

of India, under the Second Five Year Plan, propose to electrify all the towns in the country, with a population of 10,000 or above. By doing so, it is intended to help the small scale industries in their development. In pursuance of this policy it is proposed to electrify initially four sub-divisional towns in Tripura viz. Dharmanagar, Kailasahar, Khowai and Udaipur, and later the four towns viz. Teliamura, Amarpur, Melagarh, and Kumarghat. There is, however, no proposal for the present to electrify all the towns in Tripura. Arrangements are being made to reserve for the Tripura Administration for the above Schemes 12 Nos. 50 KW and 4 Nos. 25 KW Diesel Generating Sets, which are being received under the Canadian Aid Programme.

उत्तर रेलवे में गाड़ों की नियुक्ति

२७८. श्री प० ला० शाहवाज : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि १३ अक्टूबर, १९५७ को उत्तर रेलवे में गाड़ों की नियुक्ति के लिये कोई ३५,००० उम्मीदवारों को साक्षात्कार के लिये बुलाया गया था जबकि केवल ४५० व्यक्ति ही नियुक्त किये जाने थे ; और

(ख) रेलवे कमीशन द्वारा इतनी अधिक संख्या में उम्मीदवारों को बुलाये जाने के क्या कारण हैं जब कि पहले या दूसरे दर्जे में उत्तीर्ण व्यक्तियों को ही पूर्ववर्तिता दी जानी थी?

रेलवे उमंत्री (श्री शाहनवाज खाँ) :

(क) जी नहीं ।

(ख) सवाल नहीं उठता ।

Reservation Forms

279. Shri B. S. Murthy: Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) the necessity of filling up the forms at Railway stations for reservation of seats;

(b) the cost of stationery and extra staff employed; and

(c) whether any representation was made for the discontinuance of the system?

The Deputy Minister of Railways (Shri Shahnawaz Khan): (a) Application forms for reservation of trains accommodation have been introduced to obviate confusion and complaints likely to arise from oral applications, to ensure that only *bonafide* applicants secure reservation in proper turn and to enable the genuineness of reservations made by staff being verified by making subsequent checks with the passengers concerned.

(b) The cost of stationery is nominal being generally about 4 to 5 rupees per 1,000 forms. No extra staff have been employed except at two stations on the Central Railway, the average cost on this account being about Rs. 650 per mensem.

(c) Only two representations have been received.

लखनऊ और बरेली के बीच रेल की पटरियाँ

२८०. श्री खुशवंत राय : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्वोत्तर रेलवे के लखनऊ और बरेली स्टेशनों के बीच रेल को पटरियाँ कब बिछाई गई थी ;

(ख) उक्त पटरियाँ कब कब बदली गयीं ;

(ग) क्या यह सच है कि उक्त पटरियों का अनुमानित जीवन समाप्त हो गया है ; और

(घ) यदि हा, तो इन पटरियों को कब बदला जायेगा ?

रेलवे उमंत्री (श्री शाहनवाज खाँ) :

(क) पूर्वोत्तर रेलवे में लखनऊ और बरेली

के बीच वाले सेक्शनों पर इन वर्षों में पटरियां बिछायी गयी थीं :—

- (१) लखनऊ से सीतापुर १८८६ में
 (२) सीतापुर से गोलागोकर्न १८८७ में
 (३) गोलागोकर्न से पीलीभीत जंक्शन १९९१ में, और
 (४) पीलीभीत जंक्शन से बरेली १८८४ में

(ख) विभिन्न सेक्शनों में पटरियां इन वर्षों में बदली गयीं :—

- (१) लखनऊ से डालीगंज १९५२ में
 (२) डालीगंज से लखीमपुर खीरी १९२० और १९२१ में
 (३) लखीमपुर खीरी से मैलानी १९१५-१६ में
 (४) मैलानी से पीलीभीत जंक्शन १९०९ में, और
 (५) पीलीभीत जंक्शन से बरेली १९०९ में।

(ग) मौजूदा पटरियों को बदल कर नयी पट्टी बिछाने का निर्धारित समय भा गया है।

(घ) डालीगंज से लखीमपुर खीरी की और २५ मील के टुकड़े पर फिर से पट्टी बिछाने की मंजूरी १९५७-५८ में दी गयी है। बाकी लाइन पर फिर से पट्टी बिछाने का काम १९५८-५९ के निर्माण कार्यक्रम में शामिल किया जा रहा है।

मैलानी तथा कौडियाला घाट के बीच रेल की पटरियां

२८१. श्री कुलबल्ल राय : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्वोत्तर रेलवे के मैलानी तथा कौडियालाघाट स्टेशनों के बीच रेल की पटरियां कब बिछाई गयी थीं ;

(ख) क्या रेलवे की इन पटरियों को कभी बदला भी गया था ; और

(ग) क्या इन पटरियों का जीवन-समाप्त हो चुका है ; और

(घ) क्या यही कारण है कि इन पटरियों पर चलने वाली रेल गाड़ियों की न तो गति बढ़ाई जा सकती है और न रात्रि के समय वहां गाड़ी ही चलाई जा सकती है ?

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खान) :

(क) मैलानी और सोनारीपुर के बीच १८९३-९४ में रेल पटरियां बिछायी गयी थीं और सोनारीपुर और कौडियालाघाट के बीच १९१० में।

(ख) पटरियां अभी तक बदली नहीं गयी हैं।

(ग) जी हां, कहीं कहीं पटरियों की सामतौर पर अनुमानित भ्रवधि (normal expected life) बीत चुकी है।

(घ) गाड़ियों में रफ्तार को पाबन्दी इसलिए लगायी गई है क्योंकि पटरियां घिस गयी हैं और फिस प्लेटों में टूट फूट हो गयी है। रात में गाड़ी न चलाने का कारण यह है कि कहीं जंगल में प्राण न लग जाए। यह पाबन्दी रात के समय जंगल को प्राण से बचाने के लिए लगायी गयी है। रात में प्राण लगने का पता नहीं चल सकता और चूंकि रेलवे लाइन के पासपास आबादी नहीं है, इससे उसे बुझाया भी नहीं जा सकता। हाथी आदि जंगली जानवरों के पट्टी पार करने से भी दुर्घटना का डर रहता है। इसे रोकने के लिए भी रात में गाड़ियां नहीं चलायी जातीं। यदि सामान मिल गया तो १९५८-५९ में नयी पट्टी बिछाने का विचार है।

Jute

282. Shri Rameshwar Tanti: Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 61 on the 20th May, 1957 and state:

(a) whether there is any scheme of advancing money to the growers against their jute in the villages; and

(b) whether Government propose to start co-operative societies to buy jute at the peak season from cultivators?