

auge diesel electric locomotive has been omitted recently;

(b) what will be the production of such locomotives in the next two years; and

(c) what is the programme of changing steam engines to diesel electric locomotives in the next two years and on which lines the electric locomotives will be used?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA): (a) Yes Sir on 22.11.1968.

(b) According to present planning, production of M. G. Diesel locomotives in the next two years is expected to be as under:—

1969-70 — 30
1970-71 — 50

(c) During the years 1968-69 to 1970-71 the following number of metre gauge steam locomotives will become overaged:—

Upto 1.4.68	During 1969-70	During 1970-71
641	Another 98	Another 75

The actual condemnation and replacement of these engines will depend on their physical condition and the overall availability of locomotives in relation to traffic needs. Hence it is not possible to indicate how many of them will be actually replaced by diesels.

The allotment of the diesel locomotives will be made on the basis of priorities depending on density of traffic on particular sections, operational requirements and other relevant factors.

Closed Cotton Mills

4884. SHRI LOBO PRABHU: Will the Minister of COMMERCE be pleased to state:

(a) the number of cotton mills closed down since the commencement of the current year in each State; and

(b) whether Government propose to make arrangements for making available to the industry long-term loans at special rate of interest not exceeding that charged on the loans given to small-scale industries, considering the immense importance of this industry to the national economy and the difficulties through which it has been passing?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI): (a) A statement giving the information is attached.

(b) No, Sir.

Statement

The number of cotton textile mills which closed down since the commencement of the current year and such of those mills as reopened or were lying closed on the 31st October, 1968, is as follows:—

Name of the State	Mills closed	Mills reopened	Mills Still lying closed
(1) Andhra Pradesh	3	3	—
(2) Bihar	2	1	1
(3) Gujarat	11	1	10
(4) Kerala	5	5	—
(5) Madras	34	16	18
(6) Maharashtra	1	—	1
(7) Mysore	1	1	—
(8) Rajasthan	3	2	1
(9) Uttar Pradesh	2	1	1
(10) West Bengal	4	1	3
(11) Pondicherry	1	—	1
Total	67	31	36

1 एम० डी० मुरादाबाद-दिल्ली रेलगाड़ी का देरी से चलना

4885. श्री मोल्लू प्रसाद :

श्री शिवचरण लाल :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1 अक्तूबर, 1968 से 30 नवम्बर, 1968 की अवधि में मुरादाबाद से दिल्ली आने वाली रेलगाड़ी प्रत्येक दिन दिल्ली जंक्शन पर कितने बजे पहुंची, उक्त अवधि में वह कितने दिन दिल्ली जंक्शन पर समय पर पहुंची और कितने दिन देर से पहुंची;

(ख) उक्त दिनों में प्रत्येक दिन इसके देर से पहुंचने के क्या कारण थे;

(ग) क्या रेल गाड़ी के देर से पहुंचने के लिए जिम्मेदार व्यक्तियों के विरुद्ध कोई कार्यवाही की गई है; यदि हां, तो क्या कार्यवाही की गई है; और

(घ) क्या सरकार का विचार यह सुनिश्चित करने के लिए कोई कार्यवाही करने का है कि भविष्य में यह रेलगाड़ी दिल्ली में समय पर पहुंचे और यदि हां, तो क्या और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्री (श्री जे० मु० पुनाचा) :

(क) नं० 1 एम डी मुरादाबाद-दिल्ली सवारी गाड़ी 1 अक्टूबर से 30 नवम्बर, 1968 तक सभी दिन दिल्ली में देरी से पहुंची। इस अवधि में नं० 1 एम डी सवारी गाड़ी के प्रतिदिन दिल्ली में पहुंचने का वास्तविक समय विवरण* में दिया गया है। जो सभापटल पर रखा गया है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिए संख्या LT-2757/68]।

(ख) देरी से चलने के बहुत से कारण थे जिनमें से मुख्य कारण है:—तांबे के तारों की चोरी के कारण संचार व्यवस्था में बार-बार खराबी, खतरे की जंजीर खींचे जाने की अधिक घटनायें, विस्थापित फ्रांसिंग के लिए रुका रहना, और मुख्यतः इस गाड़ी तथा अन्य गाड़ियों के निर्धारित समय पर न चलने के कारण गाजियाबाद में भ्रान्त-लाइन सम्बन्धी कठिनाइयां। प्रति दिन मुख्यतः जिन गाड़ियों को रुकना पड़ा उनका ब्योरा ऊपर भाग (क) में उल्लिखित विवरण में दिया गया है। जो सभा-पटल पर रखा गया है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिए संख्या LT-2757/68]।

(ग) इस गाड़ी तथा अन्य गाड़ियों के रुके रहने के कारणों के लिए जिम्मेदार पाए गए कर्मचारियों के विरुद्ध समुचित कार्यवाई की जा रही है।

(घ) इस गाड़ी के संचालन पर पूरी

*बाद में दिया जाएगा।

निगरानी रखी जा रही है और इसके चालन में सुधार लाने के लिए एक समय-पालन अभियान चलाया गया है। कंट्रोल सर्किट के लिए तांबे के तारों के बदले ए० सी० एस० धार० कंडक्टर का उपयोग करके विभागीय लाइन तारों की व्यवस्था करने के संबंध में भी विचार किया जा रहा है। इस दौरान कानून और व्यवस्था के इंचार्ज सिविल प्राधिकारियों के सहयोग से खतरे की जंजीर खींचने और उपस्कर की चोरी की सामाजिक बुराइयों को यथासम्भव रोकने का प्रयत्न भी किए जा रहे हैं।

Carrying of Dead Body of a Polish Expert from Patna to Howrah on 5th November, 1968

4886. SHRI MOHAMMAD ISMAIL:
SHRI NAMBIAR:
SHRI C. K. CHAKRAPANI:

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that one Polish Expert attached to the Barauni Thermal Power Project died on the 4th November, 1968;

(b) if so, whether the Bihar Electricity Board authorities had informed the Eastern Railway authorities that the dead body would be carried from Patna to Howrah by 12 Dn Delhi-Howrah Express on the 5th November, 1968;

(c) whether it is a fact that Shri J. N. Wadhwa, Divisional Safety Officer, Danapur, who was officiating as Divisional Transportation Superintendent informed all the stations concerned that the body will be carried by 11 Up Howrah-Delhi Express from Patna to Varanasi on the 5th November, 1968;

(d) if so, whether Government have enquired into the reasons for giving wrong information and taken any action in the matter; and

(e) if not, the reason therefor?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA): (a) to (c). The Bihar State Electricity Board advised the Railway Administration at 4.00 p.m. on 4.11.1968 that the dead body of a Polish Expert,