क्लास के पास दिये जाते हैं, उनसे रेलवे को 18 करोड़ रुपयों का लास होता है। इसलिये इसको खत्म किया जाये। चाहे वह पार्लियामेंट के मेम्बरों का हो चाहे रेलवे सर्वेन्ट्स का हो। इससे 18 करोड़ रुपयों की बचत होगी। पी०ए०सी०ने इस पर रिपोर्ट दी है। वह आपकी इजाजत से बनती है और हायेस्ट बाडी है, उसने यह कहा है कि गवर्नमेंट इस पर गौर करे।

पहले जो फर्स्ट क्लास थे वह तो खत्म हो गये और पुराने सेकेन्ड क्लास फर्स्ट क्लास हो गये। अफसरों के लिये तो रिटायरिंग रूम हैं, लेकिन फर्स्ट क्लास के यात्रियों को बड़ी दिक्कत है। आज लखनऊ और बनारस में जो रिटायरिंग रूम हैं वह घिरे रहते हैं। बी गेट नो फेसिलिटी ऐट लखनऊ। बी कैन पे फार इट। लेकिन फिर भी इसकी सुविधा नहीं है। आज हमसे भले ही गवर्नमेंट 2 रु० ले ले लेकिन इसका प्ररेंजमेंट होना चाहिये। हमसे हर तरफ के मेम्बरों ने शिकायत की है चाहे वह कम्युनिस्ट हों, चाहे सोशलिस्ट हों, चाहे जनसंधो हों या कांग्रेसी हों।

अब जम्मू और काश्मीर के भगड़े का सवाल है। मैं समझता हूँ कि गवर्नमेंट को उसे रेल से कनेक्ट कर देना चाहिये। मैं जम्मू काश्मीर की तरफ से वकालत करता हूँ।

एक माननीय सदस्य : पाकिस्तान की।

श्री शिव नारायण : जी नहीं, पाकिस्तान की नहीं। हम कमजोर नहीं हैं, हम देश-द्रोही भी नहीं हैं।

[श्री शिव नारायण]

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि जो अन-एकानमिक लाइनें हैं उनको भी इस तरह से आप डेबेलप करें जिस से उनकी इनकम बढ़ सके।

पैसेन्जर अमेनिटीज का जहाँ तक सवाल है, मैं कहना चाहता हूँ कि मैंने इतिहास में ब्लैक होल की बात पढ़ी है, जो कलकत्ते में थी। आज आये दिन रोज थर्ड क्लास के कम्पार्टमेंट ब्लैक होल बने रहते हैं। वहाँ पर न पाखाने का इन्तजाम है, न पेशाब का इन्तजाम है और न पानी का इन्तजाम है। जब कोई रेलगाड़ी आती है तब हम खड़े होकर देखते हैं कि चक्कम-चक्का लगता है और कोई इसको देखने वाला नहीं है। डबल ट्रेन कर दें, एक सुबह चले और एक रात को चले। एक दिल्ली से और एक लखनऊ से चले। आप डबल कर दें। आप को इनकम होगी। पैसेन्जर काफी निकलते हैं। क्या आपका रेलवे बोर्ड करता है? हम जैसे लो मैन् आपको प्वाइंट आउट करते हैं कि किस तरह से आपकी इनकम बढ़ सकती है। क्या रेलवे बोर्ड इस तरह की चीजों को आपको नहीं बता सकता है? आप एक आना और दो आना टैक्स बढ़ाते हैं। इसको आपको बढ़ाने की जरूरत न पड़े अगर आप और ट्रेज को चला दें जिन से आपकी आमदनी बढ़ेगी।

विजिलेंस का जो डिपार्टमेंट है, उस में जो लोग एप्वाइंट किये जाते हैं, उन में आपको आउटसाइडर्ज को भी लेना चाहिये। अब तो आप रेलवे डिपार्टमेंट के लोगों को ही लेते हैं। वे विजिलेंस का काम ठीक नहीं करते हैं। मैं चाहता हूँ कि आप बाहर वालों को भी लें।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड को आप सलाम करो। उसको आप गुड वाई बोलो। उसको निकाल बाहर करो।

वह अटर फेल्योर साबित हुआ। मैं आठ वर्ष से यह शिकायत करता आ रहा हूँ। क्या किया है आपने? उसने भी कुछ नहीं किया है।

खाने पीने का जो प्रबन्ध है वह भी आप को ठीक करना चाहिये। मैंने लखनऊ स्टेशन पर देखा है, वहाँ पर मैंने चैक किया है, वहाँ पर कोई स्टैंड करने वाला नहीं था। वहाँ पर धुआं धक्कड़ फैला हुआ था। तमाम भट्टियां जल रही थीं। यह प्लेटफार्म की हालत थी। लखनऊ उत्तर प्रवेश का कैपिटल है। वहाँ पर यह हालत थी। वहाँ पर बहुत ही गन्दगी देखने को मिली। इस तरह की जो चीजें हैं, उनकी तरफ आपका ध्यान जाना चाहिये।

वहाँ पर फर्स्ट क्लास की एक बोगी रहती है। उसमें लखनऊ से रिजर्वेशन नहीं मिलता है। सिलीगुड़ी बालों को ही मिलता है वही उसमें भरे रहते हैं। जब रिजर्वेशन के बारे में पूछताछ की जाती है तो कोई कर्टसी नहीं दिखाई जाती है, बड़ा रूड विहेवियर उनका होता है। ये बातें मैंने अपने कान से सुनी है। साथ ही absence of human touch होता है। ह्यूमन टच उनमें नहीं होता है। इसको आप पैदा करो उनमें।

“those who will obey, they can give orders; those who will not obey orders, they cannot give orders.”

यह बर्डिकट मेरा नहीं है। यह ग्रेटकमांडर नैपोलियन का है।

“those who will obey, they can give orders; those who will not obey orders, they cannot give orders.”

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि पब्लिक रिलेशंस का जो इन्तजाम है उसको भी आप ठीक करो।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि चितरंजन और मद्रास प्रादि जगहों पर जो आपके

डिब्बे बन रहे हैं, उन कारखानों के वर्किंग को भी आप ठीक करें। उनका भी आप डिवलपमेंट करें। चौथी श्रेणी के जो प्रादमी हैं, उनको ठीक काम दें। जब आपने ऐसा किया तभी आपका रेलवे बोर्ड फलेगा फूलेगा और पब्लिक की नजरों में ऊंचा उठेगा। मैंने आपकी तारीफ भी की है। जो दिक्कतें हैं, उनको आप दूर करें। आपके डिपार्टमेंट में कुछ ऐसे एजीमेंट्स भी हैं जो गड़बड़ करते हैं, उनको भी आप चँक करें।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि जो आदमी मुअत्तिल हैं या ससपेंडिड हैं उनको आप माफ़ करें, उनको वापिस ड्यूटी पर आप बुलायें।

इन शब्दों के साथ मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री यशवंत सिंह कुशवाह (भिड) : मैं अध्यक्ष महोदय आपका अत्यन्त आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया है।

डा० राम सुभग सिंह जी ने इस विभाग का कार्यभार ग्रहण करने के बाद जिस प्रकार से अपने कार्य की शुरूआत की है और लाभ का बजट पेश किया है, कोई नए कर नहीं लगाये हैं, माल भाड़े पर कर नहीं है, यह सब इस बात का सबूत है कि मंत्री महोदय जिस तरह से काम करने में सिद्धहस्त रहे हैं, वह इस बदनामशुदा रेल विभाग को भी अच्छा बनाने में सिद्धहस्त होंगे। मेरी शुभकामनायें और सहयोग उनके इस काम में उनके साथ हैं।

मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जो योजनायें हों वे सर्वांगीण ढंग से देखी गई हुई होनी चाहिये। अगर योजनायें ऐसी होनी जिनकी टांगें टूटी हुई होंगी, तो जो हमारा काम है वह भी नुकसान में जाएगा। मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि एक अरब से भी ज्यादा रुपया खर्च करके शासन

ने चम्बल की योजना बनाई है और जल बिजली उससे मिलनी शुरू हुई है। साठ लाख एकड़ नई भूमि के लिए मिड और मुरैना जिलों में जोकि मध्य प्रदेश के उत्तरी जिले हैं सिंचाई के लिए पानी मिलेगा कुछ मिलना शुरू भी हो गया है और कुछ प्रागे मिलना शुरू हो जाएगा। वहां पर काफी उत्पादन बढ़ेगा। यह उत्पादन किसान के घर से बाजार में कैसे जाएगा? जिन प्रान्तों को अन्न की जरूरत है, जो प्रान्त भूखे हैं वहां यह अन्न कैसे पहुंच पाएगा। इसकी ओर बिल्कुल ध्यान नहीं दिया गया है।

वहां नैरो गेज रेलवे लाइन है। उसकी तरफ भी ध्यान नहीं दिया गया है। इस नैरो गेज को ब्राड गेज में बदलने की जब तक योजना नहीं होगी तब तक आपको चम्बल योजना पर जो खर्च हुआ है देश की तथा उस क्षेत्र की प्रगति के लिए उसका लाभ कैसे उठाया जा सकेगा, यह विचारणीय है।

रेलवे के विकास के लिए, लाइनों के विकास के लिए योजनायें बनती हैं। उन योजनाओं में सबसे ज्यादा उपेक्षित प्रांग अगर किसी का है तो वह नैरो गेज लाइन का है। नैरो गेज लाइन के लिए देश में इस समय एक भी नया डिब्बा नहीं बनता है और न ही एक भी नया इंजन बनता है और न ही इंजन या डिब्बा बाहर से मंगाया जाता है। नैरोगेज लाइनों पर चलने वाला यह जो पुराना कचरा पड़ा हुआ है, आखिर यह कब तक काम देगा। कोई योजना होनी चाहिये, कोई विचार होना चाहिये, इन नैरो गेज लाइनों को ब्राड गेज में बदलने का और इनको बदलने के लिए हर साल कितना काम किया जाएगा और कितने समय में सारा काम पूरा हो जाएगा, इसका साफ नक्शा सामने होना चाहिये। मैं आशा करता हूँ कि आप इसके बारे में कोई योजना बनायेंगे

[श्री यशवंत सिंह कुशवाह]

ताकि नैरो गेज को जल्दी से जल्दी ब्राड गेज में बदला जा सके। जिन क्षेत्रों में बड़ी बड़ी योजनायें, बड़े बड़े निर्माण कार्य बनाकर, अरबों रुपया खर्च किया गया है, उन योजनाओं का सदुपयोग हो, इस दृष्टि से उन क्षेत्रों की नैरो गेज को ब्राड गेज में बदलने की योजना को प्राथमिकता दी जानी चाहिये, ऐसा मेरा निवेदन है।

हमारे क्षेत्र में, मध्य रेलवे का जो नैरो गेज लाइन का हिस्सा है, ग्वालियर से भिंड तक का पचास मील तक का जो टुकड़ा है, इस टुकड़े में स्वराज्य आने से पहले जहां पूरा सफर ढाई तीन घण्टे में हो जाता था वहां आज बीस साल में इसको पूरा करने में छः घण्टे लग जाते हैं और पहले के मुकाबले में किराया भी तिगुना लगता है। यह वहां प्रगति का नमूना है। वहां पर सवारियां कम निकलती हों ऐसी बात नहीं है। मैंने स्वयं देखा है कि डिब्बों में जगह नहीं होती है, लटकते हुए लोग जाते हैं, डिब्बों के ऊपर बैठ कर लोग चलते हैं, भेड़ बकरियों की तरह से वे डिब्बों में भरे रहते हैं। इतना अधिक ट्रैफिक इस लाइन पर है। इतना होने पर भी उसको ब्राड गेज में बदलने की बात सोची नहीं जाती है।

एक बात मैं देश के हित में कहना चाहता हूं। कल को भ्रगर देश पर दुर्भाग्य आ जाए और किसी तरह से अशान्ति पैदा हो जाए तो दक्षिण भारत की तरफ जाने के लिए आगरा के बाद जहां चम्बल का एक पुल पार करके उधर का इलाका पड़ता है, भ्रगर किसी तरह से उस पुल में कुछ गड़बड़ हो जाए तो आपका सारा सम्बन्ध उत्तर और दक्षिण का समाप्त हो जाएगा, सारे का सारा रास्ता बन्द हो जाएगा और एक बहुत बड़ा खतरा पैदा हो जाएगा। एक छोटा सा टुकड़ा अगर आप जोड़ देते हैं भिंड और इटावा के बीच का जोकि बीस

मील का टुकड़ा है तो आपका एक आल्टरनेटिव रूट हो जाता है। इससे बहुत बचत भी हो जाती है। ग्वालियर से भिंड तक का जो पचास मील का टुकड़ा है अगर इसको बीस मील और बढ़ा दिया जाता है और सत्तर मील का जो यह टुकड़ा हो जाता है इसको लाइन से कनेक्ट कर दिया जाता है तो माल तथा यात्रियों के यातायात में बड़ी सुविधा हो सकती है और डेढ़ सौ मील का चक्कर बच जाता है। यह रेलवे के लिए भी आर्थिक दृष्टि से लाभकारी चीज होगी और देश की सुरक्षा की दृष्टि से भी यह अत्यन्त आवश्यक है। इस सुभाव को मैंने रेल मंत्रालय को लिख कर भी दिया है और मैं आशा करता हूं कि इस पर अवश्य विचार किया जाएगा और इसको करने का प्रयत्न किया जायेगा।

रेलवे बोर्ड के बारे में कई माननीय सदस्यों ने अपने विचार प्रकट किए हैं। मैं नहीं चाहता कि मैं उसको दोहराऊं। रेलवे बोर्ड का जो कार्य संचालन है वह ऐसा है कि यहां जो भी सुभाव जाता है वह इस तरह से गायब हो जाता है जैसे दल दल में फँका हुआ कंकड़ गायब हो जाता है। रेलवे बोर्ड की भंग करने की बात पर मैं चाहता हूं कि मंत्री महोदय गम्भीरता से विचार करें।

रेलों की हालत को सुधारने का जहां तक सवाल है, आपको बहुत बड़ा लाभ हो सकता है अगर आप सैलून को बन्द कर दें, उसका देना बन्द कर दें। उससे कई गाड़ियां बन सकती हैं। जहां और जिन रास्तों पर गाड़ियों की कमी है वहां गाड़ियां देकर आपकी आमदनी कफी बढ़ सकती है और आप जनता को भी ज्यादा सहूलियतें मुहैया कर सकते हैं।

दुर्घटनाओं को रोकने के लिए यह विभाग प्रयत्नशील है। लेकिन मैं एक बात

निवेदन करना चाहता हूँ जिन लोगों ने दुर्घटनाओं को रोकने की कोशिश की होती है और सफल हुए होते हैं उनको तारीफ के पत्र तो मिले हैं लेकिन लाभ क्या मिले इसको आप देखें। दस पांच रुपये लाभ पहुंचाकर आप लोगों को प्रोत्साहित नहीं कर सकते हैं। जो लोग इतनी बड़ी हिम्मत करते हैं। जो लोग दुर्घटनाओं को होने से रोकते हैं, हजारों यात्रियों की जान बचाते हैं, उनको आकर्षक ढंग का पुरस्कार तो मिलना चाहिए, उनको प्रोत्साहन दिया जाना चाहिए। उनको कुछ तरक्की मिलनी चाहिए और साथ ही साथ अच्छा इनाम मिलना चाहिए। ऐसा अगर आपने किया तो रेल विभाग के कर्मचारियों की आदत बनेगी कि हम इस तरह की दुर्घटनाओं को रोकने में ज्यादा हिम्मत से काम करें।

जो बजट हम लोगों के सामने है, वह लाभकर बताया गया है, लेकिन उसके बाद एक रेलवे अधिकारी के कथन के रूप में अखबारों में यह प्रकाशित हुआ है कि शायद नया भाड़ा लगाना पड़ेगा। मैं मंत्री महोदय से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवे अधिकारी उन पर जितना भी दवाव डालें, लेकिन वह हिम्मत से काम लें और जनता पर नय भाड़े लगाने के अधिकारियों के सुझाव को स्वीकार न करें।

हमारे क्षेत्र में पहले ग्वालियर स्टेट की जो ग्वालियर लाइट रेलवे थी, जो कि अब सेंट्रल रेलवे का एक भाग है, उस नैरो-गेज लाइन के साथ हम ने बहुत बड़ी घनराशि भी दी थी। अगर उस घनराशि और उस के ब्याज का हिसाब किया जाये, तो उस क्षेत्र की जनता का यह अधिकार हो जाता है कि वह शासन से यह मांग करे कि उस नैरो-गेज लाइन को ब्राडगेज बनाया जाये। मैं आशा करता हूँ कि रेलवे मंत्री महोदय हमारे क्षेत्र के साथ अन्याय

नहीं होने देंगे। मध्या प्रदेश के साथ रेलवे विभाग द्वारा बहुत अन्याय होता रहा है। लेकिन अब उसके साथ न्याय किया जायेगा, ऐसा मुझे विश्वास है।

यहां पर सरकार की ओर से जो आश्वासन दिये जायें, वे वैसे नहीं होने चाहिए, जैसे कि दतिया स्टेशन के बारे में पिछले दो साल से मुझे दिये जाते रहे हैं। दतिया एक डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है और भूतपूर्व राज्य की राजधानी है। दतिया स्टेशन के प्लैटफार्म नम्बर 1 और नम्बर 2 को एक छोटे से पुल से जोड़ने का प्रश्न है। उस के बारे में लगातार दो साल से आश्वासन दिये जाते हैं, लेकिन वह काम अभी तक नहीं हो पाया है।

सिंहड़ा एक तहसील हैडक्वार्टर है। वहां की जनता चाहती है कि हमारे यहां रेलवे स्टेशन तो है नहीं, लेकिन कम से कम एक आउट-पोस्ट तो मंजूर किया जाये, ताकि हम लोगों के माल के आने-जाने में सहूलियत हो सके। लेकिन उस छोटे से सुझाव को भी स्वीकार नहीं किया गया है।

मुझे विश्वास है कि डा० राम सुभग सिंह उन कांग्रेसियों जैसे नहीं हैं, जो थोड़ी देर के लिए कोई पद मिल जाने पर पक्षपात करना शुरू कर देते हैं। मैंने पहले भी देखा है और मुझे विश्वास है कि भविष्य में भी वह हमारे क्षेत्र के साथ न्याय करेंगे हर क्षेत्र के साथ न्याय करना उन की आदत रही है।

MR. SPEAKER : The hon. Minister.

श्री तुलशीदास जाधव : अध्यक्ष महोदय पौन घंटा उस वक्त चला गया था।

MR. SPEAKER : I am not going to answer you. 18 Congress Members have spoken and 18 Opposition Members have spoken, I have called the Minister.

श्रीतुलशीदास जाधव : हम कुछ कहते हैं, तो आप हमारी इन्सल्ट करते हैं, लेकिन आप उन मॅम्बरों को कुछ नहीं कहते हैं। उस पौन घंटे का क्या होगा ? अभी पन्द्रह बीस मिनट और हैं।

MR. SPEAKER : No please. As I have already said 18 Congress Members have spoken and 18 Opposition Members, and an equal number, have spoken.

श्री तुलशीदास जाधव : यह ठीक नहीं है।

MR. SPEAKER : I do not know anything about it. I cannot answer it. I have called the Minister.

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAGH SINGH): Mr. Speaker, Sir, I am grateful to the House that the Railway Budget has been well received by almost all the Members who have participated in the debate. The number members of who participated comes to about 38 Members.

Just now, Shri Tulshidas Jadhav wanted to participate in the debate. I know the good work that he has been rendering to Railways by visiting different educational institutions and impressing upon students and others to help the Railways by not travelling without tickets. I hope his efforts will continue and we, on our part, assure him that we will render all possible assistance to him in carrying out his work.

The hon. Member, Shri Kushwah, just now referred to Datia Station platforms to be joined and I will see that they are joined. But regarding Bhind and Etawah railway line, I do not know what is the position at the moment. But we shall try to understand what can be done in the matter.

About narrow-gauge railway lines, many hon. Members have mentioned about narrow-gauge and private railways, and particularly, the hon. Member, Shri Raghbir Singh Shastri, made a mention about the Shahdra-Saharanpur line. It is also not good for this developed area to give a rail track

of that type. After several years, the Central Government comes into the picture. But, anyway, the Department on its own is having a survey made and we shall see that the survey work is expedited and whatever possible is done.

Then, the hon. Member, Shri Sheo Narain, mentioned about the railway employees. About the suggestion that he has given, I will, definitely bear that in mind and see how best to help the railway employees. I must mention here, without any reservation, that our policy will not be a policy of victimisation. We shall do justice to every railway employee.

Shri Barupal mentioned about Scheduled Caste and Scheduled Tribe employee. I will see that no schedule caste and schedule tribe employee—and, as a matter of fact, no employee of the Railways—is not given justice. The entire quota will be given. We will be generous in giving employment to Scheduled cast and schedule Tribe employees. When I say this, of course, I am mindful of our difficulties because it is the Service Commission which comes into the picture in regard to Class III posts. But we shall impress upon them to see that they are not allowed to suffer.

As regards the other suggestions, I may or may not be able to answer all points that have been made by various members, though my intention is to cover each and every point. But I will send written replies, and the replies would not be discourteous. Shri Sheo Narain just now said that we were not very courteous. How can we ignore Lucknow which is the Capital of Uttar Pradesh which, in fact, is India in miniature... (Interruption) I will also come to the metre gauge mentioned by Shri Daschowdhury. He mentioned some individual points; they will also be gone into.

About the catering facility at Lucknow, when my hon. friend makes his next visit to Lucknow, I am sure he will be received properly and he will get proper food also. I will see that some coaches are also added to avoid

congestion. We are also contemplating—of course, I can say this without consulting the Planning Commission—to have a broad gauge line from Lucknow to Gorakhpur and later on to Tinsukla but *via* Banaras side. When that improvement is effected, Basti will be properly served. He mentioned about the railway crossing in Basti. He also referred to Bengal because the Bengal people are suffering due to, perhaps, lack of rice and he wants to send some rice there. Perhaps he also wants to go there. We will be very generous in that regard...

SHRI NAMBIAR : He will go as Governor of Bengal ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : It is upto you to elect him as your Leader and he will function as such.

The Fourth Five-Year Plan, as you know, has not yet been finalised, and we will try to impress upon the Planning Commission to provide as much allocation as the Railways would require. Shri Sheo Narain also mentioned about the border areas, more particularly about Jammu & Kashmir. Shri Sanghi also mentioned about the Ravi bridge. I must pay my tribute to all the railway workers, more particularly Class IV and Class III employees, and also all the officers, including the Railway Board officers for having constructed the Ravi bridge at a time when War was going on with Pakistan ; but for that bridge the achievement would not have been possible or perhaps, it could have been possible even then because all depends on the spirit that the country possesses ; but that was a great factor.

Shri Kamalanathan and Shri Kiruttinan mentioned about Kanyakumari, Tinneveli, Tuticorin and also about Egmore and Madras Central that they should have underground connections. I have already pointed out in my Budget speech the problems that are faced by Madras, Bombay, Calcutta

and Delhi. They will be taken care of within the limitations that I have pointed out in my Budget speech and which my colleague; Shri Parimal Ghosh, has also highlighted. In fact, my colleagues, Shri Parimal Ghosh and Shri R. L. Chaturvedi, have lighted my burden because they have dealt with quite a good number of points.

17 hrs.

When it comes to expansion of railways, defence requirements, about which Shri Sheo Narain was very particular, will be given special priority. So also industrial and agricultural requirements.

Shri Randhir Singh mentioned about irrigation facilities. There is a rule, with which he must be conversant as he is a very seminar advocate of Haryana, that under the category of accommodation works covered by section 11 of the Indian Railways Act, 1890, all such accommodation works which are found necessary either at the time of opening of a line or within ten years of the opening are provided by the railways at their own cost. Any additional accommodation work required for the use of the adjoining land-owners after ten years is considered as deposit work and it is provided for at the cost of the applicant. If the State Governments are prepared to pay for these additional works, the railways will have no objection to take them up. But whatever be the legal paraphernalia, we will be as sympathetic as Shri Randhir Singh Chaudhuri would expect us in regard to helping the farmer.

As regards survey work for connecting with Kanyakumari and other places, I will come to them later.

Shri C. C. Desai said that doubling work should be taken up and no new line should be opened without effecting doubling in industrial and other areas. This has been the policy so far, but side by side with that we have also to look to the other consideration. It would not have been possible for us to face the Chinese had we not started connecting line with Rangia and Murkong Selek or

[Dr. Ram Subhag Singh]
right up to Kathua. Now work is going on.....

AN HON. MEMBER : How much ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : All the club members know. It can be expedited. Udhampur can also be connected. Jogigoppa has been joined with Farakka.

Mention was made of Barauni. It is a fact that there is transport difficulty in and around Barauni area. There also we propose to have a survey made to join Barauni with Katihar by broad gauge.

During the First Plan period, doubling work was completed for 370 kms ; in the Second Plan period, it was 1512 kms., in the Third Plan period 3,228 kms. At present, the carry-over work amounts to 550 kms. and will cost Rs. 40 crores. In the Fourth Plan period, 1770 kms. of track are likely to be considered for doubling at a cost of Rs. 168 crores. Out of the above, new works totalling 1250 kms. are expected to be taken up and completed during the Fourth Plan period.

One of the basic objective of the Fourth Plan is to push forward the programme for modernisation, removal of bottlenecks and maximising utilisation of existing assets. The investment programme proposes to achieve qualitative improvement instead of quantitative expansion. But here I must say that we are not going to ignore the areas where there is no rail facility.

In this connection, I must make a mention of what Shri Partab Singh said about Himachal Pradesh. Of course, I am mindful of the suggestion made by the Transport Committee set up by the Planning Commission on which the Railways were also properly represented. The recommendation of the Committee was that whichever be the mode of transportation, railway, road, navigation or airways, should be properly augmented. I know that a railway line is something which gives a sense of security to the people, because people in Murkong Selek, Kathua or Saurashtra area or Gandhi-

dham and Lekhapani would know that here runs a railway line, the Indian railway line, which is guided by over 16 lakhs of railway employees, both permanent and temporary, and they will stand by the requirements of the country at the time of need. Therefore, it will be our endeavour to go on extending the railways, doubling the track and modernising the railways also. Here, these narrow gauge and light railways will also receive adequate attention.

SHRI RANGA (Srikakulam) : What about strategic areas ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : I have already mentioned about them before you came. Strategic areas and defence will be our prime concern. We are not going to fail the people of India, because we got the Pokaran-Jaisalmer Railway constructed. Shri Pannalal Barupal mentioned about Hindumalkot and Gandhinagar. I am going to see that it is expeditiously constructed.

In that way, it will also be our endeavour to lay a network of railway lines in the entire strategic area if the House so commands, because it will be within the competence of the House to give us allocation, and whatever allocation is provided, we will work within that limitation.

Shri Hem Barua pointed out that the broad gauge line should be extended to Dibrugarh. Actually, the broad gauge line has been constructed from Farakka to Jogigoppa, and preliminary engineering-cum-traffic survey for the construction of the Bongaigaon-Gauhati section and an economic survey by the Gauhati University of the transport needs of the Lower Brahmaputra Valley have been undertaken recently to assess the need for and the economic viability of the proposal for extension of the broad gauge line to Gauhati. A final decision in the matter can be taken only after the results of these investigations are known. Further extension of the broad gauge line to Dibrugarh can be considered after a decision is taken on the broad gauge connection to Gauhati. Therefore, I think we will be in a position to help Mr. Barua as early as possible.

SHRI DHIRESWAR KALITA (Gauhati) : What about Jogigoppa bridge ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : Shri Kalita is very sympathetic to the needs of the people of Assam, and whatever suggestion he makes will be given due consideration.

Shri P. M. Mehta has asked for a broad gauge line between Bhavanagar and Tarapore. A fresh traffic survey has been carried out recently, and the report is under examination. A decision regarding the construction of this line will be taken up after the examination is completed.

Shri R. K. Birla wanted a lined up to the Khetri project. A re-assessment of the new railway line to Khetri mines has been carried out, and the report is now under examination. A decision regarding the construction of this line will be taken up after the examination is completed.

I have already made a mention of Shri Shastriji's point about the Saharanpur Light Railway. Under the Agreement, the Central Government has the option to purchase the Railway at regular intervals of seven years. It is a narrow gauge line, and it is considered that a narrow gauge line will, apart from being financially unremunerative, create operational problems. Engineering and traffic surveys for laying a new broad gauge line in the area served by the Shahdara-Saharanpur line have therefore been undertaken and are likely to be completed by July this year. A decision regarding the construction of a broad gauge line will be taken up after the result of the surveys are known. Shri Onkarlal Vohra referred to the Kota-Chitoorgarh line. It is a fact that I had been in that area and it is also a fact that it is not perhaps an economic proposition. But that is a very good area and a fresh traffic assessment has been ordered to assess the financial prospects of this line. A decision regarding the construction of this line will have to await the re-assessment.

Shri Pannalal Barupal spoke about Mohan Nagar railway station. It is the

proper place and I shall open a railway station at Mohan Nagar. I shall also see that the railway employees whose children study in a particular language area are generally not transferred.

SHRI RANGA : What about the Nagarjunasagar-Hyderabad line promised by your predecessor ?

DR. RAM SUBHAG SINGA : I shall honour the commitment made by my predecessor.

Rajasthan employees should generally be kept in Rajasthan unless and until they commit some grave error... (*Interruptions*) If there is an Assamese employee in the Assam region, why should he be transferred to Bengal or Bihar when his children go to an Assamese medium school ? That is the point I am making.

Shri C. C. D'sai referred to Hassan-Mangalore line. Work on that line is being matched with progress on the port project and the line is expected to be completed to coincide with the commissioning of the port. The present progress is thirty per cent and I shall get it expedited.

Shri Suraj Bhan spoke about doubling the Delhi-Ambala section. On this section, a small portion of 3 KM between Delhi and Subzimandi is already doubled. Engineering-*en* traffic survey for the sub-section between Subzimandi and Sonapat had been carried out and the survey report is under examination. The pattern of train operation between Delhi and northern areas is such that the traffic on the Delhi-Ambala section is predominantly used for passenger traffic and the freight traffic is passed on the Delhi-Saharanpur and Delhi-Bhatinda sections. The capacity requirements are being examined and works considered necessary to further augment the capacity are being planned in phases; doubling will also be considered in due course if justified on traffic and financial considerations.

SHRI RANDHIR SINGH : What about Rohtak-Panipat.

DR. RAM SUBHAG SINGH : You will get it.

[Dr. Ram Subhag Singh]

Shri Prasanna Bhai Mehta mentioned the introduction of passenger trains on the Dhrangadhra-Viramgam section on the Jhund-Kandla line. It is a fact that the broad gauge train to Dhrangadhra is not being taken to Viramgam and on that account a number of passengers, more particularly, third class passengers are made to suffer. I shall ask the Railway authorities to introduce trains between Dhrangadhra-Viramgam. Shri Nanubhai Patel is not here; I shall discuss his points with him, and see what could be done in that regard.

Dr. Maltreyee Basu is present here. She was good enough to say that even ladies will not hesitate to join agitation if things are not done. There is no need to carry on any agitation and we shall see what can be done. Particularly ladies should do their work and not go and join agitations. Daschowdhury is my good friend and he mentioned some cases where justice, he said, had been denied. In consultation with him I shall see that those cases are gone into to his satisfaction.

Regarding the headquarters, some mention was made by Shri C. C. Desai that the Western Railway headquarters should be shifted to Ahmedabad and Shri Sanghi and Shri Barupal said that something should be done for Rajasthan. I do not know what to do. There is Maharashtra; there is Gujarat and there is Rajasthan. But now these railways are gradually being converted to broad gauge railways. Of course, I have every sympathy for Shri Barupal and Shri Sanghi. But if they think that permanently Rajasthan is going to have metre gauge only, that is not going to be the future picture. So is the case in Gujarat. Therefore, having regard to all these considerations, we will see how best the railways could be run. Bombay being the biggest post, that also will have to be kept in view.

Shri K. N. Tiwary pointed out the difficulty about certain wagons and the difficulties that people face at Digha where Gandhiji had stayed for some time. This wagon question is dealt with

adequately, and it featured in the Question Hour also today. I will see that this point is strengthened.

श्री क० ना० तिवारी (बेतिया) : गांधी के जी हॉल्ट का क्या हुआ ?

डा० राम सुभग सिंह : गांधी जी का हॉल्टले लीजियेगा ।

Shri Hem Baru referred to the divisionalisation and he was apprehensive about Assam. I do not know why he is not prepared to accept me as an Assami... (Interruption) The Northeast Frontier Railway runs through three States. There were three districts and one zonal headquarters. The zonal headquarter was in Gauhati; one district headquarter was in Alipur Duar and the other was at Lumding and the third was in Katihar. With a view to meeting their point, I say this straightaway that there are going to be four divisions, but as Shri Hem Barua and Shri Kalita know, the traffic position is very meagre and it is so also at Tinsukia. I am also conscious of the difficulty which is being faced by our railway people in controlling this Murkong Selek line from Alipur Duar. But Tinsukia will be a division along with Lumding. But there is no traffic and therefore we are delaying, and everything would not be done in one day. There are only three or four trains operating from Rangiya to Murkong Selek and I will find out; if the position improves...

AN HON. MEMBER : rose—

DR. RAM SUBHAG SINGH : Listen to me first. If the position improves, if it shows some sign of improvement, I will consider Rangiya also.

SHRI DHIRESWAR KALITA : Gauhati ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : Gauhati is a zonal headquarter. What else do you require ? Then, Shri Laskar pointed out the difficulty about Badarpur...

SHRI DHIRESWAR KALITA : Sir, on a point of information. He is

misleading the House. Tinsukia has not yet been made the headquarters.

MR. SPEAKER : Let him finish.

SHRI DHIRESWAR KALITA : He is misleading the whole House.

DR. RAM SUBHAG SINGH : This is his profession. Misleading is his profession. He is unable to understand. He never lives in Gauhati and he does not know anything about it. Has he been to Pasighat and Murkong Selk ? Without going to any place, he just wants cheap popularity by intervening like this. He does not know anything. By talking here in this way, he will not get anything done. I will do more than what Assam desires but not by his interventions like this.

SHRI DHIRESWAR KALITA : Give it.

DR. RAM SUBHAG SINGH : I would not give till I consider it carefully. Shri Laskar pointed out the difficulty which the people at Badarpur are facing. We have every sympathy for the people but the court cases are going on, and due to that, I am finding it difficult to say anything. He asked whether something could be done, in regard to dieselising the Lumding-Badarpur line. I will see that the Lumding-Cachar line is dieselised and one or two diesel engines are provided, because that is a very difficult area.

Shri Suraj Bhan wanted a division at Ambala. I know what a heavy load is being faced by the Delhi division. Despite the fact that some posts of officers have been created, still there is difficulty. I will have the entire traffic position surveyed and then a decision will be taken.

Mr Desai referred to staff strength. Efforts are continuously being made to increase the productivity of labour on the railways. With reference to the traffic load carried by the railways, the number of the staff has been steadily going down. An apprehension was expressed by Mr Indrajit Gupta on this point. We do not

want to reduce the staff, but we do desire to increase their productivity, because the staff are people who come from our own cadre, more particularly class IV and Class III people. Therefore, we will always be on their side.

Mr. Fernandes mentioned about officers. He completely forgot how the increase was effected. Without his asking, we increased the number of gazetted posts by including all our railway doctors. Therefore, the number increased by 1400. At that time, it was beyond the contemplation of Mr. Fernandes to demand that they also should be included. They were all treated as Class III employees. They have now been made gazetted officers.

SHRIJ. M. BISWAS (Bankaura): You have increased the posts of some officers and their salaries also.

DR. RAM SUBHAG SINGH : Yes, but only some officers. The number has not doubled, as was alleged.

Some hon. members commented that increase in railway staff has not been in proportion with the increase in services, mileage, stations and materials. Staff strength has to be viewed with reference to traffic load carried by the railways and not merely with reference to road mileage or number of stations. Efforts are continuing to increase the productive railways, which is borne out by the composition of the staff strength with reference to the load carried. The number of staff employed on railways was 3,144 per million train kilometres in 1950-51. This has come down by over 9 per cent on 2,881 in 67-68. In terms of transport output measured in terms of gross tonne kilometres the number of staff per million gross tonne kilometres has come down from 5.65 in 1950-51 to 3.67 in 1967-68. In railway workshops also, as a result of incentive schemes, the number of staff per standard unit of repair has come down by about a third in ten years from 14.9 in 1957-58 to 9.7 in 1967-68, in the case of locomotives, from 1.49 to 0.97 in the

[Dr, Ram Subhag Singh]

case of carriage and from 0.34 to 0.22 in the case of wagon repairs.

While productivity of staff has thus been increasing, but as compared to other progressive Railways in the world, there can be no denying the fact that the staff on Indian Railways is large. British Railways which load about the same amount of traffic as the Indian Railways have a staff strength of only four lakhs. It is less than one-third of our strength. In the French Railways also the strength staff is about the same as the British Railways although they carry about the same tonnage as in India. In the Japanese Railways and, in that way, in all other Railways also this is the position. However I would like to clarify that reduction of staff is not proposed to be achieved either by retrenchment or by increasing the workload but it is proposed to be achieved solely by modernisation and use of advanced technological equipment and management methods.

Many hon. Members said about the staff who participated in the strike on 19th September. As I said, I will be as sympathetic as possible. I will consult all those Members and try to accommodate their view-points within the limitation of our Government's policy.

SHRI S.M. BANERJEE : What about Rajdhani Express taking passengers from and to Kanpur ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : I will give you four seats in other trains. Shri Viswantham said about the redress of grievances. I will discuss the matter with him before him all that has been done on behalf of the Railways and I will be guided by his mature advice. Shri Venkatasubbaiah had also mentioned about this.

Shri Tiwary had mentioned about parity of scales of pay with those of the Contributory Health Scheme. I had myself got their remuneration increased and service conditions bettered. Of course, there is no comparison with the Central Contributory Health Scheme because at that time they were placed on a better footing, but elsewhere something was done later. Anyway we will consider

the case and see that justice if needed in their case is not denied to them.

Shri Fernandes made a mention that the number of T.B. patients has gone up and the number of deaths has also gone up. I do not want to waste the time of the House—perhaps it may be due to too much shouting that incidence of T.B. might have gone up.

श्री जार्ज फरनेन्डीज (बम्बई दक्षिण) : अध्यक्ष महोदय, यह ठीक नहीं है। लोगों की मौत के बारे में सजाक न किया जाय।

DR. RAM SUBHAG SINGH : I withdraw that. The Railway Board had occasion to investigate this apparent rise in mortality. The apparent rise is due to better diagnosis enabling the railway medical department to locate more precisely the individuals suffering from T.B. including the location of contacts. It is significant that as against about 10,000 cases diagnosed in 1963 as suffering from T.B. as many as about 16,000 were diagnosed in 1966-67 and 14,000 in 1967-68, incidentally showing a drop from the previous year. Naturally, when the coverage has been more comprehensive the number of deaths precisely located as attributable to T.B. has also marginally increased but not proportionately. This really bears out that improved facilities are now available for treatment of T.B. patients in Railways by way of additional beds and by way of specific treatment within the reach of bulk of the railwaymen. The number of T.B. beds in railway hospitals has increased from 586 in 1963-64 to 1206 in 1967-68, enabling the railway medical officers to bestow intimate care on the railwaymen afflicted with T.B. A survey made some time back showed that the incidence of T.B. in the country was 1.5 per cent of population and the mortality rate due to T.B. was 0.8 per thousand of population. Against these figures, so far as railway staff are concerned, in spite of comprehensive examination and coverage, the incidence was only 1.03 per cent and the mortality rate was only 0.4 per thousand of population. Under these circumstances, I consider that Shri Fernandes's

interpretation of the statistics is totally incorrect.

श्री आर्ज फरनेंडीज : पिछले साल ज्यादा लोग मरे हैं ।

डा. राम सुभग सिंह : जी नहीं ज्यादा नहीं मरे हैं । माननीय सदस्य क्या आंकड़ों के ज्योतिषी हैं जो ऐसा कहते हैं ? हकीकत यह है कि उन को पता नहीं है ।

SHRI GEORGE FERNANDES : Statistics are damn lies.

DR. RAM SUBHAG SINGH : He does not know anything about truth.

SHRI GEORGE FERNANDES : More men are now dying due to T.B.

DR. RAM SUBHAG SINGH : He knows only to shout about the Railway Board.

Now I am coming to his point. People of his fraternity, and more particularly he—they want that anything they desire should be done by the Railway Board and the officers. While I have every respect and regard for hon. Members, here I may say that we have got a statistics of the letters which hon. Members have written to the Railway Board. While I do not want to repudiate anything that the hon. Members say, I want to point out that one of the hon. Members, who was very vocal here, he wrote 12 letters during this year alone to the Railway Board. I do not want to disclose everything that he wanted to be done.

MR. SPEAKER : You can disclose the material but not the name.

DR. RAM SUBHAG SINGH : I am not referring to it ; I am skipping over it ; otherwise, it will take time to read everything, . . . (Interruptions) All right, if they so desire, I will read it. चिट्ठी लिखें चाहे वह चटर्जी साहब हों, फरनेंडीज साहब हों या और कोई हों लेकिन हम सब चीज कैसे एक दिन में

कर सकते हैं ? उस में हमें हिसाब देखना पड़ेगा कि कैसे क्या किया जा सकता है ? भव उनका यह कहना है कि फलाने को ट्रांसफर कर दो तो उसी दिन वह ट्रान्सफर नहीं हो सकता है । जिस दिन वह किसी की नियुक्ति चाहते हैं उसी दिन नियुक्त हो तो वह तो सम्भव होता नहीं है या वह कहें कि अमुक कार्यवाही करें जिससे हमारे लोगों को सुविधा हो । It is impossible to do it.

SHRI LOBO PRABHU (Udipi) : Sir on a point of order. This is an imputation on the whole House.

DR. RAM SUBHAG SINGH : All right, I am now coming to ICS officers.

SHRI LOBO PRABHU : Unless he mentions the names, it will not be fair.

DR. RAM SUBHAG SINGH : Regarding the re-organisation of the Railway Board, Shri C. C. Desai said that they do not deserve to be there and the hon. Member also supported him by saying that some personnel should be imported to advice the Minister. The Minister knows his responsibility. No decision is taken in the Railway Ministry without my consent. I am the final authority to take a decision. I emphatically repudiate the statement of so many hon. Members that it is the Railway Board which can change the Minister. It is false ; it is a total lie.

SHRI J. M. BISWAS : That is your past experience ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : I know you were in the railways. But now you are a Member and you do not know everything that happens in the Railway Ministry.

The pattern of the Railway Board has been subject to expert examination in the past; but it has not been possible to suggest a better arrangement for running the vast network of our railways, which is the second largest system in the world under one single management. They

[Dr. Ram Subhag Singh]

carry over two hundred crores of passengers every year; more than one per cent of the country population every day. They haul more than 5 lakhs tonnes of the nation's goods for an average distance of 605 km. day in and day out. They provide direct employment to 20 lakhs of people. They purchase one crore rupees worth of goods every day, which keeps the nation's industry going in peace and in war. Here I must pay my tribute to the railway employees that they stood the test of time during the Chinese and Pakistani war. I have seen how the railway officers and railway employees, from a *khalasi* up to the Railway Board members, performed their duties in a marvellous way when there was darkness in Delhi, which brought a good name to our country. They keep the industry going in peace and in war, whether it be the Chinese or the Pakistan aggression or drought, flood and famine or even the plenty of the Green Revolution. The nation has every reason to be proud of the performance of our railway employees and railway officers.

There is some serious incident somewhere every day to disrupt the running of railways, whether it be the burning of trains or the looting of stations or assault on railway employees or cutting of telephone wires or even pulling of alarm chain; yet, it is marvellous how the trains keep running smoothly in every corner of the country. What is happening in our country even today is evidence of the vitality of the organisation and the leadership that heads it.

SHRI LOBO PRABHU : Hear, hear !

DR. RAM SUBHAG SINGH : This is not guided by the ICS people. These are men who have risen through a life-time of hard work, who have gone through the mill and have proved their worth. Shri Desai and Shri Lobo Prabhu may, naturally, feel that their fraternity alone is competent to advise the minister; but I personally know that they are not competent. I do not want to say

anything against anybody. The top railwaymen are competent to advise not only the Railway Minister but all others. So, far, it is the system that they are not sent to other ministries but wherever the Railway Board people are placed or if you care to place them as any other officer, they will show their worth there and you will not be able to criticise them. Give your place to them and then you will know.

SHRI NAMBIAR : But do not praise them too much.

DR. RAM SUBHAG SINGH : I stand corrected.

SHRI NAMBIAR : They are already spoiled.

DR. RAM SUBHAG SINGH : Experts from India and abroad have praised our railway performance. The World Bank have made repeated evaluations and they can peruse their recommendations. The Kunzru Committee has also said about their performance. That also will be available to hon. Members, including my great friend, Shri Nambiar.

I do not want to go more into it but I want to repeat that in a parliamentary democracy, as the House knows and as every hon. Member is familiar with it, a minister is responsible for whatever is done in his department. It will be wrong to attack the permanent officials who cannot defend themselves. I would, therefore, urge and plead with the hon. Members not to deviate from the sanctified traditions of a parliamentary system.

SHRI D. N. TIWARY (Gopalganj) : The attack on the Railway Board is not an attack on a person; we are attacking the system and not any officer.

DR. RAM SUBHAG SINGH : I accept that.

SHRI NAMBIAR : Only this House can change the system. We have a right to do that.

DR. RAM SUBHAG SINGH : I might be permitted to point out that there is an Administrative Reforms Commission. They have also set up a committee to go into the railway organisation and that committee has perhaps finalised its report. They will submit their recommendations to the Government. It will naturally, come before you and you can do whatever you like at that time. But how can I accept your criticism just now and not repudiate that ?

SHRI DHIRESWAR KALITA : Try to understand it.

DR. RAM SUBHAG SINGH : Shri Tiwary mentioned about wagons. I have already touched that point and I do not want to repeat it. There are orders for over 21,000. Our intention is not to starve anybody. We want the railways and the country to be going as effectively as possible.

Shri Fernandes also pointed out about the 'suppression of the annual report of the Commission on Railway safety by the Railway Board. That Commission is not an organisation under the Railway Ministry; it is under the Ministry of Civil Aviation and Tourism. I do not know how we can suppress their reports. If there is any suppression anywhere, I am prepared to look into it.

Shrimati Tara Sapre pointed out the difficulties, in Bombay suburban areas, to suburban passengers. We will, subject to our limitations, do our best. On that day, when you, Sir, were not in the Chair I did point out what has been the amount of damage done to Railways in Bombay area. I do not know how to get all the coaches replaced. Therefore, the difficulties are bound to increase and more so when people give threats, "If you do not, do, we will burn coaches." All right. You burn them and see what is going to be the effect on the country. Anyway, I am with the suburban people because poor people go to serve Bombay offices, may be Government offices or private offices and so the suffering will be there. I do not want to increase their suffering. We will do our best to decrease their suffering.

Then, Shri Suraj Bhanji pointed out about fodder. I had handled this problem when I was in the Agriculture Ministry and also in the Railway Ministry. Whatever the Rajasthan Government wants, I am prepared to do for them to save the dying cattle and the people of that area.

Shri Suraj Bhanji also pointed out about lights and fans in the coaches. I know that even in upper classes the light is not upto the mark. There might be some difficulty. But we will make a special drive to see that third class coaches are given all facilities that should be provided according to our rules.

SHRI HEM BARUA : I know of one instance, while travelling from Gauhati, when there was not a single light.

DR. RAM SUBHAG SINGH : I am sorry for any inconvenience caused to Shri Hem Barua. As I said, we will have a special drive so that water, light and fans are provided because the summer season is going to come very soon.

SHRI RANGA : Lavatories should be improved.

DR. RAM SUBHAG SINGH : Yes.

Then, the hon. Members said about punctuality of trains. I admit that there has been some difficulty. I admit that passenger trains punctuality is not what we wish it to be. So far as the factors within the control of the Railways are concerned, every possible effort will continue to be made to improve the punctuality of passenger trains. These efforts are being increasingly bedevilled by anti-social activities. For example, during the second half of 1968, there were 1,09,750 cases of alarm-chain pulling on Indian Railways. These show an increase of 35 per cent over the corresponding figure of 1967. Punctual running of trains also depends on the operation of control circuits which unfortunately remain inoperative for hours together on account of copper wire thefts or other types of interference with telecommunications. For

[Dr. Ram Subhag Singh]

instance, in the three months from October to December, 1968, the control circuit hours lost were 8574 on Eastern Railway and 5366 on South Eastern Railway. On these Railways, such failures increased by 95 per cent and 105 per cent respectively over the figures of the corresponding period of 1967.

During the recent Telengana agitation which is still continuing, 329 passenger trains had to be cancelled while a still larger number of other trains were subjected to detentions for various periods of time. The House will appreciate the difficulties of the Railways in maintaining punctuality under such situation.

Shri Hem Barua made a mention about pilferage of coal in transit and he estimated that it is 10 per cent. But our estimate is not that much. It is less than 2 per cent, 1.75 per cent to 1.84 per cent.

SHRI HEM BARUA : The Railway Corruption Committee pointed out, as Acharyaji mentioned, there was an occasion when out of 24,000 tonnes of coal 8000 tonnes of coal was pilfered.

DR. RAM SUBHAG SINGH : What you say is what Railway Corruption Committee pointed out.

About railway crossings, Shri Ramshankar Singh pointed out about Sidhwalia. The position is that the full initial capital is borne by the State Government and the annual recurring maintenance charges are met entirely by the Railways. I will write to the Government of Bihar to act up to this suggestion and I will see that that is provided, provided the Government of Bihar co-operates.

Shastriji pointed out about the literatures which are distributed among passengers. I will see that they are distributed along with English in all regional languages of the areas. He also pointed out about compensation. That is a big drain on Railways. Mention was made about ticketless travelling also. We shall have to intensify our campaign for checking that and we will do this.

Shastriji and Shri Sheo Narain pointed out about complimentary passes. Some people misunderstand this those who are serving in the Railways are entitled to them and they will continue to get them. But there are quite a good number of people and some spurious organisations also who approach almost daily for passes. I do not want to encourage that trend.

Now I do not want to tire the House with anything more. It is our main work to carry passengers and goods. There has been some increase in cases of thefts, robberies, etc., in the Railways. We will approach all states Governments and through their co-operation we will see that these are brought to the minimum.

Shri Shiv Chandika Prasad mentioned about a train for labourers from Tata Nagar to this side. When I was in the Ministry two years earlier...

SHRI S. M. JOSHI : What about the 10 per cent increase in the freights from 1st March ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : It is good that Shri Joshi has pointed out this. Prof. Ranga mentioned about it. According to our Railway Act, it is within the competence of the Railways to take such a decision and they took decision quite a few months back. It is within their competence. I will see that the dying cattle and people in Rajasthan are helped ; we can send things at reduced rate. When we have got the right to reduce, then automatically we have also got the right to increase...*(Interruptions)*.

AN HON MEMBER : Bypassing the Parliament ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : There is no intention on my part to bypass the Parliament. This was not done intentionally. There was no intention on our part to bypass the Parliament. Section 29 of the Railway Act empowers the Railway to do that and they have done that. It is not only here ; it is there in Britain also. If you see sections 29 and 42, then you would not charge us.

About goods, we are also paying a huge compensation for thefts and other

things. As I said about our intention to protect our passengers and to provide them with better facilities, better food and better security, similarly, we will also see that all the goods that are booked by railways are properly protected. Perhaps, Mr. Daschowdhury said that scientists were not encouraged. I declare here that we will build up our R.D.S.O. as one of the best research institutes in our country, and if any railwayman is in a position to give any good suggestion or make any invention, he will be given suitable encouragement.

About the high-powered committee on R.P.F. they have made some recommendations; they will be gone into, as also the Wanchoo Committee's report on accidents. I do not want to repeat these because I have already mentioned about them in the Budget speech.

About employees, a one-man tribunal has been set up, and all the recommendations, as and when they come, will be suitably gone into and we will adopt a sympathetic attitude in regard to their implementation.

SHRI RANGA : I would not take much time, and I would not trouble my hon. friend, Dr. Ram Subhag Singh. He is himself a kisan like myself and yourself. I want to bring one special trouble of our kisans to his notice. Unfortunately the Railway Board's present rules are not helping them. After the doubling of the railway track, the crossing of the railway track has become an awful nuisance to the villagers. They want more and more of level crossings, at least one for each village. The railway line separates them from their fields and they are not able to reach. This is a very simple thing and has to be provided. I would like my hon. friend to keep this specially in view and as and when members bring their local cases where they want level crossings, to see that level crossings are provided.

DR. RAM SUBHAG SINGH :
All right.

श्री रवि राय (पुरी) : अध्यक्ष महोदय, मैं इस इन्तज़ार में था कि राम सुभग बाबू उड़ीसा के बारे में, जो कि पिछड़ा हुआ प्रान्त है और रेलवे लाईन जहां बहुत ही कम हैं, उस बारे में भी कुछ बोलेंगे। मैं आप के जरिये पूछना चाहता हूं कि क्या उड़ीसा के सारे राज्य के इस जनमत को वह जानते हैं कि उड़ीसा का इंडस्ट्रियलाइजेशन करने के लिये तालचेर-विमलागढ़ रेलवे लाईन को जल्द से जल्द बनाना बहुत जरूरी है ?

जब उत्तर हां हो, तब क्या भारत सरकार चौथी पंच वर्षीय योजना में इसको जोड़ने के लिये सदन को आश्वासन देंगे ?

दूसरे, उड़ीसा एक अनोखा राज्य है जिस की राजधानी भुवनेश्वर के साथ दिल्ली से सीधी कोई गाड़ी नहीं गई है। तो क्या यह अविलम्ब भुवनेश्वर और दिल्ली को जोड़ने के किये कार्यवाही करेंगे और उसके लिये गाड़ी चलायेंगे ?

तीसरे राऊरकेला जहां फ़ौलाद का एक बहुत बड़ा कारखाना है उस राऊरकेला को पुरी के साथ जोड़ने के लिये राऊरकेला पुरी लाइन का इन्तज़ाम करना बहुत आवश्यक है।

चौथा मुक़ाब है कि जो राजधानी एक्सप्रेस अभी शुरू हुई है वह कलकत्ते साढ़े दस बजे पहुंचती है। तो वहां से उड़ीसा को जाने के लिए उस के दो घंटे बाद कोई ट्रेन हो तो जो दिल्ली से उड़ीसा जाने वाले लोग हैं वह आसानी से भुवनेश्वर और कटक पहुंच जायेंगे। इस चार के बारे में मैं मंत्री महोदय का उत्तर चाहता हूं।

MR. SPEAKER : That is true. I thought some clarifications were sought. But new points are being made in new speeches. If half a dozen members do like this, it will take him long to answer all the points. We have five more minutes at our disposal. I have no objection to any body getting a chance within that.

SHRI NAMBIAR : Let it be one-sentence questions.

[Shri Nambiar]

SHRI D. N. TIWARY : Even after his very elaborate reply, some points have unanswered. I had requested him to send answers to all those members who had raised those points.

DR. RAM SUBHAG SINGH : I will do that.

MR. SPEAKER : That will be much better.

SHRI D. N. TIWARY : He has said nothing about establishment of a Railway Service Commission in Bihar which we had requested. The third thing is about quick transport of goods to their destination. Now it takes a long time. What is he doing in this regard ?

SHRI SURENDRANATH DWIVEDY (Kenrapara) : I was expecting the Railway Minister to reply to the point made by Shri Hem Barua regarding Train controllers. There are 2,000 Train controller whose problems have to be favourably considered by the Railway Board particularly the amalgamation of two grades of section controllers. I would like him to go into this and see that something is done about it.

श्री गौ० शं० मिश्र (छिन्दवाड़ा) : मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि नैरो-गेज और ब्रोड-गेज कन्वर्शन के लिए उनका क्या प्रोग्राम है ?

SHRI S. M. BANERJEE : I would like to know whether any decision has been taken to restore the recognition of the All-India Railwaymen's Federation. I want to know further whether it is a fact that Dr. Ram Subhag Singh is going to consider allowing passengers to get in and get down at Kanpur by the Rajdhani Express which stops there for ten minutes or he will do so only after losing something on the running of this Express.

श्री एल० एम० जोशी : अध्यक्ष महोदय, मैं गत दो सालों से अपने भाषणों में कहता आया हूँ और कभी कभी रेलवे ज्यारिटीज को लिखा भी है कि पूना और लुनावला एरिया में काफी उद्योग बढ़ रहे हैं, लेकिन वहाँ

पर सर्ववन रेलवे का कोई प्रबन्ध नहीं है। मजदूरों को इस से बहुत तकलीफ होती है और ज्यादा पैसा खर्च करना पड़ता है। मैं जानता हूँ कि उनकी इस मांग के बारे में आपने क्या किया है ?

दूसरे—पूना से एक भी कोच डायरेक्ट नहीं लगाई जाती है जिससे कि हम लोग सीधे दिल्ली पहुँच सकें। वहाँ पर पचास हजार सेंट्रल गवर्नमेंट एम्पलाइज हैं, उन को इधर आने में बहुत दिक्कत होती है। मैं चाहता हूँ कि डायरेक्ट कोच की व्यवस्था की जाए।

डा० राम सुभाष सिंह : ठीक है, कर देंगे।

श्री तुलसीदास जाधव (बारामती) : वारामती-दौंड नैरो-गेज है, वहाँ पर बड़ी-बड़ी सुगर फ़ैक्टरियाँ लग गई हैं, इस वजह से काफी दिक्कत होती है। मैं चाहता हूँ कि इस को जल्द से जल्द ब्राड-गेज किया जाय।

लातुर-मिरज नैरोगेज है, इसको ब्रोड-गेज कराने के लिए मैं बहुत दिनों से प्रत्यन्त कर रहा हूँ। कृपा कर इसके लिए भी कुछ करें।

साउथ सेंट्रल रेलवे ओर सेंट्रल रेलवे दो जोन हैं, जब गाड़ी दौंड से पूना एरिया में आती है तो आधा-आधा घंटा गाड़ी खड़ी रहती है, जिससे पैसेन्जर्स को बहुत तकलीफ होती है, वे लोग उस को एलाऊ नहीं करते हैं। मैं चाहता हूँ कि इस भगड़े को खत्म किया जाय, जिससे लोगों को तकलीफ न हो।

श्री गुणानन्द ठाकुर (सहरसा) : अध्यक्ष महोदय, मैं सब से पहले रेलवे मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ, लेकिन आधी धन्यवाद देता हूँ—इन्होंने ने 14 किलोमीटर रेलवे लाईन को रेस्टोर करने के लिए अपने भाषण में कहा है, लेकिन मुझे अफसोस है कि जब

ये रेलवे मंत्री नहीं थे और मैं इन से कहता था तो यह कहते थे कि मैं रेल मंत्री नहीं हूँ। इन्होंने प्रताप गंज तक उद्घाटन किया था, इसलिए इन को वादा करना चाहिये कि प्रताप गंज तक रेस्टोर करेंगे।

दूसरे—सहरसा जाने के लिये बरोनी से कोई डायरेक्ट ट्रेन नहीं है—मैं आपसे आग्रह करता हूँ कि कम से कम एक डायरेक्ट ट्रेन आप को जरूर देनी चाहिये।

तीसरे—इन के जनरल मैनेजर कुछ बयान देते हैं और दूसरे लोग कुछ बयान देते हैं। मैथ्यू साहब ने कहा था कि ब्याया सहरसा पैसेंजर ट्रेन को एक्सप्रेस में बदल देंगे, लेकिन अब दूसरे लोग कहते हैं कि टैकनीकल ग्राउण्ड पर ऐसा नहीं हो सकता। सहरसा जिला बिहार का सब से पिछड़ा जिला है, वहाँ पर यह व्यवस्था जरूर होनी चाहिये।

श्री श्रीचन्द्र गोयल (चण्डीगढ़) : मैं मंत्री महोदय से दो प्रार्थनाएँ करना चाहता हूँ। फ़रीदाबाद से 4 हजार कर्मचारी और मजदूर रोज़ाना दिल्ली काम करने के लिये आते हैं। जब शाम को उनकी छुट्टी होती है तो उन को फ़रीदाबाद ले जाने के लिये कोई व्यवस्था नहीं है। मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि क्या वे इन लोगों की मांग पर विचार करेंगे ताकि यहाँ से सवा पांच या साढ़े पांच बजे एक ट्रेन फ़रीदाबाद के लिये जारी की जा सके।

दूसरे—चण्डीगढ़ रेलवे स्टेशन 1956 हूँ बना था, उस समय उसकी जनसंख्या 10 हजार थी। अब चण्डीगढ़ की जनसंख्या 2 लाख हो गई है, लेकिन रेलवे स्टेशन उसी स्थिति में है जो 1956 में था। न वहाँ पर पूरा स्टाफ़ है, न वेटिंग रूम है, और न किसी प्रकार की सुविधाएँ हैं, जब कि वहाँ पर दुनिया भर के ट्रिस्ट आते हैं। इस की व्यवस्था शीघ्र होनी चाहिये।

18 hrs.

SHRI NAMBIAR : The hon. Minister in the earlier part of his speech said something about the Kanyakumari line

but by the time he came to the end of his speech, he had forgotten it. I request him to say what is happening to that line which is hanging fire for several years and the whole country wants it.

श्री मणिभाई जे. पटेल (दमोह) : अध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस बात की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि न्यू दिल्ली रेलवे स्टेशन पर जितनी भी ट्रेन्स आती हैं उनके पैसेंजर्स के बाहर निकलने के लिये केवल एक ही एग्जिट रखा गया है। ए. सी. सी., फर्स्ट क्लास, सेकेन्ड क्लास और थर्ड क्लास पैसेंजर्स को एक साथ एक गेट से ही बाहर निकलना होता है जिससे पैसेंजर्स को काफी तकलीफ़ उठानी पड़ती है जो फोरेन्स आते हैं उनको भी यह तकलीफ़ उठानी पड़ती है। वहाँ पर पहले से ही तीन चार गेट्स बने हुए हैं इस लिये भेरा सुझाव है कि प्रत्येक गेट पर एक-एक रेल कर्मचारी रहे और पैसेंजर्स को बाहर निकलने की सुविधा प्रदान की जाय... (व्यवधान)

डा. राम सुभग सिंह : कर दूंगा (व्यवधान)

SHRI J. M. BISWAS : After 19 September strike, quite a number of zonal railway unions affiliated to the All India Railwaymen's Federation were de-recognized; that is to say, recognition was withdrawn from them. Subsequently, they appealed to the courts which restored their recognition. Unfortunately, however, the Railway Administration is not discussing officially with those unions. It is known to the Railway Minister and the Railway Board that the AIRF and its affiliates are the only organizations which have the confidence of the railwaymen...(Interruptions)

MR. SPEAKER : Order, order. You are beginning a discussion now. The hon. Minister may keep all these points in mind and let the hon. Members know about them in due course.

18.03 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Thursday, March 6, 1969/Phalgun 15, 1890 (Saka).