

लोक-सभा वाद-विवाद
का
संक्षिप्त अनूदित संस्करण

**SUMMARISED TRANSLATED VERSION
OF
LOK-SABHA DEBATES**

**[सातवां सत्र]
Seventh Session**



**[खंड 25 में क्रं 11 से 20 तक है]
Vol. XXV contains Nos. 11 to 20**

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली

**LOK-SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI**

मूल्य : एक रुपया

Price : One Rupee

विषय-सूची/CONTENTS

प्र.सं-12, बुधवार, 5 मार्च, 1969/14 फाल्गुन 1890 (शक)
No.12—Wednesday, March 5, 1969/Phalgun 14, 1890 (Saka)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर/ORAL ANSWERS TO QUESTIONS :

ता. प्र. संख्या./S. Q. Nos.	विषय Subject	पृष्ठ/Pages
271	भिलाई इस्पात कारखाने में कर्मचारियों की संख्या Strength of Staff in Bhilai Steel Plant ...	1-5
272	माल डिब्बा उद्योग Wagon Industry	5-11
273	बिड़ला सार्थ समूह की केन्द्रीय जांच ब्यूरो द्वारा जांच C.B.I. Probe into Birla Group of concerns ...	11-12
274	बिड़ला सार्थ समूह के विरुद्ध आरोपों की जांच Probe into charges against Birla Group of Industries	12
284	बिड़ला सार्थ समूह की कम्पनियों के विरुद्ध जांच Enquiry against Birla Group of concerns ...	12-21

प्रश्नों के लिखित उत्तर/WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS :

ता. प्र. संख्या/S. Q. Nos.	विषय	पृष्ठ/Pages
275	आर्थिक मामलों से सम्बद्ध मंत्रालयों की कार्य पद्धति में समन्वय स्थापित करने सम्बन्धी समिति Committee to ensure coordinated functioning of Economic Ministries	21
276	औद्योगिक विकास के क्षेत्रीय असंतुलन Regional Imbalances in Industrial Development	22
277	रेलवे प्लेटफार्मों पर भिक्षावृत्ति Begging on Railway Platforms ...	22-23
278	रेलवे स्टेशनों में विश्रामालय Retiring Rooms at Railway Stations	23
279	आदिवासी क्षेत्रों में उद्योग Industries in Tribal Areas ...	23-24
280	प्रत्येक राज्य के लिये बच्चों की रेल गाड़ी Childrens' train for each state	24

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

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

281	सीमेंट की मांग और उत्पादन	Demand and production of cement		24-2
282	इंजीनियरों में बेरोजगारी	Unemployment among engineers		25-26
283	बुटीर तथा लघु उद्योगों में प्रगति	Progress in Small Scale and Cottage Industries		26-27
285	कम्पनियों के विरुद्ध दायर किये गये मुकदमे	Prosecutions launched against Companies	...	27
286	पूर्व रेलवे में चलती गाड़ियों में डकैतियां तथा हत्याएं बढ़ जाना	Rise in Robberies and Murders in running Trains in Eastern Railway	...	27
287	विदेशी सहयोग	Foreign Collaboration	...	28
288	दुर्गापुर इस्पात कारखाने में श्रम विवाद	Labour Trouble in Durgapur Steel Plant	..	28
289	रूसी सहायता प्राप्त परियोजनाओं को उनकी पूरी क्षमतानुसार चलाना	Working of Soviet Aided projects to full capacity	— ...	29
290	रूसी सहयोग से चलने वाले सरकारी क्षेत्र के उद्योग	Public Sector Industries Functioning with Russian Collaboration	... ..	29-30
291	आसाम में सीमेंट का कारखाना	Cement Factory in Assam	... ..	30-31
292	उत्तर प्रदेश में छात्र आन्दोलनों के कारण रेलवे सम्पत्ति को क्षति	Loss of Railway Property due to student Agitations in U P.	... ..	31
293	दिल्ली स्टेशन से एक्सप्रेस और यात्री गाड़ियों का विलम्ब से छूटना	Late Departure of Express and passenger Trains from Delhi Station	.. ...	31
294	गुजरात में लघु उद्योग	Small Scale Industries in Gujarat	... ..	31-32
295	कारों की किस्म	Quality of Cars	.. ...	33
296	ब्रिटिश इंडिया कारपोरेशन	British India Corporation	— ..	33-34

297	रूसी सहायता प्राप्त सरकारी क्षेत्र की परियोजनाएं	Soviet aided public Sector Projects	..	34
298	स्टैन्डर्ड ड्रम मैनुफैक्चरिंग कम्पनी को दिया गया इस्पात का कोटा	Steel Quota given to Standard Drum Manufacturing Company	... ..	34-35
299	मद्रास में टायर फैक्टरी को अमरीकी ऋण	US Loan to tyre factory in Madras		35-36
300	पूर्वी कोसी नहर क्षेत्र में पूर्वोत्तर रेलवे का पुनः चलाया जाना	Restoration of NE Railway Line Eastern Kosi Canal Belt	'... ..	36
अता. प्र. संख्या/U. S. Q Nos.				
1692	यूनियन कारबाइड इंडिया लिमिटेड	Union Carbide India, Ltd.	... ..	37
1693	उद्योगों में अधिस्थापित क्षमता का उपयोग	Utilisation of Installed capacity in Industries	..	37
1694	नई रेलवे लाइन बिछाना	Laying of new Railway Line	— ...	37-38
1695	बीकानेर - दिल्ली सेक्शन पर चौकीदार वाले रेलवे फाटक	Manned Railway Crossing on Bikaner-Delhi Section	... ..	38
1696	शटल गाड़ियों के लिये बुक किये गये टमाटरों के पार्सलों का देर से पहुंचना	Late Arrival of Parcels of Tomatoes booked in Shuttle Trains	... ..	38-39
1697	दिल्ली की दयाबस्ती में रेलवे क्वार्टरों में बिजली के पखे	Electric Fans in Railway Quarters at Daya Basti in Delhi	... ..	39
1698	रेलवे सुरक्षा दल का कुत्ता दस्त्रा	Railway Protection Force Dog Squad	... ..	40
1699	दिल्ली और शकूरबस्ती के बीच लाइन की क्षमता	Line capacity between Delhi and Shakurbasti	...	40

क्रमा. प्रश्न संख्या/U.S. Q. Nos.	विषय	Subject	पृष्ठ/Page
प्रश्नों के लिखित उत्तर-जारी/WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS-Contd.			
1700	महाराष्ट्र में रेलवे लाइनों का विद्युतीकरण	Electrification of Railway Lines in Maharashtra	40-41
1701	महाराष्ट्र में नये उद्योगों के लिये लाइसेंस	Licences for new Industries in Maharashtra ...	41
1702	मुरतजापुर यवतमाल नैरो-गेज (संकरी) को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाना	Conversion of Murtajapur-Yeotmal Narrow Gauge Line into Broad Gauge	41
1703	भुसावल - इटारसी यात्री गाड़ी का चलाया जाना	Running of Bhusaval-Itarsi Passenger Train ...	41-42
1704	खिरकिया रेलवे स्टेशन (मध्य रेलवे)	Khirkiya Railway Station (C. Rly) ...	42
1705	19 सितम्बर, 1968 की हड़ताल में भाग लेने वाले भुसावल डिविजन के रेल कर्मचारी	Railway Employees of Bhusaval Division who took part in September 19, 1968 strike ...	42-43
1706	मध्य प्रदेश में नये उद्योगों के लिये लाइसेंस	Licences for new Industries in Madhya Pradesh	43
1707	भुसावल-इटारसी यात्री गाड़ी	Bhusawal-Itarsi Passenger Train ...	43
1708	बिड़ला सार्थ समूह के विरुद्ध जांच	Enquiry against Birla Group of Industries ...	43 44
1709	दिल्ली और लखनऊ डिवीजन के असिस्टेंट स्टेशन मास्टर	Assistant Station Masters of Delhi and Lucknow Division ...	44
1710	मैसर्स अमीचन्द प्यारेलाल सार्थ समूह के इस्पात के सौदे	Steel Transaction of M/s. Aminchand Pyarelal Group of Concerns	45
1711	मैसर्स अतुल प्रोडक्ट्स	M/S Atul Products ...	45-46
1712	मैसर्स करमचन्द थापुर एण्ड ब्रादर्स कोल सेल्स लिमिटेड	M/s Karam Chand Thapar and Bros. Coal Sales Ltd.	46

1713	बोकारो इस्पात कारखाने के लिये उपकरण सप्लाई करने में भारी इंजीनियरी निगम तथा खनन तथा सम्बद्ध मशीनरी निगम की असफलता	Failure of Heavy Engineering corporation and MAMC to Supply equipment to Bokaro Steel Plant	-- ..	46-47
1714	लघु उद्योगों के विकास के लिये केन्द्रीय सहायता	Central Assistance for Development of Small Scale Industries	.. ...	47
1716	हिन्दुस्तान मशीन टूल्स	Hindustan Machine Tools		47-48
1717	मेरठ सिटी स्टेशन पर दो बिस्तरों वाला प्रतीक्षा-लय	Double bed waiting room at Meerut City Station		
1718	मेरठ शहर के स्टेशनों के फाटकों पर ऊपरी पुल	Overbridge on level crossings of Meerut Station	...	48
1719	दिल्ली-मेरठ के बीच फ्ला-इंग मेल गाड़ी चलाना	Running of Flying Mail between Delhi-Meerut		49
1720	औद्योगिक वस्तुओं का निर्यात	Exports of Industrial Goods	--	49
1721	कानपुर, वाराणसी तथा गाजियाबाद में प्रोटोटाइप केन्द्र	Prototype Centres in Kanpur, Varanasi and Ghaziabad	...	
1722	उत्तर प्रदेश में पंजीकृत उद्योग	Registered Industries in U.P.	... ..	50
1723	उद्योगों का विकास	Development of Industries	...	
1724	समवाय कार्य विभाग में कर्मचारी	Staff in the Department of Company Affairs	--	51
1725	विदेशों में भेजे गये रेलवे प्रतिनिधि मंडल	Railway delegations sent Abroad	... ..	51
1726	मैसूर में जापानी सहयोग से छोटी कार परियोजना	Small car project in Mysore with Japanese Callaboration	... ..	51-52

1727 अक्टूबर, नवम्बर, 1968 में तूफान तथा बाढ़ के कारण पीड़ित खुरदा डिवीजन में रेलवे कर्मचारी	Railway employees affective by Oct. Nov. 1968 Cyclone and floods in Khurda Division ...	52
1728 बम्बई से कोचीन तक सीधी गाड़ी	Direct train from Bombay to Cochin ...	52
1729 उपद्रवी भीड़ द्वारा रेलवे सम्पत्ति को नष्ट करना	Dest. uction of Railway property by unruly mobs ...	53
1730 उद्योगों में विदेशी सहयोग पर प्रतिबन्ध	Ban on foreign collaboration in Industries ..	53-54
1731 उद्योगों को लाइसेंस जारी करना	De licensing of Industries ...	54
1732 हरियाणा में सरकारी क्षेत्र की परियोजना	Projects in Haryana in public Sector	54-55
1733 रेलवे के वकील	Railway Lawyers	55-56
1734 रेलवे से चुराये गये माल के लिये मुआवजा	Compensotion for Pilferage of goods on Railways	56-57
1736 गाड़ियों में शिकायत पुस्तिका	Complaint books in Trains	57
1737 ब्रह्मपुत्र पर सड़क तथा रेल पुल	Road cum-Rail Bridge over the Brahmaputra ..	57
1738 अमीचन्द प्यारेलाल का मामला	Amin Chand Pyarelal case	57-58
1739 सरकारी कर्मचारियों को रेलवे पास	Railway passes to Government employees	58
1740 उत्तर रेलवे के यातायात प्रशिक्षु	Traffic Apprentices of Northern Railway	59
1741 पूर्वोत्तर रेलवे प्रशिक्षण स्कूल मुजफ्फरपुर में दुर्विनियोग	Misappropriation in N.E. Railway Training School, Muzaffarpur ..	59

1742	मैसर्स बेंनेट कोलमैन एण्ड कम्पनी	M/s Benett Coleman and Company,		59-60
1743	भिलाई इस्पात संयंत्र के लिये कोकिंग कोयला प्राप्त करना	Procuring of coking coal for Bhilai Steel Plant		60
1744	रेलवे कर्मचारियों अधिकारियों को अनधिकृत अनुपस्थिति	Unauthorised absence of Railway Employees/ Officers	... ..	60-61
1745	माइनिंग एण्ड एलाइड मशानरी कारपोरेशन	Mining and allied Machinery corporation		61-62
1746	इस्पात कारखानों के लागत के अनुमान	Cost Estimates of Steel Plants	... ..	62
1747	बिना टिकट यात्रा	Ticketless Travel.	..	62
1748	रेलवे सम्पत्ति की सुरक्षा के लिये आचार संहिता	Code of conduct for protection of railway property	...	62-64
1749	नेपा मिल्स लिमिटेड	Nepa Mills, Ltd.	—	64
1750	राजेन्द्र पुल हाल्ट (पूर्व रेलवे) का स्थानान्तरण	Shifting of Rajendra Pul Halt (E. Rly.)..		65
1751	अन्य रेलवे यातायात लेखा कार्यालय, पश्चिम रेलवे दिल्ली में पदोन्नतियां	Promotions in Foreign Traffic Accounts office, Western Railway Delhi	...	65
1752	वरिष्ठता एव उपयुक्तता के आधार पर रेलवे लेखा विभाग में पदोन्नतियां	Promotion in Railway Accounts Department on seniority cum suitability Basis	... ..	66
1753	लाइसेंस देने की प्रक्रिया	Licensing Procedure	... ..	66-67
1754	पल्प इन्डस्ट्रीज लिमिटेड, बम्बई	Pulp Industries Ltd. Bombay	..	67
1755	मैसर्स उड़ीसा सीमेंट कम्पनी, लिमिटेड	M/s Orissa Cement Co. Ltd.	... ..	67-68

प्रश्न संख्या/ प्रश्नों के लिखित	U. S. Q Nos उत्तर-जारी/	विषय Subject	पृष्ठ/Pages
1756	इन्डियन आयरन कम्पनी लिमिटेड	Indian Iron Co. Ltd.	... .. 68
1757	गुड इयर इंडिया (प्राइवेट) लिमिटेड, कलकत्ता	Good Year India (Private) Ltd. Calcutta	68-69
1759	दक्षिण रेलवे में दोहरी रेलवे लाइनों बिछाना	Doubling of Railway Lines in Southern Railway	69
1760	पश्चिम जर्मनी के शिष्ट-मंडल का रूरकेला इस्पात कारखाने का दौरा	Visit by West German Delegation to Rourkela Steel Plant	.. .. 69-70
1761	नेपथलीन का निर्यात	Export of Napthalene	- 70
1762	इस्पात के उत्पादन में वृद्धि	Increase in Production of Steel	... 71
1763	दिल्ली अम्बाला तक आई डी० एस० यू० यात्री गाड़ी का देर से चलना	Late Running of IDSU Passenger train from Delhi to Ambala	... 71-72
1766	उड़ीसा के खादी केन्द्रों को अनुदान	Grants to Khadi Centres in Orissa	... 72
1767	उड़ीसा में औद्योगिक बस्तियां	Industrial Estates in Orissa	... 72-73
1768	रूरकेला से पुरी तक सीधे यात्री डिब्बे	Through Bogey from Rourkela to Puri	... .. 73
1769	बड़ी रेलवे लाइनों का निर्माण	Construction of Broad gauge Railway Lines	... 73-74
1771	रेलवे में संगणक	Computers in Railways	74
1772	हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन के अध्यक्ष द्वारा चुनाव लड़ना	Contest in elections by Chairman of Heavy Engineering Corporation	... 74-75
1773	हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड में कार्यकारी निदेशक की नियुक्ति	Appointment of Functional Director in Hindustan Steel Ltd.	... .. 75

प्रश्न संख्या/U.S.Q.Nos.	विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
1774	यूत्री यातायात	Passenger Traffic	76
1775	औद्योगिक बस्ती, ओखला	Industrial Estate, Okhla	76-77
1776	अलवर (राजस्थान) से कोसी स्टेशन तक बड़ी रेलवे लाइन	Broad Gauge Line from Alwar (Rajasthan to Kosi Stations)	77
1777	विदेशी पूंजी	Foreign Capital	77-78
1778	सरकारी क्षेत्र की भारी इंजीनियरिंग एककों की क्षमता का पूर्ण उपयोग	Utilisation of Capacities of Public Sector Heavy Engineering Units	78-79
1779	राष्ट्रीय लघु उद्योग निगम	National Small Industries Corporation	79-80
1780	मैसूर में औद्योगिक विकास	Industrial Growth in Mysore	80
1781	कागज उद्योग को ऋण	Loan to Paper Industry	81
1782	हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन तथा इस्पात संयंत्रों के बीच समन्वय	Co-ordination between HEC and the Steel Plants	81
1783	कृषि योग्य रेलवे भूमि	Railway Lands fit for Cultivation	82
1784	बड़े और छोटे उद्योगों को ऋण	Loan to large and small scale Industries	82
1785	हावड़ा स्टेशन पर रेलवे सम्पत्ति की चोरी	Theft of Railway Property at Howrah Station	82-83
1786	भारत में औद्योगिक क्षेत्र में उत्पादक संघ (कार्टेल)	Cartels in Industrial Sector in India	83
1787	बिड़ला बन्धुओं तथा टाटा बन्धुओं की आस्तियां	Assets of Birlas and Tatas	83-84
1788	घोघरडीह और निमाली स्टेशनों के बीच हॉल्ट स्टेशन	Halt Station between Ghoghardeba and Nirmalis stations	84
1789	मुरादाबाद डिवीजन के ग्रेड 'बी' के फायरमैन	Fireman Grade 'B' of Moradabad Division	84

1790 मुरादाबाद डिवीजन में संगचल कर्मचारी	Running Staff in Moradabad Division ..	85
1791 मुरादाबाद डिवीजन में संगचल लोको कर्मचारियों को समयोपरिभत्ता	Overtime Allowance to Running Loco Staff in Moradabad Division — ...	85
1792 भारतीय रेलों में विदेशी पर्यटकों के लिये आरक्षण	Reservation on Indian Railways for Foreign Tourists ...	85-86
1793 इस्पात कारखानों की 15 वीं वर्षगांठ का मनाया जाना	Celebration of 15th Anniversary of the Steel Plants ...	86
1794 व्यापारिक मोटरगाड़ियों तथा स्कूटरों का उत्पादन	Production of commercial vehicles and Scooters	86-87
1795 कलकत्ता में भूमिगत रेलवे	Underground Railway in Calcutta	87
1796 रेलवे में प्रथम, द्वितीय, तृतीय तथा चतुर्थ श्रेणी के रिक्त स्थायी पद	Class I, II, III and IV Permanent Posts lying vacant in Railways ..	87
1797 हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड के कर्मचारियों को लाभ	Benefits to Employees of Hindustan Steel Ltd.	88
1798 शाहदरा जंक्शन पर दुर्घटना	Accident at Shahdara Junction ...	88-89
1799 मनीपुर में सीमेंट कारखाना	Cement Plant in Manipur ..	89
1800 स्टेनलेस स्टील की चादरों के व्यापार में भारतीय व्यापारियों को हानि	Loss to Indian Traders in the Business of Stainless Steel Sheets	89-90
1801 दार्जिलिंग-सिलिगुड़ी रेल सम्पर्क	Darjeeling-Siliguri Rail Link	90
1802 मंगलौर रेलवे स्टेशन	Managalore Railway Station —	90-91

1803	हड़ताल में भाग लेने वाले रेलवे कर्मचारियों की बहाली	Reinstatement of Railway Employees who took part in Strike	..	...	91-92
1804	कोलरून स्टेशन (दक्षिण रेलवे) पर मद्रास जाने वाली जनता एक्सप्रेस गाड़ी की दुर्घटना	Accident to Madras Bound Janta Express at koleroon Station (S. Railway)	..	...	92-93
1805	गैर सरकारी रेलवे लाइनें	Private Railway Lines	—		93-94
1806	एर्णाकुलम से त्रिवेन्द्रम के बीच की छोटी लाइन का बड़ी लाइन में बदला जाना	Conversion of Metre Gauge Line from Ernakulam to Trivandrum into Broad Gauge	...		94
1807	प्रमुख समवायों का शुद्ध लाभ	Net Profit of Leading Companies	...	..	94-95
1808	जावनवाला टाउन तथा गुलेर स्टेशन (कांगड़ा घाटी रेलवे) के बीच रेलवे लाइन	Railway line between Jawanwala Town and Guler Station (K.V. Railway)	...	...	95
1809	रंगपहार स्टेशन के निकट रेल की पटरी पर विस्फोट	Explosion at Railway Track near Rangapahar Station	...	...	96
1810	मैनेजिंग एजेंसी प्रणाली	Managing Agency System	...	...	96-97
1811	विदेशों से तकनीकी जानकारी प्राप्त करना	Import of Know how	—	...	97
1812	उद्योगों में मन्दी	Recession in Industries	—	...	97-98
1813	रेलवे में आदिवासियों के लिये सुरक्षित पद	Posts reserved for Tribes on Railways	—	...	98-99
1814	जापान को लोह अयस्क का निर्यात	Export of Iron Ore to Japan	...		99
1815	रट्टी लोहे की सप्लाई	Supply of Billets	..	—	100

1816 बिलेटों की उपलब्धता	Availability of Billets	101
1817 केन्द्रीय क्षेत्र के उद्योगों में पूंजी विनियोजन	Investment in Central Sector Industries	101
1818 राज्यों में स्थापित किये जाने वाले उद्योगों को लाइसेंसों का दिया जाना	Issue of licences to industries to be Set up in States	102
1819 रेलवे टिकट कलेक्टरों को यात्रा भत्ता	Travelling Allowance to Railway Ticket Collectors ...	102
1820 यवतमाल में चनखा से रेलवे लाइन	Railway line from Chanakha in Yeotmal	103
1821 नाइकोट और नौतनवा के बीच हॉल्ट स्टेशन	Halt Station between Naikot and Nautanwa ..	103
1822 रेलवे वर्कशॉप जमालपुर में चोरी	Theft in Railway workshop Jamalpur	103-104
1823 बिलेट का उत्पादन	Production of Billets	104-105
1824 पार्ली स्टेशन (दक्षिण रेलवे) पर ऊपरी पुल	Overbridge at Parli Station (Southern Railway) ...	105
1829 पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण व्यवस्था	Centralised Traffic Control system on N.E.F. Railway -- ...	105
1830 प्रथम तथा द्वितीय श्रेणी के रेलवे अधिकारियों को अग्रिम वेतन वृद्धि	Advance increments Class I and II Railway Officers	105-106
1831 नई दिल्ली स्टेशन पर लाइसेंस प्राप्त कुलियों के रिक्त पद	Posts of Licensed coolies lying vacant at new Delhi	106-107
1832 खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली के रंगाई और छपाई विभाग में अनियमितताएं	Irregularities in Dyeing and Printing Department of Khadi Gramodyog Bhavan, New Delhi .. -	107

प्रश्ना.प्र.संख्या/U. S. Q. Nos.	विषय Subject	पृष्ठ/Page
प्रश्नों के लिखित उत्तर—जारी/WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS—Contd.		
1833 खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली के कर्मचारियों की वरियता सूची	Seniority list of employees of the Khadi Gramodyog Bhavan, New Delhi ...	107-108
1834 खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली के कर्मचारियों पर बोनस अधिनियम लागू होना	Application of bonus Act to employees of Khadi Gramodyog Bhavan, New Delhi ..	108
1835 खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली द्वारा बेची जाने वाली वस्तुएं	Goods sold by the Khadi Gramodyog Bhavan, New Delhi	108
1836 खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली के मैनेजर को पद से हटाया जाना	Removal of the Manager of Khadi Gramodyog Bhavan, New Delhi	10 -109
1837 स्कूटर बनाने के नये कारखाने की स्थापना	Setting up of new Scooter Plants — —	109
1839 उद्योगों में एकाधिकार का बढ़ना	Accentuation of Monopolies ...	110
1841 रेलवे सुरक्षा सम्बन्धी आयोग	Commission on Railway Safety	111
1842 रेलगाड़ियों को रोकने के लिये रेलगाड़ों को प्रतिकर	Compensation to Railway Guards for Detention of trains	111-112
1843 आपातकालीन गाड़ों के रूप में काम कर रहे उत्तर रेलवे के सहायक स्टेशन मास्टर्स को मील मत्ता	Mileage Allowance to Assistant Station Masters of Northern Railway Working as Emergency Guards	112
1844 खादी आयोग, बम्बई	Khadi Commission, Bombay	112-113
1845 खादी ग्रामोद्योग भवन कर्मचारी संघ से सम्बन्धी	Agreement with Khadi Gramodyog Bhavan Employees Union	113

1846	हैवी इंजीनियरिंग कारपो- रेशन, रांची में. अध्यक्ष की नियुक्ति	Appointment of Chairman of Heavy Engi- neering Corporation, Ranchi	... ..	113-114
1847	इंडिया इलेक्ट्रिक वर्क्स लिमिटेड, कलकत्ता	India Electric Works Ltd., Calcutta	..	114
1848	कोकराभाई (पूर्वोत्तर रेलवे) के निकट रेलवे लाइन पर ऊपरी पुल	Over Bridge on Railway Line near Kokrajhar (N.E. Rly)	... ..	114-115
1849	ट्रैक्टरों का निर्माण	Manufacture of Tractors	..	115-116
1850	आल इंडिया एयर कंडी- शनिंग एण्ड रेफ्रीजरेशन एसोसियेशन, नई दिल्ली	All-India Air condition and Refrigeration Association, New Delhi	... ..	116
आरोपों के बारे में		Re. Making Allegations	...	116
प्रतिबन्धीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना		Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance	... ..	117-119
आसाम में पाकिस्तानी घुस- पैठ के बारे में आसाम के मंत्री का वक्तव्य और नागा विद्रोहियों को सहायता		Assam Minister's statement re. Pakistani infiltration into Assam and assistance to Naga Hostiles		117
सभा पटल पर रखे गये पत्र		Papers Laid on the Table	...	119-120
राज्य सभा से सन्देश		Messages from Rajya Sabha		121
राज्य सभा द्वारा पारित विधेयक		Bills as passed by Rajya Sabha	... ..	121
(1) सशस्त्र बल (विशेष शक्तियां) जारी रखना विधेयक, 1969		(I) Armed Forces (Special Powers) Continuance Bill	... ..	121
(2) लोक वक्फ (परिसीमा का विस्तारण) संशोधन विधेयक, 1969		(II) Public Wakfs (Extension of limitation) Amendment Bill	.. ..	121
(3) परिसीमा (संशोधन) विधेयक, 1969		(III) Limitation (Amendment) Bill	... ..	121

विषय	Subject	पृष्ठ/ Pages
सदस्यों द्वारा बेयक्तिक स्पष्टीकरण	Personal Explanation by Members ...	121-122
श्री समर गुहा	Shri Samar Guha ...	121
श्री मधु लिमये	Shri Madhu Limaye ...	121
रेलवे बजट, 1969-70-सामान्य चर्चा	Railway Budget 1969-70 General Discussion...	122
श्रीमती उमा राय	Shrimati Uma Roy ...	122
श्री रामस्वरूप विद्यार्थी	Shri Ram Swaroop Vidyarthi ...	123
श्री रामशेखर प्रसाद सिंह	Shri Ramshekar Prasad Singh ...	125
श्री किरुत्तिनाम	Shri Kiruttinam ...	131
श्रीमती तारा सप्रे	Shrimati Tara Sapre ...	133
डा० मैत्रेयी बसु	Dr. Maitreyee Basu ...	134
श्री शिवचंडिका प्रसाद	Shri Shiv Chandika Prasad ...	134
श्री प्रकाश वीर शास्त्री	Shri Prakash Vir Shastri ...	135
श्री न० कु० सांधी	Shri N.K. Sanghi ...	136
श्री कमलानाथन	Shri Kamalanathan ...	137
श्री प्रताप सिंह	Shri Pratap Singh ...	138
श्री प० ला० बारुपाल	Shri P.L. Barupal ...	139
श्री बे० कृ० दास चौधरी	Shri B.K. Das Chowdhary ...	141
श्री शिव नारायण	Shri Sheo Narain ...	142
श्री यशवंत सिंह कुशवाय	Shri Yashwant Singh Kushwah ...	143
डा० राम सुभग सिंह	Dr. Ram Subhag Singh ...	144

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

लोक-सभा
LOK-SABHA

बुधवार, 5 मार्च 1969/ 14 फाल्गुन, 1890 (शक)
Wednesday, March 5, 1969/ Phalgun 14, 1890 (Saka)

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

{ अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए }
{ *Mr. Speaker in the Chair* }

प्रश्नों के मौखिक उत्तर
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

Strength of Staff in Bhilai Steel Plant

+

*271. Shri Bal Raj Madhok :
Shri Ram Swarup Vidyarthi :

Will the Minister of Steel and Heavy Engineering be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Russia had built a Steel Plant for Rumania in 1956, similar to the Bhilai Steel Plant and that there is no difference between the Bhilai Steel Plant and the Rumanian Plant;

(b) if so, whether it is also a fact that in the Steel Plant for Rumania there are only 4,800 employees, whereas in the Bhilai Steel Plant, 30,000 employees are working;

(c) if so, whether 60 or 70 Russian Engineers working in the Bhilai Steel Plant are surprised over it;

(d) whether Government propose to run the Bhilai Steel Plant with only 4800 employees and engineers and retrench the rest and employ them elsewhere; and

(e) if not, the reasons therefor ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) : (क) और (ख) रूस द्वारा रूमानिया में लगाये गये इस्पात कारखाने के बारे में हमें कोई जानकारी नहीं है। अतः

कर्मचारियों की संख्या की तुलना करना संभव नहीं है। परन्तु भिलाई इस्पात कारखाने में 25487 कर्मचारी हैं।

(ग) 31-1-1969 को कारखाने में रूसी विशेषज्ञों की संख्या 47 थी।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) कर्मचारियों की संख्या कार्य-अध्ययन के आधार पर ही नियत की जायेगी जो भारत में व्याप्त सारी परिस्थितियों को ध्यान में रखकर किया जायेगा। अभी यह अध्ययन पूरा नहीं हुआ है।

श्री बलराज मधोक : इस कारखाने को स्थापित किये 15 वर्ष बीत चुके हैं लेकिन अभी तक उसका ऐसा कोई कार्य अध्ययन नहीं किया गया है। क्या यह सच है कि अन्तर्राष्ट्रीय स्तर के अनुसार, पिछले 15 वर्षों में तुलनात्मक आकार के जो कारखाने स्थापित किये गये हैं, उनमें 10 लाख टन इस्पात के उत्पादन के लिये एक कारखाने में औसतन 7,000 कर्मचारी काम पर रखे गये हैं जबकि भारत में भिलाई इस्पात कारखाने के लिये जिसकी उत्पादन क्षमता 20 लाख टन है, हमने 24000 कर्मचारी रखे हैं जिसका अर्थ है 10 लाख टन क्षमता के लिये 12 हजार से अधिक कर्मचारी? क्या यह भी सच नहीं है कि भिलाई में उसके लिये अपेक्षित सामान तथा फालतू पुर्जों का गोदाम विश्व के अन्य भागों में तुलनात्मक आकार के कारखानों की अपेक्षा दुगुना है जिसका मतलब है विनियोजन अधिक और लाभ कम? क्या भिलाई में कर्मचारियों की संख्या कम करने तथा उसे दुनियां में अन्यत्र ऐसे ही कारखानों के स्तर पर लाने के लिये कोई कार्यवाही की गई है अथवा की जायेगी?

श्री चे० मु० पुनाचा : हम इसके लिये प्रयत्न कर रहे हैं। मैं भी यह महसूस करता हूँ कि उत्पादन के मुकाबले में जन शक्ति का प्रयोग अधिक हो रहा है और उसे कम करने के लिये हर संभव प्रयत्न किया जाना चाहिये। भिलाई इस्पात कारखाने का विस्तार करने का हमारा एक कार्यक्रम है। इसलिये कार्य-अध्ययन भी विकास सम्बन्धी इन भावी कार्यक्रमों से जो हमारे नजरों में हैं, सम्बन्धित होगा। हमारा विचार अधिक-उत्पादन कार्यक्रम की आवश्यकताएँ पूरी करने के लिये वर्तमान जन-शक्ति को खपाने का है। जहाँ तक फालतू पुर्जों तथा अन्य वस्तुओं का सम्बन्ध है, उनका श्रमिकों की नियुक्ति से कोई सीधा सम्बन्ध नहीं है। लेकिन मैं यह जरूर समझता हूँ कि हमारे पास ऐसा माल बहुत अधिक पड़ा है। वह बिलकुल ही अलग मामला है।

श्री बलराज मधोक : क्या यह सच है कि श्री स्केचकोव के नेतृत्व में रूस से हाल में एक अध्ययन दल आया था जिसने भिलाई कारखाने के कार्य-करण पर भारी असन्तोष व्यक्त किया था और कहा था कि उसमें उचित क्षमता के अनुसार काम नहीं किया जा रहा है और उसमें बहुत ही अकुशलता से काम हो रहा है? क्या उन्होंने भिलाई कारखाने की कार्यप्रणाली में सुधार करने के लिये कुछ सुझाव दिये हैं? इसी प्रकार भूतपूर्व इस्पात मंत्री, श्री चन्ना रेड्डी, ने भी कुछ सुझाव दिये थे। मैं जानना चाहता हूँ, श्री चन्ना रेड्डी तथा रूसी दल द्वारा की गई सिफारिशों पर क्या कार्यवाही की गई है? फिर, ऐसा कहा गया है कि रूसी दल ने यह सुझाव दिया है कि भिलाई कारखाने में लगाई गई पूंजी के एक भाग को बढ़े खाते

में डाल दिया जाये ताकि किताबों में दिखाई गई पूंजी कम हो और उस हालत में यदि लाभ कम भी हो, तो लोगों को आसानी से बेवकूफ बनाया जा सकेगा कि विनियोजित पूंजी पर लाभ अधिक हो रहा है, और यदि यह सच है, तो रूसी प्रतिनिधि मंडल द्वारा दिये गये इस सुझाव के बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

श्री चे० मु० पुनाचा : रूसी प्रतिनिधि मंडल द्वारा हमारे विशेषज्ञों के साथ भिलाई इस्पात कारखाने की कार्य प्रणाली के बारे में जो समीक्षा की वह तकनीकी दक्षता, उत्पादन शीलता तथा जनशक्ति के उपयोग के सम्बन्ध में थी। इन विशेष मामलों पर विचार-विमर्श किया गया था और कुछ सिफारिशों तथा सुझाव दिये गये हैं। हम अनुसरणात्मक कार्यवाही के लिये इन सिफारिशों तथा सुझावों पर विचार कर रहे हैं। जहां तक पूंजी ढांचे के पुन-निर्माण का सम्बन्ध है, यह एक बिलकुल पृथक मामला है। यह सुझाव रूसी प्रतिनिधि मंडल ने नहीं दिया था। हम खुद ही इस मामले पर विचार कर रहे हैं। लेकिन हमें इसके सभी पहलुओं पर अभी तक विचार नहीं किया है। हम इस मामले पर विचार करेंगे कि ऐसा करने की आवश्यकता है अथवा नहीं।

श्री बलराज मधोक : चन्ना रेड्डी आयोग के प्रतिवेदन के बारे में क्या हुआ ?

श्री चे० मु० पुनाचा : श्री चन्ना रेड्डी एक प्रतिनिधि मंडल लेकर इंग्लैंड गये थे। वह रिपोर्ट दुर्गापुर इस्पात कारखाने के बारे में है। यह प्रश्न भिलाई इस्पात कारखाने के सम्बन्ध में है।

श्री बलराज मधोक : इसका सम्बन्ध सभी इस्पात कारखानों से है।

Shri Ram Swarup Vidyarthi : Mr. Channa Reddy's delegation went there to study the working of steel plants in U. K. It does not matter whether their study included Bhilai Plant or not, I want to know what study they undertook there and what suggestions they made here.

I want to know whether it is not a fact that the number of the supervisory staff on the administrative side in the Bhilai Plant is much more than the number of technicians engaged in the works there.

श्री चे० मु० पुनाचा : चन्ना रेड्डी आयोग दुर्गापुर इस्पात कारखाने के सम्बन्ध में कुछ समस्याओं की जांच करने के लिए इंग्लैंड गया था। जब वह प्रतिनिधि मंडल भारत वापस आया, तो उन्होंने संयुक्त रूप से विचार-विमर्श किया था और वे दुर्गापुर गये। उन्होंने अपने सुझाव अधिकतर दुर्गापुर इस्पात कारखाने के सुधार के बारे में ही दिये थे। जहां तक विभिन्न इस्पात कारखानों में नियुक्त कर्मचारियों की संख्या का सम्बन्ध है, मैं इस बात को मानता हूँ कि उनकी संख्या काफी अधिक लगती है। हमारे पास वहां टावनशिप भी बड़ा है जिसके सामान्य प्रशासन के लिये भी कर्मचारी नियुक्त हैं। यदि वह अपने प्रश्न के उत्तर से सम्बन्धित आंकड़ों को जानने लिये विशेष उत्सुक हैं, तो जहां तक निर्माण कार्यों तथा टावनशिप के सामान्य प्रशासन में नियुक्त कर्मचारियों का सम्बन्ध है मेरे पास उसके अलग आंकड़े मौजूद हैं।

श्री धडाकर सूपकार : भिलाई कारखाने के आरम्भ होने बाद उसका अध्ययन कार्य कब तेजी से प्रारम्भ किया गया और यह कार्य कितने अर्से से चल रहा है ? दूसरी बात यह है कि क्या बाहर वालों की मदद के बिना बाद के इस्पात कारखानों को हमारे ही इंजीनियरों की सहायता से स्थापित करने, तथा उनका निर्माण आदि सभी कुछ, उन्हीं के द्वारा करवाने के प्रयत्न किये गये हैं और यदि हां, तो पिछले 12 वर्षों में इस उद्देश्य की कहां तक पूर्ति हुई है ।

श्री चे० मु० पुनाचा : हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड की एक एकक इंजीनियरिंग के विकास में अब अनुसन्धान कर रही है । वह इस बात का प्रयत्न कर रही है कि देश में ही संयंत्रों का निर्माण किया जाये । डिजायनिंग तथा इंजीनियरिंग के हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड एकक द्वारा तैयार किये गये रूप में भारी इंजीनियरिंग का साज-सामान तैयार करने के लिये भारी इंजीनियरिंग निगम भी स्थापित किया गया है । बोकारो के सम्बन्ध में इस कार्यक्रम को आंशिक रूप से क्रियान्वित किया गया है । बोकारो में, साज-सामान का कुछ हिस्सा भारतीय निमित्त होगा, जिसे भारी इंजीनियरिंग निगम में हमारे इंजीनियरों द्वारा तैयार किया गया है और भविष्य में देश में पूरे इस्पात कारखाने स्थापित करने की दृष्टि से उसका क्षमता का धीरे-धीरे विकास किया जायेगा ।

श्री धडाकर सूपकार : कारखाने की कार्य प्रणाली में सुधार करने की कार्यवाही के बारे में मेरे प्रश्न के पहले भाग का उत्तर नहीं दिया गया है ?

श्री चे० मु० पुनाचा : इसके लिये मुझे पूर्व सूचना चाहिए । इस समय मेरे पास सूचना नहीं है ।

Shri Maharaj Singh Bharati : At the time of the formulation of the Bhilai Project it was decided that 25000 persons would be given employment in that project. This decision was a part of the project plan. It was also stated in the project plan as to how many persons will be employed on each type of work. I want to know whether the target of 25000 persons was fixed for the last stage of development or whether it was fixed for the present stage of development. Presently the numbers of employees there is much more than the fixed target. I want to know who is responsible for this and what steps are being taken by Government ?

श्री चे० मु० पुनाचा : ये मामले इस्पात कारखाने के विस्तृत कार्य संचालन से सम्बन्धित है । आरम्भ में मशीनों के प्रयोग, सामान चढ़ाने उतारने तथा अन्यो बातों के बारे में जनशक्ति के प्रयोग का जो अनुमान लगाया गया था, वह कम था परन्तु बाद में जब वास्तव में काम आरम्भ किया गया तो हमें खनन कार्य, सामान चढ़ाने तथा उतारने और अन्य कामों पर अधिक व्यक्तियों को लगाना पड़ा । इसके परिणामस्वरूप कर्मचारियों की संख्या निर्धारित संख्या से अधिक हो गई ।

श्री लोबो प्रभु : मेरे प्रश्न तीन धारणाओं पर आधारित है । हमारी पहली धारणा यह थी कि हमारे सब कारखानों के उत्पाद न्यूनतम मूल्य पर बेचे जायें, परन्तु हमारे उत्पादों के मूल्य विश्व बाजार के मूल्यों की तुलना में 70 प्रतिशत अथवा इससे भी अधिक ज्यादा हैं ।

मेरी दूसरी धारणा यह है कि निष्क्रिय श्रम तथा वेकार पड़ी क्षमता के कारण इस्पात के उत्पादन लागत में वृद्धि हुई है। मेरा विचार है कि निष्क्रिय श्रम तथा वेकार पड़ी क्षमता का शीघ्रातिशीघ्र पूरा उपयोग किया जाना चाहिये। इस संदर्भ में मैं दो प्रश्न पूछता हूँ। मेरा प्रश्न यह है कि मिललाई कारखाना 50 प्रतिशत से अधिक क्षमता पर काम क्यों नहीं कर रहा है। मेरा दूसरा प्रश्न यह है कि क्या आपने मिललाई तथा अन्य इस्पात कारखाने के निष्क्रिय श्रमिकों को बोकारो कारखाने में, जहाँ कि स्थापित किया जाना है, भेजने का निर्णय किया है ?

श्री चे० मु० पुनाचा : मिललाई में लगभग 70 से 76 प्रतिशत क्षमता का इस्तेमाल किया जा रहा है। क्षमता के इस्तेमाल का यह स्तर संतोषजनक है। मिललाई में हमारे उत्पादन में कुछ कमी आई है, क्योंकि मिललाई को जो क्रयादेश दिये गये थे, वे इतने नहीं थे कि शत-प्रतिशत उत्पादन क्षमता का इस्तेमाल किया जा सके। अब हम इस कमी को दूर करने का प्रयत्न कर रहे हैं और मुझे विश्वास है कि हम यथासंभव अधिक से अधिक क्षमता का इस्तेमाल करेंगे।

जहाँ तक निष्क्रिय श्रमिकों अथवा फालतू श्रमिकों का प्रश्न है, इसमें कोई सन्देह नहीं कि श्रमिक फालतू हैं परन्तु हम यह प्रयत्न कर रहे हैं कि सारी क्षमता का इस्तेमाल किया जाये तथा फालतू श्रमिकों को उत्पादन कार्य में लगाया जाय।

श्री लोबो प्रभु : क्या आप आश्वासन दे सकते हैं कि बोकारो में कोई नया श्रमिक भर्ती नहीं किया जायेगा तथा मिललाई और अन्य इस्पात कारखाने के फालतू श्रमिकों का वहाँ तबादला किया जायेगा ?

श्री चे० मु० पुनाचा : हमने कोई अतिरिक्त श्रमिक भर्ती न करने का निर्णय किया है।

श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी : क्या यह सच है कि भारत में न केवल मिललाई तथा सरकारी क्षेत्र के अन्य सब इस्पात कारखानों में ही बल्कि टाट के गैर सरकारी इस्पात कारखाने में भी फालतू श्रमिक हैं और इसका कारण वहाँ की वर्तमान परिस्थितियाँ हैं। क्या सरकार उन फालतू श्रमिकों की तैनाती का कोई ऐसा योजनाबद्ध कार्यक्रम बनायेगी कि उन ही छूटनी न की जाये और उन्हें कारखानों का विस्तार करके तथा भारत सरकार की अन्य योजनाओं में रोजगार दिया जाये ?

श्री चे० मु० पुनाचा : हमारा ऐसा ही विचार है। कोई छूटनी नहीं की जायेगी और उनकी तैनाती ऐसे कारखानों में की जायेगी, जहाँ क्षमता होगी।

माल डिब्बा उद्योग

+

*272. श्री श्रीनिवास मिश्र :

श्री सु० कु० तापड़िया :

श्री हिम्मतसिंहका :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि रेलवे माल डिब्बों के क्रयादेशों की कमी के कारण देश में माल डिब्बा उद्योग शिथिल पड़ता जा रहा है और क्या चालू वर्ष के लिये 16,000 माल डिब्बों की तुलना में 1969-70 में क्रयादेशों के केवल 9,000 माल डिब्बों के निम्न स्तर तक पहुँच जाने की सम्भावना है;

(ख) 1967-68 तथा 1968-69 में अब तक इस उद्योग में सही-सही कितनी क्षमता बेकार पड़ी रही है;

(ग) 1969-70 में बेकार क्षमता में कितनी वृद्धि होने की सम्भावना है; और

(घ) अधिष्ठापित क्षमता का अधिकतम उपयोग करने के लिये सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की जा रही है ?

रेलवे मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री परिमल घोष) : (क) उद्योगों को उनके वास्तविक कार्य के अनुरूप पर्याप्त आर्डर दिये गये हैं। 1969-70 के लिये भी जो आर्डर देने का प्रस्ताव है, उससे उन्हें पर्याप्त काम मिल जायेगा।

(ख) यद्यपि 1967-68 में जो आर्डर उपलब्ध थे, वे माल डिब्बा निर्माताओं की कुल संस्थापित क्षमता के भीतर थे, फिर भी निर्धारित अवधि के भीतर उनकी सुपुर्दगी नहीं की जा सकी। 1968-69 में शुरू के 9 महीनों में माल डिब्बा उद्योग के काम में कोई सुधार नहीं हुआ है। यदि इन वर्षों में कोई बेकार क्षमता रही हो, तो उसकी वास्तविक स्थिति का अनुमान केवल माल डिब्बा निर्माता ही लगा सकते हैं।

(ग) उपर्युक्त भाग (ख) को देखते हुए, 1969-70 में बेकार क्षमता का, यदि कोई हो तो, अनुमान लगाना सम्भव नहीं है।

(घ) अपनी आवश्यकताओं के आधार पर जो आर्डर देने का प्रस्ताव है और हाल में माल डिब्बा निर्माताओं के कार्य और इस समय उनके पास पहले के जो आर्डर बकाया हैं, उनसे माल डिब्बा निर्माताओं के पास 1969-70 में पर्याप्त काम रहेगा।

श्री श्रीनिवास मिश्रा : कहा गया है कि वर्ष 1955-66 में 18 माल डिब्बा निर्माताओं ने जिनकी लाइसेंस शुद्ध क्षमता 38,000 माल डिब्बे (ऐसे माल डिब्बे जिसमें एक डिब्बे के नीचे 4 पहिये लगते हों) बनाने की है, केवल 26,000 माल डिब्बों की सप्लाई की थी। वर्ष 1966-67 में 27,000 माल डिब्बों का क्रयादेश दिया था, परन्तु केवल 16,000 माल डिब्बों की सप्लाई की गई थी, वर्ष 1967-68 में क्रयादेश केवल 27,000 माल डिब्बों का दिया गया था, परन्तु केवल 14,000 माल डिब्बों की सप्लाई की गई थी तथा वर्ष 1968 में 26,000 माल डिब्बों का क्रयादेश बाकी था, परन्तु दिसम्बर तक केवल 9,800 माल डिब्बों की सप्लाई की गई थी। सप्लाई की इस कमी को किस प्रकार पूरा करने का सरकार का विचार है ? यह प्रश्न क्षमता के बेकार पड़े रहने का नहीं है। यद्यपि क्षमता 38,000 माल डिब्बों की है तथा पूरी सप्लाई क्यों नहीं की जा रही है तथा सरकार की इस कमी को किस प्रकार पूरा करने का विचार है ?

श्री परिमल घोष : प्रश्न का प्रथम भाग मुख्य प्रश्न से सम्बन्धित नहीं है । इस समय हम माल डिब्बे निर्माताओं को दिये गये क्रयादेश तथा क्या उनके पास कोई फालतू क्षमता है जिसके लिये क्रयादेश नहीं दिये गये हैं, इन बातों पर चर्चा कर रहे हैं ।

दूसरी बात यह है कि माल डिब्बों की आवश्यकता का माल डिब्बे निर्माताओं को क्रयादेश देने से कोई सम्बन्ध नहीं है । इस वरि दिये गये क्रयादेश का प्रभाव अगले वर्ष महसूस किया जायेगा । हमने उन्हें काफी माल डिब्बों के लिये क्रयादेश दे रखे हैं तथा हमें आशा है कि उनकी आवश्यकता की पूर्ति के लिये वे क्रयादेश काफी है ।

श्री धीनिवास मिश्रा : गैर सरकार माल डिब्बा निर्माताओं की पिछली सप्लाई को देखते हुए क्या सरकार का विचार भविष्य में भी उन्हें क्रयादेश देने का है ?

श्री परिमल घोष : क्रयादेश देना माल डिब्बों की आवश्यकता तथा माल डिब्बा निर्माताओं की उपलब्ध क्षमता पर निर्भर है ।

श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा : रेलवे को अब तक विदेशों से कितने माल डिब्बों के क्रयादेश प्राप्त हुए हैं ?

श्री रंगा : तथा जिन्हें पूरा नहीं किया गया है ।

श्री परिमल घोष : ब्रेटवाइट एण्ड कम्पनी को अब तक लगभग 40 आठ पहियों वाले माल डिब्बों के क्रयादेश प्राप्त हुए हैं, जिन्हें पूरा किया जा रहा है । जैसपस एण्ड कम्पनी को लगभग 500 चार पहियों वाले माल डिब्बों के क्रयादेश प्राप्त हुए हैं । इनकी सप्लाई अभी तक पूरी नहीं हुई है । हिन्दुस्तान जनरल इन्डमट्रीज को लगभग 45 आठ पहियों वाले माल डिब्बों के क्रयादेश प्राप्त हुए हैं । इनकी सप्लाई अभी तक शुरू नहीं हुई है । रूसी क्रयादेशों के सम्बन्ध में, हमें शीघ्र ही 2500 माल डिब्बों के क्रयादेश प्राप्त होने वाले हैं, परन्तु इस सम्बन्ध में अभी तक अन्तिम निर्णय नहीं किया गया है ।

श्री नम्बियार : इस बात को देखते हुए कि रेलवे में पहले ही फालतू क्षमता उपलब्ध है तथा रेलवे की वित्तीय स्थिति भी संतोषजनक नहीं है, क्या रेलवे की नीति इंजीनियरी उद्योग को, जो कठिनाई में है, प्रोत्साहन देने के लिये अधिक से अधिक क्रयादेश देने की है अथवा उसका मुख्य सम्बन्ध रेलवे वित्त तथा पूंजी विनियोजन से है ?

श्री परिमल घोष : माल डिब्बों के लिये क्रयादेश देना अविनायतया रेलवे वित्त से सम्बन्धित नहीं है । अन्ततः यदि इस बात को स्वीकार भी कर लिया जाये कि रेलवे की वित्तीय स्थिति अच्छी नहीं है, तब भी वित्त की कमी के कारण क्रयादेश देना बन्द नहीं किया जा सकता । हम अपनी आवश्यकताओं के अनुसार क्रयादेश देते हैं तथा निर्माता की क्षमता को भी ध्यान में रखते हैं ।

Shri D. N. Tiwary : From the question it appears that the Central Government is at fault and from the answer it appears that the manufacturers are at fault. I want to

know what is their installed capacity and how many they are producing ? If full supply is not made according to the orders placed by Government, what steps have been taken by Government to create additional capacity elsewhere ?

श्री परिमल घोष : उद्योग द्वारा इस बात का दावा किया गया है कि उनकी वर्तमान क्षमता 40000 माल डिब्बे (चार पहियों वाले) बनाने की है, परन्तु देखने से हमें इस बात का पता चला है कि उनकी लाइसेंस शुदा क्षमता 38000 से कुछ अधिक माल डिब्बे बनाने की है। अब तक वर्ष के आरम्भ में पर्याप्त क्रयादेश दिये जाने पर भी किसी एक वर्ष में वे अधिक से अधिक 27500 माल डिब्बे बना सके हैं। क्रयादेश देना माल डिब्बे निर्माताओं की उत्पादन क्षमता और हमारी आवश्यकता पर निर्भर है। वर्तमान उत्पादन क्षमता इतनी है कि अपनी आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए और अधिक क्षमता पैदा करना जरूरी नहीं है।

श्री द्वा० ना० तिवारी : मेरा प्रश्न यह था कि चूंकि सरकार के क्रयादेशों के अनुसार पूरी सप्लाई नहीं की जाती है, इसलिये सरकार अन्य स्थानों पर अतिरिक्त क्षमता पैदा करने के लिये क्या कार्यवाही कर रही है, ताकि क्रयादेशों के अनुसार पूरी सप्लाई की जा सके ?

श्री परिमल घोष : मैं पहले ही कह चुका हूं कि सरकार द्वारा इतने क्रयादेश दिये गये हैं जिनसे माल डिब्बा निर्माता अपने काम में पूर्णतया व्यस्त रहेंगे और यदि कुछ कमी रह जायेगी तो वह कमी इतनी नहीं होगी, जिसे निर्माता अपनी वर्तमान क्षमता से पूरा न कर सकें। इसलिये कोई अतिरिक्त क्षमता स्थापित करने का विचार नहीं है।

श्री रंगा : किन रुकावटों के कारण में निर्माता उनको दिये गये क्रयादेशों के अनुसार पूरी सप्लाई करने में असफल रहे हैं ? हमें बताया गया है कि पर्याप्त क्षमता उपलब्ध थी तथा पर्याप्त संख्या में फालतू श्रमिक मौजूद थे। फिर भी वे उनको दिये गये क्रयादेशों के अनुसार पूरी सप्लाई क्यों नहीं कर सकें हैं ? क्या इसका कारण उनको कच्चे माल, अर्द्ध-निर्मित सामान अथवा इस्पात प्लेटों इत्यादि की सप्लाई में कमी होना है ?

श्री परिमल घोष : मैं नहीं कह सकता कि वास्तविक कठिनाई क्या है। मैं तो केवल यह कह सकता हूं कि अधिष्ठापित क्षमता का वास्तविक क्षमता से कोई सम्बन्ध नहीं है। यद्यपि अधिष्ठापित क्षमता लगभग 38000 माल डिब्बों की है, तथापि वास्तविक क्षमता का निर्धारण किसी एक विशेष वर्ष में किये गये उत्पादन के आधार पर आंका जाता है। जहां तक माल डिब्बे निर्माताओं को कच्चे माल की सप्लाई का सम्बन्ध है, केवल वर्ष 1964-65 में पहियों की सप्लाई में कमी हुई थी। परन्तु उस विशेष वर्ष में बिना पहियों के डिब्बे बनाये गये थे। इसलिये इसका भी उत्पादन पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा।

श्रीमती इलापाल चौधरी : यह समझा जाता था कि रूस से प्रति वर्ष 150 करोड़ रुपये के क्रयादेश प्राप्त होंगे और ये क्रयादेश वर्ष 1975 तक प्राप्त होते रहेंगे। परन्तु मैं समझती हूं कि क्रयादेश में बहुत अधिक कमी कर दी गई है। मैं जानना चाहती हूं कि क्रयादेश में कमी क्यों की गई है तथा वर्ष 1975 के बाद क्रयादेशों के प्राप्त न होने के क्या कारण हैं ?

श्री परिमल घोष : यह प्रश्न वाणिज्य मन्त्रालय से सम्बन्धित है। मेरे पास आंकड़े नहीं हैं।

श्री तन्नेटि विश्वनाथम : माननीय मन्त्री ने कहा है कि क्रयादेश देना रेलवे की आवश्यकताओं पर निर्भर है। परन्तु श्री श्रीनिवास मिश्र द्वारा दिये गये आंकड़ों से पता चलता है कि क्रयादेश में जितने माल डिब्बों का उल्लेख होता है, लगभग उसके 50 प्रतिशत माल डिब्बों की ही सप्लाई की जाती है। प्रश्न यह पूछा गया था कि सप्लाई की इस कमी को किस प्रकार पूरा किया गया था, इसका उत्तर यह दिया गया था कि इसे पिछले वर्ष की सप्लाई से पूरा किया गया था तथा लगातार ऐसे ही किया जाता रहा है। इसका अर्थ यह है कि अब भी 50 प्रतिशत की कमी है। इसके अतिरिक्त अगले वर्ष रेलवे का 80 लाख मीटरी टन माल ढोने का विचार है। इस कमी के होते हुए वह इस जरूरत को पूरा किस प्रकार कर सकेगी ?

श्री परिमल घोष : यहां तक अगल वर्ष अतिरिक्त माल ढोने का प्रश्न है, मैं समझता हूं माल डिब्बों की कमी के कारण उसमें कोई कठिनाई नहीं होगी। हमने पहले ही इस बात का अनुमान लगा लिया है कि अतिरिक्त माल ढोने के लिये कितने माल डिब्बों की आवश्यकता होगी और तदनुसार माल डिब्बे निर्माताओं को क्रयादेश दिये जायेंगे।

श्री शशि रंजन : मुझे इस बात की पूरी जानकारी है कि तेलवाहक माल डिब्बों की कमी के कारण रसायनिक उद्योग को बड़ी कठिनाई पेश आ रही है। क्या माननीय मन्त्री ने तेलवाहक माल डिब्बों की सप्लाई की व्यवस्था की है, क्योंकि मुझे बताया जाता है कि इनकी बहुत कमी है ? मैं जानना चाहता हूं कि क्या माननीय मन्त्री ने उन उद्योगों के लिये पर्याप्त मात्रा में तेलवाहक माल डिब्बों की व्यवस्था करने के लिये कोई कार्यवाही की है और क्या तेलवाहक माल डिब्बों के निर्माताओं को क्रयादेश दिये गये हैं ?

श्री परिमल घोष : यह कहना पूर्णतया सही नहीं है कि तेलवाहक माल डिब्बों की बहुत अधिक कमी है। कुछ कमी थी जिसके लिये पर्याप्त व्यवस्था कर दी गई है।

श्री शशि रंजन : कास्टिक सोडा बनाने वाले निर्माताओं की क्षमता घेकार जा रही है, क्योंकि वे अपने विद्युत इलैक्ट्रोलाइट प्लांटों को एक दम बन्द नहीं कर सकते हैं। तेलवाहक डिब्बों की कमी के कारण उनके उत्पाद खराब हो रहे हैं। सरकार इस सम्बन्ध में क्या कर रही है ?

अध्यक्ष महोदय : मन्त्री महोदय ने इस प्रश्न का उत्तर दे दिया है।

श्री स्वैल : कुछ समय पूर्व हमें ज्ञात हुआ था कि मंदी के कारण हमारे उद्योगपतियों को पर्याप्त मात्रा में क्रयादेश प्राप्त नहीं हो रहे हैं तथा एक वर्ष में रूस को 10000 माल डिब्बे सप्लाई करने का समझौता हुआ है। अब मन्त्री महोदय कहते हैं कि हम अपनी आन्तरिक आवश्यकता पूरी नहीं कर सके हैं। ये दोनों परस्पर विरोधी बातें हैं तथा वह वे इन दोनों को सही कैसे बता सकते हैं ? रूस के साथ हुए सौदे के बारे में मैं जानना चाहता हूं कि क्या यह सौदा वास्तव में हुआ है अथवा नहीं ?

श्री परिमल घोष : इन्जीनियरी उद्योग की मन्दी माल डिब्बों की मन्दी के लिये पूर्णतया जिम्मेदार नहीं है। चाहे कारण कुछ भी रहे हों, परन्तु अभिलेखों से यह ज्ञात होता है कि

माल डिब्बे निर्माता उनको दिये गये क्रयादेशों की 50 प्रतिशत पूर्ति भी नहीं कर सके हैं । इसके कारण बहुत से हो सकते हैं, परन्तु मूल बात यह है कि हमने जितने माल डिब्बों के क्रयादेश दिये थे उनमें से आधों की भी सप्लाई नहीं की गई ।

जहां तक रूसी क्रयादेश का सम्बन्ध है, यह मंदी के समय में उद्योगों को प्रोत्साहन देने के लिये दिया गया था ।

श्री स्वैल : क्या रूस के साथ किया गया सौदा पूरा किया गया है अथवा नहीं ?

श्री परिमल घोष : यह मामला वाणिज्य मंत्रालय के अधीन राज्य व्यापार निगम से सम्बन्धित है । यदि उस मंत्रालय से यह प्रश्न पूछा जाये तो अधिक अच्छा रहेगा ।

श्री हेम बरुआ : रूस के साथ भारतीय माल डिब्बों की सप्लाई के बारे में हुए सौदे बड़ी गर्व के साथ इस सभा में घोषणा की गई थी । यह मामला चाहे वाणिज्य मंत्रालय से सम्बन्धित हो अथवा रेलवे मंत्रालय से अन्ततः सरकार तो एक है । क्या यह सच है कि माल डिब्बों की कीमत के अधिक होने के कारण इस सौदे को छोड़ दिया गया है ? क्या यह भी सच है कि रूस चाहता है कि इन डिब्बों का निर्माण एक विशेष प्रकार के इस्पात से किया जाये, जिसका भारतीय निर्माताओं को आयात करना होगा ?

श्री परिमल घोष : मुझे कोई जानकारी नहीं है कि उस सौदे को छोड़ दिया गया है । परन्तु यह सच है कि कीमत के बारे में सौदे बाजी की जा रही है । यह स्वाभाविक है कि खरीददार सौदे बाजी करेगा । यह भी सच है कि इन विशेष प्रकार के माल डिब्बों के लिये विशेष प्रकार के इस्पात की आवश्यकता होगी और उसका रूस से आयात किया जायेगा ?

श्री हेम बरुआ : क्या यह सौदा इसलिये समाप्त हो गया है, क्योंकि हम रूस से इस्पात का आयात नहीं करना चाहते ?

श्री परिमल घोष : इसकी मुझे जानकारी नहीं ।

Shri Om Prakash Tyagi : It is clear from the answer given by the hon. Minister that the fact remains that even 50 per cent of the orders placed with wagon builders has not been completed. At present we are getting enough foreign exchange from the wagons and their demands in the country is also increasing, because new railway lines are being constructed. Keeping this in view that these firms are not meeting our full requirements I want to know what steps Government are taking to increase the number of these firms or their capacity ?

श्री परिमल घोष : चार पहियों वाले डिब्बों के निर्माण के लिये देश में काफी क्षमता है । अतः हमारा उस क्षमता को बढ़ाने का अभी विचार नहीं है ।

श्री विश्वनारायण शास्त्री : मन्त्री महोदय के उत्तर से यह प्रकट होता है कि लाइसेंस क्षमता तथा डिब्ब निर्माताओं के वास्तविक उत्पादन, और रेलवे के क्रयादेशों तथा वास्तविक

प्राप्ति के मध्य बड़ा अन्तर है। इस असमान स्थिति की दृष्टि से क्या सरकार स्थिति पर पुनर्विचार करके इस सम्बन्ध में ठीक व्यवस्था करने जा रही है ?

श्री परिमल घोष : यह ऐसा प्रश्न नहीं जिसका उत्तर मैं दे सकूँ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : मन्त्री महोदय ने यह कह कर, कि जिन बड़े डिब्बा-निर्माताओं को डिब्बों का निर्माण सौंपा गया था उनके आधा डिब्बा भी प्राप्त नहीं हुआ है, बड़ी गम्भीर स्थिति से अवगत कराया है। तथा क्या इसका यह अर्थ है कि ये सभी निर्माता जो कि बड़ी संख्या में उपलब्ध नहीं हैं बल्कि देश भर में केवल 7-8 कम्पनियाँ हैं—सभी दोषी हैं अथवा कि कुछ कम्पनियों अन्य कम्पनियों से अधिक जिम्मेवार हैं। यदि हो, तो सभा को यह जानने का अधिकार है कि इस सम्बन्ध में सब से अधिक दोषी कौनसी कम्पनियाँ हैं तथा क्या उन्हें फिर से क्रयादेश दिये जायेंगे या कि वे आदेश उन दूसरी कम्पनियों के नाम परिवर्तित कर दिये जायेंगे जिनका काम अधिक अच्छा रहा है ?

श्री परिमल घोष : यह सत्य है कि हमारे देश में बड़े डिब्बा-निर्माताओं की संख्या बड़ी सीमित है परन्तु जहाँ तक बकाया माल देने का सम्बन्ध है कुछ कम्पनियाँ निश्चय ही दूसरों से अच्छा कार्य करती हैं परन्तु फिर भी यह सत्य है कि औसतन सभी कम्पनियों के पास लगभग आधे से अधिक काम बकाया पड़ा है।

श्री रंगा : एक माननीय सदस्य ने आपसे इस बारे में जांच करने को कहा था परन्तु आपने कहा कि यह आपकी जिम्मेवारी नहीं है, आपने बात टाल दी। आपको कठिनाईयों का पता तो लगाना ही होगा।

श्री कृ० मा० कौशिक : हमारे देश के उद्योग को संरक्षण देने तथा मन्दी से छुटकारा दिलाने के आवरण में रूस हमसे कुछ डिब्बे सस्ते दामों पर हथियाना चाहता है। क्या मन्त्री महोदय हमें आश्वासन देंगे कि रूस को दिये जाने वाले डिब्बों के बारे में उपदान नहीं दिया जायेगा ?

श्री परिमल घोष : यह प्रश्न रेलवे मन्त्रालय से सीधा सम्बन्धित नहीं है। उपदान देने अथवा न देने सम्बन्धी मामले पर वाणिज्य और उद्योग मन्त्रालय विचार करता है।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न संख्या 273, 274 और 284

एक माननीय सदस्य : उन्हें अलग-अलग लिया जायें।

अध्यक्ष महोदय : तब सम्भव है उन तक पहुँचा जा सके।

बिड़ला सार्थ समूह की केन्द्रीय जांच ब्यूरो द्वारा जांच

+

273. श्री ज्योतिर्मय बसु :
श्री कामेश्वर सिंह :
श्री रामावतार शर्मा :
श्री स० मो० बनर्जी :

श्री यज्ञ दत्त शर्मा :
श्री जार्ज फरनेडीज :
श्री ई० के० नायनार :

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

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने बिड़ला सार्थ समूह की कुछ फर्मों की जांच की है;

(ख) यदि हां, तो क्या कोई रिपोर्ट प्रस्तुत की गई है; और

(ग) प्रत्येक मामले में क्या कार्यवाही की गई है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुनाथ रेड्डी) : (क) जी, हां। केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने सम्बन्धित मंत्रालयों के अनुरोध पर बिड़ला सार्थ समूह के विरुद्ध कतिपय प्रकरणों की जांच का काम अपने हाथ में लिया है।

(ख) केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने सम्बन्धित मंत्रालयों को अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है।

(ग) बिड़ला सार्थ समूह की विभिन्न कम्पनियों के विरुद्ध आरोप पत्र अदालत में दाखिल कर दिये गये हैं। इनका ब्योरा एक विवरण में दिया गया है जो सभा पटल पर रखा जाता है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 202/69]

बिड़ला सार्थ समूह के विरुद्ध आरोपों की जांच

+	274. श्री इन्द्रजीत गुप्त :	श्री भोगेन्द्र भा :
	श्री उमानाथ :	डा० रानेन सेन :
	श्री प० गोपालन :	श्री योगेन्द्र शर्मा :
	श्री अनिरुधन :	

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

(क) श्री चन्द्रशेखर, संसद सदस्य द्वारा बिड़ला सार्थ समूह के विरुद्ध सरकार को दिए गए ज्ञापन में उल्लिखित 97 आरोपों में से सरकार ने कितने आरोपों की जांच कर ली है;

(ख) प्रत्येक आरोप के बारे में क्या निष्कर्ष निकला है;

(ग) प्रत्येक आरोप पर क्या कार्यवाही की गई है;

(घ) अभी किन किन आरोपों की जांच की जानी बाकी है; और

(ङ) यह जांच कब तक पूरी हो जायेगी ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुनाथ रेड्डी) : (क) से (ङ) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 203/69]

Enquiry against Birla Group of Concerns

+	284. Shri Om Prakash Tyagi :	Shri K. Lakkappa :
	Shri A. Sreedharan :	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 ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुनाथ रेड्डी) : (क) से (ग) एक विवरण संलग्न है।

विवरण

सरकार ने उन आरोपों के लिए जिनकी जांच करने और कार्रवाई करने की आवश्यकता थी किस प्रकार की व्यवस्था की जाये, इस पर अब सावधानी से विचार कर लिया है। सरकार यह समझती है कि इन आरोपों की जांच करने का कार्य देश में प्रचलित कानूनों के अन्तर्गत यथासम्भव उच्चतम शासन व्यवस्था को पहले ही सौंपा जा चुका है। प्राधिकारियों द्वारा जांच पड़ताल किये गये ऐसे मामले जिनसे पता चला कि उनमें कानून, नियम, या विनियमों का उल्लंघन किया गया है, शीघ्र ही न्यायाधिकरण को भेजे जा सकते हैं जिसे कानून के अधीन निर्धारण करने, जुर्माना करने या दण्ड देने का अधिकार प्राप्त है। फिर भी जो जांच पड़ताल अभी चल रही है उस पर निगरानी रखने और आगे बढ़ाने एवं विभिन्न न्यायाधिकरणों के पास जो मामले विचाराधीन हैं उन्हें जल्दी निबटाने के उद्देश्य से सरकार ने न्यायिक पृष्ठभूमि और कानूनी मामलों में अनुभवी उच्च स्तर के एक विशेष आयुक्त को सचिवालय में नियुक्त करने का निश्चय किया है जिससे यह इन जांच पड़तालों का समन्वय कर सके और सरकार द्वारा शीघ्र ही निर्णय करने के लिए इन मामलों को प्रस्तुत कर सके।

श्री से० मो० बनर्जी : बिरला को ही समा-पटल पर रख दीजिये।

श्री ज्योतिर्मय बसु : रिपोर्ट अभी तक समा-पटल पर नहीं रखी गई है। इस तथ्य की दृष्टि से कि यदि बिरलाओं के विरुद्ध जांच कराने से सारा केन्द्रीय मंत्री मंडल ही धराशाही हो जायेगा क्योंकि आधे मंत्री अथवा उनके सम्बन्धी बिरलाओं के पंजे में है.....(व्यवधान)

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : वह स्वयं उनके पंजे में हैं।

श्री ज्योतिर्मय बसु : मैं तो हूँ ही, अन्यथा यह प्रश्न क्यों पूछता।

अध्यक्ष महोदय : क्या मैं माननीय सदस्य से प्रार्थना कर सकता हूँ कि वह अपना प्रश्न पूछे? दोषारोपण से प्रतिवाद पैदा होगा। परसों मैंने उनकी टिप्पणियां पढ़ी है जिनमें अध्यक्ष पर की गई टिप्पणियां बड़ी निन्दात्मक हैं। वह असम्बन्धित बातें करने लगते हैं तथा ऐसी टिप्पणियां करते हैं जो कि संसद में शोभा नहीं देती। वह कहते हैं आधे मंत्री उन के पंजे में है। यह बात कहां जाकर रुकेगी? यहां यह प्रश्न नहीं है कि कोई मंत्री अथवा श्री ज्योतिर्मय बसु बिरलाओं से अथवा किसी अन्य से रिश्तत लेते हैं। प्रश्न तो बिरला उद्योगों से सम्बन्धित है।

श्री ज्योतिर्मय बसु : क्योंकि सरकार ही यह चाहती है, उनके बारे में मामूली जांच की जा रही है। बिरलाओं ने धमकी दी है कि वे बिहार और उत्तर प्रदेश में भारी मात्रा में दलबदली आयोजित कर देंगे।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : बकवास है। क्या वह प्रश्न काल का दोषारोपण हेतु उपयोग कर रहे हैं..... (व्यवधान)

श्री ज्योतिर्मय बसु : केन्द्रीय जांच ब्यूरो की तलाशी से पूर्व ही उन्हें सूचित कर दिया गया तथा उन्होंने वे सभी पुराने कागजात जला दिये जिनके बारे में अहमदाबाद स्थित गुजरात पुलिस को जानकारी है। क्या मैं पूछ सकता हूँ कि क्या सरकार जांच आयोग अधिनियम के अन्तर्गत सार्वजनिक जांच करायेगी, और यदि हाँ, तो किस तारीख तक, यदि नहीं तो उसके क्या कारण हैं ?

श्रीद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : जहाँ तक पहले आरोप का सम्बन्ध है, वह निराधार है..... (व्यवधान)

श्री ज्योतिर्मय बसु : श्री सत्यनारायण सिंह के पुत्र के पास उनकी एजन्सी है—
..... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : बिना सूचना दिये आप सभी पर कीचड़ नहीं उछाल सकते। मैं इसकी अनुमति नहीं दूंगा। आपने प्रश्न पूछा है और वह उसका उत्तर दे रहे हैं। यदि आपको कुछ और कहना है तो सभा में दूसरा प्रस्ताव लाईये।

श्री ज्योतिर्मय बसु : आपने मुझे बात नहीं कहने दी।

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : इस आरोप में कोई सार नहीं है कि मंत्रीगण बिरलाओं से घूस लेते हैं। यदि वह कोई विशिष्ट मामला बतायें मैं उन्हें चुनौती देता हूँ कि वह इसे सभा के सामने रखे ताकि हम उसकी जांच कर सकें।

श्री ज्योतिर्मय बसु : मुझे अनुमति दी जाये।

अध्यक्ष महोदय : वह सूचना दें मैं उस पर विचार करूंगा। मैं केवल इस बाधा पर ही कुछ नहीं कह सकता कि क्योंकि मंत्री महोदय ने चुनौति दी है और माननीय सदस्य कहते हैं कि उन्हें अनुमति दी जाये।

श्री तेन्नेटी विश्वनाथम : परन्तु चुनौति देना तो सर्वदा असंसदीय माना गया है—
..... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : शान्ति और व्यवस्था बनाये रखिये। मंत्री महोदय प्रश्न के अगले भाग का उत्तर दे सकते हैं।

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : सरकार ने सभी आरोपों की जांच कर ली है जिसमें कि श्री चन्द्रशेखर के तीनों स्मरण पत्र भी सम्मिलित हैं, और सरकार इस निष्कर्ष पर पहुंची है कि इस जांच से ये मामले ऐसे सिद्ध नहीं होते जिनके लिये किसी जांच आयोग की नियुक्ति की आवश्यकता हो। उन्होंने इन मामलों की जांच की है तथा जहां कार्यवाही करने की आवश्यकता थी वहां कार्यवाही की जा चुकी है।

श्री ज्योतिर्मय बसु : मेरा दूसरा प्रश्न यह है कि पिछले कई वर्षों के दौरान बिरलाओं के विरुद्ध लगाये गये गम्भीर आरोपों को देखते हुए जिनमें से अधिकतम सच्चे और ठीक है क्या सरकार उनको लाइसेंस तथा विदेशी मुद्रा देना रोकने के लिये कोई आदेश देगी ?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : प्रत्येक मामले पर उसकी योग्यता के अनुसार निर्णय किया जाता है, और इसी आधार पर निर्णय लिया भी जायेगा, और ऐसी कोई बात पैदा नहीं हुई है कि किसी विशिष्ट लाइसेंस को रोक लिया जाये ... (व्यवधान)

श्री ज्योतिर्मय बसु : उनकी योग्यता तो कल्पित है। आप उनको लाइसेंस दे रहे हैं ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : शांति शांति। अन्य अनेक सदस्य भी प्रश्न पूछना चाहते हैं। श्री बनेर्जी, श्री इन्द्रजीत गुप्त तथा अन्य सदस्य। आप अपने ही प्रश्नों द्वारा प्रश्न काल पर एकाधिकार मत जमाइये।

डा० सुशीला नैयर : क्या एक सदस्य ऐसे ही बोलता जा सकता है कि अमुक अमुक को संरक्षण दिया जा रहा है ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : उन्हें नहीं मालूम कि वह क्या बोल रहे हैं ... (व्यवधान)

श्री स० मो० बनेर्जी : प्रश्न संख्या 273 के उत्तर में दिये गये विवरण से प्रकट होता है कि कुछ आरोप लगाये गये हैं, मद संख्या 1, 2 तथा 3 क्रमशः टेक्नोलोजिकल इन्स्टीट्यूट ऑफ टैक्सटाइल्स, भिवानी, बिड़ला काटन स्पिनिंग एण्ड वीविंग मिल्स, दिल्ली, और भिवानी टैक्टाइल्स मिल्ज, भिवानी से सम्बन्धित हैं, और ये आरोप आवश्यक खाद्य-पदार्थ अधिनियम की धारा 7 तथा भारतीय दण्ड संहिता की धारा 420 के साथ पढ़ी गई। भारतीय दण्ड संहिता की धारा 120 बी के अन्तर्गत लगाये गये हैं। अब मेरा प्रश्न यह है कि क्या सरकार ने केन्द्रीय जांच ब्यूरो की रिपोर्ट पर विचार कर लिया है, और यदि हां, तो उसकी एक प्रति सभा-पटल पर रखने के बारे में विशेषरूप से क्या आपत्ति है ?

जैसा कि कल के समाचार पत्रों से सिद्ध होता है—आपने भी पढ़ा होगा—कल सेन्ट्रल हाल में बैठे सदस्यों तथा उप-प्रधान मंत्री के मध्य मतभेद था तथा प्रत्येक बिड़लाओं का पक्ष लेते हुए यही कह रहा था कि उन्होंने कोई गलती नहीं की है; यह ठीक हो सकता है। इन चीजों को देखते हुए मैं जानना चाहूंगा कि श्री चन्द्र शेखर सहित अनेक व्यक्तियों द्वारा आरोप लगाये जाने के बाद भी कांग्रेस सरकार द्वारा इस मामले को जांच आयोग को सौंपना। क्या एक राजनैतिक निर्णय नहीं है तथा क्या यह निर्णय प्राप्त हुई रिपोर्ट पर आधारित है ?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : जहां तक पहले प्रश्न का सम्बन्ध है केन्द्रीय जांच ब्यूरो की रिपोर्ट के आधार पर आरोप-पत्र दिया गया है

श्री स० मो० बनर्जी : मेरा प्रश्न यह है कि आप उस रिपोर्ट को सभा पटल पर क्यों नहीं रखते ?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : आरोप पत्र अदालत को पेश कर दिया गया है और यह एक सार्वजनिक पत्र है , और यदि माननीय सदस्य कोई विशिष्ट जानकारी चाहते हैं तो वह उसकी प्रति प्राप्त कर सकते हैं । आरोप पत्र के आधार पर पांच मामलों पर विचार कर लिया गया है और इस बारे में कहां तक निर्णय लिया गया है यह भी माननीय सदस्य जान सकते हैं मैं उन्हें उन मामलों पर निर्णय के बारे में बता सकता हूं । पेश किये गये तीन मामलों पर अभी विचार हो रहा है ।

श्री स० मो० बनर्जी : मेरा प्रश्न यह नहीं था । या तो मेरे प्रश्न को कार्यवाही से निकाल दीजिये अथवा फिर उत्तर को निकाल दीजिये । मैं ने वे आरोप पढे हैं । मेरा प्रश्न यह है कि उस रिपोर्ट को सभा पटल पर रखने में क्या विशिष्ट बाधता है ? मैं ने यह भी पूछा था कि क्या भारत सरकार का निर्णय एक राजनैतिक निर्णय है ?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : जब तक मामलों पर पूर्ण निर्णय नहीं हो जाता, सार्वजनिक हितों को देखते हुए वह रिपोर्ट सभा-पटल पर नहीं रखी जा सकती । जहां तक आरोप पत्र का प्रश्न है, वह सार्वजनिक पत्र है तथा वह उसे प्राप्त कर सकते है ।

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने पूछा है कि क्या सरकार का निर्णय राजनैतिक है ?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : यह निर्णय राजनैतिक नहीं है बल्कि योग्यता के आधार पर है ।

Shri Yajna Datt Sharma : The proceedings of the inquiry have been incorporated in the decision of the Congress Executive Committee and it indicates a last blow to the Congress Socialism. I want to know from the Government whether there is an agency within the Government to keep an eye on these monetary charges concerning various companies or to check such scandals and report to the Government for taking appropriate action thereon; if so, before Shri Chandra Shekhar levelled these charges, how many cases of such irregularities have so far been reported to the Government by that agency ?

Shri F. A. Ahmed : It is a very wide question. As regards companies, we conduct inspections and also the annual inspections. When particular case is reported to us from time to time, we conduct special investigation also. If some thing is done against Company Law even, are taken against them under the Company Law.

As regards the charges framed in Shri Chandra Shekhar's Memorandum we have fully gone into those and have taken action under the respective laws. We have informed about the vogue allegations as well as the cases where there is no prima facie evidence. All that has been placed before the Rajya Sabha. At present there are 11 to 13 such cases... (interruption) which are yet to be investigated and we have appointed a special commission for the same who will expedite the matter and place it before us.

Shri Yajna Datt Sharma : The hon. Minister has narrated a story here. My simple question was whether they have any agency, and if so, how many cases have been reported by that agency prior to the allegations made in the Rajya Sabha ? We do not want Chandra Shekhar every time. You have over-looked the CBI report and also putting of the demand of a commission by the CWC. You have referred the matter to an officer only. If these crocodiles go on propering in this way wherefrom the 'Samajwad' would come ?(interruption)

Shri F. A. Ahmed : I have told you that there are many cases which come under company law, and we have investigated such cases and action has been taken thereon as deemed fit.(interruption). As regards my ministry, there are seven or eight cases which come under company law. Eight concern the Industrial Department. Six cases have been referred to Licensing Department. Two do not form Prima-Facie cases. One contains vogue allegations. Thus there are 14 cases which come under Finance Ministry for customs duty and income tax; and a Tribunal is looking into them. As regards opening of income tax case, those have been opened.

Shri Yajna Datt Sharma : My question has not been answered.

Shri Kanwar Lal Gupta : His point is that before the allegations are made how many cases relating to the companies are probed into by your Department ?

Shri F. A. Ahmed : This has not been asked. The question was that what steps were taken on the allegations made and I have answered that so far as the companies are concerned there are only seven cases against them and the action has been taken in the matter. In two cases our action has been stayed by the High Court. There are eight cases which fall within the purview of the Department of Industries and six cases of them have been referred to the Licencing Committee.

Shri George Fernandes : The statement of the hon. Minister denying to appoint any Enquiry Commission cannot satisfy anybody. But in the statement laid down on the table of the House an allegation has been made against the Hindustan Motors for manipulating duplicate shares and the hon. Minister has stated therein that those workers of the company are being prosecuted in this regard. But, Sir, in any company, particularly in the Hindustan Motors, the task of making duplicate shares can never be done by an ordinary employee. Ordinary employees of that company could take any risk of this sort only when they are ordered by Ghanshyam Das Birla himself to do that. It should be remembered that while considering the case pertaining to Shri Mundra not employees but Shri Mundra himself was held responsible. Therefore, will the hon. Minister state categorically that all these allegations do not pertain to any ordinary employee or officer but the Birla Companies as a whole. They are collectively responsible for that. In the circumstances what are the reasons for not appointing an enquiry Commission to probe into the matter ?

Secondly, how far it is a fact that before the mid term elections Mrs. Indira Gandhi met Shri B. M. Birla, not once but twice, in Calcutta and proposed that no inquiry would be held against him if he would oblige her with funds for the purpose of the elections ? And the decision being given now seems to be taken in terms of that.

An hon. Member : It is quite wrong.

Shri George Fernandes : It is quite correct. The Prime Minister has made a bargain. It is not a new allegation made by me. I made this allegation outside the House also and I want the hon. Minister should reply to it very clearly.

An. hon. Member : It is all nonsense.

Shri George Fernandes : Then he prepared for the inquiry.

Shri S. M. Banerjee : The Congress party was defeated in Calcutta because of getting money from Birla.

Shri F. A. Ahmed : So far as the first question is concerned after examining the report of C. B. I. on the cases against the company we came to the conclusion that certain persons should be persecuted and they are persecuted. As they contend, if any thing is found more serious and other persons are found involved in the case, persecution would also be launched against them. But the persons who could be persecuted the cases against them have been filed in the criminal court.

Shri Madhu Limaye : He is talking a childish.

Shri F. A. Ahmed : It should also be mentioned that the company itself complained against these persons and this complaint is also with the court. We will come to know its rightness and wrongness after the decision of the court.

Regarding the second question I want to say that such baseless charges are of no use and it is quite wrong to say that the Prime Minister ensured Shri Birla regarding the withdrawal of the cases against him if he would give her funds. This charge is quite baseless and wrong. (clapping)

Shri Madhu Limaye : There is no occasion for clapping. I have not received the answer.

Shri Rabi Ray : Whether the Prime Minister met him or not ? (Interruption)

Shri George Fernandes : Sir, my question was quite clear. I asked if it was a fact that the Prime Minister met Shri B. M. Birla in Calcutta twice in the last two months and during that meeting it was agreed that no inquiry would be launched against him. And it is a clear proof for the fact that instead of considerable scandals found in the Birla Companies no one of them has been black-listed as yet.

Shri F. A. Ahmed : It is quite wrong to say that an agreement was reached there.

Shri George Fernandes : Please answer whether the Prime Minister met him twice or not.

अध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय ने कहा है कि यह सब गलत है । आप इसे माने या न माने । मैं मंत्री महोदय को कोई विशिष्ट उत्तर देने के लिये बाध्य नहीं कर सकता ।

Shri Kanwar Lal Gupta : The purpose of meeting can not be restricted to deal with money. There might be some other things to be dealt with.

Shri F. A. Ahmed : This allegation is quite wrong that any agreement as such was reached there. And since she met him, therefore essentially there was an agreement, is not at all a valid argument.

Shri George Fernandes : It means, she met him.

श्री प० गोपालन : श्री चन्द्रशेखर द्वारा लगाए गए इन आरोपों को यदि ध्यान से देखा जाय तो सरलता से ज्ञात हो जायगा कि बिरला कम्पनियों ने इस देश के सभी अधिनियमों और नियमों या उप-नियमों का उल्लंघन किया है। किन्तु सरकार ने इन्हें दण्ड नहीं दिया। इसका कारण भी स्पष्ट है। बिड़ला कम्पनियों को सरकार के मन्त्रिमण्डल के उच्चस्तरीय व्यक्तियों का दृढ़ संरक्षण प्राप्त हो रहा है। इस दृष्टि से मैं जानना चाहता हूँ कि श्री चन्द्रशेखर ने जो विशिष्ट आरोप लगाए हैं कि सरकार के कुछ उच्च स्तरीय व्यक्ति बिड़लाओं को बचाने के लिए उत्तरदायी है और इन्हीं की अनुमति से बिड़ला सदोष व्यापार कर रहे हैं तथा केन्द्रीय जांच ब्यूरो से समस्या के इस पहलू की भी जांच करायी गई है ? यदि करायी गई है तो उसका प्रतिवेदन क्या है और यदि नहीं तो क्यों ?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : सम्बद्ध ज्ञापन में दिए गए आरोपों का जहां तक सम्बन्ध है उसमें उच्चस्तरीय व्यक्तियों की कोई चर्चा नहीं है। ज्ञापन में जिन आरोपों का उल्लेख है उनकी जांच करा ली गई है तथा आवश्यक कार्यवाही भी की जा चुकी है।

श्री क० अनिरुद्धन : गत वर्ष भी इस मामले पर विचार-विमर्श किया गया था तथा श्री चन्द्रशेखर के द्वारा इस मामले को उठाए जाने पर बहुत कुछ कहा गया था। लोक सभा तथा राज्य सभा दोनों ही सदनों में यह उल्लेख किया गया था कि मन्त्री बनने से पहले श्री पन्त बिड़ला के यहां से घन प्राप्त करते थे। दूसरा आरोप यह है कि मंत्री महोदय के बहुत से मित्र और सम्बन्धी, विशेषकर महिलाएं, बिड़ला कम्पनियों में भारी वेतन पर रोजगार प्राप्त कर रहे हैं। इस सदन में भी इस पर विचार-विमर्श किया गया था। तब हमें बताया गया था कि श्री सत्यनारायण सिंह को, जो कि उस समय विभागा रहित मंत्री थे, बिड़ला से घन मिलता था तथा उनका कार्य यह था कि वह मन्त्रिमंडल की गतिविधियों की सूचना बिड़लाओं को देते रहे। बिड़ला से संबंधित मामले पर कल और परसों कांग्रेस संसदीय दल और कांग्रेस कार्यकारिणी समिति ने भी विचार-विमर्श किया है। सुना जाता है कि इस मामले को समाप्त किया जा रहा है तथा बिड़ला के विरुद्ध कोई भी जांच नहीं करायी जाएगी तथा कोई कार्यवाही नहीं होगी। इन तथ्यों और समाचार पत्रों में छपी खबरों की दृष्टि से क्या हमें यह मानना चाहिए कि सरकार बिड़ला विरोधी कार्यवाहियों को समाप्त कर रही है क्योंकि उसे भय है कि यदि बिड़ला के विरुद्ध कोई कार्यवाही की गई तो बिड़ला के प्रति उत्तरदायी सदस्य कहीं दल ही का त्याग न कर दें और यदि नहीं तो क्या वे यह आश्वासन दे सकेंगे कि स्वयं कांग्रेस दल के विरोध करने पर भी सरकार बिड़ला के विरुद्ध कार्यवाही करेगी ?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : मैं प्रश्न को समझ नहीं सका।

अध्यक्ष महोदय : उनका प्रश्न था कि क्या सरकार बिड़लाओं की आश्रित है या उससे डरती है।

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : सरकार बिड़लाओं से डरती नहीं है।

श्री नम्बियार : सीधे से प्रश्न का क्या उत्तर दिया है। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : केवल आधा मिनट शेष है और इसका भी उपयोग नहीं हो रहा । यदि आप नहीं चाहते तो मैं अगला प्रश्न लेता हूँ ।

श्री इन्द्रजीत गुप्ता : महोदय ! तारांकित प्रश्न संख्या 274 के उत्तर में रखे गये विवरण में मन्त्री महोदय ने हमारे लिए एक सुन्दर सारणी तो बनायी है किन्तु उसमें हमने जो प्रश्न उठाये थे उन पर कोई प्रकाश नहीं डाला । श्री चन्द्रशेखर ने 88 आरोप लगाए थे किन्तु विवरण को देखते हुए उनमें से 23 आरोपों के बारे में कुछ सूचनायें दी गई हैं । कृपया उनसे कहिए कि वह इनका योग न करें । इसमें मेरा काफी समय लगा । विवरण में ऐसी केवल 23 शिकायतों का उल्लेख है जिनकी जांच करायी गई है या नहीं करायी गई अथवा जो निराधार या अस्पष्ट पाई गई हैं आदि आदि जहां तक 88 में से शेष 65 आरोपों का सम्बन्ध है हमें यह सलाह दी गई है कि 'सुभाव है कि सम्बद्ध मन्त्रालयों से स्थिति स्पष्ट करने के लिये अलग से प्रश्न पूछे जायें ।' इस प्रकार 65 आरोपों का निबटारा कर दिया गया है ।

जो भी जांच कार्य हुआ है अथवा हो रहा है वह विभागीय स्तर का है । जैसा कि आप जानते हैं साहू-जैन दल या मूदड़ा दल के मामले भी इसी तरह के थे और उनके लिए जांच आयोग नियुक्त किये गये थे । मैं जानना चाहूंगा कि इस मामले में भिन्न दृष्टिकोण अपनाने का क्या कारण है क्योंकि हम इस तथ्य की उपेक्षा नहीं कर सकते कि कांग्रेस संसदीय कार्य-कारणी की बैठक में, समाचारपत्रों के अनुसार, कुछ वरिष्ठ सदस्यों ने जो कि इस सदन के सदस्य भी हैं यह कहा है कि "हमें यह भी महसूस करना है कि दल के लिये चंदा भी चाहिये" यदि यह समाचार झूठा है तो उसका खंडन करना चाहिये । यह मामला महत्वपूर्ण तथा लेखावद्ध है । मैं इससे सम्बन्धित समाचारपत्रों का उल्लेख कर सकता हूँ । मैं जानना चाहता हूँ कि क्या बिड़ला के मामले में इसीलिए भिन्न दृष्टिकोण अपनाया जा रहा है क्योंकि कांग्रेस दल को अकेले बिड़ला से ही अधिकतम चंदा प्राप्त होता है तथा क्या इसीलिए उससे सम्बन्धित मामलों की विभागीय जांच की जा रही है । इस विभेद का क्या कारण है ?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : जहां तक जांच आयोग नियुक्त करने की मांग का सम्बन्ध है मैं सदन को सूचित करना चाहूंगा कि जांच आयोग केवल उन तथ्यों को जानने के लिए नियुक्त किये जाते हैं जिनके आधार पर यदि हमें अभियोगियों को दण्ड देना हो तो अगली कार्यवाही करनी हो, तथ्यों का पता लगाने में समय नष्ट करने की बजाय जहां भी कानूनी व्यवस्था का उल्लंघन पाया जाता है । वहां उन तथ्यों का विनिश्चय कर लिया गया है तथा ऐसे मामलों पर आवश्यक कार्यवाही, दण्डात्मक कार्यवाही करने का निर्देश दे दिया है, आदि, आदि । यह कहना सत्य नहीं है कि हमने केवल 24 मामलों पर कुछ कार्यवाही की है तथा अन्य मामलों को छोड़ दिया है जैसा कि मैंने पहले संकेत दिया है ऐसे 44 मामले हैं जिनमें आयकर और सीमा शुल्क का उल्लंघन हुआ है तथा उन्हें जांच और आवश्यक कार्यवाही के लिए सम्बद्ध न्यायाधिकरण के पास भेज दिया गया है । वस्तुतः जहां प्रथम दृष्टितया कोई उल्लंघन का मामला नहीं पाया गया उन पर कोई कार्यवाही नहीं की गई । अतः जहां भी कानूनी व्यवस्था का उल्लंघन हुआ है वहां हमने किसी भी व्यक्ति को दण्ड देने में देरी नहीं की । उस आधार पर सरकार पर यह दोष नहीं लगाया जा सकता कि उसने कोई कार्यवाही नहीं की । केवल 11 या 13 मामलों में जांच कार्य चल रहा है तथा हमने उन मामलों के

लिए एक विशेष आयुक्त की नियुक्ति की है जिससे उनका उचित पर्यवेक्षण हो सके तथा यह कार्य यथा सम्भव शीघ्रता से हो सके और कानूनी व्यवस्था के अन्तर्गत उन पर आवश्यक कार्यवाही की जाये।

अध्यक्ष महोदय : अब प्रश्न काल समाप्त हो गया।

श्री स० मो० बनर्जी : माननीय सदस्य श्री अनिरुद्धन ने दो मन्त्रियों का उल्लेख किया। आपकी सूचना के लिए मैं यह कहना चाहता हूँ कि उन दोनों मन्त्रियों ने सदन के समक्ष अपनी स्थिति स्पष्ट कर दी है। सम्भवतः उन्हें यह ज्ञान नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने जो कहा है वह लेखावद्ध है। यदि मंत्री महोदय स्पष्ट कहना चाहें तो मुझे इस विषय में कोई आपत्ति नहीं है।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

आर्थिक मामलों से सम्बद्ध मन्त्रालयों की कार्य पद्धति में समन्वय स्थापित करने सम्बन्धी समिति

*275. श्री चंगलराया नायडू : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार और समवाय-कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार ने आर्थिक मामलों से सम्बद्ध विभिन्न मन्त्रालयों के कार्य संचालन में समन्वय स्थापित करने के उद्देश्य से एक उच्चस्तरीय समिति नियुक्त करने का निर्णय किया है ;

(ख) यदि हाँ, तो क्या इसका प्रमुख उद्देश्य विभिन्न सरकारी उपक्रमों की बढ़ती हुई अप्रयुक्त क्षमता को कारगर ढंग से काम में लाने का है ; और

(ग) समिति के सदस्य कौन-कौन हैं और वे कब तक अपना प्रतिवेदन देंगे ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) से (ग) : सरकारी क्षेत्र के संयंत्रों की मौलिक समस्याओं तथा मामलों की समन्वय करने के लिए एक उच्चस्तरीय समिति के गठन का प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है। यह समिति अन्य बातों के साथ-साथ, इन संयंत्रों को मिलाने वाले क्रयादेशों की, विशेष कर भारी मशीन निर्माण, भारी विद्युत संयंत्र के क्रयादेशों की समीक्षा करेगी। पूंजी ढांचे की समीक्षा आदि के अतिरिक्त यह क्षमता के सप्रभावी उपयोग के सुनिश्चय के लिए साधनों की आवश्यकता और आवंटन पर तथा आवश्यकता होने पर संयंत्र के प्रमुख मामलों और समस्याओं पर भी विचार करेगी। समिति के गठन का ब्यौरा अभी तय किया जाता है। समिति को मॉने जाने वाले कर्तव्यों और कृत्यों के स्वरूप को देखते हुए उसके द्वारा किसी प्रतिवेदन के प्रस्तुत करने का प्रश्न ही नहीं उठता है।

Regional Imbalances in Industrial Development

- *276. Shri Suraj Bhan : Shri Brij Bhushan Lal :
 Shri Ranjit Singh : Kumari Kamala Kumari :
 Shri Jagannath Rao Joshi : Shri Narain Swarup Sharma :
 Shri Atal Bihari Vajpayee :

Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

(a) the regional imbalances which have come to the notice of Government in the matter of Industrial Development and the details of the scheme to remove them ; and

(d) whether each measure under that scheme would be weighed according to the criterion of "the maximum development of the entire country" and if so, how ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) : (a) to (b) : The whole matter regarding laying down of criteria for indentifying backward areas and the incentives that may be given for starting industries in such areas, with a view to removing the regional imbalances in industrialisation conforming to the criterion of maximum development of the entire country in under the consideration of the Government.

रेलवे प्लेटफार्मों पर भिक्षावृत्ति

*277. श्री स० च० सामन्त : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर भिक्षावृत्ति पर प्रतिबन्ध लगे होने के बावजूद लगभग सभी रेलवे स्टेशनों पर भिखारियों की भारी संख्या में पाये जाने के क्या कारण हैं ;

(ख) क्या यह सच है कि कुछ मामलों में भिखारी रेलवे की सीमाओं में इसलिए प्रवेश कर जाते हैं क्योंकि रेलवे कर्मचारी उनकी आय में से घूस लेते हैं ; और

(ग) यदि हां, तो प्रतिबन्ध पर कठोरता से अमल करने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) यद्यपि स्टेशनों पर भिखारियों की समस्या वर्तमान है, फिर भी यह सच नहीं है कि लगभग सभी स्टेशनों पर भिखारी बड़ी संख्या में पाये जाते हैं ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) स्टेशनों पर भिखारियों की समस्या हल करने के लिए रेल प्रशासन द्वारा किये गये उपायों का एक विवरण संलग्न है ।

विवरण

रेलवे स्टेशनों पर भिखारियों की समस्या हल करने के लिए किये गये उपाय:-

- (i) सरकारी रेलवे पुलिस और रेलवे सुरक्षा दल की सहायता से टिकट जांच करने वाले कर्मचारियों द्वारा विशेष अभियानों की व्यवस्था ;

- (ii) जनता से सहयो । मांगना ;
- (iii) अभ्यस्त अपराधियों को निवारक दण्ड देने के लिए मजिस्ट्रेटों से अनुरोध किया जाता है ।
- (iv) रेलवे परिमीमा में भिखारियों को घुसने से रोकने और उनको पुनरस्थापित करने के उद्देश्य से उपाय करने के लिए राज्य सरकारों से सहायता लेना ।

रेलवे स्टेशनों में विश्रामालय

*278. श्रीमती सावित्री श्याम : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे स्टेशनों पर बने विश्रामालय आम यात्रियों को उपलब्ध नहीं होते क्योंकि वहाँ पर अधिकांशतः उन रेलवे अधिकारियों का कब्जा रहता है जिनको ड्यूटी पर होने के कारण किराया नहीं देना पड़ता ; और

(ख) यदि हां, तो साधारण जनता को सुविधाएं देने तथा किराये में होने वाली हानि को रोकने के लिए सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) जी नहीं, वास्तव में, रेल अधिकारियों द्वारा ड्यूटी पर विश्रामालयों का निःशुल्क प्रयोग बहुत कम होता है ।

(ख) अपने मुख्यालयों से बाहर ड्यूटी पर रेल अधिकारियों के लिए विश्रामालय में केवल सीमित स्थान अलग रखा जाता है, ताकि वे उन्हें उस समय दिये जायें जबकि विश्रामालयों में जगह न हो जिसे वे निःशुल्क पाने के हकदार हैं । इस प्रकार इस बात के लिये सावधानी बरती गयी है कि सामान्य जनता के लिए विश्रामालयों में पर्याप्त स्थान उपलब्ध रहे ।

Industries in Tribal Areas

*279. Shri Bharat Singh Chauhan : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

(a) whether any scheme has been chalked out for setting up industries in the tribal areas in view of their backwardness ;

(b) if so, the details thereof ; and

(c) the number of industries and areas where they have already been established ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) : (a) Yes, Sir. A number of programmes have been undertaken in the State Sector to help backward classes and the Scheduled Tribes in promoting Village and Cottage Industries.

(b) to (c): The nature and content of schemes differ from State to State although generally these schemes are worked through Training Institutes and Production Centres and aim at giving financial assistance and technical training to enable the beneficiaries to set up or improve their own trades or business. The technical training and guidance is given in trades like rope-making, basket-making, shoe-making, tailoring, and garment-

making, weaving, spinning, tanning, leather-work, carpentry, blacksmithy, handloom, handicrafts, lime and coke, etc. During the training period, subsidies and stipends ranging from Rs. 20/to Rs. 50/- per months per trainee are given. In certain cases, the trained artisans are also helped to form industrial societies by granting them share capital upto Rs. 2,500/each or grant for equipments/administrations etc., upto Rs. 6,000/-.

प्रत्येक राज्य के लिए बच्चों की रेल गाड़ी

*280. श्रीमती इलापाल चौधरी : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार प्रत्येक राज्य को बच्चों की एक रेलगाड़ी बनाकर देने के प्रस्ताव पर विचार कर रही है ;

(ख) यदि हां, तो इसे कब तक अन्तिम रूप दिया जायेगा ;

(ग) इस प्रकार की प्रत्येक गाड़ी की कितनी लागत होगी ; और

(घ) कब तक सभी राज्यों को ऐसी गाड़ियां मिल जायेगी ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख) : प्रत्येक राज्यों को बच्चों की एक रेल गाड़ी निःशुल्क देने के प्रस्ताव को 1964 में अन्तिम रूप दिया गया था और राज्य सरकारों को सूचित किया गया था कि इसके लिए विशेष रूप से प्रार्थना मिलने पर गाड़ियों की सप्लाई करने के प्रश्न को हाथ में लिया जायेगा ।

(ग) लगभग 20,000 रुपये ।

(घ) अभी तक दस राज्यों ने विशेष रूप से प्रार्थना की है और इनमें से चार को गाड़ियां सप्लाई कर दी गयीं हैं । आशा है कि बाकी छः राज्यों को लगभग एक वर्ष की अवधि में गाड़ियां सप्लाई करने का काम पूरा कर दिया जायेगा ।

Demand and Production of Cement

*281. Shri Ram Gopal Shalwale :
Shri B. K. Daschowdhury :

Shri Biswanarayan Shastri :
Shri Shashi Bhushan :

Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

(a) the present demand and the actual production of cement ;

(b) the gap likely to remain between the demand and production during the coming five years ;

(c) the places at which the Cement Corporation of India proposes to set up cement factories and the time when the Corporation sent such proposals ; and

(d) the details of the proposals which have been approved and the reasons for which the remaining proposals were not approved ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) : (a) to (d) : A statement is attached.

Statement

The actual production of cement during 1968 was 11.9 million tonnes. The despatches of cement from the factories have also been of the order of 11.9 million tonnes during 1968. As no complaint of and serious shortage of cement has been received recently, it is estimated that the present effective demand for cement is by and large equal to the supply, namely, of the order of 12 million tonnes. The present installed capacity is about 15 million tonnes per annum.

According to the estimates of the Panel on the Cement Industry, the demand for cement by the end of the Fourth Plan i. e, 1973-74 is expected to be of the order of about 21 million tonnes (including 1 million tonne for exports) corresponding to a capacity of 23 million tonnes. On the basis of the progress made by the various schemes, it is expected that the present installed capacity of the Industry is likely to rise from the existing 15 million tonnes to about 19 million tonnes by 1971-72. The gap between the demand and production by 1973-74 is anticipated to be about the order of 3 million tonnes.

The Cement Corporation of India Limited has so far submitted project/feasibility reports for setting up cement factories as under:—

S. No.	Location	Installed capacity (Tonnes).	Date of receipt of Project/Feasibility Report
1.	Mandhar (M. P.)	200,000	11-1-67
2.	Kurkunta (Mysore).	200,000	11-1-67
3.	Tandur (A. P.).	200,000	22-6-67
4.	Neemuch (M. P.)	200,000	22-6-67
5.	Jagdarpur (M. P.)	200,000	22-6-67
6.	Bokajan (Assam.)	200,000	19-1-68
7.	Paonta (H. P.)	200,000	6-8-68
8.	Mahipalpur (Mehrauli) (Delhi), Masonry cement.	50,000	12-7-67

Out of the above sites, specific approval has been given to the Corporation for setting up two cement factories each of a capacity of 200,000 tonnes at Mandhar in Madhya Pradesh and at Kurkunta in Mysore. The factories at Mandhar and Kurkunta are expected to come into production by the end of 1969 and 1970, respectively.

The question of allowing the Cement Corporation to go ahead with the setting up of a few more cement plants on the basis of the feasibility reports submitted by it is under consideration. A decision on this is expected to be taken when the outlays on the Fourth Five Year Plan will be finalised.

इंजीनियरों में बेरोजगारी

*282. श्री गार्डिलिंगन गौड : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि आविष्कार संवर्द्धन बोर्ड के अध्यक्ष ने इंजीनियरों के बेरोजगार की समस्या के अल्प-कालीन समाधान के उपाय के रूप में सुझाव दिया है कि भारतीय इंजीनियरों को मध्यपूर्व, दक्षिण पूर्व एशिया और अफ्रीका के देशों को भेजा जाए ;

(ख) क्या उक्त बोर्ड के चेयरमैन ने यह भी कहा है कि इंजीनियरों में वर्तमान बेकारी का कारण इंजीनियरिंग कालेजों और उद्योगों में समन्वय का अभाव है ; और

(ग) यदि हां, तो इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

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

(ख) जी, नहीं ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता ।

Progress in Small-Scale and Cottage Industries

***283. Shri Yashpal Singh :**
Dr. Mahadeva Prasad :

Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

(a) the reasons for not achieving the expected progress in the small scale and cottage industries ;

(b) the steps proposed to be taken by Government to develop these industries ;
and

(c) the reasons for there being no remarkable progress in this regard in backward areas, particularly in rural areas ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) : (a) It is not a fact that generally small scale industries and cottage industries are not making progress. In fact these industries have made very significant progress during the past few years in spite of the recession which hit the economy during these years.

(b) some of the important measures that are under consideration for further growth of these industries are:—

(i) Phased programme of modernisation ;

(ii) Intensive development of selected industries ;

(iii) Marketing and Export Promotion.

(iv) Closer integration between the large scale and small scale sectors through development of ancillaries ;

(v) Closer integration between the agricultural and small industries sectors and selective promotion of small industries in medium and smaller towns outside the metropolis ;

(vi) Special encouragement to entrepreneurs with technical and managerial background, thereby placing the industry in competent hands ;

- (vii) Collection of key statistics for the small scale industries sector on a compulsory basis ;
 - (viii) Strengthening of industrial extension service and supply of critical inputs, e. g. basic raw material, finance, etc ; and
 - (ix) Promotion of industrial co-operatives of the service type.
- (c) This is due to reasons like lack of entrepreneurial skill, infra-structure facilities and sales outlets.

Prosecution Launched Against the Companies

*285. **Shri Molahu Prasad :** Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 4036 on the 10th December, 1968 and state :

- (a) whether in 1966-67 and 1967-68 doubtful entries relating to tax evasion and corruption had come to light at the time of investigation under the Companies Act ;
- (b) if so, the details thereof ; and
- (c) the details of the functions of the Company Affairs Department ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) : (a) and (b) : Any information about such cases obtained during investigations under the Companies Act is only of a preliminary and tentative nature and is passed on by this Department to the Income-tax Department or the Police, as the case may be, for further inquiry and necessary action. Material which seemed *Prima facie* doubtful has been found in a few cases but unless these have been examined or verified by the concerned Department, it would not be advisable in the interests of further investigation by the Department concerned to disclose particulars.

(c) The function of the Company Affairs Department is to administer the Companies Act in general and to ensure healthy corporate practices .

Rise in Robberies and Murders in Running Trains on Eastern Railway

*286. **Shri Shiv Chandika Prasad :** Will the Minister of Railways be pleased to state :

- (a) whether it is a fact that during the last five six months, there has been a rise in cases of assault, looting and murders in running trains in many parts of Bihar ; and
- (b) if so, the reasons therefor and the steps Government propose to take to prevent such incidents and for providing amenities to the passengers ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) : (a) Yes, Sir.

(b) Increase in crimes on the Railways is contingent on 'law and order' situation in the neighbouring areas.

Bihar Police have taken special steps in detailing officers of the Government Railway Police with armed sections of Bihar Military Police for making surprise raids and rounding up criminals. All night passenger trains are being escorted by Government Railway Police and in addition the trains in affected sectors are being escorted by armed parties of Bihar Military Police.

विदेशी सहयोग

*287. श्री हरदयाल देवगुण : श्री क० प्र० सिंह देव :
श्री द० रा० परमार : श्री रवि राय :

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

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने उद्योग के कम प्राथमिकता वाले तथा कम आवश्यक क्षेत्र में भी विदेशी सहयोग की अनुमति देने के बारे में निर्णय किया है ;

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

(ग) इस बारे में नीति में परिवर्तन करने के क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) से (ग) : कम प्राथमिकता वाले और कम आवश्यक उद्योगों के लिए सामान्यतः विदेशी सहयोग की अनुमति नहीं दी जाती है। फिर भी भारत से अपरम्परागत औद्योगिक उत्पादों के निर्यात को बढ़ावा देने के उपायों के रूप में सरकार ने यह निश्चय किया है कि उपर्युक्त नीति के अन्तर्गत ऐसे मामलों में छूट दी जा सकती है जिसमें विदेशी सहयोगी उत्पादन का अधिक अंश निर्यात किये जाने के लिए हमी मरने को सहमत हो जाता है।

दुर्गापुर इस्पात कारखाने में श्रम-विवाद

*288. श्री सीताराम केसरी : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दुर्गापुर इस्पात कारखाने में 1968 के पूरे वर्ष लगातार श्रम विवाद रहा था ;

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

(ग) कर्मचारियों की शिकायतों को दूर करने के लिए सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मन्त्री (श्री जे० मु० पुनाचा) : (क) और (ख) : यद्यपि 1968 में 1967 की अपेक्षा श्रमिक स्थिति अच्छी रही परन्तु यह संतोषजनक नहीं थी। इसका मुख्य कारण मजदूरों के सहयोग में कमी था जो बहुत हद तक हिन्दुस्तान स्टील वर्क्स यूनिनियन और हिन्दुस्तान स्टील एम्पलाइज यूनिनियन के वैर विरोध के कारण है।

(ग) शिकायत-निवारण प्रणाली विद्यमान है और कर्मचारियों को जो भी यथार्थ शिकायतें होती हैं उनपर पूरी सहानुभूति से विचार किया जाता है।

रूसी सहायता प्राप्त परियोजनाओं को उनकी पूरी क्षमतानुसार चलाना

*289. श्री चिन्तामणि पाणिग्रही :

श्री दी० चं० शर्मा :

श्री बेणी शंकर शर्मा :

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

(क) क्या रूसी आर्थिक प्रतिनिधिमण्डल ने, जिसने हाल में भारत का दौरा किया था, सरकार को सरकारी क्षेत्र में और पूंजी लगाने का हाल ही में परामर्श दिया था ताकि रूसी सहायता प्राप्त परियोजनाएं पूरी क्षमता से काम कर सकें ; और

(ख) यदि हां, तो इस बारे में क्या उपाय किये गए हैं जिससे कि ये परियोजनाएं पूरी क्षमता से काम कर सकें ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय कार्य मन्त्री (श्री फखरुद्दीन अली म्हामद) : (क) से (ख) : एक विवरण संलग्न है।

विवरण

सोवियत रूस की मन्त्रपरिषद की राज्य समिति के विदेशी आर्थिक सम्बन्धों के अध्यक्ष श्री एस० ए० स्काचकोव की अध्यक्षता में एक रूसी शिष्टमण्डल 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 किये गये जिसमें रूसी अधिकारी इस बात पर सहमत हो गये कि वे सरकारी क्षेत्र के उन एककों की आर्थिक क्षमता बढ़ाने के लिए निश्चित विभिन्न उपाय करने में सहायता करेंगे। इन संयंत्रों विशेष रूप से भारी इंजीनियरी एककों का उत्पादन और उत्पादिता बढ़ाने की समस्या के अतिरिक्त क्षमता का उपयोग इन उपकरणों को दिए गए आर्डरों पर निर्भर करने के बारे में बातचीत की गई थी जो चौथी पंचवर्षीय योजना की अवधि में विशेष रूप से इस्पात धातु कार्मिक तथा खनन उद्योगों के मामले में चौथी पंचवर्षीय योजना के दौरान इन क्षेत्रों में लगाए गये धन पर निर्भर करेगा। यद्यपि इन संयंत्रों का यथाशीघ्र उत्पादन और उत्पादिता बढ़ाने के लिए सभी संभव प्रयास किये जा रहे हैं तो भी आर्डरों के बारे में अन्तिम रूप से चौथी योजना निश्चित हो जाने के बाद ही पता चल सकेगा। इन संयंत्रों की क्षमता का यथासम्भव कारगर ढंग से इस्तेमाल किये जाने के लिए उत्पादन में किस प्रकार की विविधता लाई जानी चाहिए इसकी जांच तभी की जायेगी।

Public Sector Industries Functioning with Russian Collaboration

*290. Shri Sharda Nand :

Shri J. B. Singh -

Shri Shri Gopal Saboo :

Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

- (a) the names of the factories in the public sector, which are functioning with Russian collaboration ;
- (b) whether it is a fact that the Russian Officers have expressed their dissatisfaction that some of these factories are not functioning properly ; and
- (c) if so, the details thereof and the action taken by Government in this regard ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) : (a) The major industrial enterprises in the public sector with soviet assistance are as follows.

1. The Bhilai steel Plant of Hindustan Steel Ltd.
2. The Heavy Machine Building Plant of the Heavy Engineering Corporation, Ranchi.
3. The Coal Mining Machinery Plant of the Mining & Allied Machinery Corporation at Durgapur.
4. The Heavy Electrical Equipment Plant at Hardwar of Bharat Heavy Electricals Ltd.
5. The Precision Instruments Plant of M/s. Instrumentation India Ltd., Kota.
6. The Oil refineries at Barauni and Koyali of the Indian Oil Corporation.
7. The Surgical Instruments Plant at Madras of the Indian Drugs and Pharmaceuticals.

(b) and (c) : 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 the public sector units. A statement was also made by the Minister, Industrial Development and Company Affairs in the Lok Sabha on 19th December, 1968 explaining the nature and scope of the discussions and the broad conclusions arrived at. The discussions covered a wide range of problems relating to these plants, particularly the problems of increasing production and productivity in these plants, especially in the heavy machine building units. The problem of utilisation of capacity in these plants was also gone into in some detail, particularly the likely order position of these plants during the next few years. While every effort is being made to increase production and productivity in these plants as rapidly as possible and on the lines as broadly agreed with the Soviet delegation, a final picture in respect of the order book position would only emerge after the Fourth Plan is finalised. It would be examined at that stage as to what measures of diversification of manufacture may be necessary in some of these plants.

आसाम में सीमेंट का कारखाना

*291. श्री वेदव्रत बरुआ : क्या औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या आसाम की मिकिर पहाड़ियों के बोकाजून स्थान पर एक सीमेंट कारखाना स्थापित करने का निर्णय किया गया है ;
- (ख) यदि हां, तो अब तक कितनी प्रगति हुई है ; और
- (ग) काम के किस तिथि तक पूरा होने की आशा है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) और (ख) : योजना आयोग तथा वित्त मन्त्रालय के सहयोग से प्रस्तुत व पर विचार विमर्श किया जा रहा है ।

(ग) प्रश्न नहीं उठता ।

उत्तर प्रदेश में छात्र आन्दोलनों के कारण रेलवे सम्पत्ति को क्षति

*292. श्री श्रीचन्द गोयल : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने कि कृपा करेंगे कि उत्तर प्रदेश के चालू वर्ष में छात्र आन्दोलनों के कारण रेलवे सम्पत्ति को कितनी क्षति हुई है ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : चालू वर्ष (जनवरी, 1969) में उत्तर प्रदेश में छात्र आन्दोलन के कारण रेल सम्पत्ति को कोई हानि होने की रिपोर्ट नहीं मिली है ।

Late Departure of Express and Passenger Trains From Delhi Station

*293. Shri Prakash Vir Shastri : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether he is aware that the Express and Passenger trains from Delhi Station generally depart late ;

(b) whether it is also a fact that carelessness is mainly responsible for it ; and

(c) if so, the steps proposed to be taken to remove it ?

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

(b) No, Sir.

(c) Does not arise.

गुजरात में लघु उद्योग

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

(क) क्या गुजरात सरकार से, 1968-69 में राज्य लघु उद्योगों के विकास तथा औद्योगिक बस्तियां स्थापित करने के बारे में केन्द्रीय सरकार की कोई योजना मिली है ;

(ख) यदि हां, तो योजना की मुख्य बातें क्या हैं ;

(ग) क्या सरकार ने योजना को स्वीकार कर लिया है और यदि हां, तो किन परिवर्तनों से, और

(घ) इस योजना की क्रियान्विति के परिणामस्वरूप रोजगार के अवसर कितने बढ़ जायेंगे ?

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

(ख) एक विवरण संलग्न है ।

(ग) गुजरात सरकार ने राज्य के 1968-69 के वार्षिक योजना प्रस्ताव में ग्रामीण तथा लघु उद्योगों पर 73.70 लाख रुपये खर्च करने का प्रस्ताव किया था। जिसमें से क्रमशः 41.58 लाख रु० तथा 12.75 लाख रु० लघु उद्योगों का विकास करने तथा औद्योगिक बस्तियां स्थापित करने के सम्बन्ध में परिव्यय करने का सुझाव था। इन प्रस्तावों पर ग्रामीण तथा लघु उद्योगों के कार्यकारी दल द्वारा विचार किया गया और उन पर योजना आयोग ने भी विचार किया। योजना आयोग ने कुल 70 लाख रुपये का परिव्यय ग्रामीण तथा लघु उद्योगों के लिए समग्र रूप से मंजूर किया। इसमें से राज्य सरकार ने लघु उद्योगों के विकास के लिए 39.63 लाख रुपये तथा औद्योगिक बस्तियां स्थापित करने के लिए 11 लाख रुपये निर्धारित किये।

(घ) जब तक कि राज्य सरकार से 1968-69 की अवधि में कार्यान्वित की जाने वाली योजनाओं का व्यौरा प्राप्त नहीं हो जाता तब तक यह अनुमान करना संभव नहीं है कि इससे रोजगार के अवसर कितने और बढ़ जायेंगे।

विवरण

योजना की प्रमुख बातें और उनका विन्यास निम्न प्रकार है-

योजना	(रुपये लाखों में)	
	1968-69 प्रस्तावित परिव्यय	
1. प्लाण श्रृण		4.50
2. बिजली के लिये उपदान		4.00
3. क्वालिटी अंकन		1.50
4. अतिरिक्त कर्मचारी वर्ग		2.25
5. इंजीनियरी की वस्तुओं का मानकीकरण		1.50
6. सूचना केन्द्र		1.50
7. गुजरात लघु उद्योग निगम को सहायता		2.00
8. जिला प्रशिक्षण और सेवा संस्थान संगठन		2.80
9. डाइमंड जुबली कोटेज इंडस्ट्रीज इंस्टीट्यूट बड़ौदा का पुनर्गठन और विस्तार		4.25
10. ग्राम रण कर्मशालाएं		1.00
11. गोदाम बनाने के लिए सहायता		1.00
12. औद्योगिक सहकारी समितियां		15.78
	योग	41.58
13. औद्योगिक बस्तियां		12.75
	कुल योग	54.33

कारों की किस्म

*295. श्री कंवर लाल गुप्त :
श्री चन्द्रशेखर सिंह :

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

(क) सरकार ने कारों तथा अन्य आटोमोबाइल उत्पादों की किस्म में सुधार करने के लिए क्या विशेष कार्यवाही की है ;

(ख) क्या इस बात का पता लगाने के लिए कि इन कारों की किस्म में कोई सुधार किया गया है, कोई अनुसंधान किये गये हैं ; और

(ग) क्या यह सच है कि गत छः महीनों में कारों की किस्म में कोई सुधार नहीं किया गया है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) से (ग) : देश में बनाई जा रही कारों की किस्म में गिरावट के बारे में शिकायतें प्राप्त होने पर सरकार ने कारों की किस्म में गिरावट के कारणों का पता लगाने और उसमें सुधार करने के लिए उपायों का सुझाव देने के लिए मोटर कार किस्म जांच समिति नामक एक समिति नियुक्त की थी। इस समिति ने कारों तथा मोटर गाड़ी की अन्य वस्तुओं की किस्म सुधारने के लिए अनेक सिफारिशें कीं। ये सिफारिशें कार निर्माताओं को पालन करने के लिए भेज दी गई हैं। इनके पालन का सुनिश्चय करने के लिए कार निर्माताओं की इन सिफारिशों में से अधिक महत्वपूर्ण सिफारिशों के बारे में सांविधिक निदेश भी जारी कर दिये गए हैं। तीनों कार निर्माताओं के प्रतिनिधियों के साथ अलग-अलग इस मामले पर चर्चा की जा चुकी है और उन्होंने सरकार को आश्वासन दिया है कि वे समिति की विभिन्न सिफारिशों को कार्यान्वित करेंगे। फिर भी ये सिफारिशें ऐसी हैं जिनको कार्यान्वित करने में कुछ समय लगेगा और अभी यह नहीं बताया जा सकता कि देश में निर्मित कारों की किस्म में पिछले 6 महीनों में कोई सुधार हुआ है या नहीं।

समिति की एक सिफारिश के अनुसार इस बीच एक विशेषज्ञ दल को तीनों कार निर्माताओं के संयंत्रों का दौरा करने का काम सौंप दिया गया है। जिससे वह इन संगठनों के अतिरिक्त निरीक्षण को सुदृढ़ करने में सहायता कर सके और उन्हें परामर्श दे सके। यह दल सरकार को इस बारे में भी सुझाव देगा कि संयंत्रों के अन्दर निरीक्षण की जो व्यवस्था है उसमें बाह्य निरीक्षण की व्यवस्था किस प्रकार की जानी चाहिए और वह किस प्रकार कारगर ढंग से काम कर सकेगी। इस मामले में दल की रिपोर्ट प्राप्त हो जाने पर और आगे कार्यवाही की जायेगी।

British India Corporation

*296. Shri Deven Sen : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state the names of the Companies in which the British India Corporation has invested its capital so far ?

The Minister of Industrial Development ; Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) : According to the latest available Balance Sheet of the Company as at 31st December, 1967, the Company has invested in the shares of the following eleven Companies :

- (1) Cawnpore Sugar Works Limited.
- (2) Champarun Sugar Company Limited.
- (3) Cawnpore Textiles Limited.
- (4) Saran Engineering Company Limited.
- (5) The Beta Picker Company Limited.
- (6) Mohan Meakin Breweries Limited.
- (7) Dhariwal Cooperative Society Limited.
- (8) National Cereals Products Limited.
- (9) Pioneer Limited.
- (10) The Elgin Mills Company Limited.
- (11) Brushware Limited.

रूसी सहायता प्राप्त सरकारी क्षेत्र की परियोजनाएँ

*297. श्री बाबू राव पटेल : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विदेशों के साथ आर्थिक सम्बन्ध के रूसी चेयरमैन श्री स्कैंचकोव ने भिलाई तथा रांची के अपने हाल ही के दौरों में कहा था कि वह इन परियोजनाओं की क्रियान्विति से असंतुष्ट हैं और इसके लिए उन्होंने तेजी से सुधार करने के उपाय सुझाये थे ; यदि हां, तो उनके द्वारा प्रस्तुत प्रतिवेदन की मुख्य-मुख्य बातें क्या हैं और सुधार के लिये क्या उपाय सुझाये गये हैं ; और

(ख) इस्पात के उत्पादन में सुधार करने के लिये सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है ।

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) : (क) और (ख) : सोवियत सहायता-प्राप्त प्रायोजनाओं में से भिलाई इस्पात कारखाने और रांची स्थित भारी इंजीनियरी निगम के कार्यकरण का स्कैंचकोव प्रतिनिधिमण्डल और भारत सरकार के प्रतिनिधियों ने संयुक्त रूप से पुनर्विलोकन किया था । इन कारखानों की कार्य कुशलता बढ़ाने के लिए कई सुझावों पर विचार-विमर्श किया गया था । क्रियान्वयन हेतु इन पर विचार किया जा रहा है ।

स्टैंडर्ड ड्रम मैनुफैक्चरिंग कम्पनी को दिया गया इस्पात का कोटा

*298. श्री मधु लिमये : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री ने उनका ध्यान एक संसद् सदस्य से प्राप्त उस ज्ञापन की ओर दिलाया है जिसमें कपाड़िया बन्धुओं की स्टैंडर्ड ड्रम मैनुफैक्चरिंग कम्पनी को दिये गये इस्पात के कोटे का उल्लेख है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस बात की जांच की है कि उक्त कम्पनी ने इस्पात का क्या मूल्य दिया है और वास्तव में इस्पात का बाजार भाव क्या था ;

(ग) क्या यह सच है कि बाजार में इस्पात की चादरें 2,300 रुपये प्रति टन के मूल्य पर भी उपलब्ध नहीं हैं और लोगों को कभी-कभी 2,500 रुपये प्रति टन के भाव से इस्पात की चादरें खरीदनी पड़ती है ;

(घ) क्या उनके मंत्रालय ने औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्रालय और वित्त मंत्रालय से परामर्श के पश्चात् कोटे के नियतन से होने वाले इस कदाचार और कर-अपवंचन को दूर करने के लिये कोई कार्यवाही की है ; और

(ङ) यदि नहीं, तो इस के क्या कारण हैं ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) : (क) औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्रालय को एक ज्ञापन प्राप्त हुआ है जिसमें अन्य कई बातों के अलावा इस फर्म को दिये गये इस्पात के कोटे का भी उल्लेख है। ज्ञापन उस मंत्रालय के विचाराधीन बताया जाता है।

(ख) और (ग) : जी, नहीं। जबकि इस्पात के मूल्यों पर कोई कानूनी नियंत्रण नहीं है और प्रमुख उत्पादकों के स्तर पर विक्रय मूल्य संयुक्त संयंत्र समिति द्वारा निर्धारित किये जाते हैं, थोक और परचून मूल्यों पर कोई नियमित अथवा अनियमित नियंत्रण नहीं है।

(घ) और (ङ) : यदि सरकार को भ्रष्टाचार तथा कर-अपवंचन के किसी विशिष्ट मामले का पता चला तो सम्बद्ध विभाग उचित कार्यवाही करेंगे।

मद्रास में टायर फॅक्टरी को अमरीकी ऋण

*299. श्री जनार्दनन :

श्री रामचन्द्र बीरप्पा :

श्री ए० ए० प्रसाद :

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

(क) क्या अमरीकी सरकार ने मद्रास की एक टायर फॅक्टरी को 75 लाख रुपये का ऋण हाल ही में दिया था ताकि वह अपना उत्पादन बढ़ा सकें ;

(ख) यदि हां, तो किस फॅक्टरी ने ऋण प्राप्त किया है ;

(ग) ऋण की शर्तें क्या हैं ; और

(घ) फॅक्टरी के विस्तार कार्यक्रम का व्यौरा क्या है ?

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

(ख) मे० मद्रास रबर फॅक्टरी लि०, मद्रास।

(ग) कुल लोन से प्राप्त होने वाली राशि का उपयोग अतिरिक्त भूमि के अधिग्रहण, भवन निर्माण, संयंत्र तथा मशीनों की स्थापना तथा शुल्क पर होने वाले व्यय के लिए दिया जायेगा। ऋण की अदायगी 14 अर्द्ध वार्षिक लगभग समान किस्तों में होगी प्रथम किस्त ऋण प्राप्ति के 3 वर्ष पश्चात् देनी होगी। ऋण पर ब्याज की दर 8 प्रतिशत वार्षिक है।

(घ) भारत सरकार की अधिसूचना दिनांक 7 दिसम्बर, 1967 के अन्तर्गत विद्यमान उत्पादन में 25 प्रतिशत विस्तारोपरान्त प्रस्तावित क्षमता निम्न प्रकार है :

निर्मित की जाने वाली वस्तु	विद्यमान क्षमता	योजना के कार्यान्वयन के पश्चात्
1. मोटर गाड़ियों के टायर	3,60,000 संख्या	4,50,000 संख्या
2. " " " ट्यूब	3,60,000 "	4,50,000 "
3. ट्रीड रबड़	39.5 लाख कि० ग्राम	49.4 लाख कि० ग्राम
4. साइकिल टायर और ट्यूब	नई वस्तु	20 लाख संख्या

पूर्वी कोसी नहर क्षेत्र में पूर्वोत्तर रेलवे का पुनः चलाया जाना

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

(क) क्या कोसी नहर क्षेत्र में पूर्वोत्तर रेलवे के पुनः चलाये जाने के प्रस्ताव पर गम्भीर रूप से विचार किया जा रहा है ;

(ख) क्या भूपतियाही होते हुये थुरमिता से राधोपुर तक पूर्वोत्तर रेलवे लाइन बिछाने के काम को इस गांधी शताब्दी वर्ष में ही पूरा करने में शीघ्रता करने का कोई प्रस्ताव है ;

(ग) क्या यह सच है कि थुरमिता और प्रतापगंज (पुराने स्टेशन) के बीच रेलवे (पूर्वोत्तर रेलवे) की भूमि और इमारतें अब भी मौजूद हैं ; और

(घ) क्या सरकार ने इस पिछड़े हुये क्षेत्र के विकास के लिये इस गांधी शताब्दी वर्ष में पूर्वोत्तर रेलवे की लाइन का 2 अक्टूबर, 1969 को उद्घाटन करने का निर्णय किया है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख) : कोसी परियोजना के पूरा हो जाने के बाद इस क्षेत्र में जो विकास हो रहा है, विशेष रूप से कृषि के क्षेत्र में, उसे देखते हुए 1969-70 में थुरमिता-भूपतियाही खण्ड (14.5 किलोमीटर) को फिर से चालू करने का प्रस्ताव है। अन्तिम मार्ग-निर्धारण सर्वेक्षण शीघ्र ही किया जायेगा। इस सर्वेक्षण के पूरा हो जाने के बाद काम शुरू कर दिया जायेगा और यथासम्भव शीघ्र पूरा किया जायेगा ;

(ग) लाइनों के बन्द किये जाने के बाद, रेल प्रशासन ने प्रतापगंज-भीमनगर-कनवा-घाट खण्डों की रेलवे की जमीन छोड़ दी थी, जबकि सुपाल-भूपतियाही-राधोपुर खण्ड की जमीन अभिरक्षा के लिए सिविल प्राधिकारियों को दे दी गयी थी। पुरानी इमारतें अधिकतर नष्ट हो गयी हैं।

(घ) इस सम्बन्ध में कोई निर्णय नहीं किया गया है।

यूनियन कार्बाइड इंडिया लिमिटेड

1692. श्री बाबूराव पटेल : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि यूनियन कार्बाइड इंडिया लिमिटेड के निदेशकों तथा उसके सबसे बड़े बीस अंशधारियों के नाम क्या हैं ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : एक विवरण समा पटल पर रखा जाता है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 204/69]

उद्योग में अधिस्थापित क्षमता का उपयोग

1693 श्री बाबूराव पटेल : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन बड़े दस उद्योगों के नाम क्या हैं जिनमें लाइसेंस के अनुसार क्षमता अधिष्ठापित नहीं की गई तथा प्रत्येक उद्योग की लाइसेंस के अनुसार तथा अप्रयुक्त क्षमता कितनी कितनी थी और प्रत्येक उद्योग को किस वर्ष में लाइसेंस दिये गए तथा उनके कारण क्या हैं ;

(ख) उन बड़े-बड़े दस उद्योगों के नाम क्या हैं जिनमें अधिष्ठापित क्षमता का पूरा उपयोग नहीं किया गया था और प्रत्येक उद्योग की अधिष्ठापित तथा अप्रयुक्त क्षमता कितनी कितनी है और प्रत्येक उद्योग की स्थापना किस वर्ष हुई थी तथा उनके कारण क्या हैं ;

(ग) प्रत्येक प्रकार के मामलों में सही सही क्या कार्यवाही की गई तथा उसके क्या परिणाम निकले हैं ; और

(घ) समेकित रूप से उपरोक्त प्रकार के उद्योगों में कुल कितनी विदेशी मुद्रा खर्च होती है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) से (घ) : जानकारी इकट्ठी की जा रही है और समा-पटल पर रख दी जायेगी।

नई रेलवे लाइन बिछाना

1694. श्री बाबूराव पटेल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत से अंग्रेजों के चले जाने के बाद गेज-वार तथा जोन-वार कुल कितनी लम्बी नई रेलवे लाइन बिछाई गई तथा वे कहां-कहां पर समाप्त होती हैं ;

(ख) इन लाइनों को बिछाने पर कुल कितनी धन-राशि खर्च हुई ;

(ग) इन लाइनों पर कितने नये रेलवे स्टेशन बनाये गये ;

(घ) कितनी और कितनी लम्बी लाइनों को बिछाने का काम अभी चल रहा है तथा वे कहां-कहां पर समाप्त होंगी ; और

(ङ) जोन-वार तथा टर्मिनल-वार इनको पूरा करने में कुल कितनी धनराशि खर्च होगी और इन्हें पूरा करने के लिये कितनी अवधि निर्धारित की गई है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) से (ग) : अनुबन्ध 'क' के रूप में एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 205/69]

(घ) और (ङ) : अनुबन्ध 'ख' के रूप में एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 205/69]

बीकानेर दिल्ली संक्शन पर चौकीदार वाले रेलवे फाटक

1695. डा० कर्णो सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे के बीकानेर-दिल्ली संक्शन पर रतनगढ़ से लगभग चार मील दूर पायाली गांव के निकट के रेलवे फाटक पर एक चौकीदार तैनात किये जाने की मांग की गयी है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का इस आवश्यकता को पूरा करने का कोई विचार है ; यदि हां, तो उसका व्यौरा क्या है ?

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

(ख) वर्तमान नियमों के अन्तर्गत, जब ऐसे निर्माण कार्यों का सुभाव राज्य सरकार की ओर से आता है और राज्य सरकार लागत वहन करने की अपनी स्वीकृति देती है, तब रेलवे प्रशासन उन्हें हाथ में लेते हैं। इस सम्पार के लिए राज्य सरकार की ओर से अभी तक कोई निश्चित प्रस्ताव नहीं आया है।

शटल गाड़ियों के लिये बुक किये गये टमाटरों के पासलों का देर से पहुंचना

1696. श्री शिव चन्द्र झा :

श्री श्रींकार लाल बेरवा :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 3 अप्रैल, 1966 को पी० डब्ल्यू० की संख्या 61325 से 61332 के अन्तर्गत पालनपुर से दिल्ली के लिये बुक किये गये टमाटरों के कुछ पासल सीधी गाड़ी की बजाय शटल गाड़ी से भेजे गये थे जिसका परिणाम यह हुआ कि जो माल दिल्ली में 26 घण्टों के अन्दर पहुंच सकता था; 8 अप्रैल, 1966 को पहुंचा;

(ख) क्या यह भी सच है कि रेलवे अधिकारियों द्वारा जारी किये गये मूल्यांकन प्रमाणपत्र के आधार पर प्रेषिती द्वारा हानि के लिये किये गये दावे का मुख्य वाणिज्यिक अधीक्षक, उत्तर रेलवे, दिल्ली ने अपने पत्र संख्या पी० डी० / डी० एल० आई० /488/8/66 दिनांक 30 नवम्बर, 1966 द्वारा भारतीय रेलवे अधिनियम की धारा 74(1) के उपबन्धों के अन्तर्गत विखण्डन कर दिया था; और

(ग) यदि हां, तो इस मामले में, जिसमें पार्सल को लगभग 700 किलोमीटर की दूरी तय करने पर छः दिन लगे रेलवे का उत्तरदायित्व क्या है, प्रेषिती को हुई हानि के लिये दायित्व स्वीकार न करने के क्या कारण हैं और इस मामले में की गई जांच का क्या परिणाम निकला ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) टमाटर के जिन पार्सलों का उल्लेख किया गया है उनका लदान पार्सल यान में किया गया था और उन्हें पालनपुर से दिल्ली तक तेज सवारी गाड़ियों अर्थात् 230 मेहसाना-अजमेर तेज सवारी गाड़ी और सम्बद्ध 14 डाउन अजमेर-दिल्ली तेज सवारी गाड़ी द्वारा लाया गया था। स्थान न होने के कारण उनका लदान सीधी गाड़ी में नहीं किया जा सका।

पार्सल गंतव्य स्टेशन पर पहुंच गये थे और 7-4-1966 को उनकी सुपुर्दगी दे दी गयी थी।

(ख) जी हां।

(ग) भारतीय रेल अधिनियम की धारा 74(3) के अनुसार जो माल मालिक की जोखिम पर बुक किया जाता है, उसको होने वाली हानि, नाशन, क्षति, गलने-सड़ने या सुपुर्दगी न होने के लिए रेल प्रशासन जिम्मेदार नहीं होगा, जैसा कि सम्बन्धित परेषणों का मामला था। यह ऐसा सिद्ध न होने की दशा में होगा कि ऐसी हानि, क्षति, गलना-सड़ना या सुपुर्दगी न मिलना रेल-प्रशासन या उसके किसी कर्मचारी के कदाचार या लापरवाही के कारण हुआ था। सीधी गाड़ी में स्थान सीमित होने के कारण इन परेषणों को सीधी गाड़ियों के अलावा अन्य गाड़ियों द्वारा भेजना पड़ा। जो परेषण 3-4-1966 को बुक किये गये थे, उनकी सुपुर्दगी 7-4-1966 को दे दी गयी थी। पालनपुर और दिल्ली के बीच 736 किलोमीटर की दूरी को देखते हुए मार्ग में लगने वाला समय अधिक नहीं माना जा सकता।

दिल्ली की दयाबस्ती में रेलवे क्वार्टरों में बिजली के पंखे

1697. श्री अब्दुल गनी दार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली की दयाबस्ती में रेलवे सुरक्षा दल की बैरकों और क्वार्टरों में बिजली के पंखे नहीं लगाये गये हैं ;

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

(ग) दयाबस्ती में इस सुविधा के उपलब्ध करने में कितना समय लगेगा ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) दयाबस्ती के बैरकों और टाइप I के क्वार्टरों में पंखे नहीं लगाये गये हैं।

(ख) बिजली फिटिंग के अधिकृत मान के अनुसार टाइप I और तुल्य क्वार्टरों में पंखे लगाना अपेक्षित नहीं है।

(ग) जब वित्तीय स्थिति में सुधार होगा, तभी टाइप I और तुल्य क्वार्टरों में पंखे लगाने के प्रश्न पर विचार किया जा सकता है।

रेलवे सुरक्षा दल का कुत्ता दस्ता

1698. श्री अब्दुल गनी दार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे सुरक्षा दल के कुत्ता दस्ते का खर्चा रेलवे सुरक्षा दल के 'जवानों' से लिया जा रहा है ; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) जी नहीं। लेकिन, रेलवे सुरक्षा विशेष दल के एक बटालियन ने एक कुत्ता पाल रखा है जिसका नाम 'मसकाट' है। कुत्ते का खर्च उस बटालियन द्वारा ऐच्छिक चन्दे से पूरा किया जाता है।

(ख) सवाल नहीं उठता।

दिल्ली और शकूरबस्ती के बीच लाइन की क्षमता

1699. श्री अब्दुल गनी दार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली और शकूरबस्ती के बीच दोहरी लाइन बिछाने से पूर्व तथा पश्चात् लाइन-क्षमता क्या होगी ;

(ख) इस समय शकूरबस्ती तथा रोहतक के बीच लाइन-क्षमता क्या है ; और

(ग) शकूरबस्ती तक दोहरी लाइन बिछाने के बाद यात्री तथा मालगाड़ियों की संख्या में कितनी वृद्धि होगी ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) दिल्ली किशनगंज-शकूरबस्ती के बीच दोहरी लाइन बिछाने से पहले लाइन-क्षमता दोनों ओर से पचीस-पचीस गाड़ियों की थी और दोहरी लाइन बिछाये जाने के बाद लाइन क्षमता दोनों ओर से इकतीस-इकतीस गाड़ियों की है।

(ख) दोनों ओर से बीस-बीस गाड़ियां।

(ग) दिल्ली किशनगंज-दयाबस्ती-शकूरबस्ती खण्ड पर निम्नलिखित अतिरिक्त गाड़ियां चलायी गयी :-

	सवारी गाड़ी	माल गाड़ी
दिल्ली किशनगंज-दयाबस्ती	2	3
दयाबस्ती-शकूरबस्ती	2	2

Electrification of Railway Lines in Maharashtra

1700. Shri Deorao Patil : Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether some Railway lines in Maharashtra are likely to be electrified in the near future;

(b) if so, the names thereof; and

(c) when this work is likely to be taken up and completed ?

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

(b) Only Virar-Sabarmati section (Route Km. 442) of the Western Railway, of which a certain portion falls in the Maharashtra State, is being electrified in the IVth Five Year Plan.

(c) The work has already been sanctioned. The actual field work for electrification of the section is expected to commence shortly. Civil Engineering and other ancillary works are already in progress.

The work is expected to be completed some time during 1972.

Licences for New Industries in Maharashtra

1701. Shri Deorao Patil : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state:

(a) the number of applications received from the Maharashtra State for licences for setting up new industries during the year 1968;

(b) the number of applicants who were given licences and the names of the industries for which those licences were given; and

(c) the number of applications received out of them from the Vidarbha region ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) : (a) 55 applications for licences under the Industries (Development and Regulation) Act, 1951, for the establishment of new industrial undertakings in Maharashtra were received during 1968.

(b) None of the applications mentioned above has yet been licensed. However, in five cases "letters-of-intent" have been issued.

(c) The letters of intent issued relates to industrial undertakings proposed to be located at Thana, Poona, Vikhroli, Satara and at a site 100-120 miles away from Bombay city, respectively.

Conversion of Murtajapur-Yeotmal Narrow Gauge Line into Broad Gauge

1702. Shri Deorao Patil : Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether Government have received any memorandum for converting Murta-japur-Yeotmal narrow gauge line into a broad-gauge one ;

(b) if so, whether Government propose to convert this line into broad gauge in pursuance of Government's decision to convert narrow gauge lines into broad-gauge ones; and

(c) whether this work would be completed during the Fourth Five Year Plan ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) : (a) No.

(b, and (c) Do not arise.

Running of Bhusaval-Itarsi Passenger Train

1703. Shri G. C. Dixit : Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Bhusaval-Itarsi Passenger train, though included in the Railway Time Table, is not actually running; and

(b) if so, the reasons therefor and whether Government propose to introduce this train to rectify this mistake rather than issuing a circular cancelling this train ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) : (a) and (b): Following extensive breaches on the Western Railway, very difficult operating conditions were created on the Bhusaval-Itarsi section of the Central Railway. Since 349Dn/350 Up Bhusaval-Itarsi passenger trains were poorly patronized, they were discontinued with effect from 11.8.1968 in order to provide relief to this section. Since this discontinuance was intended to be temporary, the relevant timings were shown in the October, 1968 Time Table.

In view of the congested state of the section and the poor occupation of these trains, it is not now proposed to re-introduce them.

Khirkiya Railway Station (C.Rly.)

1704. **Shri G. C. Dixit :** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that there is a third class Waiting Room at Khirkiya Railway station on the Central Railway and its verandah is near the platform;

(b) whether it is also a fact that the place where benches have been kept is away from the verandah and there is a platform in between the two which has no shed over it to provide protection from sun and rain resulting in considerable difficulty to passengers ;

(c) whether it is also a fact that this verandah is being treated as a shed over the platform by Government;

(d) if not, whether Government propose to provide shed over both the platforms there; and

(e) if not, the reasons therefor ?

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

(b) Only 4 benches on the Dn. platform and 4 benches on the Up platform have been provided in the open for the convenience of passengers. Besides this, 9 benches in the waiting shed on the Dn. Platform, a 25 ft. long wooden board fixed in the waiting shed on the Up platform and a bench in the verandah are available for waiting passengers who wish to sit in shade.

(c) Yes, The verandah is a covered accommodation and is being utilised by passengers for waiting.

(d) and (e): The covered accommodation being adequate, it is not proposed to provide additional covered accommodation at this station, at present.

Railway Employees of Bhusaval Division who took part in September 19, 1968 Strike

1705. **Shri G. C. Dixit :** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) the number of those employees of Bhusaval Division of the Central Railway, who have been victimised for their having taken part in the token strike of the 19th September, 1968;

(b) the number, out of them, who have been punished with break in service;

(c) the number of those employees who have been affected by Government's orders regarding making deduction from their salaries; and

(d) the number of cases in which Privilege Passes, P. T. Os. and leave have been withheld ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) : (a) to (d): As no employee took part in the token strike on 19-9-1968 in the Bhusaval Division of the Central Railway, the question does not arise.

Licences for new industries in Madhya Pradesh

1706. Shri G. C. Dixit : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state:

(a) the number of applications received from the Madhya Pradesh State for licences for setting up new industries during the year 1968;

(b) the number, out of them, of applicants who have been given licences and the names of the industries for which these licences were given; and

(c) the number, out of them, of those applications which were received from the Indore Division ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) : (a) 16, Sir. Out of these, in 6 applications, besides Madhya Pradesh certain other States were also mentioned as alternative location.

(b) None.

(c) Two of these applications were from Indore.

Bhusawal-Itarsi Passenger train

1707. Shri G. C. Dixit : Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether Government have enquired about the fact that no passengers travel by Bhusawal-Itarsi Passenger train all along the small stations between Bhusawal and Itarsi;

(b) if so, the details thereof;

(c) whether it is fact that the running of the said passenger train has been stopped for want of passengers; and

(d) if not, the reasons for stopping the running of the said train ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) : (a) and (b): It is not a fact that no passengers travelled by 349 Dn/ 350 Up Passenger trains. However, the occupation of these trains was rather low.

(c) and (d) Following extensive breaches on the Western Railway, very difficult operating conditions were created on the Bhusawal-Itarsi section of the Central Railway. Since 349 Dn/350 Up Passengers were poorly occupied, they were discontinued with effect from 11-9-1968 in order to provide relief to this section.

बिड़ला सार्थ समूह के विरुद्ध जांच

1708. श्री कामेश्वर सिंह :

श्री जार्ज फरनेन्डीज :

श्री स० मो० बनर्जी :

श्री ई० के० नायनार :

श्री यज्ञदत्त शर्मा :

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

(क) क्या यह सच है कि सरकार का विचार बिड़ला सार्थ समूह के मामलों की न्यायिक जांच कराने का है;

(ख) यदि हां, तो यह जांच कब आरम्भ की जायेगी; और

(ग) यदि नहीं, तो इस के क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) से (ग) : बिड़ला उद्योग समूह के विरुद्ध लगाये गये आरोपों की छानबीन सम्बन्धी ऐसे मामलों को जिनमें जांच व कार्यवाही की आवश्यकता है उन्हें देश में वर्तमान कानून के अनुरूप उपलब्ध उच्चतम न्यायिक मशीनरी को सौंपा गया है। की जा रही जांच और छानबीन की विशेष निगरानी तथा उसके अनुपरीक्षण के लिए और विभिन्न न्यायाधिकरणों के सम्मुख गड़े मामलों के त्वरित भुगतान करने के उद्देश्य से सरकार ने मंत्रिमंडलीय सचिवालय में एक विशिष्ट आयुक्त नियुक्त करने का निर्णय किया है जिसकी न्यायिक पृष्ठभूमि होगी और जो कानूनी मामलों का समुचित अनुभव प्राप्त होगा तथा जो जांच किये जा रहे मामलों का समन्वय करेगा और सरकार के निर्णय के लिये उन्हें शीघ्र प्रस्तुत करेगा। अतएव सरकार का विचार बिड़ला उद्योग समूह के मामलों की पृथक न्यायिक जांच कराने का नहीं है।

Assistant Station Masters of Delhi and Lucknow Divisions

1709. Shri Suraj Bhan :

Shri Atal Behari Vajpayee :

Shri Ranjit Singh :

Shri Brij Bhushan Lal :

Shri Jagannath Rao Joshi :

Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Assistant Station Master in Delhi and Lucknow Divisions are forced to perform the duties of a Guard in case of emergency;

(b) whether this has been brought to his notice that on many occasions neither the training nor the equipment required to perform the duties of Guard are provided to them and as such this is likely to cause accidents; and

(c) if so, the reaction of Government in regard thereto and the action taken thereon ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) : (a) to (c) : No Assistant Station Master has been utilised as Guard on Lucknow Division. On Delhi Division, however, in emergent cases such as when a train has completed major portion of its run and the Guard is not available to take it to the destination, Assistant Station Master are utilised as Guards to avoid dislocation to Train Services. Such cases are extremely rare. As the syllabus for the training of Assistant Station Masters includes the duties of Guards, they are qualified to work as Guards. When they are put to work as Guards, essential equipment is provided to them.

मैसर्स अमीचन्द प्यारेलाल सार्थ समूह के इस्पात के सौदे

1710. श्री कामेश्वर सिंह :

श्री क० लक्ष्मणा :

डा० सुशीला नैयर :

क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री अमीचन्द प्यारेलाल ग्रुप के इस्पात सौदों सम्बन्धी 12 नवम्बर, 1968 के अतारांकित प्रश्न संख्या 208 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या जांच पूरी हो गयी है;
- (ख) यदि हां, तो निष्कर्षों की मुख्य बातें क्या है;
- (ग) यदि जांच पूरी नहीं हुई तो उसके क्या कारण हैं; और
- (घ) इस विषय में शीघ्रता लाने के लिये क्या कार्यवाही की गयी है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्णचन्द्र पन्त) : (क) से (घ): जी, नहीं। बड़े मूल्य के लाइसेंसों के शेष मामलों की जांच अभी चल रही है। अभी तक 485 मामलों की जांच पूरी हुई है जिनमें से 59 मामलों में अनियमितताएँ पाई गई हैं। अनियमितता की गम्भीरता का पता लगाने की और शी जाने वाली कार्यवाही का निश्चय करने के लिये इन मामलों की और गहराई से जांच की जा रही है। अनियमितताओं में सभी प्रकार की अनियमितताएँ शामिल हैं। इनमें मामूली चूक भी आ जाती है। स्थल रूप से इनका वर्गीकरण इस प्रकार है :-

- (i) अनुपयुक्त प्राधिकारी की सिफारिश के आधार पर लाइसेंस देना ।
- (ii) आस्थगित-अवधि-ऋण के अन्तर्गत लाइसेंस देने में उचित प्रक्रिया का पालन न करना ।
- (iii) आयतित इस्पात का अनुचित मूल्य-निर्धारण करना ।
- (iv) आयात किये जाने वाले सामान में अनियमित परिवर्तन करना ।
- (v) कुछ मामलों में बैंक गारन्टी न लेना ।

आशा है कि शेष मामलों की जांच मई, 1969 के अन्त तक पूरी हो जायेगी। फिर भी ऐसे मामलों की, जिनमें अनियमितताएँ पाई गई हैं, जांच की जायेगी और उचित विभागीय कार्यवाही करने के लिए उत्तरदायित्व निश्चित किया जाएगा। ऐसे मामले अधिक समय लेंगे।

मैसर्स अतुल प्रोडक्ट्स

1711. श्री कामेश्वर सिंह :

डा० रानेन सेन :

श्री जि० मो० बिस्वास :

श्री अदिचन :

श्री जगेश्वर यादव :

श्री रामावतार शास्त्री :

क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री मैसर्स अतुल प्रोडक्ट्स के विरुद्ध शिकायत सम्बन्धी 12 नवम्बर, 1968 के अतारांकित प्रश्न संख्या 257 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या जांच पूरी कर ली गई है;
 (ख) क्या कोई कार्यवाही की गई है;
 (ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं; और
 (घ) विलम्ब के क्या कारण हैं ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) से (घ): लोहा और इस्पात नियंत्रक ने केन्द्रीय-अन्वेषण ब्यूरो से शिकायत की है, जो मामले की जांच कर रहा है।

मैसर्स करमचन्द थापर एण्ड ब्रादर्स कोल सेल्स लिमिटेड

1712. श्री कामेश्वर सिंह : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या मैसर्स करमचन्द थापर एण्ड ब्रादर्स कोल सेल्स के बारे में निरीक्षक की रिपोर्ट, जिसके लिये समवाय विधि बोर्ड में आदेश दिया था, मिल गई है; और
 (ख) यदि हां, तो क्या अनियमितताएं पाई गई हैं ?

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

(ख) यह ज्ञात हुआ था कि अन्य कम्पनियों को कुछ ऋण, दिये गये थे, जो उनके देने के समय पर अनियमित थे।

बोकारो इस्पात कारखाने के लिए उपकरण सप्लाई करने में भारी इंजीनियरी निगम तथा खनन तथा सम्बद्ध मशीनरी निगम की असफलता

1713. श्रीमती इलापाल चौधरी :
 श्री म० नारायण रेड्डी :
 श्री सु० कु० तापड़िया :

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

(क) क्या भारत सरकार का ध्यान हाल के इन समाचारों की ओर दिलाया गया है कि सरकारी क्षेत्रों के दो महत्वपूर्ण उपक्रमों-भारी इंजीनियरिंग निगम और खनन तथा सम्बद्ध मशीनरी निगम-द्वारा बोकारो इस्पात संयंत्र के लिए अपेक्षित देशी उपकरणों की सप्लाई में असफलता के कारण संयंत्र के पूरा होने में बहुत विलम्ब हो गया है,

- (ख) यदि हां, तो उनकी असफलता सम्बन्धी तथ्य तथा उसके कारण क्या हैं; और
 (ग) स्थिति में सुधार के लिये क्या कार्यवाही की गई है; अथवा करने का प्रस्ताव है ?

इस्पात और भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) से (ग) : भारी इंजीनियरी निगम और खनन तथा सम्बद्ध मशीनरी निगम द्वारा बोकारो इस्पात कारखाने के लिये सप्लाई किये जाने वाले उपकरणों के आपूर्ति-कार्य-क्रम को बोकारो प्राधिकारियों के परामर्श से हाल ही में अन्तिम रूप दिया गया है। प्रदान-कार्यक्रम के अनुसार उपकरणों की सप्लाई सुनिश्चित करने के लिए प्रयत्न किये जायेंगे।

लघु उद्योगों के विकास के लिये केन्द्रीय सहायता

1714. श्री गार्डिलिंगन गौड : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) चौथी पंचवर्षीय योजना के दौरान आन्ध्र प्रदेश, मध्य प्रदेश, मैसूर और उत्तर प्रदेश राज्यों में लघु उद्योगों के विकास हेतु कितनी केन्द्रीय सहायता देने का प्रस्ताव है;

(ख) उन राज्यों ने इस अवधि के लिये कितनी केन्द्रीय सहायता की मांग की है; और

(ग) यदि केन्द्रीय सहायता कम की गई है तो इसके क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) से (ग) : विद्यमान कार्यविधि के अनुसार राज्य सरकार को केन्द्रीय सहायता प्रत्येक वित्तीय वर्ष की समाप्ति पर प्रथम तीन तिमाहियों में किये गए वास्तविक व्यय तथा चौथी तिमाही के पूर्वानुमानिक व्यय के आधार पर स्वीकृत की जाती है। चौथी पंचवर्षीय योजना के लिये सम्पूर्ण रूप से दी जाने वाली केन्द्रीय सहायता कितनी होगी यह अभी निश्चित नहीं किया गया है।

हिन्दुस्तान मशीन टूल्स

1716. श्री गार्डिलिंगन गौड :

श्री सु० कु० तापड़िया :

श्री हिम्मतसिंहका :

श्री महन्त दिग्विजय नाथ :

श्री बे० कृ० दास चौधरी :

श्री सीताराम केसरी :

श्री देवकीनन्दन पाटोदिया :

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

(क) क्या हिन्दुस्तान मशीन टूल्स के कारखाने अपनी पूरी अधिष्ठापित क्षमता के अनुसार कार्य कर रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो वर्ष 1966-67 और 1967-68 में से कितना वार्षिक लाभ हुआ और यह कुल पूंजी परिव्यय का कितने प्रतिशत है; और

(ग) यदि कोई हानि हुई है तो कम्पनी को एक लाभप्रद फर्म बनाने हेतु क्या कार्यवाही की जा रही है ?

श्रीद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा सहायकार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) हिन्दुस्तान मशीन टूल्स के घड़ियां बनाने के कारखाने की स्थापित क्षमता का तो पूर्ण प्रयोग किया जा रहा है किन्तु हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड के मशीनी औजारों के एककों में स्थापित क्षमता का अब 50 प्रतिशत प्रयोग हो रहा है।

(ख) 1966-67 में इसे 126.3 लाख रुपये का लाभ हुआ जो कि इसमें लगी पूंजी का 36 प्रतिशत है। 1967-68 में इसे 65.96 लाख रुपये की हानि हुई।

(ग) विगत दो वर्षों में मशीनी औजारों की मांग में कमी होने की पृष्ठभूमि में कम्पनी द्वारा अपने उत्पादन में विविधता लाते हुए अपनी क्षमता का और अधिक प्रयोग करने के प्रयत्न किए जा रहे हैं जिनसे जटिल प्रकार के मशीनी औजार जो इस समय आयात किये जाते हैं का निर्माण उनके द्वारा किया जाय। कम्पनी अपने निर्यात आन्दोलन पर भी अधिक जोर दे रही है। उसने फ्रैंकफर्ट, न्यूयार्क, लास एंजल्स तथा मेलबोर्न में बिक्री तथा सेवा केन्द्र खोले हैं और अमरीका, स्वीडन पश्चिमी जर्मनी, डेन्मार्क, पूर्वी योरुपीय देशों, बेलजियम नीदरलैंड, लक्जमबर्ग, इंग्लैंड, कनाडा तथा श्रीलंका की फर्मों के साथ अभिकरण समझौते किये हैं। कम्पनी हेवी ड्यूटी प्रेसों, मुद्रण मशीनों तथा एल० पी० गैस सिलिंडरों के उत्पादन के पग भी उठ रही है। इन सभी कदमों का सामूहिक प्रभाव समुचित अवधि में कम्पनी के कामों को लाभप्रद बनाने है।

Double-bed waiting room at Meerut City station

1717. **Shri Maharaj Singh Bharati** : Will the Minister of Railways be pleased to state when the decision regarding the construction of a double-bed waiting room at Meerut city railway station which was postponed during the current financial year due to lack of funds, would be implemented ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) : Presumably the Hon. Member is referring to the proposal for a double bedded waiting room at Meerut City. If so, the proposal would be considered by the Railway for inclusion in 1970-71 Works Programme subject to availability of funds and approval of the Passenger Amenity Committee.

Overbridges on Level Crossings of Meerut City Station

1718. **Shri Maharaj Singh Bharati** : Will the Minister of Railways be pleased to state the year of the Fourth Plan in which the decision regarding the construction of overbridges on the level crossings on both sides of Meerut City Railway Station would be implemented ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) : Under the extant rules the cost of replacement of any level crossing by road over/under bridge is to be shared between the Railway and the Road Authority.

The Government of Uttar Pradesh has tentatively proposed only one level crossing No A 25 on the Meerut Baghpat Road on Delhi side of Meerut City station Yard for replacement by a road overbridge during the 4th Five Year Plan period. The Railway on their part has also included this work in their 1969-70 Works Programme and would take up their portion of the work as soon as the State Government agree to bear their share of the cost and take up the work on approaches.

Running of Flying Mail Between Delhi-Meerut

1719. Shri Maharaj Singh Bharati : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether Government have finalised the programme for introducing a Mail train via Meerut so that it may start and reach Delhi at noon; and

(b) whether it is a fact that Flying Mail will now pass via Meerut and if so, since when ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) : (a) There is no such proposal.

(b) No.

Exports of Industrial Goods

1720. Shri Om Prakash Tyagi :

Shri Bal Raj Madhok :

Shri Narain Swarup Sharma :

Shri P. M. Sayeed :

Shri Ram Swarup Vidyarthi :

Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 4864 on the 17th December, 1968 regarding the grant of subsidy to small-scale Industries Corporation to undertake export of industrial goods and state:

(a) whether Government have since taken a decision on the proposals of the National Small Industries Corporation;

(b) if so, the nature thereof;

(c) if not, the reasons for delay in this regard; and

(d) the time by which a decision is likely to be taken in this connection ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) : (a) and (b) Yes, Sir. Since marketing activities of the National Small Industries Corporation are a commercial operation, the question of giving a grant or subsidy for this purpose to the National Small Industries Corporation does not arise.

(c) and (d) Do not arise.

Prototype Centres in Kanpur, Varanasi and Ghaziabad

1721. Shri Molahu Prasad : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Industries Directorate of U. P. had decided in June, 1968 to set up prototype Centres at Varanasi, Kanpur and Ghaziabad to meet the demand of spare parts of heavy industries from private and public sectors and provide assistance for the development of ancillary small industries; and

(b) if so, the details of the above projects and the progress made in their execution ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) : (a) and (b) The information is being collected from the State Government and will be laid on the Table of the House.

Registered Industries in U. P.

1722. Shri Molahu Prasad : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state:

(a) the total number of factories registered separately in U. P. Government's Small Industries Service Institutes at 113/21C Swarup Nagar, Kanpur, 416, Mandi Said Khan, Agra, and Industrial Estate, Naini (Allahabad) from their beginning to December, 1968;

(b) the names of those industries, their proprietors, along with their addresses and posts held by them; and

(c) the types of loan granted and the assistance given to each of these industries along with the amounts thereof ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) : (a) 2260 units have been registered by the Small Industries Service Institute of the Government of India upto October 1968. Out of this, 1617 were registered at Kanpur, 399 at Agra, and 244 at Allahabad.

(b) The compilation of the names and addresses of all the 2260 units and of their proprietors will involve considerable clerical labour, expenditure and time and will not be commensurate with results to be achieved therefrom.

(c) Assistance given by the S. I. S. I., Kanpur is in respect of the following:

(i) Supply of economic information regarding industries.

(ii) Technical advice on machinery, raw material lay out etc.

(iii) Demonstration of improved techniques through Workshops in Extension Service Centres.

(iv) Advice to small industrialists on methods of business management, marketing, financial accounting, cost accounting, factory legislation etc.

(v) Distribution Aid Surveys for promoting sales of small industry products.

(vi) Training of artisans and supervisors of small entrepreneurs to upgrade their skill.

The Institute does not advance loans to industrial units.

Development of Industries

1723. Shri Molahu Prasad : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 365 on the 12th November, 1968 regarding loans and grants given to various States for the development of industries and state:

(a) whether satisfactory information has since been collected in connection with the reply to Unstarred Question No. 133 answered on the 13th February, 1968;

(b) if so, the details thereof; and

(c) if not, the time by which it will be collected ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) : (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

(c) All efforts are being made to furnish the information early.

Staff in the Department of Company Affairs

1724. Shri Molahu Prasad : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be Pleased to refer to the reply given to Unstarred Quest on No. 4035 on the 10th December, 1968 and state the reasons as to why the information in regard to the names and designations of the persons working in the Department of Company Affairs is not available with Government and the reasons for not supplying the same information ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) : On the question tabled by the Member earlier, since the names of the Officers of the Department were already available in accessible documents, the Member's attention was drawn to the same. However, a list giving the names of the Officials of the Department is now placed on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT-206/69]

विदेशों में भेजे गये रेलवे प्रतिनिधि मंडल

1775. डा० सुशीला नंयर :

श्री क० लक्ष्मी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) उनके मंत्रालय द्वारा 1968 में कितने प्रतिनिधि मण्डल विदेश भेजे गये ।
- (ख) उन प्रतिनिधि मण्डलों ने किन-किन देशों का दौरा किया ;
- (ग) प्रत्येक प्रतिनिधि मण्डल द्वारा कितनी राशि व्यय की गई ; और
- (घ) इन दौरों का क्या परिणाम निकला ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) 1968 में 12 प्रतिनिधि मंडल विदेश भेजे गये थे ।

(ख) से (घ) : एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है जिसमें सूचना दी गयी है । [पुस्तकालय में रखा गया । देखिये संख्या एल. टी 207/69]

मैसूर में जापानी सहयोग से छोटी कार परियोजना

1726. श्री हरदयाल देवगुण :

श्री एस० प्रार० दामानी :

श्री क० प्र० सिंह देव :

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

(क) क्या सरकार ने मैसूर राज्य औद्योगिक विनियोजन तथा विकास निगम द्वारा जापान के सहयोग से छोटी कार परियोजना स्थापित करने के लिए किये गए प्रस्ताव पर विचार किया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार इस प्रस्ताव से सहमत हो गई है ; और

(ग) यदि हां, तो उसका व्यौरा क्या है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) से (ग) : अभी यह प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है ।

अक्टूबर-नवम्बर, 1968 में तूफान तथा बाढ़ के कारण पीड़ित खुरदा डिविजन में रेलवे कर्मचारी

1727. श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या खुरदा डिविजन के उन रेलवे कर्मचारियों को, जिन्हें उड़ीसा में अक्टूबर तथा नवम्बर, 1968 में आये तूफान तथा बाढ़ के कारण भारी हानि हुई थी, कोई भुगतान किया गया था ;

(ख) यदि हां, तो कितनी राशि दी गई है ; और

(ग) इससे कुल कितने कर्मचारियों को लाभ हुआ है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) से (ग) : तूफान और बाढ़ से प्रभावित 2259 कर्मचारियों को एक महीने का वेतन दिया गया था । इस तरह कुल केवल 2,37,024.00 रुपये का भुगतान किया गया । प्रभावित रेल कर्मचारियों को देने के लिए रेल मंत्री कल्याण और सहायता कोष से 50,000 रुपये की रकम भी मंजूर की गयी है ।

बम्बई से कोचीन तक सीधी गाड़ी

1728. श्री ई० के० नायर : श्री सी० के० चक्रपाणि :

श्रीमती सुशीला गोपालन : श्री पी० पी० एस्थोस :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को बम्बई केरलिया समाज से बम्बई से कोच्चिन तक सीधी गाड़ी चलाने के बारे में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ; और

(ख) यदि हां, तो उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) - (क) जी हां ।

(ख) बम्बई-कोच्चिन मार्ग पर सीधे जाने वाले यातायात के स्तर को देखते हुए इन स्टेशनों के बीच सीधी गाड़ी चलाने की आवश्यकता नहीं पायी गयी है । फिर भी सीधे जाने वाले यात्रियों को राहत देने के लिए 20.2.1969 से कोच्चिन और बम्बई के बीच दोनों दिशा में हफ्ते में तीन दिन तीसरे दर्जे का एक अतिरिक्त सीधा सवारी डिब्बा चलाया गया है । यह अतिरिक्त सवारी डिब्बा नं० 13 डाउन/14 अप बम्बई-मद्रास जनता एक्सप्रेस और नं० 41 डाउन/42 अप केरल एक्सप्रेस गाड़ियों में लगाया जाता है ।

उपद्रवी भीड़ द्वारा रेलवे सम्पत्ति को नष्ट करना

1729. श्री चेंगलराया नायडू :
श्री विश्वनाथ पाण्डेय :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उपद्रवी भीड़ द्वारा रेलवे सम्पत्ति को नष्ट करने के परिणाम-स्वरूप फरवरी, 1965 से सितम्बर, 1968 के बीच की अवधि में रेलवे को दो करोड़ रुपये की हानि हुई है ;

(ख) क्या यह भी सच है कि अप्रैल, 1967 से ग्यारह मास के अन्दर रेलवे सम्पत्ति पर 1363 बार आक्रमण किया गया था ;

(ग) यदि हां, तो राज्य-वार ऐसी घटनाओं की कुल संख्या कितनी है ;

(घ) किस राज्य में रेलवे सम्पत्ति पर सबसे अधिक आक्रमण हुए हैं ; और

(ङ) क्या राज्यों को इस मामले की ओर ध्यान देने तथा रेलवे की सुरक्षा के लिये उपाय करने के लिये कहा गया है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) जी हां, 1,87,00,000 रुपये की ।

(ख) इन घटनाओं की सही संख्या इस समय उपलब्ध नहीं है ।

(ग) सवाल नहीं उठता ।

(घ) सवाल नहीं उठता ।

(ङ) जी हां ।

उद्योगों में विदेशी सहयोग पर प्रतिबन्ध

1730. श्री वेदव्रत बरुआ : क्या औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन उद्योगों में, जिन में स्वदेशी मशीनरी तथा तकनीकी जानकारी के प्रयोग से विकास सम्भव है, विदेशी सहयोग पर प्रतिबन्ध लगाने का सरकार का विचार है ;

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है ; और

(ग) यदि नहीं, तो ऐसे सहयोग को दुरुस्तहित करने के लिये क्या कार्यवाही किये जाने का विचार है ?

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

(ख) जिन उद्योगों में (वित्तीय या तकनीकी) विदेशी सहयोग आवश्यक नहीं समझा गया है उन की सूची प्रकाशित कर दी गई है । विदेशी सहयोग के प्रत्येक प्रस्ताव का परीक्षण

सम्बन्धित अधिकारियों द्वारा तकनीकी विकास के महानिदेशालय तथा वैज्ञानिक तथा औद्योगिक अनुसन्धान परिषद के परामर्श से इस बात का ध्यान रख कर किया जाता है कि क्या देशी शीत या जानकारी से उद्योग विकसित किया जा सकता है।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

उद्योगों को लाइसेंस जारी करना

1731. श्री बेदव्रत बरुआ : क्या औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार चौथी योजना के अन्तर्गत कुछ उद्योगों के लिये लाइसेंस समाप्त करने का है ; और

(ख) यदि हां, तो उन उद्योगों के नाम क्या हैं जिन के लिये लाइसेंस की आवश्यकता नहीं होगी ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) तथा (ख) : योजना आयोग ने अपने "अप्रोच टू दि फोर्थ फाइव इयर प्लान" शीर्षक वाले पत्र में सुझाव दिया है कि ऐसे उद्योग जिन्हें विदेशी मुद्रा की थोड़ी सी सहायता की आवश्यकता हो, या ऐसे उद्योग जिन्हें विदेशी मुद्रा की आवश्यकता न हो, को औद्योगिक लाइसेंस प्राप्त करने की आवश्यकता से मुक्त कर दिया जाये। इस मामले पर सरकार औद्योगिक लाइसेंस नीति जांच समिति के प्रतिवेदन जिस के शीघ्र प्राप्त होने की आशा है, पर विचार करने के पश्चात् निर्णय करेगी।

हरियाणा में सरकारी क्षेत्र की परियोजनाएँ

1732. श्री श्रीचन्द गोयल : क्या औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हरियाणा सरकार ने चौथी पंचवर्षीय योजना के लिये सरकारी क्षेत्र में कौन सी बड़ी परियोजनाओं की मांग की है ;

(ख) क्या सरकार ने परियोजनाएँ निश्चित कर दी है ; और

(ग) रद्द की गई परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है ?

औद्योगिक विकास आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) से (ग) : हरियाणा सरकार ने चतुर्थ पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत निम्न-लिखित परियोजनाओं का प्रस्ताव किया है : —

1. नेपथा क्रैकर
2. कम अश्व शक्ति के ट्रैक्टर
3. मशीनों द्वारा चमड़ा कमाने का कारखाना

4. बी० एच० सी०
5. वैज्ञानिक यन्त्रों तथा केमरों के लिए शीशे
6. डाडिंसिल बेंजीन पर आधारित कृत्रिम प्रक्षालक
7. एसिटेट बुट्राटे नाइट्रेट
8. पार्टिकल बोर्ड
9. खारे पानी से मैगनेशियम साल्ट तैयार करना ; और
10. फरफरल

ये अभी विचाराधीन है और अन्तिम निर्णय तब लिया जायेगा जब चतुर्थ पंचवर्षीय योजना का विवरण तय हो जायेगा

रेलवे के वकील

1733. श्री श्रीचन्द गोयल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चालू वित्तीय वर्ष में तथा गत वर्ष (1967-68) रेलवे के मुकदमों की पैरवी करने के लिए वकीलों को कितनी धन राशि दी गई तथा रेलवे के वकीलों को और इतर वकील को पृथक्-पृथक् कितनी धनराशि दी गई ; और

(ख) इस धनराशि को कम करने के लिये सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुमंग सिंह) : (क) 1967-68 से सम्बन्धित सूचना विवरण में दी गयी है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल. टी. 208/69] चालू वर्ष से सम्बन्धित सूचना 31-3-1969 के बाद समा-पटल पर रखी जायेगी।

(ख) मुकदमों पर होने वाले खर्च में कमी करने के लिए जो उपाय किये गये हैं वे इस प्रकार हैं : -

- (i) एडवोकेटों को उच्च न्यायालय अनुसूची के अनुसार भुगतान किया जाता है। सरकारी वकीलों को राज्य सरकारों द्वारा निश्चित की गयी दरों पर भुगतान किया जाता है, और बाहरी वकीलों को पहले से किये गये ठेके के अनुसार निश्चित दर पर भुगतान किया जाता है ;
- (ii) इस बात की कोशिश की जाती है कि मुकदमों लम्बे असें तक न चलें।
- (iii) अनावश्यक रूप से मुकदमों की सुनवाई स्थगित होने से बचा जाता है।
- (iv) निबटारे आदि के उद्देश्य से विभिन्न चरणों पर मामलों की समीक्षा की जाती है।
- (v) बाहरी वकीलों से कानूनी राय लेने पर होने वाले खर्च से भी बचने का प्रयास किया जाता है ;

- (vi) मुकदमा दायर करने से पहले और व्यवहार प्रक्रिया संहिता की धारा 80 के अन्तर्गत नोटिस देते समय मामलों की समीक्षा करके दावों को निबटाने का प्रयास किया जाता है ।
- (vii) मामलों को दो वर्गों में बांटा जाता है : सविरोध मामले और निर्विरोध मामले । सविरोध मामलों में उच्च न्यायालयों द्वारा निर्धारित अनुसूची के अनुसार फीस दी जाती है । निर्विरोध मामलों में पेणियों की संख्या के आधार पर फीस दी जाती है जो सम्बन्धित हाई कोर्ट द्वारा निर्धारित फीस अनुसूची के आधे से अधिक नहीं होती ।
- (viii) भारतीय रेल अधिनियम के अन्तर्गत तदर्थ अथवा दुर्घटना दावा अयुक्तों के नियुक्त किये जाने से पहले विधि सहायक और वाणिज्यिक अधिकारी दुर्घटना सम्बन्धी दावे के मामलों में कार्रवाई करते हैं ।
- (ix) कुछ मामलों में एकमुश्त फीस दी जाती है, जो आम तौर पर एडवोकेटों की मांगों से बहुत कम होती हैं ।
- (x) केवल वही मामले बाहर के वकीलों को दिये जाते हैं जिनमें कानून सम्बन्धी जटिल प्रश्न निहित होते हैं ।

रेलवे से चुराये गये माल के लिये मुआवजा

1734. श्री श्रीचन्द गोयल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) माल की रास्ते में चोरी या हानि हो जाने के कारण सरकार को चालू वर्ष के दौरान कितनी रकम मुआवजा के रूप में देनी है ;

(ख) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि इस चोरी के लिये कुछ रेलवे कर्मचारियों को साधन बनाया गया है या वे इसके लिये उत्तरदायी हैं ; और

(ग) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) विभिन्न कारणों की वजह से भारतीय रेलों द्वारा की गयी क्षतिपूर्ति के आंकड़े चालू वर्ष (1968-69) की केवल पहली तीन तिमाहियों के सम्बन्ध में उपलब्ध हैं । इस अवधि के दौरान माल की हानि या उठाईगीरी के कारण लगभग 5.76 करोड़ रूपये का भुगतान किया गया ।

(ख) जी हां ।

(ग) 1. जिन रेल कर्मचारियों के बारे में माल की चोरी और उठाईगीरी करने की रिपोर्ट मिलती है, उन पर सादी पोशाक में रेल सुरक्षा दल के कर्मचारी विशेष निगरानी रखते हैं । 1967 में 1144 और 1968 में 1062 रेल कर्मचारी गिरफ्तार किये गये ।

2. जो कर्मचारी उठाईगीरी के लिए जिम्मेदार या उसमें सहायक पाये जाते हैं उन्हें प्रतिरोधक दण्ड दिया जाता है ।

3. जिन रेल कर्मचारियों के पास गैर-कानूनी रूप से रेल सम्पत्ति पायी जाती है, उन पर रेल सम्पत्ति (विधि विरुद्ध कब्जा) अधिनियम, 1966 के अधीन मुकदमा चलाया जाता है। अप्रैल से दिसम्बर, 1968 के दौरान 1164 रेल कर्मचारी और रेल सुरक्षा दल के 124 कर्मचारी गिरफ्तार किये गये।

Complaint Books in Trains

1736. **Shri Prakash Vir Shastri** : Will the Minister of Railways be pleased to state :

- (a) whether the importance of keeping the complaint Books in trains is no longer felt;
 (b) whether it is a fact that the complainant is not informed now about the action taken on his complaint as it used to be done in the past ; and
 (c) if so, whether Government are also considering to discontinue the system of keeping Complaint Books ?

The Minister of Rail ways (Dr Ram Subhag Singh) : (a) No. The importance of keeping complaint books in trains continues to be recognised as they are kept in all trains carrying passengers except suburban trains.

(b) No. Complainants are informed of the results of enquiries into their complaints.

(c) No.

ब्रह्मपुत्र पर सड़क तथा रेल पुल

1737. **श्री हेम बरुआ** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पाडु में ब्रह्मपुत्र पर निर्मित सड़क तथा रेल पुल के जो सराय-घाट पुल के नाम से जाना जाता है, बहुत से स्थान पर क्षतिग्रस्त होने के कारण अब उपयोग के योग्य नहीं रह गया है ; और

(ख) यदि हां, तो पुल को क्या क्षति हुई है तथा पुल को ठीक करने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभगसिंह) : (क) जी नहीं।

(ख) सवाल नहीं उठता।

अमीचन्द प्यारेलाल का मामला

1738. **श्री रणजीत सिंह** : **श्री दी० च० शर्मा** :
श्री बलराज मधोक : **श्री बेणीशंकर शर्मा** :
श्री हरदयाल देवगुण :

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

(क) क्या अमीचन्द प्यारेलाल के मामले में दोषी पाये गये अधिकारियों को दण्ड दिया गया है ;

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

(ग) यदि नहीं, तो विलम्ब के क्या कारण हैं ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्णचन्द्र पन्त) : (क) से (ग) : ऐसा लगता है कि इस प्रश्न में इस्पात के सौदों की जांच के बारे में सरकार समिति की रिपोर्ट में जिसमें अमीचन्द प्यारेलाल तथा लाइसेस के दूसरे मामलों की जांच की गई है, उल्लिखित कर्मचारियों की और संकेत किया गया है। सर्वश्री ए० एस० बाम, एस० सी० मुखर्जी, एस० बी बसु, एस० गुप्त, जी एन० सैन० गुप्त और डी० पी० मित्र को भारी दंड देने हेतु अनुशासनिक कार्यवाही शुरू की गई है। श्री एस० एन० बनर्जी को मामूली दंड देने हेतु अनुशासनिक कार्यवाही शुरू की गई है। सर्वश्री बी० सी० माथुर तथा सी० ए० नायर के बारे में केन्द्रीय सतर्कता आयोग के परामर्श से यह फैसला किया गया है कि उन्हें चेतावनी देना ही पर्याप्त होगा और गृह मंत्रालय (सम्बद्ध प्रशासनिक मंत्रालय) आवश्यक कार्यवाही कर रहा है। श्री एल० के० बोस के बारे में केन्द्रीय सतर्कता आयोग और संघ लोक-सेवा आयोग के साथ परामर्श करके उनके सेवा-निवृत्ति वेतन में उचित कटौती करने के प्रस्ताव पर विचार किया जा रहा है। उन व्यक्तियों को छोड़कर, जो सेवा निवृत्ति हो चुके थे और जिनका सेवा निवृत्ति वेतन मंजूर हो चुका था और नियम और विनियम के अधीन जिनके विरुद्ध कोई कार्यवाही करना संभव नहीं है, उपरिलिखित मामलों में सभी कर्मचारी आ गये हैं।

सरकारी कर्मचारियों को रेलवे पास

1739. श्री एम० नारायण रेड्डी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकारी तथा रेलवे कर्मचारियों की सेवा की शर्तों में असमानता दूर करने की सरकारी नीति के अनुसार, रेलवे कर्मचारियों-सेवारत तथा सेवा निवृत्त-को मिलने वाले रेलवे पासों की संख्या घटा कर उन्हें सभी कर्मचारियों में, चाहे वे रेलवे कर्मचारी हों अथवा नहीं, न्याय के हित में समान रूप से वितरण करने का विचार है ?

(ख) यदि हां, तो इस योजना को कब क्रियान्वित किया जायेगा ; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

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

(ख) सवाल नहीं उठता।

(ग) संसार की सभी रेलों में रेल कर्मचारियों को मुफ्त और रियायती यात्रा की सुविधा देना एक ऐतिहासिक प्रथा है। इस देश में भी रेल कर्मचारियों को रेल-सेवा में होने के नाते यात्रा सम्बन्धी इसी तरह की सुविधाएं दी जाती हैं। जहां तक रेल कर्मचारियों से भिन्न केन्द्रीय सरकार के अन्य कर्मचारियों को यात्रा सम्बन्धी रियायत देने का प्रश्न है, द्वितीय वेतन आयोग ने वर्तमान छुट्टी यात्रा रियायत को उदार बनाने के प्रश्न पर विचार किया था और उसने सिफारिश की थी कि इस योजना की बुनियादी संरचना को अपरिवर्तित रहने दिया जाये। इसे देखते हुए रेल कर्मचारियों को रेल यात्रा सम्बन्धी जो रियायतें दी जाती हैं, उन्हें केन्द्रीय सरकार के अन्य कर्मचारियों को देने का प्रश्न नहीं उठता।

Traffic Apprentices of Northern Railway

1740. Shri Arjun Singh Bhadoria : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether he has received letters dated 13th July, 1968 and 1st January, 1969 from some Members of Parliament together with salary period statement regarding actual full duty salary in respect of Traffic Apprentices of the Northern Railway pertaining to their three years service period ;

(b) Whether it is a fact that the Railway Minister is confusing the issue by substituting 'leave salary' instead of 'full pay' at their own instance ;

(c) the reasons for non-payment of arrears of pay for years together in accordance with service period statement enclosed with the letters referred to in part (a) above ; and

(d) the reasons for not giving punishment to the guilty officers ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) : (a) Yes. But the same relates to one individual case.

(b) and (c) : The Traffic apprentice referred to above was given extension of training for the third time without any stipend. He did not complete the training and absented from the School. He was, as a special case, asked to join his original post of Guard at Jodhpur Division where he did not report for duty and ultimately resigned. He is not entitled to any duty pay for the intervening period.

(d) The case has been dealt with correctly and there is no room for taking any action against any officer.

Misappropriation in N. E. Railway Training School, Muzaffarpur

1741. Shri Arjun Singh Bhadoria : Will the Minister of Railways be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 4002 on the 10th December, 1968 and state :

(a) whether responsibility has finally been fixed in the case of misappropriation of Rs. 22,397.77 paise in the North-Eastern Railway Training School, Muzaffarpur ;

(b) the names and designations of the officers found guilty ;

(c) the punishment awarded to officers responsible therefor; and

(d) the manner in which this loss was made up ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) : (a) The matter is still under examination in consultation with the N. E. Railway.

(b) to (d) Do not arise at this stage.

मैसर्स बेनट कोलमैन एण्ड कम्पनी

1742. श्री वि० कु० मोडक :

श्री उमानाथ :

श्री क० अनिरुद्धन :

श्री प० गोपालन :

क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री 12 नवम्बर, 1968 के तारांकित प्रश्न संख्या 33 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या रजिस्ट्रार आफ कम्पनी, बम्बई ने मैसर्स बेंट कोलमैन एण्ड कम्पनी के चेयर-मैन के आचरण के बारे में जांच पूरी कर ली है ;
- (ख) यदि हां, तो जांच का व्यौरा क्या है ;
- (ग) इस बारे में क्या कार्यवाही की गई है ; और
- (घ) यदि नहीं, तो जांच कब तक पूरी हो जाने की सम्भावना है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) से (घ) : कम्पनी रजिस्ट्रार, बम्बई द्वारा प्रेषित प्रश्नावली के प्रत्युत्तर में कम्पनी ने उसे अनेक सारिणीवद्ध विवरण-पत्र भेजे हैं । यह विषय परीक्षान्तर्गत है ।

भिलाई इस्पात संयंत्र के लिये कोकिंग कोयला प्राप्त करना

1743. श्री एम० नारायण रेड्डी : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भिलाई इस्पात संयंत्र को मिलने वाले कोकिंग कोयले में राख की प्रतिशतता अधिक होने के कारण उसके उत्पादन पर कुप्रभाव पड़ रहा है ;

(ख) यदि हां, तो स्थिति में सुधार करने के लिये की गई कार्यवाही का व्यौरा क्या है ; और

(ग) उसके क्या परिणाम निकले हैं ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) जी, हां । यह ठीक है कि भिलाई इस्पात कारखाने को बढ़िया किस्म का कोयला पर्याप्त मात्रा में नहीं मिलता रहा है । अतः कोयला खानों से कच्चा कोयला लेकर और इस्तेमाल कर के इस कमी को पूरा किया गया है ।

(ख) और (ग) यह एक जटिल समस्या है और कोयला नियंत्रक की माफत बढ़िया किस्म के कोकिंग कोयले की सप्लाई बढ़ाने के लिए कदम उठाये गये हैं जो अब बढ़कर 60 प्रतिशत हो गई है ।

Unauthorised Absence of Railway Employees/Officers.

1744. Shri Arjun Singh Bhadoria : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) when and in which cases the unauthorised absence of a Railway employee/officer is to be treated as such ;

(b) whether it is a matter to be decided under the discretionary powers of the officers ;

(c) whether any rules exist to regulate such matters defining limits thereof ;

(d) whether prior to treating the unauthorised absence ; as such, any legal notice is served on the concerned employee giving him necessary time to join duty ; and

(e) whether the period during which the cases of employees are pending and they are not assigned any duty by the authorities is treated as the period covering 'the unauthorised absence' ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) : (a) In the following instances, the absence of Railway employees is treated as unauthorised :-

- (i) Overstay of sanctioned leave ;
- (ii) Overstay of Joining time ;
- (iii) Absence on account of sickness without production of Medical certificate from the Authorised Railway Medical Attendant, or in the case of a railway servant residing beyond the jurisdiction of a railway doctor, a sick certificate from a registered medical practitioner ;
- (iv) Discontinuing medical treatment at the Railway Hospital/Dispensary and/or leaving Headquarters without the permission of the Author ised Railway Medical Attendant ; and
- (v) Absence for over two days for reasons other than sickness.

(b) Each case is decided on its merits by the authority competent to sanction leave.

(c) Yes.

(d) No.

(e) The entire period of absence including the waiting period is treated as leave due or otherwise as may be decided by the Leave Sanctioning Authority.

माइनिंग एण्ड एलाइड मशीनरी कारपोरेशन

1745. श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उनका ध्यान माइनिंग एण्ड एलाइड कारपोरेशन के प्रबन्ध निदेशक द्वारा 5 जनवरी, 1969 को दिये गये इस वक्तव्य की ओर दिलाया गया है कि "संयंत्र का भविष्य अनिश्चित है" क्योंकि उसको मिले हुए क्रयादेश केवल 1971 तक चलेंगे ;

(ख) यदि हां, तो संयंत्र को लाभ कमाने वाले निकाय के रूप में चालू रखने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ; और

(ग) माइनिंग एण्ड एलाइड मशीनरी कारपोरेशन द्वारा रूस के लिये रेलवे के डिब्बे तैयार करने की कथित योजना के बारे में क्या प्रगति हुई है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पस्त) (क) और (ख) : खनन और सम्बद्ध मशीनरी, निगम के प्रबन्ध-निदेशक ने संवाददाताओं के साथ कारखाने के कार्यकरण और इसकी भावी संभावनाओं के बारे में सामान्य चर्चा करते हुये यह स्पष्ट किया था कि कारखाने को अब तक जो आर्डर प्राप्त हुये है वे 1971 तक निष्पन्न हो जायेंगे । निगम खनन-मशीनों और अन्य इंजीनियरी उपकरणों के लिए और आर्डर प्राप्त करने तथा उत्पादन के विभिन्नकरण करने के लिए कई कदम उठा रहा है । विभिन्नकरण के कई

प्रस्तावों में कोयला शोधनशालाओं के उपकरण, बन्दरगाहों में खनिज और कोयलासंभालने के उपकरण, मिट्टी हटाने के कई प्रकार के उपकरणों को निर्माण-क्षमता का विकास शामिल है। निगम का बिजली की योजनाओं के लिए साज-सामान सप्लाई करने वाली फर्मों के समूह का सदस्य बनने का भी विचार है। जिससे इसे द्विविध प्रकार के उपकरणों की सप्लाई के लिए आर्डर मिल सकें। वर्ष 1971 के बाद इस कारखाने की आर्डर-स्थिति कई बातों पर निर्भर करेगी जैसे चौथी योजना के विभिन्न क्षेत्रों में लगाई जाने वाली पूंजी तथा कारखाने के उत्पादन में किया गया विभिन्निकरण।

(ग) मामला विचाराधीन है।

इस्पात कारखानों के लागत के अनुमान

1746. श्री शशि भूषण : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकारी क्षेत्र के तीनों इस्पात कारखानों की पुनरीक्षित लागत, मूल लागत अनुमानों से लगभग दुगनी हो गई थी ; और

(ख) यदि हां, तो तीनों योजना अवधियों में इस्पात कारखानों के मूल तथा पुनरीक्षित अनुमानों के बीच असमानता के क्या कारण हैं ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) :
(क) जी, नहीं। फिर भी परिशोधित प्राक्कलनों में काफी वृद्धि हुई है।

(ख) वृद्धि कई कारणों से हुई है जैसे नई मर्दों के शामिल करने, जो पहले शामिल नहीं थीं, करार में हेर-फेर, सीमा-शुल्क की दरों, पयर्वेक्षण, प्रशासन और इंजीनियरी व्यय में वृद्धि और अवमूल्यन आदि।

Ticketless Travel

1747. Shri Hukam Chand Kachwai : Will the Minister of Railways be pleased to state the amount collected from ticketless travellers since 1st April, 1968 to date on the Eastern Railway ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) : Rs. 45,31,128 (from 1.4.68 upto 31.1.1969)

रेलवे सम्पत्ति की सुरक्षा के लिये आचार संहिता

1748. श्री बलराज मधोक ;
श्री रणजीत सिंह ;
श्री दी० चं० शर्मा :

श्री बेणी शंकर शर्मा ;
श्री हरदयाल देवगुण :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे की सम्पत्ति की सुरक्षा के लिये कोई आचार संहिता तैयार की गई है ;

(ख) यदि हां, तो उमका ब्यौरा क्या है ; और

(ग) अब तक क्या परिणाम निकले हैं ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभा सिंह) : (क) रेल सम्पत्ति की सुरक्षा के लिए कोई आधार संहिता नहीं बनायी गयी है, लेकिन रेल सुरक्षा दल अधिनियम, 1957 और उसके अन्तर्गत बनाये गये नियमों व विनियमों तथा रेल सेवा (आचार) नियमों में कुछ ऐसे उपबन्ध हैं जो आधार संहिता की ही किस्म के हैं।

(ख) संक्षेप में ब्यौरा नीचे दिया गया है :—

रेल सुरक्षा दल अधिनियम, 1957 की धारा 11 :—

“11. दल के प्रत्येक वरिष्ठ अधिकारी और सदस्य का यह कर्त्तव्य होगा कि :—

(क) वह अपने वरिष्ठ प्राधिकारी द्वारा विधिपूर्वक दिये गये सभी आदेशों का तत्परता से निष्पादन करे ;

(ख) वह रेल सम्पत्ति की रक्षा और बचाव करे ;

(ग) रेल सम्पत्ति के संचालन में यदि कोई रुकावट हो, तो उसे वह दूर करे ; और

(घ) वह अन्य ऐसे काम करे जिनसे रेल सम्पत्ति का अधिक-अच्छा बचाव और सुरक्षा होती हो।”

रेल सुरक्षा दल नियम, 1959 के नियम 15 और 16 :—

“15. रेल सम्पत्ति के बचाव का कर्त्तव्य :—दल के वरिष्ठ अधिकारी और सदस्य रेल सम्पत्ति का पूरा बचाव और सुरक्षा सुनिश्चित करने तथा रेल सम्पत्ति के संचालन में आने वाली किसी भी रुकावट को दूर करने के लिए सभी जायज और सम्भव कदम उठावेंगे। इसके साथ ही वे रेलों पर अपराधों की रोकथाम और संरक्षा व सुरक्षा से सम्बन्धित मामलों में संबंधित पुलिस और अन्य प्राधिकारियों के साथ समन्वय स्थापित करेंगे और उनके साथ निकट सहयोग रखकर काम करेंगे। वे इस सम्बन्ध में मुख्य सुरक्षा अधिकारी द्वारा दिये गये आदेशों का पालन करेंगे।

“16. चोरी आदि रोकने का कर्त्तव्य : दल के प्रत्येक वरिष्ठ अधिकारी और सदस्य का यह कर्त्तव्य होगा कि वह रेल सम्पत्ति को चुराने या क्षति पहुंचाने या उससे छेड़छाड़ करने या रेल सम्पत्ति के संचालन में रुकावट डालने के किसी भी प्रयास को रोकने के लिए हस्तक्षेप करे और, जहां तक उसकी सामर्थ्य हो, इस प्रकार के प्रयासों को रोके और ऐसी रुकावट को दूर करे। इस प्रयोजन के लिए निकटस्थ पुलिस अधिकारी को सूचना भेजने के अलावा वह किसी भी रेल कर्मचारी को अपनी मदद के लिए बुला सकता है और यदि कोई पुलिस अधिकारी या रेल कर्मचारी, रेलवे से सम्बन्धित किसी जायज ड्यूटी के पालन में उससे मदद मांगें तो वह उनकी मदद के लिए जायेगा।

रेल सुरक्षा दल पर लागू रेल सेवा (आधार) नियम, 1966 का नियम 3. :—

“3. सामान्य ;

1. हर रेल कर्मचारी हर समय-

- (i) पूरी तरह सत्य-निष्ठ रहेगा ;
- (ii) अपने कर्तव्य के प्रति निष्ठावान रहेगा ;
- (iii) कोई ऐसा काम नहीं करेगा जो रेल या सरकारी कर्मचारी के लिए अशो-
भनीय हो ।

ऊपर बताये गये उपबन्धों के अलावा रेल सुरक्षा दल विनियमों में दल के वरिष्ठ अधि-
कारियों और सदस्यों की शक्तियों तथा कर्तव्यों के सम्बन्ध में विस्तृत हिदायतें दी गयी हैं
जिनमें उपर्युक्त उपबन्धों को सविस्तार दिया गया है ।

(ग) प्राप्त परिणाम आमतौर पर सन्तोषजनक समझे जाते हैं । रेल सुरक्षा दल की
सतर्कता, उसके द्वारा की गयी निवारक कार्रवाई और रेलों पर अपराधों की रोकथाम और
उनका पता लगाने के लिए उसके द्वारा रेलवे पुलिस को दी गयी मदद के सन्तोषजनक परि-
णाम निकले हैं ।

1968 में निम्नलिखित परिणाम प्राप्त किये गये :-

	बरामद की गयी सम्पत्ति का मूल्य (लाख रूपयों में)	गिरफ्तार किये गये व्यक्तियों की संख्या
1. बुक किया गया माल	8.39	1,772
2. रेल उपस्कर भण्डार	23.65	5 800

1-4-1968 से लागू किये गये रेल सम्पत्ति (विधि विरुद्ध कब्जा) अधिनियम, 1966
के अधीन 31-12-1968 तक 8.13 लाख रूपये की सम्पत्ति बरामद की गयी और 8,409
व्यक्ति गिरफ्तार किये गये जिनमें से 1,164 रेल कर्मचारी और 124 रेल सुरक्षा दल के
कर्मचारी हैं ।

Nepa Mills Ltd.

1749. Shri Deven Sen : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade
and Company Affairs be pleased to state :

(a) the annual production in the National Newsprint and paper Mills Ltd. (NEPA)
in Madhya Pradesh;

(b) the number of Managing Agents of the Mill and the amount paid to them as
commission during the year 1967-68;

(c) whether it is a fact that the income of one Managing Agent of this Mill comes
to Rs. one lakh per annum, whereas he neither goes to the Mill nor has to sign any-
where; and

(d) the reasons for not abolishing such Managing Agency system ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri
F. A. Ahmed) : (a) The annual production of Nepa Mills from January to December,
1968 is 30,934 tonnes.

(b) Nil.

(c) and (d) : Does not arise.

राजेन्द्र पुल हाल्ट (पूर्व रेलवे) का स्थानान्तरण

1750. श्री भोगेन्द्र भा : क्या रेलवे मन्त्री 26 नवम्बर, 1968 के अतारांकित प्रश्न संख्या 2118 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि राजेन्द्र पुल हाल्ट को गंगा के निकट स्थानान्तरित करने से तथा उसी अनुपात से किराये में वृद्धि करने से अधिक आय होगी;

(ख) यदि नहीं, तो स्थानान्तरित करने में क्या वास्तविक वित्तीय कठिनाइयाँ हैं; और

(ग) क्या नई जांच के आधार पर समान तथा यात्रियों की यातायात में वृद्धि से मुरैठा तथा कोराबिया में हाल्ट स्थापित करना अब लाभदायक होगा ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख) : इस हाल्ट को इसके वर्तमान स्थल से राजेन्द्र पुल के उत्तरी सिरे की तरफ अधिक से अधिक 0.4 किलोमीटर हटाया जा सकता है, लेकिन ऐसा करने से इसके वर्तमान स्थल पर 20,000 रुपये कीमत की परिसंपन्नियों का परित्याग करना पड़ेगा। यदि इस हाल्ट को 0.4 किलोमीटर से अधिक दूर हटाया जाये, तो ऊपर से गुजरने वाली सड़क का नक्शा बदलना जरूरी होगा और इस पर काफी खर्च आयेगा। राजेन्द्र पुल हाल्ट के हटाये जाने से आमदनी में कोई महत्वपूर्ण वृद्धि की सम्भावना नहीं है। अतएव, वित्तीय दृष्टि से यह प्रस्ताव व्यावहारिक नहीं है।

(ग) चालू वित्त वर्ष में पूर्वोत्तर रेलवे में प्रारम्भिक यात्री और माल यातायात में गिरावट की प्रवृत्ति रही है। इसलिए, मुरैठा और कोराहिया (कोराबिया नहीं) में हाल्ट खोलने के प्रस्तावों के वित्तीय औचित्य की फलहाल सम्भावना नहीं है।

अन्य रेलवे यातायात लेखा कार्यालय, पश्चिम रेलवे, दिल्ली में पदोन्नतियाँ

1751. श्री प० गोपालन :

श्री अ० कु० गोपालन :

क्या रेलवे मन्त्री अन्य रेलवे यातायात लेखा कार्यालय, पश्चिम रेलवे, दिल्ली में पदोन्नतियों के बारे में 3 दिसम्बर, 1968 के अतारांकित प्रश्न संख्या 3099 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वेतन के पुनर्नियतन के कारण कर्मचारियों को बकाया धनराशि दी जायेगी;

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या कर्मचारियों की पदोन्नति में विलम्ब के लिये किसी पर उत्तरदायित्व डाला गया है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) से (घ) : सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

वरिष्ठता एवं उपयुक्तता के आधार पर रेलवे लेखा विभाग में पदोन्नतियां

1752. श्री उमानाथ :

श्री प० गोपालन :

श्रीमती सुशीला गोपालन :

क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या लेखा विभाग के वरिष्ठता एवं उपयुक्तता के आधार पर पदोन्नत कर्मचारी 'अपैन्डिक्स तीन-ए' परीक्षा में बैठ सकते थे; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

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

(ख) सबाल नहीं उठता।

लाइसेंस देने की प्रक्रिया

1753. श्री स्वतन्त्र सिंह कोठारी : क्या औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि लाइसेंस देने की प्रक्रिया को उदार बनाने तथा उद्योग स्थापित करने हेतु शीघ्र मंजूरी देने के सम्बन्ध में कुछ कार्यवाही की गई है;

(ख) यदि हां, तो क्या कार्यवाही की गई है;

(ग) क्या उद्योगपतियों ने अपनी एसोसिएशनों के माध्यम से अभ्यावेदन भेजे हैं कि इस प्रकार की मंजूरी देने में अब भी बहुत विलम्ब किया जाता है; और

(घ) इस सम्बन्ध में सरकार की क्या प्रक्रिया है और औद्योगिक लाइसेंसों के लिये आवेदक इन परिवर्तनों का प्रभाव क्यों महसूस नहीं कर रहे हैं ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) जी, हां।

(ख) वर्ष 1964 में सरकार ने कुछ विशिष्ट उद्योगों में लगे एककों को छोड़ कर अन्य सभी उन औद्योगिक उपकरणों को, जिन का भूमि, इमारत तथा मशीनों पर विनियोजन 25 लाख रुपये से अधिक न हो, उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम, 1951 के लाइसेंस प्राप्त करने के उपबन्धों से मुक्त कर दिया था। 1966 में कुछ उद्योगों को औद्योगिक लाइसेंस प्राप्त करने के उपबन्धों से मुक्त कर दिया गया था और उनके लिये अब लाइसेंस प्राप्त करने की आवश्यकता नहीं है। विद्यमान पंजीयत अथवा लाइसेंस प्राप्त औद्योगिक उपकरणों को अपनी लाइसेंस प्राप्त अथवा पंजीवद्ध क्षमता के 25 प्रतिशत तक उत्पादन में बिना लाइसेंस की उलझनों में पड़े विविधता लाने या उत्पादन बढ़ाने की स्वतन्त्रता दे दी गई है बशर्ते कि वे ऐसा अपने वर्तमान मशीनों तथा उपकरणों (कुछ थोड़े संतुलन उपकरणों को छोड़ कर) द्वारा और बिना अतिरिक्त विदेशी मुद्रा के आवंटन में कर सकने में सक्षम हों।

आवेदक को यथाशीघ्र यह ज्ञान प्राप्त करने के योग्य बनाने कि उसके द्वारा प्रस्तुत की गई योजना पर सरकार विचार करने के लिए तैयार है, आशय-पत्र जारी करने की प्रणाली आरम्भ की गई है जिनके अन्तर्गत सरकार यदि उस आशय-पत्र में उल्लिखित शर्तों को पूरा किए जाने पर सरकार उस के लिए लाइसेंस दिये जाने हेतु विचार करेगी। इसके अतिरिक्त सम्बद्ध प्रशासनिक मन्त्रालयों को ये अधिकार दे दिए गए हैं कि वे कुछ मामले लाइसेंस समिति को भेजे बिना ही निबटा सकते हैं।

(ग) तथा (घ) : उद्योगों को लाइसेंस जारी किए जाने में हुए विलम्ब की कुछ शिकायतें सरकार की जानकारी में आई हैं। सरकार के नीति निर्धारण में उद्योग संघों से प्राप्त हुए अभ्यावेदन में दिए गए सुझावों पर भी विचार किया जाता है। लाइसेंसों के जारी किए जाने में कुछ विलम्ब होना स्वभाविक है क्योंकि लाइसेंस दिए जाने की प्रणाली के अनुसार प्रत्येक आवेदन की तकनीकी प्राधिकारियों द्वारा जांच की जाती है और अन्तिम निर्णय लिए जाने से पहले राज्य सरकारों तथा अन्य सम्बन्धित अधिकारियों की सिफारिशें भी प्राप्त करनी होती हैं। कई मामलों में स्थिति और भी खराब हो जाती है क्योंकि आवेदक अपनी योजना के महत्वपूर्ण पहलुओं जैसे प्रावस्थाबद्ध निर्माण कार्यक्रम, विदेशी मुद्रा व्यय को जुटाने के लिए की गई व्यवस्था और विदेशी सहयोग करार की शर्तों आदि के बारे में पूरी जानकारी प्रस्तुत नहीं करते और कई बार इस बारे में स्पष्टीकरण प्राप्त करने के लिए उनसे लिखा-पढ़ी करनी पड़ती है। फिर भी, कुछ समय पहले कुछ प्रतिभित्कारी मामलों का अध्ययन किया गया तो पता चला कि औद्योगिक लाइसेंसों के आवेदनों के निबटाने में लगने वाला औसत समय 165 दिन से घट कर 131.5 दिन हो गया है।

Pulp Industries Ltd., Bombay

1754. Shri Sharda Nand :
Shri Bansh Narain Singh :

Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

(a) the date on which the Pulp Industries Ltd., Bombay, applied for a licence and when it started functioning;

(b) the conditions on which this concern was to function and the type of production work being done by it; and

(c) the quantum of production of the concern since its inception ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) : (a) M/s. Pulp Industries Ltd, Bombay did not apply for grant of a licence for the manufacture of Pulp/Paper. The question of grant of a licence, therefore, does not arise.

(b) and (c) : Do not arise.

M/S. Orissa Cement Co. Ltd.

1755. Shri Sharda Nand :
Shri Bansh Narain Singh :

Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

(a) the date on which the Orissa Cement Company Ltd. applied for a licence and when it started functioning;

(b) the conditions on which this concern was to function and the type of production work being done by it; and

(c) the quantum of production of the concern since its inception ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) : (a) and (b) : This company was registered in 1949 and went into production in November, 1951.

The Industries (Development & Regulation) Act, 1951 came into effect on 8.5.1952. When the Company was set up and went into production, no licence was necessary. Even now as the cement industry has been exempted from the licensing provisions of the Industries (Development & Regulation) Act, 1951 the question of any condition does not arise.

(c) The total quantity of cement produced by this Company since its inception till the end of 1968 is 52.09 lakh tonnes. Information in respect of manufacturing items other than cement if any, is being collected and will be laid on the Table of the House.

Indian Iron Co. Ltd.

1756. Shri Sharda Nand :
Shri Bansh Narain Singh :

Will the Minister of Steel and Heavy Engineering be pleased to state :

(a) the date on which the Indian Iron Company Ltd. applied for a licence and when it started functioning;

(b) the conditions on which this concern was to function and the type of production work being done by it; and

(c) the quantum of production of the concern since its inception ?

The Minister of State in the Ministry of Steel and Heavy Engineering (Shri K. C. Pant) (a) : Indian Iron and Steel Company applied for a licence for expansion under the Industries Development and Regulation Act, 1951, in April, 1953. The Company in its present name was started in 1927.

(b) and (c) : The present installed capacity of IISCO is 1 million ingot tonnes, which will be expanded by a further capacity of 0.3 million of ingot tonnes for which an industrial licence was granted in 1966. In terms of semi-finished and finished steel, IISCO is and will be manufacturing items like blooms, billets, bar mill products, rails/heavy and medium structurals and sheets. The quantum of production of IISCO since its inception is not readily available.

Good Year India (Private) Ltd, Calcutta

1757. Shri Sharda Nand :
Shri Bansh Narain Singh :

Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

- (a) the date on which the Good Year India Private Ltd; Calcutta applied for a licence and when it started functioning;
- (b) the terms and conditions in respect of the setting up of the said concern and the nature of articles being produced by it; and
- (c) its total production since its inception ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) (a) to (c): The information is being collected and will be laid on the Table of the House.

दक्षिण रेलवे में दोहरी रेलवे लाइनें बिछाना

1759. श्री मंगलाधुमाडोम : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) चालू वित्तीय वर्ष में दक्षिण रेलवे में कितनी नई दोहरी रेलवे लाइनें बिछाने का कार्यक्रम है;
- (ख) क्या जालार-पेट-ईरोड रेलवे लाइन को दोहरी लाइन बनाने का कार्य पूरा हो गया है; और
- (ग) जालारपेट ईरोड सेक्शन पर दोहरी लाइन बिछाने में अनुमान से कितनी अधिक धन राशि खर्च की गयी है ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) 1968-69 में नयी दोहरी लाइन बिछाने का कोई कार्यक्रम नहीं था ।

(ख) तिरुपत्तूर और मोरपूर के बीच (47 किलोमीटर) इकहरी लाइन को छोड़कर, जालोरपेट्ट-ईरोड खण्ड के बाकी हिस्से पर दोहरी लाइन बिछाने का काम पूरा हो चुका है और उसे यातायात के लिए खोल दिया गया है । मोरपूर और दासमपट्टी के बीच 15 किलोमीटर में दोहरी लाइन बिछाने का काम 1969-70 के बजट में शामिल किया गया है ।

(ग) मंजूर की गयी अनुमानित लागत से अधिक रकम खर्च नहीं की गयी ।

पश्चिम जर्मनी के शिष्टमण्डल का रुरकेला इस्पात कारखाने का दौरा

- | | |
|-------------------------------|----------------------------|
| 1760. श्री क० लक्ष्मा : | श्री सनर मुह : |
| श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी : | श्री मणिभाई जे० पटेल : |
| श्री देवकीनन्दन पाटोदिया : | श्री हरदयाल देवगुण : |
| श्री नीतिराज सिंह चौधरी : | श्री ज्योतिर्मय बसु : |
| श्री सीताराम केसरी : | श्री चेंगलराया नायडू : |
| श्री नि० र० लास्कर : | श्री रा० बरुग्ना : |
| श्री श्रींकार लाल बेरवा : | श्री बे० कृ० दास चौवरी : |
| श्री नरेन्द्र कुमार साल्वे : | श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : |

क्या इस्पात तथा भारी इंजिनियरिंग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जनवरी, 1969 के दूसरे सप्ताह में पश्चिम जर्मनी के एक शिष्ट मंडल ने उड़ीसा स्थित रूरकेला कारखाने का दौरा किया था;

(ख) यदि हां, तो इस दौरे के क्या कारण थे;

(ग) क्या शिष्ट मंडल ने कारखाने के कार्यसंचालन के बारे में कोई सिफारिशें की थीं; और

(घ) यदि हां, तो उनकी सिफारिशें क्या हैं ?

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

(क) जी, हां ।

(ख) यह दौरा राउरकेला इस्पात कारखाने के कार्यकरण और विस्तार के बारे में समय समय पर होने वाले विचारों के आदान-प्रदान के कार्यक्रम के अंग के रूप में था ।

(ग) और (घ) : शिष्टमण्डल की मुख्य सिफारिशें कच्चे माल की आपूर्ति में सुधार करने, सिन्ट्रिंग संयंत्र में चूर्ण करने की अतिरिक्त सुविधायें स्थापित करने और कारखाने के उचित रख-रखाव के लिए संठनात्मक ढांचा बनाने की योजना तैयार करने के बारे में थीं ।

नैफथेलीन का निर्यात

1761. श्री नन्द कुमार सोमानी : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मन्त्री यह बताते की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड ने 500 रुपये प्रति टन की दर से नैफथेलीन का निर्यात किया था;

(ख) लगभग इस दर से कितनी नैफथेलीन का निर्यात किया गया;

(ग) क्या यह भी सच है कि हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड द्वारा निर्यात किये गये माल का कुछ भाग हमारे देश में 1,800 रुपये प्रति टन की दर से पुनः आयात किया गया है; और

(घ) जब नैफथेलीन का अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य 1,800-2,000 रुपये के आस-पास था तो उसे कम मूल्य पर निर्यात करने के क्या कारण हैं और विशेषकर जब कि हमारे देश को नैफथेलीन आयात करने की आवश्यकता है ?

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

(क) से (घ) : 30 नवम्बर, 1967 से नैफथेलीन के निर्यात पर प्रतिबन्ध लगा दिया गया है । इस प्रतिबन्ध से पूर्व हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड ने 'हाट प्रोसेड नैफथेलीन' की थोड़ी मात्रा निर्यात की थी । 1966—67 और 1967—68 में प्राप्त मूल्य 600 रुपये प्रतिटन के लगभग था और इन दो वर्षों में लगभग 930 टन माल निर्यात किया गया । नैफथेलीन का वर्तमान आयात नगण्य के बराबर है । निर्यात सर्वाधिक उपलब्ध मूल्य पर किया गया था और केवल उतनी मात्रा में किया गया था और केवल उतनी मात्रा में किया गया था जो देश की मांग से अधिक थी । सरकार को यह मालूम नहीं है कि हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड द्वारा निर्यात की गई नैफथेलीन का कुछ भाग अधिक मूल्य पर देश में पुनः आयात किया गया है ।

इस्पात के उत्पादन में वृद्धि

1762. श्री विश्वनाथ पाण्डेय : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या वर्ष 1968 में इस्पात के सब कारखानों में इस्पात का उत्पादन बढ़ा है;
- (ख) यदि हां, तो प्रत्येक इस्पात कारखाने में उत्पादित प्रत्येक किस्म के इस्पात का व्यौरा क्या है; और
- (ग) क्या यह उत्पादन, उत्पादन लक्ष्य के अनुसार है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) :
(क) दुर्गापुर को छोड़कर जहां उत्पादन में कमी हुई है, वर्ष 1967 की तुलना में वर्ष 1968 में सभी इस्पात कारखानों में तैयार इस्पात का उत्पादन बढ़ा है।

(ख) और (ग) : अपेक्षित जानकारी प्राप्त की जा रही है और समा-पटल पर रख दी जाएगी।

दिल्ली से अम्बाला तक 1 डी० एस० यू० यात्री गाड़ी का देर से चलना

1763. श्री जार्ज फरनेन्डीज : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 17 जनवरी, 1968 को समाप्त होने वाली 30 दिन की अवधि में दिल्ली से अम्बाला जाने वाली 1 डी० एस० यू० यात्री गाड़ी दिल्ली से कितनी बार ठीक समय पर चली;

(ख) कितने बार यह अपने गंतव्य स्थान पर ठीक समय पर पहुंची;

(ग) जब भी कोई गाड़ी देर से छूटती है अथवा गंतव्य स्थान पर देर से पहुंचती है तो क्या इस बारे में कोई जांच की जाती है अथवा स्पष्टीकरण मांगा जाता है;

(घ) यदि हां, तो क्या जितनी बार यह गाड़ी दिल्ली से देरी से छूटी अथवा गंतव्य स्थान पर देर से पहुंची, क्या उन सब मामलों में ऐसी जांच की गयी; और

(ङ) उपरोक्त 30 दिन की अवधि में गाड़ी विलम्ब से चलाने के लिए क्या किसी के विरुद्ध कोई अनुशासनात्मक कार्यवाही की गई है ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभाग सिंह) : (क) 22 दिन।

(ख) 12 दिन।

(ग) यात्री ले जाने वाली गाड़ी के समय पालन पर जिन कारणों का प्रभाव पड़ता है, उन ती हमेशा जांच की जाती है और परिहार्य अवरोधों के मामलों में उत्तरदायी ठहराये गये कर्मचारियों के विरुद्ध कार्रवाई की जाती है।

(घ) जी हां।

(ङ) परिहार्य अवरोधों के मामलों में उत्तरदायी ठहराये गये कर्मचारियों के विरुद्ध अनुशासन सम्बन्धी कार्रवाई की जा रही है।

उड़ीसा के खादी केन्द्रों को अनुदान

1766. श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या खादी आयोग ने उड़ीसा के खादी केन्द्रों को सीधे ऋण और अनुदान दिये हैं, हालांकि उड़ीसा सरकार के खादी बोर्ड को समाप्त कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रकार से प्रत्येक खादी केन्द्र को खादी उत्पादन बढ़ाने के लिए कितनी-कितनी राशि दी गई है; और

(ग) उन के आवेदनपत्र कब से आयोग के पास विचाराधीन है ?

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

(ख) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 209/69]

(ग) चार आवेदन निम्नलिखित समय से विचाराधीन हैं :—

सितम्बर, 1968 से	2
नवम्बर, 1968 से	1
फरवरी, 1969 से	1
योग :	<u>4</u>

उड़ीसा में औद्योगिक बस्तियां

1767. श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा की औद्योगिक बस्ती में कुछ औद्योगिक एककों को बन्द कर दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो उन की संख्या क्या है;

(ग) इस समय उड़ीसा में कुल कितनी औद्योगिक बस्तियां हैं;

(घ) क्या गत दो वर्षों में उड़ीसा में कोई नयी औद्योगिक बस्ती स्थापित की गई है; और

(ङ) चौथी योजना अवधि में उड़ीसा में कितनी औद्योगिक बस्तियां स्थापित करने का प्रस्ताव है ?

श्रौद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) से (ङ) : जानकारी इकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

रुरकेला से पुरी तक सीधे यात्री डिब्बे

1768. श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रुरकेला से पुरी तक एक सीधा यात्री डिब्बा चलाने के प्रस्ताव को कार्यरूप दिया जा चुका है; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख) : राउरकेला और पुरी के बीच एक सीधा सवारी डिब्बा चलाने के प्रस्ताव की जांच की गई है, लेकिन अपर्याप्त यातायात और खड़गपुर में गाड़ियों का उपयुक्त मेल उपलब्ध न होने के कारण, सीधा सवारी डिब्बा चलाने का औचित्य नहीं पाया गया है ।

बड़ी रेलवे लाइनों का निर्माण

1769. श्री मंगलायुमाडोम : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जनवरी, 1969 में किसी समय बंगलौर में हुये एक उत्सव में उप प्रधान मंत्री ने यह सुझाव दिया था कि भविष्य में जो भी नई रेलवे लाइनें बिछाई जायें वे बड़ी होनी चाहियें ।

(ख) इस महत्वपूर्ण सुझाव पर विचार करने के लिये रेलवे बोर्ड को क्या निदेश दिया गया है; और

(ग) चौथी योजना अवधि में कितनी बड़ी रेलवे लाइनें बिछाने का प्रस्ताव है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) बेंगलूर-सेलम रेल सम्पर्क के बेंगलूर-धर्मपुरी खण्ड के उद्घाटन के अवसर पर 14-1-69 को उप प्रधान मंत्री ने सुझाव दिया था कि भविष्य में यथासम्भव नई रेलवे लाइनें बड़े आमान की बनाई जानी चाहिये ।

(ख) जहां कहीं यातायात की आवश्यकतायें इसकी मांग करती हैं और जहां पास के क्षेत्र में पहले से ही बड़े आमान की रेलवे लाइनें मौजूद होती हैं वहां अब भी बड़ी लाइनें बनाने का ही प्रस्ताव किया जाता है । चूंकि बड़ी लाइनें बनाने पर बहुत अधिक अतिरिक्त खर्च होता है, इसलिये कुछ मामलों में पूंजीगत निवेश को कम करने के उद्देश्य से मीटर लाइनें बनाई गयी थीं । लेकिन ऐसे मामलों में, जहां कहीं सम्भव है, बड़ी लाइन के निचले ढांचे की व्यवस्था की गई है । भविष्य में रेलवे लाइनों के निर्माण का काम शुरू करते समय उप प्रधान मंत्री के सुझाव को ध्यान में रखा जायेगा ।

(ग) चौथी योजना में नई लाइनें बनाने के सम्बन्ध में अभी प्रस्ताव तैयार नहीं किये गये। लेकिन दो नई बड़ी लाइनों-कठुआ-जम्मू और कटक-पारादीप के निर्माण का काम हाल में शुरू किया गया है।

रेलवे में संगणक

1771. श्री देवकीनन्दन पाटोदिया :

श्री रामचन्द्र वीरप्पा :

श्री रा० रा० सिंह देव :

क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे शीघ्र ही में दो और संगणक लगाने जा रही है;

(ख) यदि हां, तो विभिन्न रेलवे कार्यालयों में काम कर रहे 11 संगणकों के बारे में उनके कारण कार्य कुशलता में तथा बेरोजगारी में होने वाली वृद्धि की दृष्टि से, क्या अनुभव है; और

(ग) क्या संगणकों की संख्या में वृद्धि होने से रोजगार के अवसर कम हो जायेंगे और यदि हां तो किस हद तक ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) रेलों पर शीघ्र तीन और संगणक लगाये जाने की सम्भावना है।

(ख) और (ग) : रेलों पर संगणकों का इस्तेमाल थोड़े समय से ही शुरू किया गया है, लेकिन इससे यातायात राजस्व की आन्तरिक जांच और सम्बन्धित लेखों और आंकड़ों के संकलन के काम में तेजी आयी है क्योंकि अब परिणाम बहुत शीघ्र मिलने लगे हैं। उत्पादन यूनिटों में उत्पादन अनुसूची और नियन्त्रण के लिये संगणकों का इस्तेमाल शुरू किया गया है और इसके बड़े अच्छे परिणाम निकले हैं और निकट भविष्य में मशीनों के लदान के नियमन के लिये भी संगणकों का इस्तेमाल करने का विचार है। ये ऐसे काम हैं जो हाथ से प्रभावी ढंग से नहीं किये जा सकते थे।

संगणकों की स्थापना से रेलों में रोजगार पर प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ा है। यातायात में वृद्धि की सम्भावना और संगणकों के फलस्वरूप कुशलता में सम्भावित वृद्धि को देखते हुये भविष्य में भी कुल/मिलाकर रेलों पर रोजगार के अवसर कम होने की सम्भावना नहीं है।

हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन के अध्यक्ष द्वारा चुनाव लड़ना

1772. श्री देवकीनन्दन पाटोदिया :

श्री रा० बरुआ :

श्री चेंगलराया नायडू :

श्री श्रींकार लाल बेरवा :

श्री नि० रं० लास्कर :

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

(क) क्या यह सच है कि हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन, रांची के अध्यक्ष को चुनाव लड़ने की अनुमति दे दी गई थी;

(ख) क्या अध्यक्ष के सेवा से मुक्त किये जाने के निर्णय से इस कारपोरेशन के प्रशासन के संचालन में एक व्यवधान उत्पन्न हो जायेगा; और

(ग) क्या सरकार उक्त कारपोरेशन के अध्यक्ष पद के लिये किसी ऐसे व्यक्ति की नियुक्ति की वांछनीयता पर विचार करेगी जिसका राजनीति से सम्बन्ध न हो, ताकि उक्त संगठन का कार्य बिना व्यवधान के चलता रहे ?

इस्पात और भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) श्री के० डी० मालवीय ने 4-1-69 को हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन लिमिटेड के अध्यक्ष-पद से त्यागपत्र दिया था, जो सरकार ने स्वीकार कर लिया था ।

(ख) जी नहीं । पूर्णकाल अध्यक्ष की नियुक्ति तक कम्पनी के एक निदेशक श्री रणछोर प्रसाद को अध्यक्ष का काम करने के लिये नियुक्त किया गया है ।

(ग) एक योग्य व्यक्ति को रांची स्थित, हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन का अध्यक्ष नियुक्त करने के प्रश्न पर विचार किया जा रहा है ।

हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड में कार्यकारी निदेशक की नियुक्ति

1773. श्री देवकीनन्दन पाटोदिया : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड के अध्यक्ष अभी तक कार्यकारी निदेशकों की नियुक्ति करने में असमर्थ रहा है जो तकनीकी मामलों पर नीति सम्बन्धी निर्णय लेते हैं;

(ख) क्या इसके परिणामस्वरूप अनेक तकनीकी मामलों पर, जिन पर निर्णय तत्काल लिया जाना चाहिये था, निर्णय लेने में विलम्ब हो रहा है; और

(ग) यदि हां, तो इन पदों पर नियुक्ति करने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है जिससे महत्वपूर्ण तकनीकी मामलों पर निर्णय लेने में विलम्ब न हो ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड के प्रबन्धात्मक पुनर्गठन के बारे में इस्पात, खान और धातु मन्त्री के दिनांक 20 मार्च, 1968 के वक्तव्य के अनुसार, वित्त, कार्मिक और वाणिज्यिक मामलों के कार्यकारी निदेशकों की नियुक्ति अभी तक नहीं की गई है ।

(ख) जी, नहीं, क्योंकि सभी मामलों पर अध्यक्ष और निदेशक-मण्डल द्वारा विचार किया जाता है ।

(ग) प्रस्तावों पर सक्रिय रूप से विचार किया जा रहा है और ऐसी आशा है कि नियुक्तियों के बारे में शीघ्र ही घोषणा कर दी जाएगी ।

यात्री यातायात

1774. डा० महादेव प्रसाद : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) यात्री यातायात से प्रतिवर्ष कितना राजस्व प्राप्त होता है; और

(ख) गत पांच वर्षों में यात्री गाड़ियों के चलने से हुए लाभ या हानि का व्यौरा क्या है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख): पिछले 4 वर्षों में यात्री यातायात से जो आमदनी हुई वह नीचे के विवरण में दिखाई गई है।

रेलों का खर्च माल और कोचिंग गाड़ियों में बांटा जाता है। कोचिंग गाड़ियों में केवल सवारी गाड़ियां ही नहीं, बल्कि पार्सल यातायात आदि भी शामिल है। सवारी गाड़ियों पर होने वाला खर्च अलग से उपलब्ध नहीं होता। पिछले 4 वर्षों में कोचिंग यातायात से होने वाली आमदनी और कोचिंग गाड़ियों पर होने वाला खर्च तथा कोचिंग गाड़ियों पर होने वाली हानि नीचे दिखाई गई है। 1963-64 में कोचिंग गाड़ियों पर हुए खर्च की तुलना नहीं की जा सकती क्योंकि इस खर्च को कोचिंग और माल गाड़ियों में बांटने की प्रक्रिया 1-4-1964 से संशोधित कर दी गई है।

(करोड़ रुपयों में)

वर्ष	यात्री यातायात से आमदनी	कोचिंग यातायात से आमदनी	कोचिंग पर खर्च	कोचिंग गाड़ियों पर हानि
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	40.51
1967-68	252.64	291.97	310.43	48.46

Industrial Estate, Okhla

1775. Shri Bholu Nath Master : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

(a) whether it is a fact that some years back there was a proposal to set up an Extension Branch of the Industrial Estate, Okhla within the area of 100 miles from Delhi as there was a problem of providing residential accommodation to the labourers and also shortage of land in Delhi;

(b) whether Alwar city of Rajasthan which falls within an area of 100 miles from Delhi had been considered an appropriate place for that purpose;

(c) whether the aforesaid proposal was not implemented because of shortage of electricity in Rajasthan; and

(d) whether Government propose to set up the Extension Branch of the Industrial Estate in Alwar city now, as the shortage of electricity is no longer there in Rajasthan ?

The Minister of Industrial Development Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) : (a) to (d) : The information is being collected from the concerned authorities and will be laid on the Table of the House.

Broad Gauge Line from Alwar (Rajasthan to Kosi Stations)

1776. **Shri Bhola Nath Master :** Will the Minister of Railways be pleased to state :

- (a) whether load survey for connecting Alwar in Rajasthan with Kosi Station (Northern Railway) through a broad gauge line had been carried out;
- (b) whether the report of load survey would be laid on the Table; and
- (c) the time when the Ministry of Railways propose to take over the construction work for connecting Alwar with Kosi or Bharatpur-Mathura Stations by broad gauge line according to the report of the survey ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) : (a) Traffic aspects of a broad gauge rail line from Alwar to Kosi were examined in 1926. The project was then found financially unremunerative and dropped.

(b) Survey Reports, both Engineering and Traffic, are of a technical nature and are too voluminous. These are exclusively meant for departmental use. As no useful purpose will be served by laying such reports on the Table of the House, it is not proposed to place the report on the traffic prospects of Alwar-Kosi broad gauge rail link on the Table of the House, especially since the report has become very out of date.

(c) Due to financial stringency, it is not possible to consider construction of this rail link at present.

विदेशी पूंजी

1777. **श्री एस० आर० दामानी :** क्या औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने भारत में विदेशी पूंजी के निवेश को प्रोत्साहन देने के बारे में निर्णय किया है ताकि औद्योगिक विकास में गतिरोध को दूर किया जा सके;

(ख) यदि हां, तो नीति का ब्यौरा क्या है; और

(ग) किस-किस विदेशी फर्म से किस-किस क्षेत्र में पेशकश की हैं ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) और (ख) : सरकार जिन क्षेत्रों में विदेशी गैर-सरकारी निवेश आवश्यक समझती है उनमें उनका स्वागत करती है। विदेशी सहयोग से आवेदनों में अनावश्यक विलम्ब को दूर करने की दृष्टि से, उद्योगों में विदेशी निवेश। सहयोग के प्रकरणों पर शीघ्र विचार करने के लिये एक विदेशी निवेश बोर्ड की स्थापना हाल ही में की गई है। सरकार ने उद्योगों की 3 सूचियां बनाकर प्रकाशित की हैं, जिनमें

- (1) तकनीकी सहयोग या उसके बिना विदेशी निवेश स्वीकृत किया जा सकता है।

- (2) जिनमें विदेशी तकनीकी सहयोग स्वीकृत किया जा सकता है विदेशी निवेश नहीं ।
- (3) जिनमें विदेशी सहयोग (तकनीकी या वित्तीय) आवश्यक नहीं समझा जाता है ।

(ग) सरकार ने उपर्युक्त पग हाल ही में उठाये हैं अतएव इस स्थिति में उनके परिणामों को आंकना बहुत शीघ्रता होगी ।

सरकारी क्षेत्र की भारी इंजीनियरिंग एककों की क्षमता का पूर्ण उपयोग

1778. श्री एस० आर० दामानी : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकारी क्षेत्र की भारी इंजीनियरिंग एककों की क्षमता का पूर्ण उपयोग करने की दिशा में इस वर्ष कितनी सफलता मिली है;

(ख) क्या विभिन्न प्रकार के उत्पादों को बनाने के लिये कोई उपाय सोचे गये हैं और उनका क्रियान्वयन भी किया जा रहा है;

(ग) इन एककों के उत्पादन में धीरे-धीरे होने वाली वृद्धि की सम्भावनायें क्या हैं; और

(घ) आगामी पांच वर्षों में वर्षवार कितना लाभ होने का अनुमान है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) से (घ) : सरकारी क्षेत्र के भारी इंजीनियरी के कारखानों में रांची स्थित भारी इंजीनियरी निगम और दुर्गापुर स्थित खनन और सम्बद्ध मशीनरी निगम की स्थिति इस प्रकार है :—

हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन लिमिटेड, रांची

हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन की तीनों इकाइयों का वास्तविक उत्पादन निम्नलिखित है :—

फाउण्ट्री फोर्ज प्लांट	उत्पादन (टनों में)
1965-66	2466
1966-67	5058
1967-68	9003
1968-69 (अप्रैल से दिसम्बर)	11797

हैवी मशीन बिल्डिंग प्लांट

1965-66	10980
1966-67	14309
1967-68	14611
1968-69 (अप्रैल से दिसम्बर 68)	17373

हैवी मशीन टूलस प्लांट

1966-67	7 मशीनें
1967-68	15 मशीनें
1968-69 (अप्रैल से दिसम्बर 68)	6 मशीनें

उत्पादन का विभिन्निकरण करने के लिये कई उपाय करने पर विचार किया जा रहा है। इनमें शामिल हैं—इस्पात कारखानों के लिये फालतू पुर्जों और संघटकों का निर्माण, कुछ प्रतिरक्षा के सामान, सिंचाई के लिये कुएँ खोदने की मशीनों, ढलाई-मशीनों आदि का निर्माण और 'पैलिटाइजेशन' संयंत्रों के निर्माण के लिये जानकारी प्राप्त करना।

हैवी मशीन बिल्डिंग प्लांट के पास इस समय जितने आर्डर हैं आशा है वे 1970-71 के अन्त तक सप्लाई कर दिये जायेंगे। हैवी मशीन बिल्डिंग प्लांट और फाउण्ड्री फोर्ज प्लांट के आर्डरों की स्थिति एक दूसरे से सम्बन्धित है। हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन के मावी उत्पादन की मात्रा इस्पात-उत्पादन के अतिरिक्त कार्यक्रम और विभिन्निकरण के उपायों के क्रियान्वयन पर निर्भर करेगी। इस कारखाने में अगले पांच वर्षों में लाभप्रदता बहुत हद तक अगले कुछ वर्षों में इस्पात और घातुकामिक उपकरणों के लिये प्राप्त होने वाले आर्डरों पर निर्भर करेगी। इस सम्बन्ध में स्थिति का अभी अध्ययन किया जा रहा है। यह चौथी योजना में विभिन्न क्षेत्रों में लगाई जाने वाली पूंजी पर निर्भर करेगा।

खनन और सम्बद्ध मशीनरी निगम

खनन और सम्बद्ध मशीनरी निगम का वास्तविक उत्पादन 1965-66 में 3989 टन, 1966-67 में 4536 टन, 1967-68 में 5076 टन और 1968-69 में (अप्रैल से दिसम्बर 1968 तक) 3071.7 टन हुआ है।

उत्पादन में विविधता लाने के लिये जिन नई वस्तुओं का उत्पादन करने का विचार है उनमें शामिल हैं—कोयला शोधनशालाओं के उपकरण, बन्दरगाहों में सामान संभालने, 'हाई-ड्रालिक पिट प्रोप्स', कृषि के ट्रैक्टर और मिट्टी हटाने के कुछ प्रकार के उपकरण।

खनन और सम्बद्ध मशीनरी निगम के पास इस समय जितने आर्डर हैं वे 1970-71 तक सप्लाई कर दिये जायेंगे। विभिन्निकरण के उपायों के अतिरिक्त, कारपोरेशन कोयला उद्योग के आर्डर प्राप्त करने हेतु उसके साथ भी गहरा सम्पर्क बनाये हुये है।

अगले पांच वर्षों में कारखाने की लाभप्रदता कई बातों पर निर्भर करेगी जिनमें शामिल है—चौथी योजना में विभिन्न क्षेत्रों में लगाई जाने वाली पूंजी, कोयला उद्योग का विकास तथा खनन और सम्बद्ध मशीनरी उद्योग द्वारा विभिन्निकरण के लिए किये गये उपाय।

राष्ट्रीय लघु उद्योग निगम

1779. श्री देवकीनन्दन पाटोदिया : क्या औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ;

(क) क्या लघु उद्योगों को सहायता देने के लिए राष्ट्रीय लघु उद्योग निगम ने सभी राज्यों में अपनी शाखाएँ खोली हैं;

(ख) यदि नहीं, तो किन-किन राज्यों में शाखाएँ नहीं खोली गई हैं और उसके क्या कारण हैं; और

(ग) वर्ष 1969-70 में नई शाखाएँ खोलने के सम्बन्ध में इस निगम की क्या योजनाएँ हैं और विभिन्न क्षेत्रों में (क्षेत्रवार) उसके द्वारा कुल कितनी वित्तीय सहायता दी गई है और उसके द्वारा दी गई सहायता से इस उद्योग को कहां तक प्रोत्साहन मिला है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) राष्ट्रीय लघु उद्योग निगम की शाखाएँ सभी राज्यों में भी नहीं हैं किन्तु सभी राज्यों के लघु उद्योगों को सहायता प्रदान की जाती है ।

(ख) निगम का मुख्यालय दिल्ली में है तथा क्षेत्रीय कार्यालय कलकत्ता, मद्रास और बम्बई में है । इन कार्यालयों से यह समस्त देश के लघु उद्योगों की आवश्यकताओं की पूर्ति करता है ।

(ग) 1969-70 में नई शाखाएँ खोलने की निगम की कोई योजना नहीं है । विभिन्न राज्यों में स्थित लघु उद्योगों को किराया खरीद के आधार पर संभरित मशीन की कुल कीमत अनुबन्ध में दी जा रही है । [पुस्तकालय में रखा गया । देखिये संख्या एल० टी० 210/69]

मैसूर में औद्योगिक विकास

1780. श्री पे० ब० पाटिल :

श्री एस० एम० कृष्ण :

श्री ए० श्रीधरन :

श्री श्रीनिवास मिश्र :

श्री क० लक्ष्मण :

श्री देवकीनन्दन पाटोदिया :

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

(क) क्या सरकार को समाचारपत्रों में प्रकाशित इस समाचार का पता है कि मैसूर वाणिज्य मण्डल के स्वर्णजयन्ती स्मारक भवन के उद्घाटन समारोह के अवसर पर मैसूर के मुख्य मंत्री ने केन्द्रीय सरकार के कुछ विभागों पर यह आरोप लगाया है कि ये योजनाबद्ध ढंग से प्रच्छन्न तरीकों से मैसूर के औद्योगिक विकास को अवरुद्ध करते हैं; और

(ख) यदि हां, तो इस बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) सरकार पत्रों में प्रकाशित समाचार से अवगत है । मुख्य मन्त्री इस बात का खंडन करते हैं कि उन्होंने किसी वक्तव्य में ऐसा कोई आरोप लगाया है कि केन्द्रीय सरकार के विभाग प्रच्छन्न तरीकों से मैसूर के औद्योगिक विकास को अवरुद्ध करते हैं ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

Loan to Paper Industry

1781. Shri Shashi Bhushan : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

(a) the total amount of loans extended by Government during the last 15 years in connection with paper manufacture and the extent of foreign exchange guaranteed by Government to paper manufacturers;

(b) whether Government could not have produced paper themselves with the amount for which guarantees have been given to paper manufacturers by them;

(c) if so, the reason why this could not be done so far;

(d) whether Government are taking any steps to manufacture paper in the public sector in the near future; and

(e) if so, the details thereof ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) : (a) No amount of loan has been granted by Government to any paper Mill in the private sector, so far. However, one Paper Mill in that sector was granted a loan of Rs. 1.5 crores by the Industrial Finance Corporation to which the Central Government had stood guarantee. Government have not guaranteed any foreign exchange to any Paper Mill in that sector.

(b) No, Sir.

(c) Does not arise.

(d) and (e) : Yes, Sir. There are certain proposals under consideration.

Co-ordination between H. E. C. and the Steel Plan

1782. Shri Shashi Bhushan : Will the Minister of Steel and Heavy Engineering be pleased to state :

(a) the nature of co-ordination which is likely to be established in the production and administration of Heavy Engineering Corporation, Ranchi and Steel Plants after the formation of the new Ministry of Steel and Heavy Engineering; and

(b) the probable expansion and increase in production in Steel and heavy engineering industry as a result of the formation of this Ministry ?

The Minister of State in the Ministry of Steel and Heavy Engineering (Shri K. C. Pant) : (a) The Heavy Engineering Corporation has a substantial programme of manufacture for supply of equipment to Bokaro. The progress of this manufacture is of vital interest for the timely commissioning of Bokaro Steel Plant. The H. E. C. has also undertaking manufacture of certain equipment for Bhilai, and, in its turn, is interested in regular supply of steel of the required types from all the Steel Plants, both from indigenous sources and from abroad. The mutual dependence of the H. E. C. and the Steel Plants needs considerable coordination and this is greatly facilitated by both the Steel undertakings and the H.E.C. being located in the same Ministry.

(b) Better coordination will facilitate superior implementation of the installation and expansion programmes of the Steel Plants as also superior progress of the manufacture of equipment by H.E.C. In the long term, this should also ensure better production in all the manufacturing units.

कृषि योग्य रेलवे भूमि

1783. श्री को० सूर्यनारायण : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विभिन्न रेलवे जोनों में कितनी रेलवे भूमि ऐसी है जो कृषि के योग्य है और जिसे रेलवे तत्काल अपने काम में नहीं लेने वाली है और 1 अप्रैल, 1961 से 31 मार्च, 1968 तक कितनी भूमि राज्य सरकारों के राजस्व विभाग को किसानों को पट्टे पर देने के लिए या सीधे किसानों को 'अधिक अन्न उपजाऊ' अभियान के अन्तर्गत दी गई है; और

(ख) उससे कुल कितना राजस्व प्राप्त हुआ है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) रेलवे की 33,204,92 एकड़ कृषि योग्य भूमि राज्य सरकारों को सौंपी गयी है और रेल प्रशासनों ने अधिक अन्न उपजाऊ अभियान के सम्बन्ध में 29,6-7.94 एकड़ भूमि काश्तकारों/रेल कर्मचारियों को सीधे आवंटित कर दी है।

(ख) 1-4-61 से 31-3-1968 की अवधि में अब तक 22,92,983.86 रुपये वसूल किये गये हैं।

बड़े और छोटे उद्योगों को ऋण

1784. श्री लोबो प्रभु : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि बड़े उद्योगों को उसी आधार पर ऋण क्यों नहीं दिया जाता है जिस आधार पर छोटे उद्योगों को दिया जाता है क्योंकि बड़े उद्योगों में अधिक श्रमिक होते हैं और उनमें अधिक पूंजी लगाई जाती है तथा वे विशेष मंडियों के स्थान पर सामान्य मंडियों की मांग पूरी करते हैं ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : यह कहना सही नहीं है कि बड़े उद्योगों को ऋण नहीं दिया जाता है। सरकार द्वारा स्थापित वित्तीय संस्थाओं जैसे आई० एफ० सी० तथा आई० सी० आई० सी० आई० सी० आई० सी० द्वारा बड़े उद्योगों को बहुत ऋण दिया जाता है।

Theft of Railway Property at Howrah Station

1785. Shri Ram Avatar Sharma : Will the Minister of Railways be pleased to state

(a) whether the news item published in the 'Hindustan' dated the 11th February, 1969 that "Railway property worth four lakhs of rupees is stolen at Howrah Station every month" is factually correct;

(b) if so, whether the attention of Government were ever invited to these thefts ; and

(c) the steps being taken by Government to check such thefts ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) : (a) No. The value of railway property i. e. fittings and equipments, stolen at Howrah Station is negligible. However, the value of deficient fittings and equipments detected from coaches on arrival in the nearby Tikiapara yard was of the order of approximately Rs. 1 lakh in each of the years 1966 and 1967 and Rs. 1.75 lakhs in 1968.

(b) Yes.

(c) Security measures have been tightened. Improved lighting arrangements have been made by provision of watch towers. Patrolling by Railway Protection Force Armed Wing as well as by Dog Squad has been improved. Raids on criminals and receivers of stolen property by the police and crime intelligence Branch has been intensified. 108 persons including 12 railway employees were arrested in this yard during 1966-1968.

भारत में औद्योगिक क्षेत्र में उत्पादक संघ (कार्टेल)

1786. श्री शिवचन्द्र भा : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत के औद्योगिक क्षेत्र में उत्पादक संघ (कार्टेल) है; और

(ख) यदि हां, तो वे क्या हैं और उन पर नियन्त्रण करने के लिये सरकार ने अब तक क्या कार्यवाही की है और उसके क्या परिणाम निकले हैं ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) एकाधिकार जांच आयोग रिपोर्ट की ओर, जो 8-10-1965 को सदन के पटल पर प्रस्तुत की गई थी, ध्यान आकर्षित किया जाता है।

(ख) सरकार के, 6 सितम्बर, 1966, को सदन के पटल पर प्रस्तुत किये गये, दिनांक 5 सितम्बर, 1966 के संकल्प, तथा संसद के समक्ष अनिर्णीत, एकाधिकार एवं निर्बन्धात्मक व्यापार प्रक्रिया विधेयक 1967 के उपबन्धों की ओर ध्यान आकर्षित किया जाता है।

बिड़ला बन्धुओं तथा टाटा बन्धुओं की आस्तियां

1787 श्री शिव चन्द्र भा : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री यह यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 1967 की तुलना में 1968 के अन्त में बिड़ला तथा टाटा बन्धुओं की पृथक-पृथक आस्तियां कितनी थीं;

(ख) बिड़ला और टाटा बन्धुओं द्वारा 1968 में औद्योगिक लाइसेंसों के लिए कितने आवेदन-पत्र दिये गये तथा उनमें से कितने आवेदन पत्रों पर लाइसेंस जारी किये गये तथा वे लाइसेंस किन प्रयोजनों हेतु दिये गये; और

(ग) 1967 तथा 1966 की तुलना में बिड़ला तथा टाटा बन्धुओं द्वारा 1968 में कितना मुनाफा कमाया गया ?

श्रीद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) से (ग) : सूचना संग्रह की जा रही है, तथा यह सदन के पटल पर प्रस्तुत कर दी जायेगी।

घोघरडीह और निरमाली स्टेशनों के बीच हॉल्ट स्टेशन

1788. श्री शिवचन्द्र भ्मा : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि घोघरडीह और निरमाली स्टेशनों (पूर्वोत्तर रेलवे पर) के बीच हॉल्ट स्टेशन बनाने के बारे में सर्वेक्षण कार्य पूरा हो गया है;

(ख) यदि हां, तो कब और हॉल्ट बनाने के कार्य को शीघ्र समाप्त करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है; और

(ग) यदि नहीं, तो विलम्ब के क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) से (ग) : घोघरडीहा और निर्मली स्टेशनों के बीच एक हॉल्ट स्टेशन खोलने के प्रस्ताव पर विचार किया गया था और उसे स्वीकार नहीं किया जा सका। वित्तीय कारणों से अथवा जनता की सुविधा की दृष्टि से इसका औचित्य नहीं पाया गया।

Firemen Grade 'B' of Moradabad Division.

1789. Shri Onkar Lal Berwa : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether it is a fact that a case of Firemen Grade 'B' of Moradabad Division who are diesel trained is going on in a Moradabad Court;

(b) whether it is also a fact that the Deputy General Manager has submitted before the Court in writing that the petitioners are neither entitled to Rs. 125-3-155 Grade nor they have appointed any one in this Grade so far;

(c) whether it is also a fact that inspite of this, the Divisional Superintendent, Moradabad has been paying a total amount of Rs. 1,30,600 approximately to them since 1st February, 1965; and

(d) if so, the reasons therefor and the reaction of Government in this regard ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subbag Singh) : (a) Yes.

(b) Yes, this written statement was filed in Court in 1967.

(c) and (d): Yes On the Moradabad Division of the Northern Railways there was no separate cadre of Driver's Assistant (Diesel). Firemen Grade 'B' (scale Rs. 100-130), after training, were utilised on diesel engines. From 1-2-65, the scale of pay of Driver's Assistant (Diesel) was revised from Rs. 100-130 to Rs. 125-155. It was at first decided that only matriculate Driver's Assistants (Diesel) should be fitted in the scale Rs. 125-155, but on representation by the affected Firemen the matter was reconsidered and in 1968 it was decided to admit all existing Driver's Assistants (Diesel) to the scale Rs. 125-155, arrears were also to be paid from 1.2.65. Arrangements are being made to draw their dues and make payments

Running Staff in Moradabad Division

1790. Shri Onkar Lal Berwa : Will the Minister of Railways be pleased to state :

- (a) the strength of running staff in Moradabad Division in 1967 and 1968; and
 (b) the details of loco running staff rendered surplus in this Division every year from 1962 to 1968 due to dieselisation in the Division and the places to which these surplus employees were transferred ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) : (a) and (b): The information is being collected and will be laid on the Table of the Sabha.

Overtime allowance to Running Loco Staff in Moradabad Division.

1791. Shri Onkar Lal Berwa : Will the Minister of Railways be pleased to state :

- (a) the amount of money paid as Overtime Allowance to the Loco Running Staff of the Moradabad Division during the years 1962 to 1968, year-wise;
 (b) whether it is a fact that there was surplus staff in this Division during the aforesaid period; and
 (c) if so, the reasons for which that surplus staff was not utilised and a big sum paid as Overtime Allowance ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) : (a) The amount of Overtime Allowance paid to the Loco Running Staff of the Moradabad Division on the Northern Railway during the years 1962 to 1968, yearwise, is given below :-

Year	Amount of Overtime-paid
1962-63	Rs. 1,05,31.457
1963-64	Rs. 1,64,783.79
1964-65	Rs. 2,29,167.12
1965-66	Rs. 2,22,114.88
1966-67	Rs. 2,81,981.12
1967-68	Rs. 1,13,532.68

(b) No.

(c) Does not arise.

भारतीय रेलों में विदेशी पर्यटकों के लिए आरक्षण

1792. श्री रवि राय :

श्रीमती इला पालचौधरी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान 3 जनवरी, 1968 के "हिन्दुस्तान स्टैण्डर्ड" में छपे इस आशय के समाचार की ओर दिलाया गया है कि बहुत से विदेशी पर्यटक अपनी विश्व यात्रा के कार्यक्रम में से भारत का नाम इसलिए हटा देते हैं क्योंकि वे भारतीय रेलों में स्थान का आरक्षण कराने में अधिक समय नहीं लगा सकते; और

(ख) यदि हां, तो स्थिति में सुधार करने के लिये सरकार क्या कार्यवाही कर रही है ?

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

(ख) विदेशी पर्यटकों को वातानुकूल और पहले दर्जे के डिब्बों में 180 दिन पहले से स्थान आरक्षित कराने की अनुमति दी गयी है जब कि सामान्य जनता के लिए क्रमशः 30 और 20 दिन पहले से स्थान आरक्षित किया जाता है। यदि पर्यटकों की संख्या पर्याप्त हो तो उनकी यात्रा के लिए विशेष गाड़ियां चलायी जाती हैं और जहां कहीं स्थान की गुंजाइश रहती है, निर्धारित गाड़ियों में अतिरिक्त डिब्बे लगाये जाते हैं। अल्पकालीन सूचना मिलने पर आरक्षण मांगने वाले विदेशी पर्यटकों को विशेष सहायता दी जाती है।

ऐसे किसी मामले की जानकारी नहीं है जिसमें विदेशी पर्यटकों को भारतीय रेलों पर स्थान का आरक्षण मिलने में कठिनाई के कारण उन्हें अपने विश्वपर्यटन कार्यक्रम में से भारत का नाम हटा देना पड़ा।

इस्पात कारखानों की 15 वीं वर्षगांठ का मनाया जाना

1793. श्री रवि राय : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकारी क्षेत्र के तीन इस्पात कारखानों की हाल ही में 15 वीं वर्षगांठ मनाई गयी थी; और

(ख) यदि हां, तो इस उत्सव पर कितनी राशि खर्च की गयी ?

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

(क) जी, हां।

(ख) लगभग 2.5 लाख रुपये। इसमें से 1 लाख रुपये कम्पनी के कर्मचारियों और उनके बच्चों को पुरस्कार देने पर खर्च हुये।

व्यापारिक मोटरगाड़ियों तथा स्कूटरों का उत्पादन

1794. श्री लताफत अली खां : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चौथी पंचवर्षीय योजना में व्यापारिक मोटरगाड़ियों यात्री कारों तथा स्कूटरों के उत्पादन के लक्ष्य निर्धारित कर दिये गये हैं;

(ख) यदि हां, तो वे लक्ष्य क्या हैं;

(ग) व्यापारिक मोटरगाड़ियों, यात्री कारों तथा स्कूटरों का इस समय कितना उत्पादन होता है; और

(घ) निर्धारित लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिये सरकार का विचार क्या कार्यवाही करने का है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) चौथी योजना का लक्ष्य अभी अन्तिम रूप से तय किया जाना है !

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

(ग) वाणिज्यिक गाड़ियों कारों तथा स्कूटरों के वर्ष 1968 के उत्पादन के आंकड़े निम्न प्रकार हैं :-

वर्ष	गाड़ी की किस्म	उत्पादन
1968	वाणिज्यिक गाड़ियां	34,937
1968	यात्री कारें	37,308
1968	स्कूटर	35,952

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता ।

कलकत्ता में भूमिगत रेलवे

1795. श्री जार्ज फरनेन्डीज : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कलकत्ता में भूमिगत रेलवे लाइन के निर्माण में सहायता लेने के लिए विश्व बैंक से लिखा पढ़ी की गयी है;

(ख) यदि हां, तो विश्व बैंक को भेजे गये प्रस्तावों का व्यौरा क्या है;

(ग) श्रृण के कब तक प्राप्त हो जाने की सम्भावना है; और

(घ) विश्व बैंक के साथ किन शर्तों पर करार किया जायेगा ?

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

(ख) से (घ) : सवाल नहीं उठता ।

रेलवे में प्रथम, द्वितीय, तृतीय तथा चतुर्थ श्रेणी के रिक्त स्थायी पद

1796. श्री जार्ज फरनेन्डीज : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में प्रत्येक रेलवे व्यवस्था में प्रथम, द्वितीय, तृतीय तथा चतुर्थ श्रेणी के कुल कितने स्थायी पद रिक्त हैं;

(ख) इन पदों पर कुल कितने अस्थायी कर्मचारी काम कर रहे हैं;

(ग) स्थायी पदों पर अस्थायी कर्मचारियों से काम कराने के फलस्वरूप खर्च में कुल कितनी बचत हुई; और

(घ) क्या इन रिक्त स्थानों को तुरन्त भरने का विचार है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) से (घ) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड के कर्मचारियों को लाभ

1797. श्री जार्ज फरनेन्डीज : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड के कर्मचारियों तथा इसके प्रबन्धकों के बीच निःशुल्क प्राथमिक शिक्षा और अन्य सेवा शर्तों तथा लाभों के प्रश्न पर कोई समझौता हो गया है;

(ख) यदि हां, तो समझौते की शर्तें क्या हैं;

(ग) यदि नहीं, तो अब विवाद किन बातों के बारे में है; और

(घ) क्या इस विवाद को हल करने के लिए सरकार द्वारा कोई नई कार्यवाही की जा रही है ?

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

(क) हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड के कर्मचारियों ने निःशुल्क प्राथमिक शिक्षा और अन्य सेवा शर्तों तथा लाभों के प्रश्न पर कोई औद्योगिक विवाद नहीं उठाया है।

(ख) से (घ) : प्रश्न नहीं उठते।

Accident at Shahdara Junction

1798. Shri Hukam Chand Kachwai :

Shri B. K. Das Chowdhury :

Shri D. N. Deb :

Shri P. K. Deo :

Shri Meetha Lal Meena :

Shri K. M. Koushik :

Shri Deven Sen :

Shri D. R. Parmar :

Shri Onkar Lal Berwa :

Shri Kikar Singh :

Shri P. N. Solanki :

Shri Hardayal Devgun :

Shri Beni Shanker Sharma :

Shri D. C. Sharma :

Shri Ranjit Singh :

Shri Basumatari :

Will the Minister of Railways be pleased to state ;

(a) whether it is a fact that a train was involved in an accident at Shahdara Junction in the last week of January, 1969;

(b) if so, the number of persons killed and injured as a result thereof; and

(c) whether Government have inquired into the causes of the accident, and if so, the details thereof and extent of damage suffered by Government as a result of the accident ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) : (a) Presumably the reference is to the collision which occurred between train No. 1 AJD UP Passenger and No. 76 Up Parcel Express at Delhi Shahdara Station on 30.1.1969,

(b) In this accident, one person was killed and another 18 injured of whom 3 sustained grievous injuries.

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

The cost of damage to railway property has been estimated at approximately Rs 14,800.00

मनीपुर में सीमेंट कारखाना

1799. श्री एम० मेघचन्द्र : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने मनीपुर में सीमेंट कारखाना, स्थापित करने के बारे में अन्तिम रूप से निर्णय कर लिया है;

(ख) क्या कारखाने को मनीपुर के लिए चौथी पंचवर्षीय योजना में शामिल कर लिया गया है;

(ग) यदि हां, तो क्या यह परियोजना सरकारी क्षेत्र में शुरू की जायेगी; और

(घ) यदि नहीं, तो क्या मनीपुर की सरकार ने मनीपुर के लिए गैर सरकारी क्षेत्र में सीमेंट कारखाना लगाने का प्रस्ताव किया है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) से (घ) : मणिपुर में एक लघु सीमेंट संयंत्र की स्थापना करने का प्रश्न फिलहाल मणिपुर सरकार के विचाराधीन है और इस परियोजना पर पूंजी लगाने के संबंध में निश्चित निर्णय और आगे विस्तृत जांच-पड़ताल हो जाने के पश्चात् ही किया जा सकता है।

स्टेनलेस स्टील की चादरों के व्यापार में भारतीय व्यापारियों को हानि

1800. श्री सूरज भान : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि स्टेनलेस स्टील की चादरें सप्लाई करने वाले विदेशी सामान के कुल वजन में गत्ते का वजन भी शामिल कर देते हैं जिस से भारतीय व्यापारियों को काफी हानि होती है और सरकार को भी विदेशी मुद्रा में हानि उठानी पड़ती है;

(ख) क्या यह भी सच है कि स्टेनलेस स्टील की चादरों के वजन की इस कमी के विरुद्ध इन्डस्ट्रीज एसोसिएशन जगाधरी (हरियाणा) पिछले एक वर्ष से भारत के खनिज तथा धातु व्यापार निगम लिमिटेड नई दिल्ली के जनरल मैनेजर को अभ्यावेदन भेजती आ रही है परन्तु अभी तक इस मामले में कोई कार्यवाही नहीं की गई है;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार विदेशी मुद्रा की इस हानि को रोकने तथा भारतीय व्यापारियों से अधिक ली गई धनराशि को वापिस लेने के लिए तुरन्त कार्यवाही करने का है; और

(घ) माल सप्लाई करने वाले विदेशियों तथा उनके स्थानीय एजेंटों का व्यौरा क्या है?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) से (ग) : हरियाणा लघु उद्योग तथा निर्यात निगम ने बेलजियम से प्राप्त हुए एक प्रेषण के

संबंध में खनिज तथा धातु व्यापार निगम को यह शिकायत की थी कि इस प्रेषण के शुद्ध भार में चादरों के बीच में रखे गये कागज और बाहर के गत्ते का वजन भी शामिल था। खनिज तथा धातु व्यापार निगम ने इस मामले के बारे में विदेशी संभरणकर्त्ताओं को बताया था और उन्होंने सिद्धान्त रूप में यह मान लिया था कि चादरों के बीच रखे गये कागज और बाहरी गत्ते का भार कम कर देंगे तथा अधिक भार के पैसे वापस कर देंगे।

(घ) विदेशी संभरणकर्त्ता मैसर्स फिलिप ब्रदर्स (बेलजियम) एस० ए० ब्रेसल्स और भारत में उनके प्रतिनिधि मैसर्स मिटियोर प्राइवेट लिमिटेड, नई दिल्ली है।

दार्जीलिंग-सिलिगुड़ी रेल सम्पर्क

1801. श्री सु० कु० तापड़िया : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ;

(क) क्या सिलिगुड़ी से दार्जीलिंग को मिलाने वाले पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के दार्जीलिंग हिमालयन सेक्शन पर अब तक पुनः रेलगाड़ियों का आना जाना आरम्भ नहीं हुआ है;

(ख) इस मार्ग पर रेलगाड़ियों का आना जाना कब तक पुनः आरम्भ होने की आशा है और विलम्ब होने के क्या कारण हैं; और

(ग) क्या सरकार का विचार इस मार्ग पर रेलगाड़ियां चलाना बन्द करने का है ?

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

(ख) और (ग): चूंकि सिलिगुड़ी दार्जीलिंग छोटी लाइन खण्ड पर सीमित मात्रा में यातायात होता है और इस लाइन को बहुत अधिक क्षति पहुँची है, इसलिए इस बात की जांच की जा रही है कि क्या इस खण्ड को फिर चालू करने की कोई ऐसी योजना बनायी जा सकती है कि फिर चालू होने पर यह लाइन पर्यटकों को आकर्षित करने की दृष्टि से एक आदर्श लाइन हो सके। यह जांच पर्यटन मंत्रालय के परामर्श से की जा रही है।

मंगलौर रेलवे स्टेशन

1802. श्री लोबो प्रभु : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) यातायात में वृद्धि को देखते हुए मंगलौर रेलवे स्टेशन के पुनर्निर्माण तथा उसको नया रूप दिये जाने के बारे में कोई प्रस्ताव न होने के क्या कारण हैं;

(ख) यदि कोई प्रस्ताव है तो क्या उसमें एक अन्य बड़ा प्लेटफार्म जिसमें चार चालू लाइनें तथा एक उपरि-पुल हों, बहुमंजिला कार्यालय भवन, तथा मुख्य स्टेशन पर माल-गाड़ियों के लिए उनको गुड्स शेड में ले जाने से पूर्व एक उप-मार्ग (बाईपास) रेलवे लाइन को शामिल किया गया है क्योंकि इससे अब यात्री गाड़ियों के यातायात में बाधा पड़ती है;

(ग) क्या मछली भाड़े में वृद्धि तथा लोगों को इस दुर्गन्ध से होने वाली परेशानी को देखते हुए स्टेशन के पुनर्निर्माण में मछली के डिब्बे के पास, माल लादने के स्थान सहित, एक अलग पार्सल कार्यालय बनाया जायेगा; और

(घ) स्टेशन के बढ़ाने वाले दर्जे के अनुरूप वहां पर सार्वजनिक कमरों को सजाने तथा वहां सुविधायें देने के लिए क्या व्यवस्था की जा रही है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) वर्तमान यातायात को सम्भालने के लिए स्टेशन की इमारत में पर्याप्त सुविधाएं हैं। इस समय स्टेशन की इमारत को फिर से बनाना और इसके ढांचे में परिवर्तन करना आवश्यक नहीं समझा जाता। बड़ी लाइन की टर्मिनल सम्बन्धी अतिरिक्त सुविधाओं की व्यवस्था करने के लिए यार्ड के ढांचे में परिवर्तन किया जा रहा है। इन सुविधाओं में प्लेटफार्म लाइन, सवारी गाड़ियों के आदान और प्रस्थान के लिए अतिरिक्त लाइनों और रेल स्तर का एक द्वीप प्लेटफार्म शामिल है।

(ख) जी नहीं।

(ग) जी नहीं। वर्तमान पार्सल कार्यालय में जगह बहुत है और केवल मछली यातायात को सम्भालने के लिए अलग पार्सल कार्यालय बनाने का औचित्य नहीं है।

(घ) विश्राम कमरों और पुरुषों के ऊंचे दर्जे के प्रतीक्षालयों में मानक फर्निचर और उपस्कर मौजूद हैं। महिलाओं के प्रतीक्षालय में शीघ्र मानक फर्निचर की व्यवस्था की जा रही है।

हड़ताल में भाग लेने वाले रेलवे कर्मचारियों की बहाली

1803 श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 19 सितम्बर, 1968 की हड़ताल के सम्बन्ध में अत्यावश्यक सेवाएं बनाये रखने सम्बन्धी अध्यादेश की केवल धारा 4 के अन्तर्गत जिन कर्मचारियों पर आरोप लगाये गये थे क्या उन्हें बहाल करने का सरकार का कथित निर्णय रेलवे कर्मचारियों पर भी लागू होता है ?

(ख) यदि हां, तो अब तक जोन वार ऐसे कितने रेलवे कर्मचारियों को बहाल किया गया है ;

(ग) कितने रेलवे कर्मचारी अभी निलम्बित हैं अथवा सेवा से मुक्त कर दिये गये हैं ; और

(घ) क्या उन सभी कर्मचारियों को जिन पर अध्यादेश का केवल तकनीकी रूप से उल्लंघन करने का आरोप है फिर से सेवा में ले लिया जायेगा ?

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

(ख) (i) मध्य रेलवे, पश्चिम रेलवे चित्तरंजन रेल इंजन कारखाना और सवारी डिब्बा कारखाना-आवश्यक सेवाएं बनाये रखने से सम्बन्धित अध्यादेश की धारा 4 के अन्तर्गत किसी कर्मचारी पर कार्रवाई नहीं की गयी।

(ii) पूर्वोत्तर सीमा रेलवे

कोई नहीं

(iii) उत्तर रेलवे

552

(iv) पूर्वोत्तर रेलवे	1
(V) दक्षिण पूर्व	26
(Vi) दक्षिण मध्य	2
(Vii) दक्षिण रेलवे	10
(Viii) पूर्व रेलवे	23
(ग) 1. गिरफ्तारी के बाद मुअत्तली-	2,685
2. गिरफ्तारी के बाद सेवामुक्त-	770

(घ) वर्तमान आदेशों के अन्तर्गत केवल ऐसे मामले आते हैं जिनमें कर्मचारियों के विरुद्ध आवश्यक सेवाएं बनाये रखने से सम्बन्धित अध्यादेश की धारा 4 के अन्तर्गत मुकदमा चलाया गया है। इनमें से अधिकांश मामलों पर पुनर्विचार किया गया है और कर्मचारियों को ड्यूटी पर वापस ले लिया गया है। जिन व्यक्तियों पर आवश्यक सेवाएं बनाये रखने से सम्बन्धित अध्यादेश की धारा 5 या अन्य अधिनियमों के अन्तर्गत अपराध लगाये गये हैं उनके बारे में पुनर्विचार करने का प्रश्न नहीं उठता।

**कोलरून स्टेशन (दक्षिण रेलवे) पर मद्रास जाने वाली जनता
एक्सप्रेस गाड़ी की दुर्घटना**

1804. श्री देवेन सेन :	श्री देवकी नन्दन पाटोदिया :
श्री चेंगलराया नायडू :	श्री ज्योतिर्मय बसु :
श्री बे० कृ० दासचौधरी :	श्री यशवन्त सिंह कुशवाह :
श्री द० रा० परमार :	श्री यशपाल सिंह :
श्री श्रींकार लाल बेरवा :	श्री क० लक्ष्मण :
श्री किकर सिंह :	श्री दी० चं० शर्मा :
श्री प्र० न० सोलंकी :	श्री हरदयाल देवगुण :
श्री रंगा :	श्री बेणी शंकर शर्मा :
श्री शशि भूषण :	श्री रणजीत सिंह :
श्री हुकमचन्द कछवाय :	श्री धन्नाकर सूपकार :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 4 फरवरी, 1969 को तामिलनाडू के स्वर्गीय मुख्य मंत्री के अन्त्येष्टि समारोह में भाग लेने के लिए मद्रास जाने वाली जनता एक्सप्रेस रेलगाड़ी की छत पर यात्रा करने वाले यात्री बड़ी संख्या में कोलरून रेलवे स्टेशन पर लोहे के गरडरों से टकरा कर घायल हो गये थे;

(ख) यदि हां, तो दुर्घटना का व्यौरा क्या है;

(ग) इसमें मारे गये तथा घायल हुए व्यक्तियों की संख्या कितनी है;

(घ) क्या सरकार ने दुर्घटना की कोई जांच करायी है और यदि हां, तो इसके क्या परिणाम निकले हैं;

(ङ) क्या इस दुर्घटना के पीड़ितों को अथवा उनके सम्बन्धियों को कोई प्रतिकर दिया गया है अथवा दिये जाने का प्रस्ताव है; और

(च) सरकार का विचार क्या उपचारी उपाय करने का है ताकि भविष्य में ऐसी दुर्घटनाएं न हों ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) दुर्घटना वल्लम्पडुगे और चिदम्बरम् स्टेशनों के बीच पुल सं० 685 पर हुई ।

(ख) गाड़ी नं० 114 अप मदुरै-मद्रास जनता एक्सप्रेस 4-2-69 को कोलरून स्टेशन पर लगभग 9.15 बजे पहुंची । तमिलनाडु के भूतपूर्व मुख्य मंत्री की शव यात्रा में भाग लेने के उद्देश्य से मद्रास जाने वाले अनधिकृत रूप से इंजन, फुटबोर्डों तथा छतों के ऊपर यात्रा कर रहे बिना टिकट के यात्रियों द्वारा रास्ते में गाड़ी रोकने से यह गाड़ी लगभग 9 घंटे देर से पहुंची । रेल कर्मचारियों ने छत पर यात्रा करने वालों को नीचे उतारने के प्रयत्न किये । यद्यपि बहुत से यात्री नीचे उतर आये किन्तु कुछ देर बाद जब गाड़ी कोलरून स्टेशन से रवाना हुई तो वे लोग इंजन और सवारी डिब्बों की छतों पर फिर चढ़ गये । जब यह गाड़ी कि०मी० 251/7-8 पर पुल सं० 685 से गुजर रही थी, तो छत पर चढ़े हुए यात्रियों में से कुछ ऊपर गर्डरों की झालर से टकरा गये ।

(ग) इस दुर्घटना के कारण 36 व्यक्ति मारे गये और अन्य 39 घायल हो गये ।

(घ) बैंगलूर स्थित रेल संरक्षा के अपर आयुक्त ने इस दुर्घटना के बारे में सांविधिक जांच की है और उनकी रिपोर्ट की प्रतीक्षा है ।

(ङ) इस सम्बन्ध में मारे गये या घायल व्यक्तियों के सम्बन्धियों को कोई क्षतिपूर्ति देय नहीं है ।

(च) भारतीय रेल अधिनियम के खण्ड 118(2) के अनुसार छत के ऊपर यात्रा करना दण्डनीय अपराध है और इस प्रकार की दुर्घटनाओं को इस सम्बन्ध में कानून को कड़ाई से लागू करके और कानून के प्रति आदर भावना पैदा करके फिर न होने दिया जायेगा । फिर भी अपनी तरफ से रेल प्रशासन फुटबोर्डों और रेल वाहनों की छत के ऊपर यात्रा करने सम्बन्धी खतरों के विरुद्ध विस्तृत रूप से प्रचार कर रहा है । इसके अलावा, जिन खण्डों पर पुल आदि हैं, जिनसे छत पर चढ़कर अनधिकृत यात्रा करने वाले लोगों को खतरा हो सकता है, उनके दोनों ओर के स्टेशनों के स्टेशन मास्टर्स को हिदायतें हैं कि छतों पर से लोगों को उतारने के बाद ही गाड़ी जाने दें । फिर भी, ऐसे निवारक उपाय ऐसी अनियंत्रित भीड़ के सामने निष्प्रभ रहते हैं जो स्टेशन के रेल कर्मचारियों द्वारा नियंत्रण की सामर्थ्य के बाहर हो ।

गैर-सरकारी रेलवे लाइनें

1805. श्री देवेन सेन :

श्री प्र० न० सोलंकी :

श्री द० रा० परमार :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

श्री किकर सिंह :

श्री श्रींकार लाल बेरवा :

(क) क्या यह सच है कि लाइट रेलवेज, टराली रेलवेज जैसी कुछ गैर-सरकारी रेलवे लाइनें अब भी कुछ राज्यों में विद्यमान हैं;

(ख) यदि हां, तो सम्बन्धित राज्यों, केन्द्र तथा रेलवे द्वारा क्या सुविधायें दी जा रही हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार इनको भविष्य में अपने नियंत्रण में लेने का है;

(घ) यदि हां, तो कब तथा किन शर्तों पर;

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं; और

(च) इनमें काम कर रहे कर्मचारियों का भविष्य क्या होगा और क्या इनको नये संस्थान में नौकरी पर रख लिया जायेगा तथा वरिष्ठता दी जायेगी ?

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

(ख) सम्बद्ध करारों के अन्तर्गत अनिवार्य सुविधाओं के अलावा केन्द्र द्वारा कोई अन्य सुविधा नहीं दी जाती है ।

(ग) से (ङ): जिन प्राइवेट रेलों का भारत सरकार के साथ करार है और करार के अन्तर्गत उनकी खरीद का जब कभी अगला आवधिक-विकला का समय आता है तो सभी संगत बातों को ध्यान में रखते हुए, उनकी खरीद के सम्बन्ध में विचार किया जाता है । इन रेलों की खरीद की शर्तें सम्बद्ध करार द्वारा शासित होती हैं । रेल (आपात उपबन्ध) अधिनियम, 1951 के अनुसार आपात स्थिति में सरकार किसी भी प्राइवेट रेलवे का संचालन अपने हाथ में ले सकती है ।

(च) इस समय सवाल नहीं उठता ।

एरणाकुलम से त्रिवेन्द्रम के बीच की छोटी लाइन का बड़ी लाइन में बदला जाना

1806. श्री ई० के० नायडार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार एरणाकुलम और त्रिवेन्द्रम के बीच की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का है; और

(ख) यदि हां, तो इस कार्य के कब तक पूरा हो जाने की सम्भावना है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख): एरणाकुलम-कोल्लम-तिरुवनन्तपुरम मीटर लाइन खण्ड को बड़ी लाइन में बदलने के लिए 1969-70 में प्रारम्भिक इजीनियरिंग और यातायात सर्वेक्षण करने का विचार है । सर्वेक्षण का काम पूरा होने और उसके परिणाम मालूम होने के बाद इस खण्ड के वास्तविक बदलाव के सम्बन्ध में विनिश्चय किया जायेगा ।

प्रमुख समवायों का शुद्ध लाभ

1807. श्री बे० कृ० दासचौधरी : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय वाणिज्य मण्डल संघ ने सरकार का ध्यान इस तथ्य की ओर दिलाया है कि भारत के 200 प्रमुख समवायों के शुद्ध लाभ में कमी हुई है; और

(ख) यदि हां, तो इस बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) सरकार को ज्ञान है कि भारतीय वाणिज्य एवं उद्योग मंडलों द्वारा स्थापित आर्थिक एवं वैज्ञानिक अन्वेषण आचार ने, 200 शीर्षस्थ निर्माणक एवं व्यवसायक कम्पनियों के 1966-67 के वर्ष के कार्य-परिणामों की बाबत, एक अध्ययन प्रकाशित किया है। शीर्षस्थ पब्लिक तथा प्राइवेट कम्पनियों के इस सम्मिलित अध्ययन के अनुसार इन 200 कम्पनियों के 1966-67 के वर्ष में गत वर्ष की तुलना में, सकल लाभ में, 4 प्रतिशत तथा शुद्ध लाभ में (करों के पश्चात लाभ) 10.4 प्रतिशत की अवनति रही।

(ख) 1966-67 के वर्ष में लाभ में हुई अवनति से, कुछ अंश तक वह कठिनाईयां प्रतिबिम्बित होती हैं, जिन्हें बहुत से उद्योगों, जैसे, सूती वस्त्र, खाद्य, बर्तन, मशीनरी इत्यादि, ने इस अवधि में, कुछ अर्थ-व्यवस्था के क्षेत्रों में प्रतिसारी प्रवृत्तियों के प्रवर्तन के परिणाम स्वरूप अनुभव किया। यह प्रवृत्तियां, उसी साल में, अब शायद नहीं हैं, व औद्योगिक पदा के 1968-69 में उन्नत होने की संभावना है।

Railway Line between Jawanwala Town and Guler Stations (K. V. Railway)

1808. Shri Nihal Singh : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Railway line between Jawanwala town and Guler Stations in Kangra Valley is being shifted due to construction of Beas and Pong dams;

(b) if so, the reasons for conducting a fresh survey when the Railways had already conducted a survey in 1963-64 in this connection;

(c) whether it is also a fact that according to the first survey, Jawanwala Station was not proposed to be shifted whereas it has been proposed to be shifted by the Survey Officer now;

(d) whether the local people had protested to Government in this regard and if so, the action taken thereon; and

(e) whether Government propose or would consider shifting this Station near the city Dak Bungalow so that public is not inconvenienced, and if not the reasons therefor ?

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

(b) A revised proposal to reduce the length of the diversion near Jawali Village, to effect savings in maintenance cost is, at present, under consideration.

(c) Yes.

(d) Yes. The matter was examined and it was found that the new station will have easier approach and would serve the public without difficulty.

(e) Due to technical difficulties and in view of the topography of the place it is not possible to consider the location of the station near the P.W.D. Rest House as demanded in certain representations received recently.

रंगपहार स्टेशन के निकट रेल की पटरी पर विस्फोट

1809. श्री दी० चं० शर्मा : श्री चेंगलराया नायडू :
 श्री वेणी शंकर शर्मा : श्री यशवन्त सिंह कुशवाह :
 श्री हरदयाल देवगुण : श्री रणजीत सिंह :
 श्री नि० रं० लास्कर :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 9 फरवरी, 1969 को तिनसुखिया जाने वाली 19मप यात्री गाड़ी के गुजरने के थोड़े समय पूर्व नागालैंड-आसाम सीमा पर रंगपहार स्टेशन के निकट एक विस्फोट से रेल की पटरी उड़ गई थी;

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

(ग) यदि हां, तो उसके क्या निष्कर्ष निकले हैं ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) जी हां; दुर्घटना 8-2-1969 को लगभग 19-40 बजे घटी ।

(ख) और (ग)। दीमापुर मनीपुर रोड की सरकारी रेलवे पुलिस ने भारतीय रेल अधिनियम की धारा 126 (ख) के अन्तर्गत मामला दर्ज किया है । पुलिस और सैनिक प्राधिकारी जांच कर रहे हैं ।

मैनेजिंग एजेंसी प्रणाली

1810. श्री सु० कु० तापड़िया :
 श्री हिम्मत्सिंहका :

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

(क) क्या सरकार का ध्यान 4 फरवरी, 1969 को "इकनामिक टाइम्स" में प्रकाशित उत्पल चेंम्बर आफ कामर्स एण्ड इंडस्ट्री के द्वारा दिए गए विवरण की ओर दिलाया गया है जिसमें उच्च प्राथमिकता प्राप्त व्यापार की कठिनाइयों को बताया गया है क्योंकि उनमें अधिक पूंजी विनियोजन और उच्च स्तरीय उद्यमशीलता की आवश्यकता है और जिसको मैनेजिंग एजेंसी प्रणाली के सहारे के बिना पनपाना कठिन है;

(ख) चेंम्बर ने उक्त विवरण में क्या वास्तविक कठिनाइयों का उल्लेख किया था और उन सबके बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(ग) क्या सरकार का विचार इन कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुए, भारत में सुनियोजित विकास को सुनिश्चित करने के उद्देश्य से, मैनेजिंग एजेंसी प्रणाली को समाप्त करने की गति धीमी करने का है ?

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

(ख) अन्तिम निर्णय करने से पहले, सरकार ने, मंडल के अध्यक्ष द्वारा अभी सुभाई गई कठिनाइयों सहित, प्रबन्ध अभिकरण प्रणाली के प्रस्तावित उन्मूलन के गुणावगुणों के बारे में, सभी दृष्टिकोणों से सावधानी पूर्वक विचार कर लिया गया है ।

(ग) नहीं श्रीमान् ।

विदेशों से तकनीकी जानकारी प्राप्त करना

1811. श्री सु० कु० तापड़िया :

श्री हिस्मतसिंहका :

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

(क) विशेष रूप से विदेशों में तकनीकी जानकारी की प्राप्ति पर प्रतिबन्ध लगाने सम्बन्धी सरकारी प्रस्ताव तथा किसी एजेन्सी के माध्यम से जानकारी की प्राप्ति के काम को केन्द्रीकृत करने और उसमें समन्वय लाने के प्रश्न पर चर्चा करने के लिए क्या इस वर्ष फरवरी मास में परामर्शदात्री सेवाओं में आत्मनिर्भरता प्राप्त करने के विषय पर एक गोष्ठी आयोजित की गई थी;

(ख) यदि हां, तो इस गोष्ठी में क्या-क्या महत्वपूर्ण सुझाव दिये गये और निर्णय किये गये; और

(ग) इस चर्चा को ध्यान में रखते हुए मुख्यतः जानकारी की प्राप्ति पर प्रतिबन्ध लगाने और उसे समन्वित करने के लिए तथा देश में उपलब्ध जानकारी को बाहर से मंगाने की प्रवृत्ति को रोकने के लिए सरकार ने क्या निर्णय किया है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) जी हां । “परामर्शदात्री सेवाओं में आत्मनिर्भरता” विषय पर एक गोष्ठी इण्डियन इंजीनियरिंग एसोसिएशन ने 6, 7 और 8 फरवरी को नई दिल्ली में आयोजित किया था ।

(ख) गोष्ठी के निर्णय और सिफारिशें अब तक सरकार के पास नहीं आई हैं ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता ।

उद्योगों में मन्दी

1812. श्री हिस्मतसिंहका : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार उद्योगों में चल रही निरन्तर मन्दी की समस्या के बारे में अवगत है;

(ख) यदि हां, तो गत 3 महीनों में उद्योगों के विभिन्न क्षेत्रों में किस हद तक मन्दी रही और क्या यह सच है कि इस सम्बन्ध में इन्जीनियरिंग उद्योग पर सबसे अधिक प्रभाव पड़ा है;

(ग) उक्त महीनों, में प्रत्येक उद्योग में अनुमानतः कितनी क्षमता बेकार पड़ी रही; और

(घ) मन्दीग्रस्त उद्योगों की सहायता के लिए सरकार द्वारा क्या विशिष्ट कार्यवाही की जा रही है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) और (ख): जी, हां। सरकार उद्योगों में मन्दी पर कड़ी निगरानी रख रही है। इन्जीनियरी उद्योग जिन पर मन्दी की प्रवृत्तियों का अधिक प्रभाव पड़ा था, वर्ष 1968-69 में उसके प्रभाव को कम करने के स्पष्ट चिन्ह दिखाई पड़ते हैं। वर्ष 1960 को आधार मानते हुए इन उद्योगों में औद्योगिक उत्पादन के सूचकांक 1968 के अन्त तक बढ़ कर 200.9 तक पहुंच गए जबकि 1967 में इनका औसत 191.6 था। इस प्रकार इन्जीनियरी उद्योगों के उत्पादन में 4.8 प्रतिशत की औसत वृद्धि हुई। फिर भी, ढांचों, क्रानों, माल डिब्बों, ढले हुए लोहे के मुड़े पाइपों आदि जैसे कुछ इन्जीनियरी उद्योग अभी तक मन्दी के प्रभावों से पूरी तरह मुक्त नहीं हो सके।

(ग) पिछले तीन महीनों के दौरान प्रत्येक उद्योग की बेकार क्षमता के आंकड़े तत्काल उपलब्ध नहीं हैं।

(घ) मन्दी के प्रभावों को कम करने के लिए किये गये महत्वपूर्ण उपायों में विभिन्न विकास कार्यक्रमों की समीक्षा करना सम्मिलित है जिससे पूंजीगत वस्तुओं की, यथासम्भव मांग पुनः उत्पन्न की जा सके। मन्दी के प्रभावित उद्योगों के निर्माण कार्यक्रम में विविधता लाने के लिए प्रोत्साहन दिया जा सके। सरकारी और गैर-सरकारी दोनों क्षेत्रों में सुदृढ़ विषयान ढांचे के द्वारा नियमित रूप से निर्यात बाजारों का विकास करने पर बल दिया जा सके। जहां तक देश में उपलब्ध क्षमता से आवश्यकताएं पूरी की जा सकती हों आयातों पर प्रतिबन्ध लगाया जाये, इन्जीनियरी उत्पादों की घरेलू मांग पुनः उत्पन्न करने के लिए कुछ चुने हुए ऋण सम्बन्धी उपाय किये जा सके, सम्बन्धित प्राधिकारों द्वारा निर्बाध रूप से विद्युत संभरण यथा संभव बनाये रखने के लिए प्रयत्न किया जा सके, अनेक उद्योगों से निरन्तर लाइसेंस हटाया जा सके, कठिनाइयों को दूर किया जा सके तथा जहां तक व्यावहारिक हो सके प्रोत्साहन दिया जाये जिससे निर्यात की क्षमता बढ़े और जिसके परिणामस्वरूप देश की मांग में कमी के प्रभाव को यथासंभव दूर किया जा सके तथा एक और परियोजना प्राधिकारियों और दूसरी और संभावित निर्माताओं के साथ वातचीत की जा सके जिससे इस बात का सुनिश्चय हो सके कि ऐसे किसी भी संयंत्र, मशीन और उपकरण का आयात करने की अनुमति नहीं दी जायेगी जिनका देश में निर्माण किया जा सकता हो।

Posts reserved for Tribes on Railways

1813. **Shri Bharat Singh Chauhan :** Will the Minister of Railways be pleased to state :

- (a) the nature of facilities being provided to tribal trainees passing out of industrial training institutes in regard to providing employment to them in Railway workshops;
- (b) whether the posts reserved for tribals in Railway workshop have actually been filled by the tribals themselves according to the percentage prescribed for them; and
- (c) if not, the steps proposed to be taken in this regard ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) : (a) to (c): Information is being collected and will be laid on the Table of the Sabha.

जापान को लौह अयस्क का निर्यात

1814. श्री नीतिराज सिंह चौधरी : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि जापान बेलाडिला क्षेत्र से उत्तम लौह अयस्क आयात करके भारत तथा अन्य देशों को सस्ते मूल्य पर निर्मित सामान सप्लाई कर सकता है;
- (ख) यदि हां, तो इस लौह-अयस्क का देश में उपयोग क्यों नहीं किया जाता है;
- (ग) इस अयस्क की कुल अनुमानित मात्रा कितनी है, कितनी मात्रा का निर्यात किया जा चुका है तथा अब कितनी मात्रा निर्यात करने का निर्णय किया गया है; और
- (घ) बेलाडिला के लौह अयस्क में तथा भिलाई, दुर्गापुर, रुरकेला और भद्रावती आयरन वर्क्स में उपयोग किये जाने वाले लौह अयस्क में कितनी मात्रा में लोहा विद्यमान रहता है ?

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

(क) कुशल कार्यक्षमता, अधिक श्रम-घण्टा उत्पादन और जापानी इस्पात उद्योग द्वारा इस्पात के उत्पादन की नवीनतम प्रविधि अपनायी जाने के कारण जापान सस्ते मूल्य पर इस्पात तैयार करता है ।

(ख) भारत में लौह अयस्क की बहुतायत है और बहुत से स्रोतों में से बैलाडिला एक स्रोत है । इस्पात कारखाने निकटतम स्रोत से लौह-अयस्क लेते हैं ।

(ग) ऐसा अनुमान है कि बैलाडिला में 2000 मिलियन टन के लगभग लौह-अयस्क के भण्डार हैं । 1967-68 में, जब लौह-अयस्क का निर्यात शुरू किया गया था, 0.37 मिलियन टन लौह-अयस्क निर्यात किया गया था । चालू वर्ष में 1.6 मिलियन टन के लगभग लौह-अयस्क निर्यात किये जाने की आशा है । ऐसी आशा की जाती है कि आने वाले वर्षों में इसका निर्यात बढ़कर 3.5 मिलियन टन प्रति वर्ष हो जायेगा ।

(घ) बैलाडिला के लौह-अयस्क में लोहे की मात्रा 65 प्रतिशत है । भिलाई, दुर्गापुर, राउरकेला और भद्रावती में इस्तेमाल किये जा रहे अयस्क में लोहे की मात्रा निम्नलिखित है:-

भिलाई	63 से 66 प्रतिशत
राउरकेला	58 से 65 प्रतिशत
दुर्गापुर	60 से 62 प्रतिशत
भद्रावती	58.5 प्रतिशत

रही लोहे की सप्लाई

1815. श्री जे० मुहम्मद इमाम : श्री हुकमचन्द कछवाय :
श्री तिन्नेटी विश्वनाथम : श्री सु० कु० तापड़िया :

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

(क) क्या यह सच है कि राज समिति ने, जिसकी सिफारिशों के आधार पर इस्पात का विनियंत्रण किया गया था, 1963 में री-रोलरों को प्रतिवर्ष 9 लाख टन अर्थात् प्रतिमास 75,000 टन रही लोहा सप्लाई करने की सिफारिश की थी;

(ख) यदि हां, तो 1963 से इसी लोहे की सप्लाई का यह लक्ष्य बनाये रखा जा रहा है;

(ग) क्या रही लोहे का उत्पादन करने वाले सब मुख्य कारखानों ने अब तक तीसरी योजना के अपने प्रसार कार्य को पूरा कर लिया है जिसके अनुसार उनके रही लोहे की बिक्री की औसतन क्षमता 11 लाख टन प्रतिवर्ष या लगभग 43,000 टन प्रतिमास हो जायेगी;

(घ) क्या 'रीरोलर्स' निर्माताओं ने प्रतिमास 1,20,000 टन की दर से रही लोहे के उत्पादन पर अपनी समर्थता या इच्छा लिखित रूप से व्यक्त की है;

(ङ) क्या चालू वर्ष में री रोलर्स को औसतन 66,000 टन प्रतिमास रही लोहा दिया गया है; और

(च) इसमें कमी होने के क्या कारण हैं और स्थिति में सुधार करने के लिये सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) जी, हां। राज समिति ने कहा था कि अगले कुछ वर्षों के लिए पुनर्बेलकों को बिलेट की सप्लाई 9 लाख मीटरी टन प्रतिवर्ष से कम नहीं होनी चाहिए।

(ख) जी, नहीं।

(ग) से (च): बिलेट तैयार करने वाले प्रमुख इस्पात कारखानों का विस्तार-कार्य पूरा हो चुका है। विक्रीय अर्ध-तैयार इस्पात का उनका आयोजित उत्पादन 1.1 मिलियन टन प्रतिवर्ष अथवा 92,000 टन प्रतिमास के लगभग है। अर्ध-तैयार इस्पात में न केवल बिलेट बल्कि ब्लूम और टिन-बार भी शामिल है। चालू वित्त-वर्ष में पुनर्बेलकों को बिलेट का औसत प्रेषण 69000 टन प्रतिमास रहा है। इसमें दोषयुक्त बिलेट शामिल नहीं है। टाटा आयरन एण्ड स्टील कम्पनी की एक घमन भट्टी पुनश्चित करने के लिए बन्द होने, सितम्बर और अक्टूबर 1968 के महीनों में दुर्गापुर में लगातार श्रमिक झगड़े होने और तत्पश्चात् उनकी ब्लूमिंग और बिलेट मिल में तकनीकी कठिनाइयां आ जाने के कारणों से बिलेट के उत्पादन में कमी हुई है। इस्पात कारखानों पर इस बात के लिए जोर डाला जा रहा है कि वे बिक्री के लिए बिलेट का अधिक से अधिक उत्पादन करें।

बिलेटों की उपलब्धता

1816. श्री जे० मुहम्मद इमाम :
श्री हुकम चन्द कछवाय :
श्री सु० कु० तापड़िया :

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

(क) क्या वर्ष 1966-67 की तुलना में वर्ष 1967-68 में बिलेटों की सप्लाई बहुत अधिक थी;

(ख) इस प्रकार की संभावना के बारे में पुनर्बेलन मिलों को बहुत पहले अधिसूचित किया गया था;

(ग) क्या यह सच है कि स्टील रिरोलिंग मिल्स एसोसिएशन के अध्यक्ष ने भिलाई इस्पात कारखाने के महाप्रबन्धक तथा उनके मंत्रालय से इस प्रकार की अग्रिम जानकारी के लिये प्रार्थना की थी और बार-बार स्मृतिपत्र दिये जाने के बाद भी यह जानकारी नहीं दी गई थी; और

(घ) यदि उपर्युक्त भाग (ग) का उत्तर स्वीकारात्मक है, तो क्या यह आरोप ठीक है कि बिलेट के निर्यात के ठेके 1967-68 में किये जाने चाहिए थे क्योंकि पुनर्बेलन निर्माता स्टाक उठाने में असफल रहे थे ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) वर्ष 1966-67 की तुलना में वर्ष 1967-68 में बिलेटों की उपलब्धि लगभग 80,000 टन अधिक थी।

(ख) जी, नहीं।

(ग) और (घ): आवश्यक जानकारी प्राप्त की जा रही हैं और सभा-पटल पर रख दी जाएगी।

केन्द्रीय क्षेत्र के उद्योगों में पूंजी विनियोजन

1817. श्री जे० एच० पटेल : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विभिन्न राज्यों में केन्द्रीय क्षेत्र के उद्योगों में गत बीस वर्षों में कुल कितनी पूंजी लगाई गई है; और

(ख) मैसूर राज्य के विभिन्न केन्द्रीय उद्योगों में कितनी-कितनी पूंजी लगाई गई है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) और (ख): अपेक्षित जानकारी तारांकित प्रश्न संख्या 61 के उत्तर में प्रधान मंत्री द्वारा 13 नवम्बर, 1968 को सभा-पटल पर रख दी गई है।

Issue of Licences to Industries to be Set up in States

1818. Shri P. L. Barupal : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

(a) the names of the States to which licences for setting up of industries have been issued during the years 1967, 1968 and 1969 upto date, the number of these licences, and nature of industries for which issued;

(b) the number of States where production in the industries has not been started in spite of licences being to them; and

(c) the nature of assistance proposed to be given by the Central Government for removing the industrial backwardness of Rajasthan ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) : (a) The number of licences issued during the years 1967, 1968 and 1969 (upto 15th February, 1969) is given below :—

1967	292
1968	218
1969	
(upto 15th February)	27
	Total :- 537

Details of all licences issued, including the name of the State and the industry, to which the licences relate, are published in the weekly Bulletin of Industrial Licences, Import Licences and Export Licences; the Weekly Indian Trade Journal; and the Monthly Journal of Industry and Trade. Copies of these periodicals are supplied to the Library of the Parliament.

(b) The licences issued relate to a large number of States and it is quite possible that some of them might not have been implemented so far. There is always a time lag between the issue of a licence and the actual commencement of production which in many cases may be two years or more. It is, therefore, a little too early to indicate precisely the number of States in which production in the industries has not been started.

(c) The whole question of assistance and incentives to be given for removal of industrial imbalances in backward regions is under examination of the Government.

Travelling Allowance to Railway Ticket Collectors

1819. Shri P. L. Barupal : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) the reasons why Travelling Allowances are not paid to the Ticket Collectors as is done in the case of other Railway employees; and

(b) whether Government propose to take any action to solve the problems of the Ticket Collectors ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) : (a) and (b): Any Railway servant proceeding on duty beyond 8 K.Ms from his Headquarters is allowed Travelling Allowance under the extant rules. Ticket Collectors, whenever they go on duty out of Headquarters and satisfy the above conditions, are also entitled to draw Travelling Allowance.

यवतमाल में चनखा से रेलवे लाइन

1820. श्री देवराव पाटिल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे बोर्ड ने यवतमाल जिले में चनखा से रेलवे लाइन बनाने के बारे में अन्तिम निर्णय कर लिया है क्योंकि इस क्षेत्र के औद्योगिक विकास की आवश्यकता है;

(ख) क्या सर्वेक्षण पूरा हो गया है; और

(ग) यदि हां, तो उसका व्यौरा क्या है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) यवतमाल जिले में चनखा से वानी तक एक नयी बड़ी लाइन के लिए 1969-70 में सर्वेक्षण शुरू किया जायेगा।

(ख) और (ग): सवाल नहीं उठता।

नाइकोट और नौतनवा के बीच हाल्ट स्टेशन

1821. डा० महादेव प्रसाद : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तर रेलवे पर नाइकोट और नौतनवा स्टेशनों के बीच "हाल्ट" स्टेशन बनाने का प्रस्ताव विचाराधीन है; और

(ख) यदि हां, तो यह कार्य कब तक पूरा हो जाने की आशा है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख): नाइकोट और नौतनवा स्टेशनों के बीच एक हाल्ट स्टेशन खोलने के प्रस्ताव पर विचार किया गया है और यह व्यावहारिक नहीं पाया गया क्योंकि इसके परिणामस्वरूप रेलवे को आवती वित्तीय हानि होगी।

Theft in Railway Workshop Jamalpur

1822. Shri Mirtyunjay Prasad : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) Whether the attention of Government has been drawn to the news item published in the Hindi daily 'Aryavart' of Patna, dated the 26th January 1969 in regard to thefts being committed in the Store of Railway Workshop, Jamalpur for many years;

(b) If so, the factual details in this regard; and

(c) The steps being taken to check these thefts in future ?

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

(b) Factual details of the two recent cases are given below :

(1) On 25. 11. 68 the flooring inside a godown was found broken near the door of the manhole and the cover of the manhole broken. On stock verification a shortage of material worth Rs. 20,337/- was detected. A case No. 5 dated 25. 11. 68 under section 379/511 I. P. C was registered by the Government Railway Police, Jamalpur, and is under investigation by them.

(2) On 13. 1. 69 the iron cover of the manhole inside a ward was found partly bept and the lid of the manhole broken. On suspicion of theft a search was

conducted and material worth over Rs. 10,000 was recovered from the drain. Stock verification to assess the actual shortage is in progress. Local Police Jamalpur registered a case No. 6 (1) 69 dated 13. 1. 69 under section 461/380 I. P. C. and are investigating.

The Central Crime Bureau of the Railway Board has in their raids during September 1958 and January, February 1969 at Jullundur and Mirzapur seized under the Railway Property (Unlawful Possession) Act, 1966 railway material valued over Rs. one lakh suspected to have been stolen from the Jamalpur Workshops and surreptitiously transported by rail to these places. Five persons have so far been arrested in this connection. Vigorous efforts to trace and arrest the remaining culprits believed to be the members of the gang involved in this racket are under way.

- (c) The following steps are being taken in this regard :
- (i) Patrolling by armed Railway Protection Force personnel inside the workshops at night and posting of armed guards at strategic points.
 - (ii) Staff of the Crime Intelligence Branch of the Railway is deputed to collect intelligence regarding culprits and receivers of stolen property, and to organise raids on them.
 - (iii) Intensification of checks by supervisory officials.
 - (iv) Collection of intelligence and raids on receivers of stolen property by the Central Crime Bureau of the Railway Board.
 - (v) Checking of non-ferrous material by the Government Railway Police and Railway Protection Force before its booking from Jamalpur Station.
 - (vi) Improvements in the basic security arrangements around and inside the workshops being considered.

बिलेट का उत्पादन

1823. श्री हुकम चन्द कछवाय : श्री सु० कु० तापड़िया :
श्री जे० एम० इमाम : श्री तिरनेटी विश्वनाथम् :

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

(क) क्या रेल की पटरी बनाने वाले कारखाने जैसे अन्य मिलों की फालतू क्षमता को काम में लाकर क्या विभिन्न प्रमुख इस्पात कारखानों की बिलेट बनाने की क्षमता में वृद्धि करने की कोई संभावना है;

(ख) क्या मिलाई स्थित रेल की पटरी बनाने वाले मिल में पहले भी बिलेटों का उत्पादन होता था; और

(ग) मिलाई स्थित पटरी बनाने वाले मिल में बने हुए, बिलेटों की अपने देश में बिक्री से प्रति दिन की हुई आय की तुलना में 18 एम रेलों के वर्तमान भावों पर निर्यात करने से कितनी आय होगी ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) जी, हां।

(ख) जी, हां।

(ग) इस बारे में जानकारी इस समय उपलब्ध नहीं है। यह प्राप्त की जाएगी और समा-पटल पर रख दी जाएगी।

पार्ली स्टेशन (दक्षिण रेलवे) पर ऊपरी पुल

1824. श्री ई० के० नायनार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार को पता है कि केरल सरकार ने पार्ली स्टेशन पर ऊपरी पुल के लिये पहुंच मार्ग निर्माण कार्य आरम्भ कर दिया है; और

(ख) यदि हां, तो पार्ली-ऊपरी पुल निर्माण कार्य (पालघाट डिवीजन-केरल राज्य) कब आरम्भ किया जायेगा तथा यह कब पूरा हो जायेगा ?

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

(ख) पुल-संरचना के लिये टेंडर मांगे जा चुके हैं। टेंडरों पर निर्णय हो जाने के बाद काम शुरू कर दिया जायेगा और लगभग एक वर्ष में पूरा होगा ?

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में केन्द्रीकृत यातायात नियन्त्रण व्यवस्था

1829. श्रीमती ज्योत्सना चन्दा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तरसीमा रेलवे में बोनगई गांव और चांगुसारी के बीच केन्द्रीकृत यातायात नियन्त्रण व्यवस्था चालू हो गई है;

(ख) यदि हां, तो कब से; और

(ग) इस पर अब तक कितना धन व्यय हुआ है और उसमें विदेशी मुद्रा की राशि कितनी है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख) : जी हां। केन्द्रीकृत यातायात नियन्त्रण प्रणाली 1. 12. 1968 को चालू की गयी।

(ग) अब तक 2,84,78,424 रुपये खर्च हुए हैं, इनमें से 1,08,46,097 रुपये विदेशी मुद्रा के खर्च के हैं।

प्रथम तथा द्वितीय श्रेणी के रेलवे अधिकारियों को अग्रिम वेतन-वृद्धि

1830. श्रीमती ज्योत्सना चन्दा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे चितरंजन लोको वर्क्स, डीजल वर्क्स, वाराणसी और इंटेल्ल कांच फैक्टरी, पैराम्बूर के प्रथम तथा द्वितीय श्रेणी के अधिकारियों को उनके पद पर अग्रिम वेतन वृद्धि दी जा रही थी;

(ख) यदि हां, तो कितनी; और

(ग) क्या पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे में इस वृद्धि को बन्द कर दिया गया है और चितरंजन तथा अन्य स्थानों पर उसे जारी रहने दिया गया है ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) जी हां ।

- (ख) (i) पूर्वोत्तर सीमा रेलवे श्रेणी II और I के
अस्थायी सहायक अधिकारी कनिष्ठ वेतनमान — 3 वेतन वृद्धियां
श्रेणी I के वरिष्ठ वेतनमान वाले और — 3 वेतन वृद्धियां
वरिष्ठ वेतनमान में अस्थायी अधिकारी
श्रेणी I के कनिष्ठ प्रशासी अधिकारी — 2 वेतन वृद्धियां
- (ii) चितरंजन रेल इंजन कारखाना { श्रेणी II के अधिकारियों
(iii) डीजल रेल इंजन कारखाना, वाराणसी { और केवल कनिष्ठ तथा
(iv) सवारी डिब्बा कारखाना, पैराम्बूर { वरिष्ठ वेतनमानों में श्रेणी
I के अधिकारियों के लिए
(— 3 वेतन वृद्धियां

(ग) यह विनिश्चय किया गया है कि पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में नियुक्त राजपत्रित अधिकारियों को अग्रिम वेतनवृद्धियों की मंजूरी 1. 4. 1970 तक जारी रखी जाये, लेकिन ये वृद्धियां निम्नलिखित संशोधित मान में होंगी:—

- (i) रेलवे में जो वर्तमान अधिकारी तीन अग्रिम वेतन वृद्धियों का लाभ उठा रहे हैं, इन अग्रिम वेतन वृद्धियों को उनकी भावी वेतन वृद्धियों में समाहित कर लिया जायेगा ताकि 1. 4. 1970 के बाद उनके वेतन में अग्रिम वेतन वृद्धि का कोई तत्व न बच रहे ।
- (ii) जो नये अधिकारी 1. 4. 1967 से आगे पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में तनात किये जायेंगे उन्हें केवल उतनी ही अग्रिम वेतन वृद्धियां दी जायेंगी, जो 1. 4. 1970 तक उनकी भावी वेतन वृद्धियों में समाहित हो सकें ।
- (iii) पहले की तरह ही, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे से स्थानांतरित होने पर अग्रिम वेतन वृद्धियां पाने को पात्रता समाप्त हो जायेगी ।

चितरंजन रेल इंजन कारखाने, डीजल रेल इंजन कारखाने और सवारी डिब्बा कारखाने के बारे में यह विनिश्चय किया गया है कि इन कारखानों के उन अधिकारियों तथा कर्मचारियों को अग्रिम वेतन वृद्धियां मंजूर करना बन्द कर दिया जाये, जो चितरंजन रेल इंजन कारखाने में 8. 2. 1967 या उसके बाद दूमरे दो कारखानों में 29. 6. 1967 या उसके बाद काम पर आये ।

उत्पादन यूनिटों और पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में स्थानांतरित रेल कर्मचारियों को अग्रिम वेतन वृद्धियां बिल्कुल अलग-अलग आधार पर मंजूर की गयी थीं और उनमें परस्पर तुलना नहीं की जा सकती ।

Posts of Licensed Coolies Lying Vacant At New Delhi Station

1831. Shri P. L. Barupal : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) the number of posts of Licensed Coolies at the New Delhi Railway Station and the number of posts out of them which are lying vacant at present;

(b) the number of these vacant posts, the time since when they are lying vacant and the reasons therefor; and

(c) whether any posts have been filled up recently and if so, the mode of recruitment to the said posts ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) : (a) The sanctioned strength of the licensed porters at New Delhi Railway Station is 441 out of which 2 vacancies exist at present.

(b) Two posts are vacant, one from 29. 2. 63 and the other from 12. 6. 68 due to unauthorised absence of the Licenced Porters. Registered notices were served on them on 24. 9. 68 to resume duty within a week. They have failed to do so. Meanwhile representations have been received from certain discharged licensed porters for their re-appointment and these are under consideration.

(c) One Licenced Porter who had been discharged in August 1966 for unauthorised absence was allowed to resume work in November, 1968 after the submitted a medical certificate covering the period of his unauthorised absence. No other vacancy has been filled up recently.

खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली के रंगाई और छपाई विभाग में अनियमितताएं

1832. श्री अ. दीपा : क्या औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली के छपाई और रंगाई विभाग में जुलाई, 1968 और नवम्बर, 1968 के बीच छपाई और रंगाई और मजूरी के वितरण के बारे में जान-बूझकर बहुत सी अनियमितताएं की गई थी और इस मामले की सूचना लिखित रूप में भवन के मैनेजर को दे दी गई थीं;

(ख) यदि हां, तो ऐसे अधिकारियों के विरुद्ध अभी तक कोई कार्यवाही न किये जाने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या यह भी सच है कि खादी और ग्रामोद्योग आयोग को इन अनियमितताओं की जानकारी है और यदि हां, तो उसने इस बारे में क्या कार्यवाही की है; और

(घ) मामले की जांच तथा दोषी व्यक्तियों को दण्ड देने के बारे में सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री (श्री फखरुद्दीन अली प्रहमद) : (क) से (घ) : जानकारी इकट्ठी की जा रही है और समा-पटल पर रख दी जायेगी ।

Seniority List of Employees of the Khadi Gramodyog Bhavan, New Delhi

1833. Shri A. Dipa : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

(a) Whether it is a fact that the seniority list of the employees of the Khadi Gramodyog Bhavan, New Delhi has been maintained;

(b) If so, whether the employees are posted against different posts and work also allotted to them according to this list;

(c) Whether it is a fact that the senior employees are ignored and junior employees are arbitrarily posted against the posts of Incharge, Assistant Incharge etc. and work allotted to them is in an arbitrary manner; and

(c) If so, the time by which the rules regarding promotion etc. of the employees are likely to be framed ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed): (a) to (d) : The information is being collected and it will be laid on the Table of the House.

Application of Bonus Act to Employees of Khadi Gramodyog Bhavan, New Delhi

1834. Shri A. Dipa : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade And company Affairs be pleased to state :

(a) Whether the employees of the Khadi Gramodyog Bhavan, New Delhi come under the Bonus Act;

(b) If so, the date from which the Bonus Act has been made applicable to them; and

(c) If not, the main reasons therefor ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed): (a) to (c) : Information is being collected and it will be laid on the Table of the House.

Goods sold by the Khadi Gramodyog Bhavan, New Delhi

1835. Shri A. Dipa : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

(a) Whether Government are aware the goods sold by the Khadi Gramodyog Bhavan, New Delhi, consist of articles purchased from the unrecognised private concerns on arbitrary high prices and some middle-men get big commission;

(b) If not, whether Government would look into the matter and take suitable action; and

(c) the value of the goods produced by the Village industries which are in stock of the Khadi Gramodyog Bhavan at present ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed): (a) to (c) : Information is being collected and it will be laid on the Table of the House.

खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली के मैनेजर को पद से हटाया जाना

1836. श्री अ० दीपा : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली के लगभग सभी कर्मचारियों के वर्तमान मैनेजर को पद से हटाने और भवन के काम को ठीक प्रकार से चलाने हेतु इसके मामलों की जांच करने के लिये और इस घाटे पर चलने से बचाने के विचार से खादी ग्रामोद्योग आयोग को एक ज्ञापन भेजा है;

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

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

श्रीद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) से (ग) : जानकारी इकट्ठी की जा रही है और वह समा-पटल पर रख दी जायेगी ।

स्कूटर बनाने के नये कारखाने की स्थापना

1837. श्री न० कु० सांघी : क्या श्रीद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत में स्कूटर बनाने के नये कारखाने स्थापित करने के बारे में तीन प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन हैं;

(ख) प्रत्येक नये कारखाने पर कुल कितनी धन-राशि खर्च होगी और उनकी क्षमता कितनी-कितनी होगी; और

(ग) क्या ये विदेशी सहयोग से स्थापित किये जायेंगे और यदि हां, तो उन देशों के नाम क्या हैं, सहयोग का व्यौरा क्या है और प्रत्येक मामले में कितनी-कितनी विदेशी मुद्रा खर्च होगी ?

श्रीद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) इस समय स्कूटर बनाने की दो योजनायें सरकार के विचाराधीन हैं जिनमें से एक को लाइसेंस देने के लिये चुना जा सके ।

(ख) दोनों ही मामलों में इस संयंत्र की दोहरी पाली के आधार पर क्षमता 50,000 प्रति वर्ष रखने का प्रस्ताव रखा गया है । पार्टी ने परियोजना की कुल लागत 150 लाख रुपये तथा दूसरी पार्टी ने 280 लाख रुपये बताई है ।

(ग) दोनों ही मामलों से विदेशी सहयोग प्राप्त करने का विचार है । एक पार्टी ने पश्चिमी जर्मनी के साथ सहयोग का प्रस्ताव किया है । उस से मशीनों, विशेष औजारों आदि का आयात करने के लिये 57.33 लाख रुपये की विदेशी मुद्रा का संकेत दिया है । दूसरे मामले में यूगोस्लाविया की एक फर्म के साथ सहयोग करने का प्रस्ताव है । मशीनों, विशेष औजारों आदि के आयात पर 76.65 लाख रु० की विदेशी मुद्रा खर्च करने का अनुमान लगाया गया है ।

उद्योगों में एकाधिकार का बढ़ना

1839. श्री ए० श्रीधरन :

श्री अदिचन :

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

(क) क्या समवाय-कार्य विभाग के निदेशक श्री बी० दत्त द्वारा किये गये हाल ही के सर्वेक्षण से यह विदित हुआ है कि 1963-64 से 1966-67 के बीच उद्योगों में एकाधिकार बढ़ा है;

(ख) क्या बिड़ला और टाटा की आस्तियों में इस अवधि में क्रमशः (1) 292.2 करोड़ रुपये से 508.9 करोड़ रुपये और (2) 418.1 करोड़ रुपये से 550.6 करोड़ रुपये की भारी वृद्धि हुई है और क्या ये आंकड़े मन्त्री महोदय द्वारा संसद में 9 दिसम्बर, 1968 को दिये गये विवरण में दिये गये आंकड़ों से भिन्न हैं और यदि हां, तो इस असमानता को कैसे तथा कितनी मात्रा में समाप्त किया जायेगा; और

(ग) सरकार द्वारा उद्योगों में इस एकाधिकार को समाप्त करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) सर्वेक्षण से, 1963-64 से 1966-67 के मध्य, टाटा, बिड़ला तथा मफतलाल नामक तीन व्यापार गृहों की आर्थिक स्थिति तथा पूंजी विन्यास में, परिवर्तन का संकेत मिलता है।

(ख) एकाधिकार जांच आयोग द्वारा निर्धारित की गई, बिड़ला तथा टाटा समूहों से सम्बन्धित कम्पनियों की परिसम्पत्तियां 1963-64 में क्रमशः 292.7 करोड़ रुपये तथा 417.7 करोड़ रुपये थीं। श्री दत्ता द्वारा किये गये सर्वेक्षण से, 1966-67 में, बिड़ला तथा टाटा समूहों की कम्पनियों की परिसम्पत्तियां, क्रमशः 510 करोड़ रुपये तथा 550 करोड़ रुपयों के लगभग है। इन आंकड़ों में, "अन्य कम्पनियों" की परिसम्पत्तियां भी सम्मिलित हैं, जो इन दोनों समूहों के नियन्त्रण के अन्तर्गत प्रतीत होती हैं। सर्वेक्षण में दिये गये आंकड़ों, तथा 9 दिसम्बर, 1968 को संसद में, मन्त्री के विवरण-पत्र में इसी प्रकार के, दिये गये आंकड़ों में, अन्तर इस तथ्य से हुआ है कि पूर्वतन आंकड़े, जो विशिष्ट रूप से अनन्तिम बताये गये थे, उनमें नई कम्पनियों की परिसम्पत्तियों की गणना नहीं की गई थी, जैसा कि सर्वेक्षण में किया गया था। पुनः, पूर्वतन में दिये गये, आंकड़े मुख्य रूप से, शुद्ध परिसम्पत्तियों का, जो वर्तमान देय-धन से कम थीं, प्रतिनिधित्व करते थे, कुल परिसम्पत्तियों का नहीं, जो एकाधिकार जांच आयोग तथा साथ ही सर्वेक्षण द्वारा अभिस्वीकृत आधार पर रक्खे गये प्रतीत होते हैं।

(ग) सरकार के, 6 दिसम्बर, 1966 को सदन के पटल पर प्रस्तुत किये गये, दिनांक 5 सितम्बर, 1966 के संकल्प, तथा संसद के समक्ष अनिर्णीत, एकाधिकार एवं निर्बन्धात्मक व्यापार प्रक्रिया विधेयक 1967 के उपबन्धों की ओर, ध्यान आकर्षित किया जाता है।

रेलवे सुरक्षा सम्बन्धी आयोग

1841. श्री वेणीशंकर शर्मा : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे सुरक्षा सम्बन्धी परिषद ने अपने प्रतिवेदन में कहा है कि रेल दुर्घटनाओं का एकमात्र सबसे बड़ा कारण कर्मचारियों की गलतियां हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने कर्मचारियों की इन गलतियों का विश्लेषण किया है तथा ये कर्मचारी कब और कैसे नियुक्त किये गये थे; और

(ग) क्या गत दस वर्षों में नियुक्तियां पूरी तरह नियमों और विनियमों के अनुसार की गई थीं अथवा नियम उदार बनाये गये थे और विशेष रूप से कृपापात्र कुछ व्यक्तियों अथवा व्यक्तियों की श्रेणी को इन पदों पर नियुक्त करने के लिए मन्त्रालय के कुछ उच्च पदाधिकारियों के कहने पर ये नियुक्तियां की गई थीं ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) 1966-67 की अपनी रिपोर्ट में रेल संरक्षा आयोग ने तथ्य प्रस्तुत किया है कि रेल कर्मचारियों की गलती इस वर्ष की गाड़ी दुर्घटनाओं का अकेला सबसे बड़ा कारण था।

(ख) दुर्घटनाओं के कारणों का पता लगाने के लिए सभी दुर्घटनाओं की जांच की जाती है। दुर्घटनाओं के लिए जो कर्मचारी उत्तरदायी ठहराये गये हैं, उनकी नियुक्ति के तरीके का उनकी भूलों से कोई सम्बन्ध दिखाई नहीं दिया है।

(ग) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

रेलगाड़ियों को रोकने के लिये रेलगाड़ों को प्रतिकर

1842. श्री तुलसीदास दासप्पा : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मूल प्रस्थान स्थान पर प्रशासनिक कठिनाइयों के कारण रोकੀ जाने से जब रेल गाड़ियां देर से चलती हैं तो रेल-गाड़ों को प्रतिकर दिया जाता है;

(ख) क्या यह भी सच है कि 1 दिसम्बर, 1968 से लागू नये नियमों के अन्तर्गत चलने से पहले रेलगाड़ी रोकी जाने की स्थिति में रेल-गाड़ों को उपर्युक्त भाग (क) में उल्लिखित प्रतिकर नहीं दिया जाता है;

(ग) क्या यह भी सच है कि माल-गाड़ियों में काम करने वाले गाड़ों पर इसका बहुत प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है तथा अखिल भारतीय गार्ड परिषद ने यह प्रतिकर पुनः दिये जाने के लिए तार और अभ्यावेदन भेजे हैं; और

(घ) यदि हां, तो माल गाड़ियों में काम करने वाले गाड़ों के हितों की रक्षा के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है और यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) जी हां, 1.12.68 से रनिंग भत्ता दर में संशोधन होने से पहले।

(ख) रनिंग भत्ते की संशोधित दरों में, अन्य बातों के साथ-साथ, उस सम्भावित हानि को पूरा करने की भी व्यवस्था है जो प्रस्थान पूर्व अवरोधों के लिए अलग भुगतान को बन्द कर दिये जाने के कारण हो सकती है।

(ग) यह सही नहीं है कि माल गाड़ियों के 75 प्रतिशत गाड़ों पर इसका प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है। लेकिन कुछ लोगों को कठिनाइयां हो सकती हैं। कुछ अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं।

(घ) इस तरह की कठिनाई के मामलों की जांच की जा रही है।

आपातकालीन गाड़ों के रूप में काम कर रहे उत्तर रेलवे के सहायक स्टेशन मास्टर्स को मील भत्ता

1843. श्री तुलसीदास दासप्पा : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे के दिल्ली क्षेत्र में गत दो वर्षों से आपात गाड़ों का कार्य करने वाले बहुत से सहायक स्टेशन मास्टर्स को 1967 से पहले मील भत्ता दिया जाता था;

(ख) क्या यह भी सच है कि अप्रैल, 1967 से उक्त सहायक स्टेशन मास्टर्स को कोई भत्ता नहीं दिया गया यद्यपि रेलवे बोर्ड ने उन्हें तीन रुपये प्रति दिन के हिसाब से भत्ता देने का आदेश दिया था तथा जनवरी, 1969 से उन्हें उनका नियमित वेतन भी नहीं दिया गया है;

(ग) यदि हां, तो उनसे ऐसी श्रेणी में काम कराने के क्या कारण थे जबकि उनको समय पर अदायगी नहीं की गई; और

(घ) डिवीजनल प्राधिकारियों को पहले दिये गये उनके अभ्यावेदनों पर क्या कार्यवाही की गई ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) से (घ) : सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

Khadi Commission, Bombay

1844. Shri P. L. Barupal : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the A. T. Section of the Khadi Commission, Bombay also falls under the trading units;

(b) if so, whether all the facilities provided to the said A. T. Section are also provided to all other trading units of the Khadi Commission; and

(c) if not, the number of trading units in the Khadi Commission, their names and the places where they are functioning, and the details regarding facilities provided to each of the said trading units ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) : (a) to (c) : Necessary information is being collected and it will be laid on the Table of the House in due course.

Agreement with Khadi Gramodyog Bhawan Employees Union

1845. Shri P. L. Barupal : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

(a) whether it is a fact that an agreement was reached between the management of the Khadi Gramodyog Bhawan Workers Union in January, 1965 under the Presidency of Shri Braj Kishan Chandiwala;

(b) if so, the details regarding the said agreement; and

(c) the details regarding those points of the said agreement which have not been implemented so far ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) : (a) to (c) : Information is being collected and it will be laid on the Table of the House.

हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन, रांची में अध्यक्ष की नियुक्ति

1846. श्री वीरेन्द्र कुमार शाह : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इसके ठीक आरम्भ से ही, हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन, रांची को लगातार दो वर्ष के लिए पूरा समय काम करने वाला अध्यक्ष नहीं मिल सका तथा इन परियोजना में कम उत्पादन का यह एक महत्वपूर्ण कारण माना गया है;

(ख) श्री केशव देव मालवीय को अपना पद भार संभालने के कुछ मास पश्चात ही अध्यक्ष पद से हटाने का क्या औचित्य था;

(ग) क्या यह भी सच है कि श्री केशव मालवीय का स्थान लेने के लिए हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन का कोई स्थायी अध्यक्ष अभी तक नियुक्त नहीं किया गया; और

(घ) सरकार का लम्बे अरसे के लिए पूरे समय काम करने वाले अध्यक्ष की नियुक्ति कब करने का विचार है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त): (क) जी, नहीं। हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन रांची के अध्यक्ष पद पर काम करने वाले व्यक्तियों के नाम और उनकी पदावधि निम्नलिखित है :—

क्रम संख्या	अध्यक्ष का नाम	से	तक
1.	डा० ए० नागराज राव	28-1-59	24-2-64
2.	श्री टी० आर० गुप्त	24-3-64	7-10-67
3.	श्री के० डी० मालवीय	23-2-68	4-1-69

(ख) श्री के० डी० मालवीय ने 4-1 69 से हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन के अध्यक्ष-पद का कार्यभार छोड़ दिया।

(ग) और (घ) : कम्पनी के एक निदेशक श्री रणछोर प्रसाद को अध्यक्ष के रूप में कार्य करने के लिये नियुक्त किया गया है। पूर्णकाल अध्यक्ष की नियुक्ति के बारे में शीघ्र ही निर्णय किये जाने की सम्भावना है।

इंडिया इलेक्ट्रिक वर्क्स लिमिटेड, कलकत्ता

1847. श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इंडिया इलेक्ट्रिक वर्क्स लिमिटेड, कलकत्ता की फैक्टरी कई महीनों से बन्द है;

(ख) क्या इस कारखाने के पुनः खोले जाने तथा इसमें पुनः उत्पादन किये जाने की कोई सम्भावना है;

(ग) क्या यह सच है कि सम्बन्धित 1,800 कर्मचारियों को उनकी सांविधिक भविष्य निधि नहीं दी गई है; और

(घ) क्या सरकार का विचार, भूखे कर्मचारियों को सहायता देने के लिए कोई कार्य-वाही करने का है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) से (घ) : कलकत्ता उच्च न्यायालय ने 10-12-1968 को कम्पनी समाप्त कर देने के आदेश दे दिये हैं और यह तब से सरकारी परिसमापक के नियन्त्रण में आ गई है, अतः इस मन्त्रालय को आगे कोई भी कार्रवाई नहीं करनी है।

कोकराभाई (पूर्वोत्तर रेलवे) के निकट रेलवे लाइन पर ऊपरी पुल

1848. श्री बसुमतारी : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तर रेलवे कोकराभाई स्थान के लोगों से कछुगांव वन विभाग के मुख्यालय की ओर से आने वाली लोक निर्माण विभाग की सड़क पर, जो कि कोकराभाई के सब डिवीजन की सिविल कोर्ट को जाती है तथा रेलवे पटरी को पार करती है और जिसके कारण लोगों को बहुत असुविधा होती है, एक ऊपरी पुल बनाने का अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार की इसके प्रति क्या प्रतिक्रिया है ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : सम्भवतः माननीय सदस्य का आशय पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में कोकराभाई स्टेशन पर ऊपरी सड़क-पुल के निर्माण से है। यदि ऐसा है, तो स्थिति इस प्रकार है :--

(क) जी हां।

(ख) वर्तमान नियमों के अधीन, व्यस्त समपारों के बदले लाइन के ऊपर/नीचे सड़क-पुल बनाने के प्रस्ताव राज्य सरकार द्वारा प्रायोजित किये जाते हैं। राज्य सरकार यह भी बताती है कि अमुक काम किस अग्रता के आधार पर किया जायेगा और वह किस वर्ष काम की लागत में सड़क प्राधिकारियों के हिस्से की रकम की व्यवस्था कर सकेगी।

ज्योंही असम सरकार यह प्रस्ताव रखेगी और काम के अपने हिस्से के लिए आवश्यक रकम की व्यवस्था करेगी, रेल प्रशासन पुल बनाने के सम्बन्ध में समुचित कार्रवाई करेगा।

ट्रैक्टरों का निर्माण

1849. श्री प्र० न० सोलंकी :

श्री देवेन सेन :

श्री व० रा० परमार :

श्री श्रींकार लाल बेरवा :

श्री रामचन्द्र जे० श्रीमोन :

श्री किकर सिंह :

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

(क) देश में इस समय ट्रैक्टर बनाने वाली कम्पनियों के नाम क्या हैं तथा प्रत्येक कम्पनी द्वारा बनाये जाने वाले ट्रैक्टरों के माडल क्या हैं;

(ख) इन कम्पनियों ने कुल कितने ट्रैक्टर बनाये हैं;

(ग) वर्ष 1969 में देश में कुल कितने ट्रैक्टर बनाये जाने का प्रस्ताव है; और

(घ) क्या सरकार ने इन ट्रैक्टरों के मूल्य निर्धारित किये हैं ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) आवश्यक सूचना निम्न प्रकार है :

क्रमांक	ट्रैक्टर निर्माता कम्पनी का नाम	उत्पादित ट्रैक्टर मोडल
1.	मैसर्स हिन्दुस्तान ट्रैक्टर लि० बड़ौदा	हिन्दुस्तान माडल नं० एच० डब्ल्यू० डी० 50 और हिन्दुस्तान माडल 35।
2.	मैसर्स ट्रैक्टर एण्ड फार्म इक्विपमेंट लि० मद्रास	मैसी फग्युसन माडल एम० एफ० 1035
3.	मै० इण्टरनेशनल ट्रैक्टर्स कं०आफ इंडिया लि० बम्बई	मेकामिक इण्टरनेशनल माडल बी० 275
4.	मै० एस्कोर्ट्स लि० नई दिल्ली	एस्कोर्ट-37 एस्कोर्ट-27 डब्ल्यू और एस्कोर्ट-47 डब्ल्यू
5.	मै० आईकर ट्रैक्टर आफ इण्डिया लि० नई दिल्ली	आईकर माडल 115/8

- (ख) 1968 में इन एककों ने 13.799 ट्रैक्टरों का उत्पादन किया।
 (ग) लगभग 20,000 ट्रैक्टर
 (घ) एस्कोर्ट-47-डब्ल्यू के अतिरिक्त ऊपर बताये गये सभी माडलों के मूल्य ट्रैक्टर (मूल्य नियन्त्रण) आदेश 1967 के अन्तर्गत निर्धारित कर दिये गये हैं। वित्त मन्त्रालय की लागत लेखा शाखा से एस्कोर्ट 47 डब्ल्यू ट्रैक्टर की लागत का परीक्षण करने को कहा गया है। उनका प्रतिवेदन प्रतीक्षित है।

आल इंडिया एयर कंडीशनिंग एण्ड रेफ्रिजरेशन एसोसियेशन, नई दिल्ली

1850. श्री देवेन सेन : श्री किकर सिंह :
 श्री द० रा० परमार : श्री श्रींकार लाल बेरवा :
 श्री प्र० न० सोलंकी : श्री रामचन्द्र जे० अमीन :

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

- (क) क्या भारत सरकार ने आल इंडिया एयर कंडीशनिंग एण्ड रेफ्रिजरेशन एसोसिएशन, नई दिल्ली को मान्यता दे दी है;
 (ख) यदि हां, तो इसके कृत्य क्या हैं;
 (ग) क्या इस संस्था को कोई वित्तीय सहायता दी गई है; और
 (घ) यदि हां, कितनी तथा किन शर्तों पर ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) और (ख) : मान्यता प्राप्त करने के लिए एसोसियेशन से कोई भी निवेदन प्राप्त नहीं हुआ है।

- (ग) जी, नहीं।
 (घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

आरोपों के बारे में

REGARDING MAKING ALLEGATION

अध्यक्ष महोदय : अगला विषय उठाने से पूर्व मैं सोमवार को हुई घटना के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। श्री ज्योतिर्मय बसु ने सब प्रकार के तथा सब पर आरोप लगाये हैं। अध्यक्ष पद पर भी आरोप लगाए हैं। मैं चाहता हूँ कि वे इसके लिए क्षमा मांगें।

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना
 CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

आसाम के राजस्व मन्त्री का आसाम के बराबर पाकिस्तानियों की बड़े पैमाने पर घुसपैठ और नागा विद्रोहियों को सहायता के बारे में वक्तव्य

श्री श्रीरेश्वर कलिता (गोहाटी) : आपने ध्यानाकर्षण प्रस्ताव को स्वीकार किया है परन्तु यह अविलम्बनीय लोक महत्व का प्रश्न नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : आप इस प्रकार नहीं कह सकते, मैं ऐसी बातें नहीं होने दूंगा। यह वक्तव्य किसी और ने नहीं दिया है अपितु राज्य के राजस्व मन्त्री ने दिया है। अगर राजस्व मन्त्री के वक्तव्य पर कोई ध्यानाकर्षण प्रस्ताव रखता है तो मैं कैसे उसको मना कर सकता हूं। यह कोई बाजार की अफवाह नहीं है। अगर माननीय सदस्य को कोई बात कहनी है तो वे समा में कह सकते हैं न कि इस प्रकार मेरे पास आएं। अध्यक्ष कभी गलती भी कर सकता है, परन्तु यह भी कोई तरीका है कि उसे इस प्रकार रोका जाये। ऐसी बातें नहीं होनी चाहिए।

Shri Balraj Madhok (South Delhi) : I want to draw the attention of Home Minister to the under-mentioned matter of urgent public importance.

“Statement of the Revenue Minister of Assam about continuing large scale Pakis-tani infiltration into Assam and assistance to Naga rebels.”

गृह-कार्य मन्त्री (श्री यशवन्तराव चव्हाण) : आसाम सरकार से मिली सूचना के अनुसार राजस्व मन्त्री ने कहा था कि पूर्वी पाकिस्तान और आसाम के मध्य की अन्तर्राष्ट्रीय सीमा की चौकसी सीमा सुरक्षा बल कर रही है। पुलिस चौकियां स्थापित की गई हैं ताकि घुसपैठियों के लिए पुलिस की नजर से बचना मुश्किल हो जाए।

आसाम सरकार से मिली सूचना के अनुसार राजस्व मन्त्री ने नागा विद्रोहियों को सहायता देने का कोई उल्लेख नहीं किया है।

Shri Balraj Madhok : This question has been asked many a time in the House. The eyes of Pakistan are on Assam. They wanted it before the independence and also there was plan to hand over Assam to them. But this move was foiled by the efforts of Sardar Patel. Since then Pakistan is sending infiltrator there. According to the census of 1961, the population of Muslims in Assam increased by 38.56 percent whereas it was increased in the rest of India by 20-25 percent. The Labour Minister Shri Tripathi had also said that

“The State Government was apprehending behind the big infiltration plan of Pakistan the Sino-Pakistan complicity to creat in Assam a situation like that in Kashmir.”

The situation is going to be complicated day by day. Now new developments are taking place in Pakistan and with the result the matter has become serious. Mr. Bhutto

has written a book in which he claimed Assam for Pakistan. I want to read out the main resolution which was placed before the people Party's convention held in Lahore.

“रैडक्लिफ पंचाट के पाकिस्तान को जो आसाम का छोटा सा भाग दिया है वह अनुचित है, घटनाओं ने यह सिद्ध कर दिया है कि आसाम की जनसंख्या का बड़ा भाग स्वायत्त शासन चाहता है। इस सम्मेलन के विचार में पाकिस्तान सरकार को आसाम तथा वहां की जनता के साथ विशेष सम्बन्ध बनाने चाहिए।”

This clearly shows the intention of Pakistan Government. This is all a well planned effort. Seeing the events of East and West Pakistan, the complicity between Pakistani elements and communists, the resolution passed by people Party, we cannot sit idly. We must take all thing seriously.

So, I want to ask three or four questions and hope that the Hon Minister will reply it.

(1) The number of infiltrators in Assam and the effort made by the State Government to eliminate them ?

(2) The former Home Minister Shri Nanda had formulated a scheme to stop infiltration. Under this scheme there would not be any population upto one mile of the border and the security forces would remain there. Whether this scheme has been followed or not ?

(3) Since it has been cleared that the eyes of Pakistan are on Assam and they are encouraging the undesirable elements in their efforts to disrupt the administration so whether the Government will take drastic steps to curb them ?

श्री यशवन्तराव चव्हाण : हम पाकिस्तान के मंतव्य के बारे में जानते हैं। मैंने कहा था कि देश में बहुत बड़ी संख्या में घुसपैठिये विद्यमान हैं। इनको रोकने के दो तरीके हैं। एक तो विद्यमान घुसपैठियों को खोजना तथा दूसरा जैसे ही वे घुसें उनको ढूँढा जाये, जहां तक पहले उपाय का सम्बन्ध है इस बारे में भूतपूर्व गृह मन्त्री श्री नन्दा ने न्यायाधिकरण नियुक्त किए थे जिसके फलस्वरूप काफी संख्या में लोगों को बाहर निकाला गया। वर्ष 1966 में हमने सीमा सुरक्षा बल को गठित किया, यह एक सुगठित बल है जिसका कार्य सीमाओं की देखभाल करना है। 1966 के बाद नये आने वाले घुसपैठियों की संख्या में कमी हुई है। जो पहले से ही वहां हैं, उनका मामला न्यायाधिकरण के पास जांच के लिए है।

श्री रंगा (श्रीकाकुलम) : कितने लोग आ रहे हैं ?

श्री यशवन्तराव चव्हाण : मेरी सूचना के अनुसार 1967 में 702 घुसपैठियों को खोजा गया जबकि 1968 में यह संख्या 440 थी। इससे यह पता चलता है कि संख्या में गिरावट हो रही है। इससे यह भी पता चलता है कि हमारे उठाये गये कदम सक्षम सिद्ध हो रहे हैं। परन्तु इसके बावजूद भी कुछ घुसपैठिये यहां आ जाने में सफल रहे हैं।

श्री बलराज मधोक : नन्दा योजना का क्या हुआ ?

श्री यशवन्तराव चव्हाण : वस्तुतः श्री नन्दा ने जो न्यायाधिकरण स्थापित किया, वह एक महत्वपूर्ण कदम था। जहां तक क्षेत्रों को खाली कराने का प्रश्न था, ऐसा नहीं किया गया क्योंकि यह व्यावहारिक नहीं समझा गया।

श्री रंगा : मन्त्री महोदय ने यह नहीं बताया कि जो घुमपैठिये बस गये हैं उनके बारे में क्या किया जा रहा है।

श्री यशवन्तराव चव्हाण : मैंने बताया था कि न्यायाधिकरण स्थापित किये गये हैं और उनका मामला उनके समक्ष है। सीमा सुरक्षा दल पश्चिमी बंगाल व पाकिस्तान की सीमा पर हो रही घटनाओं के प्रति सजग है।

सभा पटल पर रखे गए पत्र PAPERS LAID ON THE TABLE

बंगाल कच्चा पटसन करारोपण (संशोधन) अधिनियम,

वैदेशिक व्यापार तथा पूर्ति मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री चौधरी राम सेवक) : मैं श्री ब० रा० मगत की ओर से सभा पटल पर निम्नलिखित एक प्रति रखता हूँ।

- (1) पश्चिमी बंगाल राज्य विधान मण्डल (शक्तियों का प्रत्यायोजन) अधिनियम, 1968 की धारा 3 की उपधारा (3) के अधीन बंगाल कच्चा पटसन करारोपण (संशोधन) अधिनियम, 1968 (1968 का राष्ट्रपति का अधिनियम संख्या 30) की एक प्रति जो दिनांक 14 नवम्बर, 1968 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था।
- (2) उपर्युक्त अधिनियम को सभा-पटल पर रखने में हुये विलम्ब के कारण दर्शाने वाला एक विवरण। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या LT-195/69]

आवश्यक वस्तु अधिनियम

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री भानु प्रकाश सिंह) : मैं श्री रघुनाथ रेड्डी की ओर से सभा पटल पर निम्नलिखित की एक-एक प्रति रखता हूँ :—

- (1) आवश्यक वस्तु अधिनियम, 1955 की धारा 12-क के अधीन अधिसूचना संख्या एस० ओ० 450 (अंग्रेजी संस्करण) और एस० ओ० 451 (हिन्दी संस्करण) की एक प्रति जो दिनांक 1 फरवरी, 1969 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या LT-196/69]

- (2) अग्रिम ठेके (विनियमन) अधिनियम, 1952 की धारा 6 के अधीन जारी की गई अधिसूचना संख्या एस० ओ० 153 (अंग्रेजी संस्करण) और एस० ओ० 154 (हिन्दी संस्करण) की एक प्रति जो दिनांक 11 जनवरी, 1969 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या LT-197/69]

नारियल जटा बोर्ड के क्रियाकलापों तथा नारियल जटा उद्योग अधिनियम के बारे में अर्द्ध-वार्षिक प्रतिवेदन

वैदेशिक व्यापार तथा पूर्ति मन्त्रालय में उप-मंत्री (श्री चौधरी राम सेवक) : मैं सभा पटल पर निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति रखता हूँ :—

- (1) नारियल जटा उद्योग अधिनियम, 1953 की धारा 19 की उपधारा (1) के अधीन नारियल जटा बोर्ड के क्रियाकलापों तथा नारियल जटा उद्योग अधिनियम, 1953 के प्रवर्तन के बारे में 1 अप्रैल, 1968 से 30 सितम्बर, 1968 तक की अवधि के अर्द्ध-वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या LT-198/69]
- (2) इलायची अधिनियम, 1965 की धारा 33 की उपधारा (3) के अधीन इलायची (लायसेंस देना तथा रजिस्ट्रीकरण) नियम, 1968 की एक प्रति जो दिनांक 4 जनवरी, 1969 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० 29 में प्रकाशित हुये थे। [पुस्तकालय रखा गया देखिये संख्या LT-199/69]
- (3) काफी अधिनियम, 1942 की धारा 48 की उपधारा (3) के अधीन काफी बोर्ड कर्मचारी (आचरण) नियम, 1968 की एक प्रति जो दिनांक 4 जनवरी, 1969 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० 30 में प्रकाशित हुये थे। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या LT-200/69]
- (4) रबड़ अधिनियम, 1947 की धारा 25 की उपधारा (3) के अधीन निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति :—
- (एक) रबड़ (तीसरा संशोधन) नियम, 1968 जो दिनांक 4 जनवरी, 1969 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० 26 में प्रकाशित हुये थे।
- (दो) रबड़ (दूसरा संशोधन) नियम, 1968 जो दिनांक 4 जनवरी, 1969 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० 27 में प्रकाशित हुये थे।
- (तीन) रबड़ बोर्ड (सेवा) संशोधन नियम, 1968 जो दिनांक 4 जनवरी, 1969 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या जी०एस०आर० 28 में प्रकाशित हुये थे।

- (चार) रबड़ (संशोधन) नियम, 1969 जो दिनांक 8 फरवरी, 1969 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० 245 में प्रकाशित हुये थे। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या LT-201/69]

राज्य सभा से संदेश

MESSAGES FROM RAJYA SABHA

सचिव :— मुझे राज्य सभा के सचिव से प्राप्त सूचना देनी है कि 3 मार्च, 1969 की बैठक में निम्नलिखित विधेयकों को पास किया गया है।

- (1) सशस्त्र बल (विशेष शक्तियाँ) जारी रखना विधेयक, 1969
- (2) लोक बक्क (परिसीमा का विस्तारण) संशोधन विधेयक, 1969
- (3) परिसीमा (संशोधन) विधेयक, 1969

राज्य सभा द्वारा पारित विधेयक—सभा—पटल पर रखे गये।

BILLS PASSED BY RAJYA SABHA LAID ON THE TABLE

सचिव :— मैं राज्य सभा द्वारा पारित किये गये रूप में निम्नलिखित विधेयक सभा पटल पर रखता हूँ :—

- (1) सशस्त्र बल (विशेष शक्तियाँ) जारी रखना विधेयक, 1969
- (2) लोक बक्क (परिसीमा का विस्तारण) संशोधन विधेयक, 1969
- (3) परिसीमा (संशोधन) विधेयक, 1969

सदस्य द्वारा वैयक्तिक स्पष्टीकरण

PERSONAL EXPLANATION BY MEMBER

श्री समर गुह (कन्टाई) :— 3 मार्च, 1969 को मैंने जो पश्चिमी बंगाल के राज्यपाल को वापिस बुला लेने के सम्बन्ध में कहा था, उसके बारे में कुछ भ्रान्तियाँ पैदा हो गई हैं, मैं सभा को यह स्पष्ट कर देना चाहता हूँ कि मेरा उद्देश्य केवल बात-चीत को बदलने के वाछंतीयता के बारे में था न कि बात-चीत में अवरोध उत्पन्न करने से था। ऐसी ही परिस्थितियों में आपने पहले भी ऐसे दृष्टिकोण पर विचार किया है।

आपको लिखे 2 मार्च के अपने पत्र में मैं ने आपका ध्यान इस तथ्य की ओर आकर्षित किया था कि वयोक्त राज्यपाल को वापस बुलाने का अभिप्राय केन्द्र-राज्य सम्बन्धों जैसे बड़े नाजुक और सविधान सम्बन्धी मामले पर चर्चा करना था, तो यह कार्य ऐसे ढंग से करना चाहिये जिस से कि सभी दलों के प्रतिनिधि इस सम्बन्ध में अपना दृष्टिकोण व्यक्त कर सकें। मैं ने यह भी निवेदन किया था कि पश्चिम बंगाल के राज्यपाल को वापस बुलाने के बारे में गृह-कार्य मंत्री एक वक्तव्य दें तथा तदुपरान्त इस बारे में यहां पूरी चर्चा हो ताकि विभिन्न दलों को इस समस्या की कठिनाईयों को दूर करने का अवसर मिल सके। आपने मेरा वह सुभाव अस्वीकृत कर दिया और फिर मैं ने एक और प्रस्ताव आपके विचारार्थ पेश किया।

मेरे इस स्पष्टीकरण से यह स्पष्ट हो जाता है कि मैं ने यहां चर्चा को रोकने का प्रयास नहीं किया बल्कि मैं इसे किसी दूसरे रूप में चाहता था।

व्यक्तिगत स्पष्टीकरण के लिये मुझे अवसर प्रदान करने के लिये मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

रेलवे अल्प-व्ययक पर सामान्य चर्चा—(जारी)

RAILWAY BUDGET-GENERAL DISCUSSION-Contd.

श्रीमती उमा राय (मालदा) : फ़रक्का रेलवे पुल के बारे में वहां के लोग समझते हैं कि यह एक बहकावा है। यह विश्वास करते हुए कि यह जल्द ही कार्यान्वित होगा, इस अवधि में इस बात की तुरन्त आवश्यकता है कि हावड़ा-फ़रक्का-मालदा के बीच यात्रियों यातायात के लिये एक एक्सप्रेस गाडी का प्रबन्ध किया जाये ताकि लोगों को अधिक देरी की यात्रा तथा अधिक धन के व्यय से बचाया जा सके। वर्तमान हावड़ा-फ़रक्का यात्री गाडी से लोगों को कोई राहत नहीं मिलती क्योंकि इस की यात्रा में 18 घण्टे लगते हैं। अतः एक्सप्रेस गाडी का यह सुभाव विचारणीय है। कम से कम तीन मास तक तो आप इसे अनश्वर व तुरन्त ही चला कर देखें।

वर्ष 1968-69 में मैं ने एक सुभाव दिया था तथा पाकिस्तान में हो रहे राजनैतिक परिवर्तन के कारण इस सुभाव का महत्व और भी बढ़ गया है। पश्चिम बंगाल में पश्चिम दीनाजपुर के जिला मुख्यालय बालुरघाट का देश के किसी भाग से रेल सम्पर्क नहीं है इस जिले में पाकिस्तान से लगती हुई बहुत लम्बी सीमायें हैं। आपत्ति के समय हम वहां से अपने आदमी अथवा सुरक्षा सामग्री को वहां से हटा नहीं सकते जबकि पाकिस्तान को पश्चिम दीनाजपुर जिले के साथ की सीमाओं से होकर सारे पाकिस्तान तक रेलवे का सामरिकलाभ प्राप्त है। पुराने मालदा को बालुरघाट से रेल सम्बन्ध जोड़ने के बारे में कुछ वर्ष पूर्व एक सर्वे भी किया गया था तथा यह सिद्ध हो गया था कि यह कार्य करना उचित और लाभ-प्रद होगा।

हावड़ा और हुगली जिलों में 100 किलोमीटर लम्बी मैसर्ज मार्टिन एण्ड कम्पनी वाली रेलवे लाइन पर यात्रा में बड़ी कठिनाईयां हैं। इस मार्ग से प्रत्येक वर्ष विभिन्न औद्योगिक क्षेत्रों

के 70 लाख व्यक्ति कलकत्ता तक यात्रा करते हैं। हमारी योजनाओं के अनुसार, औद्योगिक धन्धे में विस्तार होने के कारण कलकत्ता हावड़ा के क्षेत्रों में तकनीकी शिक्षा के विस्तार हेतु विभिन्न संस्थानों की स्थापना की मांग निरन्तर बढ़ रही है तथा चौथी पंचवर्षीय योजना में यह मांग और भी अधिक बढ़ेगी। मेरा सुझाव है कि हावड़ा और हुगली के यात्रियों की कठिनाइयों को दूर करने हेतु मार्टिन रेलवे का राष्ट्रीयकरण कर दिया जाये।

इस सम्बन्ध में रेलवे ने एक उच्च स्तरी समिति नियुक्त की थी जिम्मे वर्ष 1958 के दौरान इस रेलवे का राष्ट्रीयकरण करने का सुझाव दिया था। इस रेलवे मार्ग से यात्रा करने वाले विद्यार्थियों की कठिनाइयों को तो अवश्य ही दूर किया जाना चाहिए। इस मार्ग पर 30 किलोमीटर यात्रा करने के लिये चार से पांच घण्टे लग जाते हैं, हमें यह विश्वास हो गया है कि मैसर्स मार्टिन एण्ड कम्पनी यात्रियों की कठिनाइयों को दूर नहीं कर सकते।

अतः रेलवे मंत्री उपरोक्त कठिनाइयों को दूर करने का प्रयत्न करें जिससे कि लोगों के कष्ट दूर हों तथा राष्ट्रीय सुरक्षा के हितों को भी लाभ हो।

Shri Ram Swarup Vidyarthi (Karat Bagh) : Railways are a big commercial concern and it is not a matter of pride if they have shown a little profit of Rs. 2 crore.

There is a round frustration and disgust among the Railway employees and I request the hon. Minister to remove their grievances. The class III and class IV employees are being retrenched in the name of automation. Why not the same treatment with the Grade I and Grade II officers? It is not understood why only the lower class employees are being victimised. You are importing automation machinery from other countries where people make these machineries and get employment but in our country where unemployment is at its worst point, the same automation machinery is a source of retrenchment of our workers. It is not proper then, the employees reverted as a result of this automation and deiselsation do not get their pay protected. For example, when a loco-man, working for the last 10 years, is reverted to some other lower post on account of deiselsation, his pay is not protected and he is given a fresh start in that post. That means he is given a pay less than what he had been drawing earlier. It is very cruel a thing. Although the Railway Board had issued orders in 1946 and 1951 in this regard but those orders are not being complied with. Further, where the pay-protection is being given in N. E. F. Railways it should be given in other Railways too.

Besides a number of Commissions and Committees, the Railways had appointed a promotion committee also which had recommended for the promotion of 50% of class IV employees, but the Railways never arranged for the same. What charm would a man have in his job if he were to rot in the same post till he retires? Similarly no facilities have been given to the Government employees in accordance with Shanker Sharan Award. The Railway Board has been following the same beaten track.

Our new Railway Minister is a great supporter of socialistic pattern of society but in the Zonal Training school in the senior mess the people are getting omelette, toasts butter and tea or coffee in the breakfast, whereas the persons who go there previously for training do not get more than 6 chapatties to eat. The hon. Minister may please look into that also.

Then the first step for the Railway Minister to take is to do away with the Railway Board. In the railways, every employee believes that the even the Railway Minister has

no say beyond the Railway Board. and therefore he is unable to do justice because of the fear of Railway Board. So, if the hon. Minister is unable to penetrate the vicious circle of the Railway Board, he should dissolve it forthwith.

The Railways should now be converted into a corporation so as to benefit the employees. Railways are a big commercial concern and its employees should also get a share in its profit. In other Public Undertakings, the workers are getting bonus and overtime benefits besides good pay-scales. The same benefits should be provided to the railway employees also. So, the Railways should be converted into an autonomous Corporation and since it is commercial concern, a permanent wage board should also be appointed for it. Workers are compelled to over work in the Railways. I have myself seen the workers working continuously for 12 hours. I again stress upon the hon. Minister that if he cannot bring the Railway Board into his control, he should dissolve it, otherwise this Board would let him down. He would have to face privilege Motion here.

Under the Indian Railways Act, 1890, the Railway Board has been empowered to indicate the modes of inquiry into an accident whereas the powers should have been with the person who has to conduct inquiry. But the Railway Board is adamant about it otherwise they would be exposed. In the book entitle "Report on the working of the Commission of Railway safety for 1966-67. page 85, the inquiry commission for an accident" has, in its report, said :-

"Rules regarding notices of and inquiries into accidents" under Sec. 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 Commission of Railway safety functions.

Stating the reason for the above, the Commission says.

"It will perhaps be a matter of great disappointment to not that the Railway Board blindly refused to give even clarification of certain provision, made in the above Rules which are incumbent on this Commission to observe."

Hence Rule 84 should be amended.

About the old Subsidiary Rules, the Commission says ;

"Subsidiary Rules of Railways have become cumbersome and creat confusion in the minds of officers and staff."

Then; different rules are being followed in different railways. The Commission says :

"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 the formulation of Subsidiary Rules should be forbidden and all new instructions desired to be issued should find a place in the General Rules."

This too has not been done as yet, The Railway Board has not cared for any such recommendations. Their officers are never held responsible for any fault on their part. Many a times the Railway Board has been held guilty by the commission of inquiry and, asked for track circuiting or as on alternative, spilt track circuiting, but they too no action thereon. I therefore request you to take strict action against Railway Board otherwise you own position will be adversely effected and the people will criticise you. Today

besides ordinary passengers, even the Military personnel are not safe in the trains. The commission has several times emphasised upon that.

In view of the above, the Railway Board should be abolished forthwith. Besides this, if you cannot remove the grievances of the railway employees you should allow every employee to see you atleast once a month. The Railway Board officers should not come in their way. You fix a day to see them. Otherwise you will be getting only coloured facts.

Secondly, all the unions are registered under the Trade Union Act and they should not be deprived of their rights so for this Act exists. But the authorities have been taking actions against such unions even if they held their annual meetings. They have suspended and given show-cause notice to the employees connected with such unions. It is not the proper. When the hon. Minister was a State Minister, he had said in Rajya Sabha that if a union had 15% membership, was loyal and did not believe in violence, should certainly be recognised. The Central Railway Employees Union has a membership of 60,000 employees and has more support than the other two recognised ones have. Therefore you should give recognition to the Central Railway Employees union.

Finally, I would point out that no progress has so far been made in the construction of over-bridges. You had promised a ring-railway also. Necessary action should be taken in this regard.

Shri Ram Shekhar Prasad Single (Chapra) : The hon Member who was speaking before me has said that Railway Board could not make much headway as there are many defects and shortcomings. Railway Board as well as the secretariat are not functioning satisfactorily. Some improvements should be in its working. Only change of name will not do the needful. The old employees who are now occupying high posts do not want to change the old pattern of promotion and working as they have developed vested interests. This is the reason why there is stagnation in the working of the Railway Board. Defect and shortcomings of the Railway Board should be removed to bring improvement in its working.

Nine railways are functioning under different names in the country. Divisional system was introduced in all the railways except North Eastern Frontier Railway and North-Eastern Railways. But the hon. Minister in his Budget speech has said that the Divisional system is now being introduced in these two railways also. All district level offices and departments in the North Eastern Frontier Railway will be upgraded to the Divisional level. But this system is not being followed in the North Eastern Railway. In this connection an old important city Sonepur which has sufficient office and housing facilities is being ignored and instead Samastipur which has no official accommodation or housing facilities is being preferred. Sonepur connects North and South Bihar. Several representations and Memorandum have been submitted by the people to upgrade sonepur its divisional level. But the railway authorities are proceeding on the plan prepared in 1960. They are not willing to modify it. One thing more which goes in favour of Sonepur is that it is situated away from border. It can, therefore, prove a good operating base. I would appeal to the hon. Minister to make Sonepur a divisional headquarter.

So far as the question of providing amenities to the passengers is concerned. I admit that much has been done in this connection since the later over of railways from the company. Still there is a scope for improvement. Lavatories in the Third class compartments need improvement. More facilities for drinking water should be provided. Waiting halls for the Third class passengers should be improved.

I am grateful to the hon. Minister for conceding the request for diverting the Delu via Patna. So far as Rajdhani Express is concerned it should pick up all the passengers on its way to Calcutta from the station, where it stops.

Some changes should also be made in the allotment of wagons for carrying coal. Wagons for carrying coal to short distances are being allotted in Bihar. Coal is being transported in Bihar through trucks and other means of road transport. That is why the coal is not cheap in Bihar although it produce much of coal in the country.

I want to make a submission about the vigilance department. It should be separated from the railway department. The reason is that employees of the Vigilance department could not make proper enquiries about the officers as they know that they will be reverted to their present departments and most probably under the same officers after sometime against whom they have to make enquiries.

The railways are constituting zonal committees to establish direct contact with the public but they do not act on their advice. So I would appeal to the railway authorities to accept their advice and give more representative to the people in these committees.

There are two types of railway crossing in our country. One is manned and the other is un-manned. Many accidents took place due to unmanned railway crossings. Recently an accident took place at the Dewalia railway crossing in the North Eastern railway. But still no man has been provided on this railway crossing. Rules and procedure in regard to the construction of railway crossings should be simplified so that people could know to whom they have to approach for the purpose. At present the people are not aware as to whom they should approach in this connection.

श्रीमती इलापाल चौधरी (कृष्णनगर) : महिला सदस्यों को भी अवसर प्रदान किया जाना चाहिए ।

उपाध्यक्ष महोदय : महिला सदस्यों के लिए पृथक समय नहीं रखा गया है । तीन निर्दलीय सदस्य अर्थात् श्री कुशवाह, श्री प्रकाशवीर शास्त्री तथा श्री दासचौधरी पांच पांच मिनट का समय ले सकते हैं । डी० एम० के० के दो सदस्य इसमें भाग ले सकते हैं । अब सभा मध्याह्न भोजन के लिए स्थगित होती है ।

इसके बाद लोक सभा मध्याह्न भोजन के लिए दो बजे तक के लिए स्थगित हुई ।

The Lok Sabha then adjourned for lunch till fourteen hours of the clock

लोक सभा मध्याह्न भोजन के पश्चात् दो बजकर पांच मिनट पर पुनः सभवेत हुई ।

The Lok Sabha re-assembled after lunch at five minutes past fourteen of the clock.

{ उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए }
{ Mr. Deputy Speaker in the Chair }

सदस्य द्वारा व्यक्तिगत स्पष्टीकरण
PERSONAL EXPLANATION BY MEMBER

Shri Madhu Limaye (Monghyr) : I want to make a submission.

उपाध्यक्ष महोदय : आपको कोई नोटिस देना चाहिए था ।

Shri Madhu Limaye : I have already given a notice for it.

उपाध्यक्ष महोदय : मैंने कोई नोटिस नहीं देखा है :

Shri Madhu Limaye : I will finish in six minutes. Day before yesterday when I was quoting Article 163 of the Constitution, the hon. Speaker interrupted me and said "Don't waste the time of the House as they are one no two opinions about it." To-day a dispute has arisen about it. I was raising a point in regard to the discretion of the Governor. I want to get clarification in regard to the following five points:--

- (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 of 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.

Now I want to quote from the four prominent papers.

In the Indian Express it appears that "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.

In patriot it is said that 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 center'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 or with which he did not agree.

It appears in the statesman 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.

I do not want to read now what has appeared in the Hindustan Standard it is quite long but I would say that similar things have appeared in that paper also. Although I have not read it yet it should go on the records.

I want clarification in regard to the report of the meeting of the Internal Affairs Committee. Efforts are being made to do away with the parliamentary and democratic system. I want to warn the Government that if efforts were made to undo the verdict of the people in West Bengal serious consequences would follow. I want that everybody should bow his head before the people's verdict. All should act on the provisions of the constitution.

The impression created by interruption of the hon. Speaker was that the Governor has to read the full text unchange or without any modification prepared by the Cabinet. Had this been the correct position I would have been happy and I would not have wasted the time of the House. The hon. Minister of Parliamentary Affairs is here and I hope he will draw the attention of the Government on the points raised by me.

श्री स० मो० बनर्जी (कानपुर) : मैंने नियम 357 के अन्तर्गत नोटिस दिया था ।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं नहीं जानता कि इस बारे में अध्यक्ष महोदय की क्या प्रतिक्रिया थी ।

Shri Madhu Limaye : We want to safeguard the constitution.

उपाध्यक्ष महोदय : आपने कहा है कि आपने इस बारे में अध्यक्ष महोदय से बात की थी । आपने अध्यक्ष महोदय किये गये जिन टिप्पणों का उल्लेख किया है उसके बारे में मुझे रिकार्ड देखना पड़ेगा ।

Shri Madhu Limaye : There should be no misunderstanding You can see the record. The hon. Speaker was of the opinion that there was no dispute about it Now the dispute has been raised by the internal affairs committee of the Cabinet.

उपाध्यक्ष महोदय : दोनों ओर से मुझे तंग किया जा रहा है । इस नियम के अन्तर्गत कोई चर्चा नहीं हो सकती ।

श्री स० मो० बनर्जी : मैंने नियम 377 के अन्तर्गत नोटिस दिया है । मैंने व्यवस्था का प्रश्न भी उठाया है ।

श्री रणधीर सिंह (रोहतक) : मेरा एक व्यवस्था का प्रश्न है ।

उपाध्यक्ष महोदय : जहां तक श्री मधु लिमये के नोटिस का सम्बन्ध है मैं नहीं जानता कि पहले क्या हुआ था । उन्होंने कहा है कि उन्होंने इस बारे में अध्यक्ष महोदय से बात की थी और उन्होंने नियम 357 के अन्तर्गत नोटिस भी दिया था । मैं नहीं जानता कि अध्यक्ष द्वारा इसकी अनुमति दी गई थी ।

श्री मधु लिमये ; मैंने इसका उल्लेख किया था और उन्होंने इन्कार नहीं किया था । मैं पहले ही स्पष्टीकरण कर चुका हूँ । मेरी ओर से मामला समाप्त हो चुका है ।

उपाध्यक्ष महोदय : चुप रहने का अर्थ यह नहीं कि उन्होंने अनुमति दे दी थी । माननीय सदस्य ने कुछ बातें उठाई हैं और मेरे विचार में माननीय संसदीय मंत्री इन बातों को सम्बन्धित मंत्री तक पहुँचा देंगे ।

संसद कार्य, नौवहन तथा परिवहन मन्त्री (श्री रघुरामैया) : माननीय सदस्य ने नियम 357 के अन्तर्गत स्पष्टीकरण किया है। अतः इस पर सरकार के स्पष्टीकरण का कोई प्रश्न नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : अपने स्पष्टीकरण के दौरान माननीय सदस्य ने संसद कार्य मंत्री का ध्यान आकर्षित कराया था। उन्होंने यह भी कहा था कि इस मामले पर सरकार को तुरन्त ध्यान देना चाहिए। प्रथा यह है कि ऐसे मामलों पर संसद कार्य मंत्री सम्बन्धित मंत्री का ध्यान आकर्षित कराते हैं।

श्री रघुरामैया : नियम के अन्तर्गत मैं कुछ करने के लिए बाध्य नहीं हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : उनको ये बातें सम्बन्धित मंत्री को बतानी है।

श्री रघुरामैया : नियम के अन्तर्गत मैं ऐसा करने के लिए बाध्य नहीं हूँ, कोई भी सदस्य किसी भी समय कोई भी मामला सभा में उठाकर मंत्री को बुलाने के लिए कह सकता है। इस बारे में कोई प्रक्रिया होनी चाहिए।

श्री मधुलिमये : मैंने इसके लिए नोटिस दिया था।

उपाध्यक्ष महोदय : यह ठीक है कि यदि सभा में माननीय सदस्य द्वारा कोई मामला किसी समय उठाया जाता है तो माननीय संसद कार्य मंत्री तुरन्त उत्तर देने के लिए बाध्य नहीं है परन्तु उनको सभा में उठाई गई बातें सम्बन्धित मंत्री तक पहुंचानी होती है।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री भंडारे का व्यवस्था का प्रश्न क्या है ?

श्री रा० ढो० भण्डारे (बम्बई मध्य) : मैं माननीय सदस्य के वैयक्तिक स्पष्टीकरण के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। श्री मधुलिमये ने अध्यक्ष महोदय द्वारा की गई टिप्पणियों को आधार बनाकर अपना वैयक्तिक स्पष्टीकरण दिया है। किसी भी सदस्य को यह अधिकार नहीं होता कि वह अध्यक्ष की टिप्पणियों को गलत अथवा सही बताये।

श्री मधु लिमये : मैंने अध्यक्ष महोदय की आलोचना नहीं की है। मेरे स्पष्टीकरण को अध्यक्ष पर आक्षेप बताना निर्तात मूर्खता है।

उपाध्यक्ष महोदय : सूचना में कोई ऐसी बात नहीं है जिससे अध्यक्ष महोदय पर कोई आक्षेप लगता हो। श्री मधु लिमये ने केवल यह कहा है कि कल जब वह बोल रहा था, उस समय अध्यक्ष महोदय द्वारा टोके जाने पर वह अपनी बात पूरी नहीं कह सका था।

श्री रो० ढो० भण्डारे : पहली बात तो यही है कि वैयक्तिक स्पष्टीकरण की आवश्यकता ही क्या थी।

यदि राज्यपाल ने संविधान के उपबन्धों के अनुसार कार्य किया है तो ये लोग कुछ भी नहीं कर सकते और यदि उसने संविधान के अनुसार काम नहीं किया है तो वे जो चाहे करें। इस मामले को वैयक्तिक स्पष्टीकरण के रूप में सभा में नहीं उठाया जाना चाहिए था।

उपाध्यक्ष महोदय : आपने उनकी बात ठीक से नहीं समझी। उसमें कोई ऐसी बात नहीं है जो अध्यक्ष महोदय की सत्ता की उपेक्षा करती हो। अध्यक्ष महोदय ने इस सम्बन्ध में कोई निर्णय नहीं दिया था। मैंने भी सरकार से स्पष्टीकरण देने के लिए नहीं कहा है। केवल यह टिप्पणी की गई थी कि यह मामला सभा के सामने कल आने वाला है और हमारे पास समय का अभाव है।

श्री स० मो० बनर्जी (कानपुर) : मैं नियम 376 (2) के अन्तर्गत व्यवस्था का प्रश्न उठा रहा हूँ, जिसका मूल पृष्ठ निम्नलिखित है:—

“सभा में जो विषय विचाराधीन है केवल उसी के सम्बन्ध में व्यवस्था का प्रश्न उठाया जा सकता है।”

इस समय सभा के सामने रेलवे बजट है और हम चाहते हैं कि नियम 340 के अन्तर्गत वाद-विवाद को स्थगित किया जाये।

उपाध्यक्ष महोदय : नियम 340 स्वतः ही स्पष्ट है। आप अपनी बात संक्षेप में कहें।

Shri S. M. Bauerjee : The session of West Bengal Assembly is going to take place shortly, which will be addressed by Governor. The United Front has demanded that the Governor, Shri Dharam Vira should be recalled by Thursday Tomorrow is Thursday. if the question relating to the recall of Dharam Vira is not discussed to-day, the Centre-State relations will further be worsened. Shri Limaye has raised five points in his explanation So I request that in order to avoid to save West Bengal from the crisis, the Home Minister come in the House and should answer the points raised by Shri Limaye. If Central Government will not recall Shri Dharam Vira, the people of West Bengal will through him out.

Shri S. M. Joshi (Poona) : Sir, I support this Motion. We are worried over the crisis which is likely to come in West Bengal. Its repercussions will affect Centre-State relations to a great extent. if Government expects cooperation from the opposition. It should also sit with the opposition parties to find out some solution to evade such crisis.

श्री रणधीर सिंह (रोहतक) : सभा को यह अधिकार नहीं है कि वह इस मामले पर चर्चा करे। यह शुद्ध रूप से राज्य का विषय है। श्री मधु लिमये ने असंगत बातें उठाई हैं। राज्यपाल चुनाव के पश्चात् विधानमंडल के संयुक्त सत्र में अभिभाषण देता है। अनुच्छेद 163 के अन्तर्गत उसे स्वविवेक का अधिकार प्राप्त है। राज्यपाल के इस अधिकार को कहीं भी, किसी भी रूप में चुनौती नहीं दी जा सकती। उसे मंत्री परिषद् यह आदेश नहीं दे सकती कि उसे संयुक्त सत्र में क्या पढ़ना है और क्या नहीं। दूसरे यह मामला अभी अचकचरा है। अभी तक तो राज्यपाल द्वारा अभिभाषण दिया ही नहीं गया है इसलिये इस मामले को यहां कैसे उठाया जा सकता है। यदि किसी कार्य द्वारा संविधान का उल्लंघन किया गया है अथवा कोई अनियमितता

की गई है तो उक्त कार्य के किये जाने के बाद ही इस सभा में चर्चा की जा सकती है।
अतः मेरा यह निवेदन है कि इस विषय पर चर्चा न की जाय क्योंकि उसमें कोई सार नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं आपकी बात से पूर्णतः सहमत हूँ।

श्री जि० मो० बिश्वास (बाकुरा) : हम इस मामले पर वाद-विवाद करना चाहते हैं। श्री धर्मवीर को पश्चिमी बंगाल में, वहाँ के लोगों की इच्छा के विरुद्ध, राज्यपाल पद पर नहीं रखा जा सकता।

श्री क० नारायण राव (बोबिली) : "वैयक्तिक स्पष्टीकरण" का मतलब यह है कि सम्बद्ध सदस्य, उस बात के लिए, जो उसने गलत समझी या जिसका उसने जिक्र नहीं किया, अपना स्पष्टीकरण देना चाहता है। इस आधार पर मेरा यह कहना है कि उसे इसके लिए अनुमति नहीं दी जानी चाहिये थी।

जहाँ तक राज्यपाल द्वारा अभिभाषण के कुछ अंश न पढ़े जाने का सम्बन्ध है, राज्यपाल को यह अधिकार है कि उसके जो अंश किसी व्यक्ति विशेष से सम्बद्ध है उन्हें वह निकाल दे। यदि इस प्रश्न पर विचार विमर्श किया जाता है तो साथ ही इस बात पर भी विचार किया जाना चाहिए कि अभिभाषण में इस प्रकार के अंश सम्मिलित करना राज्य सरकार के लिए कहां तक उचित है।

उपाध्यक्ष महोदय : यह तो स्वीकार करना होगा कि मधु लिमये को नियमों के अन्तर्गत वैयक्तिक स्पष्टीकरण देने का अधिकार है। परन्तु यह भी मैं मानता हूँ कि उसने अपने वैयक्तिक स्पष्टीकरण के क्षेत्र का अनावश्यक रूप से विस्तार किया। इस विषय पर सभी चर्चा करना चाहते हैं वे राज्यपाल के स्वविवेक के बारे में चर्चा करना चाहते हैं। यह मामला कल सभा में उठाया जाने वाला है। मैंने यह कहा था कि तत्सम्बन्धी आतुरता से संसदीय कार्य मंत्री को अवगत करा दिया जायेगा। इस समय मैं इस सम्बन्ध में कुछ भी नहीं कह सकता। अब रेलवे बजट पर चर्चा जारी रहेगी।

रेलवे आय-व्ययक-सामान्य चर्चा-जारी

RAILWAY BUDGET-GENERAL DISCUSSION CONTD.

उपाध्यक्ष महोदय : डा० राम सुभग सिंह को उत्तर के लिए कितने समय की आवश्यकता होगी ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : लगभग 50 मिनट।

श्री किर्तितनन (शिवगंगा) : हमारे माननीय मंत्री ने रेलवे आय-व्ययक में 1.91 करोड़ रुपये का लाभ दिखाया है परन्तु इसके बारे में भी उन्हें पूर्ण विश्वास नहीं है क्योंकि अपरिहार्य कारणों से यह लाभ कम भी हो सकता है। वर्ष 1969-70 में रेलवे मंत्री ने रेलवे

से होने वाली कुल आय को 746.80 करोड़ रुपये आंका है, जो चालू वर्ष के आंकड़ों से 45 करोड़ रुपये अधिक है। इसी वर्ष के लिए कार्यचालन व्यय 665.35 करोड़ रुपये बनाया गया है जो चालू वर्ष की अपेक्षा 25 करोड़ रुपये अधिक है। दूसरी ओर वर्ष 1968-69 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन से यह पता चलता है कि अकार्यकुशलता के कारण करोड़ों रुपये बर्बाद हुए किसी एक मामले में नहीं, उनके मामलों में, किसी एक रेलवे में नहीं, बल्कि सम्पूर्ण रेलवे व्यवस्था में।

यद्यपि मंत्री महोदय ने किराया और भाड़ा बढ़ाने का प्रस्ताव नहीं किया है परन्तु साथ ही उन्होंने भाड़े और किराये को युक्ति संगत बनाने की बात भी कही है। लागत अध्ययन से यह मालूम होता है कि लागत के मुकाबले में यात्री किराया और भाड़ा कम है। अतः मैं उन्हें इसके लिये बधाई नहीं दूंगा।

रेलवे बोर्ड ने कुछ रेलवे लाइनों को अलाभकर बताकर उन्हें उखाड़ने का प्रस्ताव किया है। तमिलनाडु सरकार ने इस प्रस्ताव का विरोध किया है। सरकार को नयी रेलवे लाइने बिछानी चाहिए न कि पुरानी लाइनों को उखाड़ा जाना चाहिए। औद्योगिकीकरण के लिए रेलवे की सुविधा का होना एक अनिवार्य शर्त है। इसके अतिरिक्त 1969-70 में दक्षिण रेलवे में नयी रेलवे लाइन बिछाने का कोई प्रस्ताव नहीं है। मद्रास-कंजीकोड, आल्वेय-अर्नाकुलम और मुरघुर-दसमयही सेक्शनों पर रेलवे लाइन दुहरा करने के लिए 637 लाख रुपये की आवश्यकता थी जबकि इसके लिए कुल 6 लाख रुपये रखे गये हैं। करूर डिडीगुल-तुतीकोरन के बीच बड़ी लाइन के बारे में जो यातायात सम्बन्धी सर्वेक्षण किये गये थे, उनके बारे में कुछ भी नहीं कहा गया है। मद्रास-विजयवाडा और मद्रास-अर्कोनम विभागों पर विद्युत चालित गाड़ियां चलाने से सम्बन्धित सर्वेक्षणों के बारे में भी कुछ नहीं बताया गया। हमारे राज्य की सरकार ने चौथी पंचवर्षीय योजना काल में कई नई रेलवे लाइन बिछाने के लिए सरकार को सुझाव दिया है। मेरा यह अनुरोध है कि अरन्थन्की से थोन्डी और थोन्डी से मनमदुराई को जोड़ने वाली रेल के बारे में सर्वेक्षण किया जायें। मदुराई को करेकुडी से जोड़ने के लिए भी रेलवे लाइन बिछाई जानी चाहिए, क्योंकि यह क्षेत्र औद्योगिक दृष्टि से महत्वपूर्ण है।

मंत्री महोदय ने रेलवे कर्मचारियों की उनके सहयोग और कार्य के लिए प्रशंसा की है। इस सम्बन्ध में मेरा यह सुझाव है कि मंत्री महोदय और रेलवे बोर्ड को उनकी शिकायतें सहानुभूतिपूर्वक सुननी चाहिए और उनकी कठिनाईयों को दूर करना चाहिए। दक्षिण रेलवे में कर्मशियल क्लर्कों की संख्या कम किये जाने से सम्बन्धित प्रस्ताव के बारे में मुझे यह कहना है कि बचत के नाम पर कुल्हाड़ा इन क्षेत्रों के कर्मचारियों पर ही क्यों चलाया जाता है। रेलवे पर बढ़े हुए यातायात आदि के कारण काम अधिक बढ़ गया है जबकि कर्मशियल क्लर्कों की संख्या घटाई जा रही है। रेलवे मंत्री को इस समस्या पर भी ध्यान देना चाहिए। आय व्ययक भाषण में तीसरी श्रेणी के लेखा कर्मचारियों को विशेष लाभ की बात नहीं कही गई है जबकि अधिकारियों के लिए लाभ या पुरस्कार के बारे में उदारता बरती गई है। जिन कर्मचारियों ने 1957 में एस० ए० एस० पास कर लिया था वे अभी तक क्लर्क के वेतनमान में ही पड़े हैं और उनकी पदोन्नति अगले दस वर्षों में भी कोई आसार दिखाई नहीं देते।

उनके सम्बन्ध में रेलवे मंत्रालय का क्या कार्यवाही करने का विचार है ? श्री पुनाचा ने कम्पिशन बन्कों का मामला एक व्यक्ति वाले न्यायाधिकरण को भेजने का वचन दिया था । वर्तमान रेलवे मंत्री को वह आश्वासन पूरा करना चाहिये ।

हमारे विचार में एक उद्योग में एक संघ होना चाहिए । परन्तु केन्द्रीय सरकार एक ही उद्योग में कई संघ रखने पर विश्वास रखती है । परन्तु वह इस नीति का भी ठीक प्रकार से अनुसरण नहीं कर रही है । रेलवे में अब केवल एक ही संघ है, जो कांग्रेस का संघ है । जब सरकार का विचार यह है कि सभी मांगें मान्यता प्राप्त संघ के माध्यम से पेश की जानी चाहिये तो इसका अर्थ यह हुआ कि सभी मांगें कांग्रेस संघ के माध्यम से प्रस्तुत की जानी चाहिए । वास्तव में इस समय स्टेशन मास्टर्स, गाड़ों, ड्राइवरों आदि के अपने अपने अखिल भारतीय संघ बने हुए हैं । मेरे विचार में सरकार को इन सभी संघों को मिला कर एक महासंघ बना देना चाहिए ।

मद्राई-रामेश्वरम और मद्रास-रामेश्वरम-वीरुडनगर बरास्ता मनमाडुराई-तिरुची काँई एक नई एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जानी चाहिये । मुझे आशा है कि मंत्री महोदय मेरे इस सुझाव पर विचार करेंगे ।

श्रीमती तारा सप्रे (बम्बई पूर्वोत्तर) : रेलवे मंत्री यात्रा किराया न बढ़ाने के कारण धन्वाद के पात्र है परन्तु सामान का किराया बढ़ाया जाना अनुचित है ।

बम्बई भारत की औद्योगिक राजधानी है । अब बस परिवहन द्वारा वहाँ की जनता की आवश्यकताएँ पूरी नहीं की जा सकती । अतः वहाँ के लिए रेलवे की उपनगरीय सेवा अत्यन्त महत्वपूर्ण है और इसकी कार्यकुशलता उच्चतम स्तर की होनी चाहिये । उपर्युक्त चर्चा से यह स्पष्ट हो जाता है कि रेलवे मंत्रालय द्वारा इस सम्बन्ध में तत्काल तथा ठोस कार्यवाही की जानी चाहिये । परन्तु बम्बई की उपनगरीय यातायात समस्या के सम्बन्ध में कोई ठोस प्रस्ताव स्वीकार नहीं किया गया है । बम्बई में बेल्लर्ड ऐस्टेट में तीसरे टर्मिनल के लिये सर्वेक्षण दो कारणों से सम्भव नहीं है । उस लाइन पर पोर्ट ट्रस्ट का काफी माल आता जाता रहता है । फिर बेल्लर्ड ऐस्टेट दक्षिण की ओर है और बहुत से मीजन टिकट वाले लोग उत्तर के उपनगरों से दक्षिण भाग में आते हैं । यह सर्वेक्षण निरर्थक है । अब हमारी तत्काल मांग यह है कि कलकत्ता की तरह बम्बई में भी यात्रियों की शीघ्र यातायात करने की प्रणाली के सम्बन्ध में तकनीकी आर्थिक अध्ययन किया जाना चाहिये । दूसरे यह पता लगाया गया है कि लगभग 60 करोड़ रुपये की धन राशि खर्च करने से पश्चिम रेलवे के ग्रान्ट रोड-चर्चगेट गेजेशन को चौगुना करके और वर्तमान 9 डिब्बे वाली गाड़ियों के स्थान पर 15 डिब्बे वाली गाड़ियाँ चलाने की व्यवस्था करके 50 प्रतिशत क्षमता बढ़ायी जा सकती है । इस कार्य के लिये विदेशी मुद्रा की तुरन्त मंजूरी दे दी जानी चाहिये । 50 प्रतिशत क्षमता बढ़ जाने से भी स्थिति संतोषजनक नहीं होगी । मध्य रेलवे ने सिफारिश की है कि कल्याण को घाने-मनमाड लाइन पर किसी उपयुक्त स्थान पर मिलाने के लिये एक तीसरे घाट मार्ग के लिये शीघ्र सर्वेक्षण किया जाना चाहिये जिस से अधिक दूर से आने वाले यात्रियों तथा माल के यातायात की आवश्यकता पूरी की जा सके । इससे भीड़ कम करने में सहायता मिलेगी ।

बम्बई में सभी दिशाओं में अधिक गाड़ियां चलाने की मांग की जा रही है। बम्बई में उद्योगों की वृद्धि होने नोवां-शिवा में एक सहायक पत्तन बनाये जाने और ग्रामीण क्षेत्रों से इस महानगर की जनता के लिये खाने पीने की सामग्री पहुंचाने के लिये रेल परिवहन की आवश्यकता पूरी करना पूना और नासिक को जाने वाले वर्तमान दो मार्गों की क्षमता से बाहर है।

मेरे विचार में रेलवे के सभी कर्मचारियों को दी जाने वाली निःशुल्क पासों की सुविधा समाप्त करने की आवश्यकता नहीं है। मेरा सुझाव यह है कि सभी रेल-कर्मचारियों को समान संरक्षण में पास दिये जाने चाहिये। इस सम्बन्ध में कोई भेदभाव नहीं किया जाना चाहिये। यदि सेवा-निवृत्त व्यक्ति पेंशन और भविष्य निधि प्राप्त कर रहे हैं तो इन्हें निःशुल्क पास नहीं दिये जाने चाहिये।

डा० मंत्रेयी बसु (दार्जीलिंग) : न्यू ब्रलगाईगुड़ी से दार्जीलिंग तक की छोटी लाइन की, जो अक्टूबर 1968 में बाढ़ आदि के कारण अस्तव्यस्त हो गई थी, अब क्या स्थिति है? इसे अब तक पुनः नहीं बनाया गया है। इस लाइन का ऐतिहासिक तथा सामरिक महत्व है क्योंकि यह सिक्किम और भूटान की सीमा पर स्थित है। इससे स्थानीय लोगों को रोजगार भी मिलेगा। जब सड़क बनाई गई है तो रेलवे लाइन भी बनाई जानी चाहिये अन्यथा वहां पर आन्दोलन आरम्भ हो जायेगा। स्थानीय लोगों की शंकाओं और चिन्ताओं को दूर करने हेतु यह कार्य शीघ्र किया जाना चाहिये।

दूसरा प्रश्न कटक और पारादीप पत्तन में सम्पर्क स्थापित करने का है। पारादीप पत्तन पर काफी धन राशि खर्च की जा रही है। वहां पर अयस्क लादने के लिये एक पूरा यंत्रोक्त संयंत्र स्थापित किया गया है। इस उपकरण के समुचित उपयोग के लिये रेल सम्पर्क अत्यन्त आवश्यक है। शायद उड़ीसा सरकार इस प्रयोजन के लिये भूमि का अधिग्रहण नहीं कर सकी। अब वे भूमि का अधिग्रहण करेंगी। सरकार को इस मामले में उनकी सहायता करनी चाहिये। यदि इस पत्तन को बड़े पत्तन के रूप में कार्य करना है और जापान के साथ व्यापार को समाप्त नहीं किया जाना है तो यह लाइन अवश्य बनायी जानी चाहिये।

Shri Shiv Chandika Prasad (Jamshedpur): I welcome the decision of running Delhi-Calcutta Delux Air conditioned train via Patna once a week.

At present Railway is spending huge sums extravagantly e.g. Time Table displayed at the Railway Stations have now lost its utility because there is an Enquiry office at all the Stations. This money could be saved. It would be better if a committee is set up for this purpose.

Howra-Bombay Delux train is not being fully utilised and it may be withdrawn. Instead of this train we should have a Janta train which would benefit general public as well as Government.

It is well known fact that the labourers coming from Punjab, U.P., Madras and other areas are working in Rourkela, Jamshedpur, Bokaro and Ranchi. They have to face great inconvenience while going home. In view of this a fast Janta Express train should be introduced from Tata to Lucknow or Mughalsarai. In case this is not possible, the

Asansol Chandel passenger train should be extended to Jamshedpur. In addition two tyre bogies should be attached with it each for Samastipur, Delhi and Amritsar. It will provide great relief to workers.

I may suggest that the charges of three tier should Rs. 4.50 only and restriction of mileage upto 50 kilometers should again be enforced as earlier as it will facilitate passengers travelling for longer distance. Railway employees should continue to enjoy their facilities. The demands of workers' Union of Jamshedpur should be met.

It has now become a common feature that stones are thrown on running trains. I think it can be stopped by imposing collective fine in the area in which stones are thrown on the running train.

It may be pointed out that there should be two overbridges in Jamshedpur and one each in Dhanbad and Doranda. Kharagpur-Tata Passenger train should halt at old flag station also.

In my opinion the headquarters of Southern Eastern Zone should be at Ranchi. The people are put to great inconvenience because of its headquarters at Calcutta.

Shri Prakash Vir Shastri (Hapur) : In order to increase the income of Railways there is utmost need of economy in expenditure. On one hand the number of railway employees has been increased but on the other hand efficiency has adversely been affected. Government should give more facilities to the employees and enhance their dearness allowance etc. instead of increasing their number so that they may work more efficiently.

It is matter of great concern that ticketless travelling is on the high side and as a result thereof these Railway is incurring huge losses. In view of this effective steps should be taken to check ticketless travelling.

Another reason of losses to Railways is pilferage of goods. I may point out that pilferage is done with the connivance of Railway employees. Government should look into this matter.

Railways have suffered losses because of efficient road transport also. Government should see whether this is happening just because of administrative inefficiency ?

The Railway Ministry has recently issued a notice advising the passenger not to travel on footboards. This notice has only been issued in English, so it is of no use for the people. Such type of pamphlets should be issued in the regional languages also. The names of the railway on the Compartment are still being written in English. They should now be written in Hindi.

Before independence there was a rule that the children of the railway employees had been given preference in the matter of employment. But now that facility is no more. Some percentage of seats in railways should be kept reserved for the children or those railway employees whose performances in the railway were praised worthy.

As a result of it their efficiency will increase and they will get guarantee of employment for their children in future.

Protection should be given to the ticket checking staff. They do not check the tickets of the people due to fear of assault. As a result of it ticketless travelling is increasing.

Some branch lines have been neglected. A suggestion was given to the Railway Advisory Committee that one of the trains should pass via Chandausi. Similarly, another suggestion was given that the Parcel Express between Delhi and Howrah should be diverted via Pilkhuwa and Hapur. But the Railway Board has not taken any action in this matter.

The complaint books are of no use. No action is taken on the complaints made by the people. Either the Complaint books should be removed or proper steps should be taken with regard to the complaints made.

Shri N. K. Sanghi (Jodhpur) : Railway budget is welcomed because no fares and freight have been increased in it. But some charges were increased before the presentation of the budget. Including bedding in the weight is not proper. By reducing the limit of free charges luggage, the charges for the railway journey has gone up

There is too much compartmentalisation in the jobs in the railways. As a result it takes more time to complete a particular job. The type of practice is not useful for the passengers in providing them facilities and therefore, proper modification should be made in it.

The Railway Ministry should see that the inspector should do some more work in addition to his own work so that the expenses increased a result of compartmentalisation may be reduced.

Railway is the biggest public undertakings in the country. It cannot work without funds. The development funds with the railways had been exhausted slowly and slowly. It requires atleast 300 crore rupees' development fund every year. But there is no such fund for the railways. There should always be a provision of development in the railway budget so that the development in the railways may be made and they may be in every town of the country.

Indian Railways are divided in nine zones. Economy and efficiency can only be achieved if the feeling of competition between the different zones is created. Out of the nine zones one should be made autonomous and should be brought direct under the control of the Ministry. That zone will certainly earn profit. It will help in improving the other zones also.

There is a lot of wasteful expenditure in the railways. That wasteful expenditure should be stopped in railways.

As a result of not including the metre gauge in one zone-neither the time table is properly prepared nor the amenities could be provided to the passengers. A decision with regard to converting metre-gauge into broad gauge should be taken immediately

Some solution should be found out to solve the inter-zonal railway difficulties.

There has been a loss of nine crores of rupees to the Railways every year due to ticketless travel. To stop ticketless travel more trains should be introduced and the passengers should be given more facilities. An oil refinery has been opened in Barauni. But there the people have no railway facilities.

The number of trains should be increased according to the number of increase in the passengers. Extra coaches should also be attached in the train in order to stop ticketless travel.

It is a matter of pleasure that Rajdhani Express has been introduced. But the speed of other trains should also be increased.

श्री कमल नाथन (कृष्ण गिरि) : माननीय मंत्री महोदय ने जनता में यह भावना पैदा करने का प्रयास किया है कि इस वर्ष माल भाड़े और किराये में वृद्धि न कर उन्होंने जनता को राहत दी है। लेकिन माननीय मंत्री ने यात्री माल भाड़े में वृद्धि कर बड़ी चतुराई से काम लिया है।

यद्यपि इस बार माल भाड़े और किराये में वृद्धि नहीं की गई है तथापि जनता बजट से संतुष्ट नहीं है। रेलवे मंत्री ने माल भाड़े और यात्री भाड़े के बारे में पुनः निरीक्षण करने का संकेत दिया था। इससे यह शक होता है कि माल भाड़े तथा यात्री भाड़े में आगे कभी वृद्धि की जा सकती है।

लोगों पर बोझ डाले बिना रेलवे की कार्यक्षमता में और उसके कार्य में सुधार करने की बहुत गुंजाइश है।

बिना टिकट यात्रा को रोककर राजस्व में वृद्धि की जा सकती है।

रेल डिब्बों में चोरी को रोकने के लिये प्रयास किये जाने चाहिये। केवल मद्रास में ही प्रतिमास एक लाख रुपये का माल रेल के डिब्बों से चोरी चला जाता है। ऐसा ही समस्त भारत में होता है। चोरी के ही कारण लोग गाड़ियों में समान बुक करने से घबराते हैं। इस बात की कोई गारन्टी नहीं है कि खुले माल डिब्बों में भेजा गया माल अपने गन्तव्य स्थान पर पहुँच जायेगा।

इस बजट में दक्षिण के आवश्यकताओं की ओर ध्यान नहीं दिया गया है।

पूर्वोत्तर और पूर्व भारत में हजारों मील लम्बे मार्गों पर बिजली की व्यवस्था की गई है जबकि समस्त दक्षिण में केवल 160 किलोमीटर मार्ग पर बिजली लगाई गई है। मद्रास-बंगलौर और मद्रास-विजयवाड़ा के बीच रेल लाइनों पर बिजली लगाने की काफी समय से मांग की जा रही है। यदि बिजली से गाड़ी चलाने की व्यवस्था हो जाती है तो कोयले की भी बचत हो जाती है।

बंगलौर और सेलम को छोटी लाइन द्वारा जोड़ा गया है। आज विश्व में बड़ी लाइनों के बिछाने की प्रवृत्ति है जबकि हमारे देश में अभी भी छोटी लाइनें बिछाई जा रही हैं। यदि रेलवे को इस मार्ग से लाभ कमाना है तो इस लाइन के बारे में उसे कुछ न कुछ करना चाहिये।

मद्रास स्टेशन के विस्तार को प्राथमिकता दी जानी चाहिये। मद्रास स्टेशन का विस्तार करने के बारे में एक प्रस्ताव है उसका निरीक्षण किया जाना चाहिये।

मद्रास सेन्ट्रल स्टेशन और एगमोर रेलवे स्टेशन को भूमिगत सुरंग रेलवे से जोड़ने के प्रस्ताव पर उचित निर्णय लिया जाना चाहिये।

तमिलनाडू से कन्याकुमारी जिले रेलवे की सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं। इस बारे में बार-बार सर्वेक्षण किये गये हैं लेकिन उनके कोई परिणाम नहीं निकले। नागरकायल में नई रेल लाइन बिछाने की योजना को चौथी पंचवर्षीय योजना में शामिल किया जाना चाहिये।

Sri Pratap Singh (Simla) : It is a matter of great pleasure that this budget is a surplus budget and freights and passenger fares have not been increased this time. It is one of the biggest industry of the country.

There has been much development in the country in railway after the achievement of independence. It is a matter of great proud that such a progress has been made in all spheres. So far as railways are concerned, there is no doubt that there has been remarkable development but there is regional unbalance in that development. There have been some districts in our country where facilities of railways are not available.

There is only 160 miles narrow gauge in Himachal Pradesh. Himachal Pradesh is facing great difficulty in the matter of economic development due to absence of railway facilities. Himachal Pradesh is one of the region which has very little railway facilities. Some steps must be taken to provide more railway facilities in Himachal Pradesh.

I agree that some more money is required for the construction of railway line in Himachal Pradesh as it is hilly area but unfortunately no attention has so far been paid towards this need of the State. We all know it well that Himachal Pradesh is going to attain full fledged statehood very soon. I, therefore, request the hon. Minister to pay proper attention to the problem of this State. To-day we are unable to set up industries in the State in the absence of railway facilities there.

The Railway Board has out lived its life and everybody wants that it should be abolished because its value and practices are obsolete and do not fit in well with the requirement of the present time. If we want to move with the times we should have new rules and bring those areas which are not having more railways lines at par with other developed areas. So far as the Himachal Pradesh is concerned, special attention may be paid to it because it is a union territory having its direct links with the Central Government and with the Ministry of Railways in the matters connected with the railway lines.

Parmanu is situated at a distance of only three miles from Kalka. I beg to submit that Delhi-Kalka line should be extended upto Parmanu because in the absence of railway line upto this place people of that area have to face a lot of difficulties. We want to set up a cold storage there for fruits and other products of that area, for which the railway line would be useful.

Pathankot-Jogindernaga is a metre gauge line and as such its capacity to handle traffic is limited. The result of which it is not a remunerative line. It should be converted into broad gauge line so that it may handle more traffic.

Due to inadequate number of big stations and sidings and lack of other railway facilities in Himachal Pradesh the products of the State cannot be sent out of the State in larger quantities. Keeping all these things in view Government should take necessary action in this direction in order to lead the State towards development.

Nagal-Bhakra line which at present is under the management of the Bhakra Control Board should be taken over by the Railways. If this is done it would result in the

efficiency in the working of this railway and also the difficulty of the passengers travelling on this line will be removed.

The railway line between Ropar and Nalagarh which was discontinued during war has not been reopened since then although this area has become very prosperous. Necessary steps should be taken to restart this line.

As you know Paontasahib is going to become a big industrial centre. A cement factory is likely to be set up there. There are already several small and large scale industries and more industries will be set up there. There are several big mandies and timber, potato and other products of that area are sent out side the State from there. I, therefore, request you to construct a railway line from Jagadhary to Paontasahib. The proposed railway line from Dehradun to Chuharpur Kasau Dam should also be extended upto Paontasahib so that Himachal Pradesh may make progress.

Kalka-Simla link is a narrow gauge line. The speed of the trains is very slow as compared to the road transport. The railway fare and freight charges are also much more than that of road transport. The result is that majority of the people travel by road transport as a result of which it does not yield as much income as it should. This railway line should be dieselised and the fare should be reduced in order to make it remunerative. This line should be extended upto Rampura. This line is very important for strategy purposes, therefore more attention should be paid to it.

Himachal Pradesh produces fruits in abundance which cannot be sent out of the State due to non-availability of required facilities there. Necessary steps should be taken in this regard.

Good food, good tea and fresh eatbles are not available at stations. Catering should be entrusted to cooperative societies.

Adequate facilities should be provided to class IV employees in Ambala Cant. Railway Colony.

With these words I again thank the Chair for giving me opportunity to speak on the subject. I hope that the point raised by me will be taken into account.

Mr. Chairman : Shri Barupal.

Shri Yashwant Singh Kushwah (Bhind) : Why the discriminative treatment is being shown to the opposition ? According to the Speaker I was the first speaker to speak after lunch but now I am not given the opportunity to speak.

Mr. Chairman : The time allotted in the opposition is overer. Now the Members of the Congress party ~~will~~ speak on this Debate.

Shri P. L. Barupal (Gangangar) : Mr. Chairman, through you I would like to thank the Members of the Railway Board and to support the Railway Budget presented by the hon. Minister. I agree that the Railway Administration cannot meet the increasing demand in respect of Railways without increasing the fare and without imposing taxes. But at the same time I would like to submit that impact of these increased fare and additional taxes should be on higher income group. The lower and middle income group should be given more facilities.

We have been demanding in this House for the last seventeen years for setting up a separate zone for the metre gauge line, the head quarter of which should be at Ajmer. But nothing has been done so far in this direction though several changes have taken place during this period.

Some hon. Members have suggested to abolish the Railway Board. I do not agree with them to that extent but I am always of the view that powers of the Board should be curtailed.

I raised the demand of the ticket checking staff long before. The long standing demand of the said staff is to recognise them as running staff, alongwith drivers and guards, I think it is just and proper and should be conceded to.

There are five states viz. U. P., Haryana, Punjab, Rajasthan and Delhi, in Northern Railways.

The employees of one state are transferred to another states without taking into consideration the difficulties faced by their school going children in the matter of language. I therefore request the Government that a person as far as possible may be kept in the state which is suited to him in the matter of language.

A demand which has been repeatedly made is that the existing line between Hindumalkot and Ganganagar be converted into broad gauge. but no action has been taken on that. Between Hindumalkot and Ganganagar and between Abhor and Ganganagar private buses are operating and the bus contractors are perhaps in league with the corrupt officials of the railways to see that the proposal to provide suitable railway link in that area is not materialised.

Preference is not given to the persons belonging to Scheduled Castes in the matter of employment in Railway catering inspite of repeated demands made in this regard. I, therefore, request to give them preference in the matter of employment.

Ganganagar is an agricultural area but wagons are not available there and the storage arrangements are far from satisfactory. Even at present when there is a famine, wagons are not available for the transportation of fodder. The hon. Minister may kindly look in these matters.

Sleeping coaches should be attached to the Ganganagar-Jaipur and Bikaner-Jaipur trains so that passenger may get some relief.

I have been demanding to open some new stations for a long time but no action has been taken in this regard. I again request the hon. Minister that a railway station should be provided near Suratgarh between Rangmahal and Pali. The naming of new station should present no difficulty. Similarly new stations should be set up between Mohan Nagar and Jaisar and between Hanumangarh and Dholipul. The Rangmahal railway station should be electrified. In the absence of light people are facing great difficulty.

Out of 441 coolies working at new Delhi station 350 coolies belong to Rajasthan. There is no facility for them regarding medical aid, rest and housing. The hon. Minister should look into this matter.

I would like to draw the attention of the hon. Minister to this fact that there is a great need of a railway line on our border with Pakistan with the security point of view. We must have railway lines from Barnier to Jaisalmer and from Shrikolayat to Jaisalmer.

श्री बे० कृ० दास चौधरी (कूच बिहार) : मैंने मन्त्री महोदय के भाषण के पाठ को अच्छी तरह पढ़ा है। ऐसा लगता है कि मन्त्री महोदय रेलवे के कार्य से सन्तुष्ट हैं। किन्तु यह खेद की बात है कि मन्त्री महोदय ने रेलवे कर्मचारियों के कार्य की प्रशंसा के बारे में, जिनकी संख्या लगभग 14 लाख है, एक भी शब्द नहीं कहा है। यदि रेलवे ने कोई सफलता प्राप्त की है तो वह रेलवे में काम करने वाले सभी कर्मचारियों के सामूहिक प्रयत्नों का परिणाम है।

यह सराहनीय बात है कि रेलवे ने कलकत्ता और बम्बई के लोगों की इस बात को मान लिया है कि इन नगरों में यातायात की भीड़ भाड़ को कम करने के लिये कार्यवाही की जायेगी। यह अच्छी बात है कि कलकत्ता में सर्कुलर रेलवे का कार्य शीघ्र आरम्भ किया जायेगा और कलकत्ता और बम्बई दोनों नगरों में चौथी पंचवर्षीय योजना भूमिगत रेलवे की व्यवस्था की जायेगी।

रेलवे के बड़े अधिकारियों में घूसखोरी तथा भ्रष्टाचार का बोलबाला है। ऐसा लगता है कि इसकी ओर मन्त्री महोदय का ध्यान नहीं गया है। इस सम्बन्ध में जब भी कोई मामला प्रकाश में लाया जाता है तो सरकार कहती है कि कुछ कारणों से जांच नहीं की जा सकी है। मेरे पास इसके अनेक उदाहरण हैं। पूर्व रेलवे में एक कर्मचारी की पदोन्नति के मामले में उपेक्षा करके उससे कनिष्ठ कर्मचारी को पदोन्नत किया गया। जब यह मामला सरकार के सामने लाया गया तो सरकार ने एक अस्पष्ट सा कारण इसका बता दिया जिसमें कुछ भी सार नहीं था। अतः मेरा निवेदन है कि इस प्रकार की अनियमितताओं को रोकने के लिये सरकार को कड़ी कार्यवाही करनी चाहिए।

गत वर्ष के रेल बजट पर बोलते हुए मैंने कहा था कि रेलवे को माइक्रो-मीडियम रेलवे राडार व्यवस्था अपनानी चाहिए। पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में काम करने वाले एक नवयुवक वैज्ञानिक श्री ए० के० चौधरी ने इस सम्बन्ध में कुछ आविष्कार किया है और वह यह प्रयत्न कर रहे हैं कि रेलवे बोर्ड और मन्त्रालय उसे स्वीकार कर लें। कम से कम इस नवयुवक के आगे अनुसन्धान करने के लिये कुछ प्रोत्साहन दिया जाये। गत वर्ष सभा में मेरे भाषण के बाद यह कहा गया कि भारत में इस प्रकार की किसी मशीन का उपयोग नहीं किया जायेगा। सरकार इस नवयुवक वैज्ञानिक को कोई प्रोत्साहन देने के लिये तैयार नहीं है जब कि विदेशों से मशीनों के आयात पर करोड़ों रुपये व्यय किये जा रहे हैं। रेलवे अधिकारियों का इस प्रकार का रवैया अपनाना वास्तव में खेद की बात है।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]
Mr. Speaker in the Chair

श्री चौधरी कलकत्ता विश्वविद्यालय के विज्ञान के स्नातक हैं। महत्वपूर्ण विषयों पर उनकी तीन-चार विज्ञान की पुस्तकें प्रकाशित हो चुकी हैं किन्तु रेलवे बोर्ड द्वारा मन्त्री महोदय को कहा जाता है कि उन्हें बुनियादी ज्ञान भी नहीं है। एक ओर तो मेधावी और योग्य व्यक्तियों की इस प्रकार उपेक्षा की जा रही है और दूसरी ओर श्री सेन गुप्ता जैसे काल मैट्रिक पास व्यक्ति को इलेक्ट्रिकल इंजीनियर के पद पर पदोन्नत किया जा रहा है। इस सम्बन्ध में

और अधिक कुछ न कह कर मन्त्री महोदय से अनुरोध है कि वह इस पहलू पर विचार करें और यह देखें कि हमारे देश के नवयुवकों को आविष्कारों के लिये तृतीय सहायता दी जाये। हमने देखा है डा० खुराना को भारत में कोई सहायता नहीं मिल सकी और अन्य देशों में अनुसन्धान करके आज वह नोबल पुरस्कार विजेता हो गये हैं।

अब मैं न्यायाधिकरण के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। इस न्यायाधिकरण को निर्णय के लिये केवल आठ मामले भेजे गये हैं। अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी संघ की संयुक्त समिति में निर्णय किया गया था कि सभी मामले निर्णय के लिये न्याय अधिकरण को सौंपे जायें। मैं मन्त्री महोदय से निवेदन करता हूँ कि मामला संख्या 23 पर विशेष रूप से ध्यान दिया जाये जिसका सम्बन्ध टिकट चेकरों, अटेंडेंटों, तकनीशनों को सभी मामलों में संग-चल कर्मचारी माने जाने से है। यह विवादास्पद मामलों में से एक है। यह मामला कई बार न्यायाधिकरण में ले जाया गया है। जस्टिस राजाध्यक्ष ने अपने 1947 के निर्णय पंचाट में उन्हें इस आधार पर संग-चल कर्मचारी माना है कि उन्हें चलती रेलगाड़ियों में काम करना पड़ता है। वर्ष 1953-55 में श्री जी० भ० कृपलानी की अध्यक्षता में नियुक्त की गई रेलवे भ्रष्टाचार समिति ने भी टी० ट० ई० को संग-चल कर्मचारी माना है। श्री कृष्णमाचारी तथा वशिष्ठ जांच समिति के अनुसार भी उन्हें संग-चल कर्मचारी ही माना गया है। अतः मन्त्री महोदय से मेरा निवेदन है कि वह इस पहलू पर विचार करें।

पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में न्यू कूच-बिहार स्टेशन पर अतिरिक्त सुविधाएं उपलब्ध कराने का उल्लेख किया गया है। इन पर 17 लाख रुपये व्यय होने का अनुमान है। वहां पर कुछ कार्यों के लिये रेलवे प्रशासन ने स्वीकृति दी गई थी परन्तु वास्तव में हुआ क्या ? लोको शेड वहां से हटा कर कहीं और स्थानान्तरित कर दिया गया है। माननीय मन्त्री से मेरा अनुरोध है कि इसकी जांच करें।

कूच-बिहार नगर का बड़ी शीघ्रता से विकास हो रहा है। वहां पर स्टेशन पर माल बुक करने वाले क्लर्कों की संख्या कम कर दी गई है। यह ठीक नहीं है। इस प्रकार की मितव्ययता ठीक नहीं है। इससे जनता की कठिनाइयां बढ़ जाती है। मन्त्री महोदय को इस पर ध्यान देना चाहिये।

रेलवे सेवा में अनुसूचित जातियों के व्यक्तियों के लिये सुरक्षित स्थानों पर उन व्यक्तियों की नियुक्ति की वास्तविक संख्या बहुत कम रह जाती है। सरकार ने रेलवे जोनों के महा-प्रबन्धकों को अधिकार दिये हुए है कि उन लोगों के मामले में ढील दी जाये। परन्तु हमें वास्तविक स्थिति को ध्यान में लाने से पता चलता है कि ढील के बावजूद उनकी नियुक्ति की संख्या बहुत कम रही है। इस रिपोर्ट में बहुत सी घाघलियों का पता चलता है।

मन्त्री महोदय के पास जो अभ्यावेदन आते हैं उनका उत्तर इन्हें स्वयं देना चाहिये। विभागी अधिकारियों के दरवाजे से उत्तर मिलने पर लोग इनके पास आते हैं। मन्त्री महोदय को स्वयं मामले पर न्यायिक दृष्टिकोण से विचार करके निर्णय करना चाहिये।

Shri Sheo Narain (Basti) : Sir, I want to felicitate the hon. Minister Dr. Ram Subhag Singh, for his having presented a surplus of 2 crores of rupees-budget. This

Department is very important one because it constitutes of almost half of the Government machinery. I may also remind that railways played a vital at the time of invasion of Pakistan. The Railwaymen did their job with devotion and sacrifice.

I want to appeal to the hon. Minister to take alienient view towards the employees who participated in the strike of September, 1968. The railway crossings on important roads should be converted into underground crossings. This will facilitate the smooth flow of traffic. The Lucknow-Siliguri line should be converted into double line. It is a strategic line. This will help in despatching rice to Bengal.

The rule of issuing first class passes should be amended and the practice of issuing these passes should done away with. The P. A. Committee has also recommended that the rail link with Jammu should be provided without delay. The uneconomic lines should be developed, so that their income is augmented.

The passengers should be provided essential amenities. The condition of third class passengers is very deplorable. More trains should be provided between Delhi and Lucknow. This will give relief to the public and add to Government revenues. The outsiders should also be appointed in Vigilance Department. The Railway Board has failed in discharging its duties properly. It should be abolished.

I have seen the conditions at Lucknow. It is simply horrible there. The Railway staff at Lucknow is very rude. It is my personal experience. The public relations wing should be set right.

The working of railway workshops at Madras and at Chitranjan need improvements. With these words I support the Railway Budget.

Shri Yashwant Singh Kushwah (Bhind) : We hope that the new Railway Minister will be able to bring about improvements in the working of Railways.

As a result of completion of Chambal project the production of foodgrains in Northern districts of M. P. has increased. Now, we have no proper means of transport. There are gauge lines there. These lines are most neglected lot. I request the Government to convert these lines into broad gauge lines. This should be given priority in places where big irrigation projects have been set up.

The Gwalior-Bhind Section of Central Railway requires special consideration. The Railway service has deteriorated there during the last 20 years. The people have to suffer for want of adequate facilities. The trains are very much overcrowded there. It merits immediate attention. There is only one link with South India beyond Agra. I feel that Bhind should be linked with Etawah. It will provided an alternative route to South India. It will be helpful in increasing the railway revenues. I have written to the Railway Department in this regard.

The working of Railway Board is very faulty. I request the hon. Minister to consider seriously this matter. If necessary, it should be abolished.

The persons who have devised methods for preventing railway accidents should be adequately awarded, Mere giving of certificates is not enough. They should be given promotion to higher posts.

Datia is a district headquarter town. An over bridge should be provided on the pla forms of this station.

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : मैं सभा के प्रति आभारी हूँ कि लगभग सभी सदस्यों ने रेलवे बजट का स्वागत किया है। श्री कुशवाह ने कहा है कि मिन्ड और इटावा को जोड़ दिया जाये। हम इस सुझाव पर विचार करेंगे। कुछ माननीय सदस्यों ने छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने की मांग की है। इस सम्बन्ध में एक सर्वेक्षण किया जा रहा है। जो कुछ सम्भव होगा किया जायेगा। कर्मचारियों के प्रति बदला लेने की हमारी नीति नहीं है। यथासम्भव हम उनकी सहायता करेंगे।

मैं इस बात की ओर ध्यान दूँगा कि अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के कर्मचारियों को ही नहीं बल्कि सभी कर्मचारियों को न्याय मिले, हम लखनऊ की उपेक्षा नहीं कर सकते। लखनऊ में मोजन व्यवस्था में सुधार कर दिया गया और माननीय सदस्य को इस बारे में कोई शिकायत नहीं होगी। भीड़ से बचने के लिये और डिब्बे जोड़े जायेंगे। लखनऊ से गोरखपुर तथा बाद में बनारस के रास्ते तिनसुखिया तक बड़ी लाइन बनाने पर भी विचार किया जा रहा है।

योजना आयोग को चतुर्थ योजना में रेलवे के लिये अधिक धन निर्धारित करने के लिये प्रार्थना की जायेगी, रावी पर पुल बनाने के लिये रेलवे के सभी कर्मचारियों की सराहना करता हूँ क्योंकि उस पुल के बिना पाकिस्तान के साथ युद्ध में वैसी सफलता प्राप्त न हो पाती जैसी कि हमें हुई है।

श्री कमलानाथन तथा श्री करुतिन्न ने कन्याकुमारी, तिनेवेल्ली, तूतिकोरिन तथा मद्रास के बीच भूमिगत रेलवे का उल्लेख किया है। इस सम्बन्ध में मैंने मद्रास, बम्बई, कलकत्ता तथा दिल्ली की समस्याओं का अपने आय-व्ययक सम्बन्धी भाषण में उल्लेख किया है, अपनी सीमाओं के अन्दर रहते हुए इन बातों को ध्यान में रखा जायेगा। रेलवे के विस्तार के मामले में प्रतिरक्षा, उद्योग तथा कृषि सम्बन्धी आवश्यकताओं को प्राथमिकता दी जायेगी।

श्री च० चु० देसाई ने कहा है कि लाइनों को दोहरा करने का काम शुरू किया जाना चाहिये और औद्योगिक क्षेत्रों तथा अन्य क्षेत्रों में लाइनें दुहरा किये बिना कोई नई लाइन नहीं शुरू की जानी चाहिये। अब तक हमारी यही नीति रही है परन्तु हमें अन्य बातों को भी ध्यान में रखना होगा। पहली योजना की अवधि में 370 किलोमीटर लाइन को दोहरा बनाने का कार्य पूरा किया गया था। दूसरी योजना की अवधि में 1512 किलोमीटर तथा तीसरी योजना के दौरान 3228 किलोमीटर लाइन को दोहरा बनाने का काम पूरा किया गया था। इस समय 550 किलोमीटर पर काम बचा हुआ है और उस पर चालीस करोड़ रुपये व्यय होंगे। चौथी पंचवर्षीय योजना के दौरान 168 करोड़ रुपये की लागत से 1770 किलोमीटर लम्बी लाइन को दोहरा करने की बात पर विचार किये जाने की सम्भावना है, इसमें से 1250 किलोमीटर लाइन पर नये कार्य शुरू करने तथा इसे चौथी पंचवर्षीय योजना की अवधि में पूरा करने की सम्भावना है।

चतुर्थ पंचवर्षीय योजना का एक मूल उद्देश्य आधुनिकीकरण के कार्यक्रम को आगे बढ़ाना, अवरोध को दूर करना तथा विद्यमान परिसम्पदा से अधिक से अधिक लाभ उठाना है। निवेश कार्यक्रम में, मात्रा में विस्तार के बजाय किस्म में सुधार करने का विचार है।

हम रेलवे का विस्तार करने, पटरियों को दोहरा करने तथा रेलवे का आधुनिकीकरण करने का प्रयत्न करते रहेंगे। सामरिक महत्व के क्षेत्रों तथा प्रतिरक्षा को प्राथमिकता दी जावेगी। पोकरन-जैसलमेर रेलवे लाइन बनाई जा चुकी है। हिन्दुमलकोट गांधी नगर लाइन को शीघ्र बनाने का प्रयत्न किया जायेगा। सामरिक महत्व के दूसरे क्षेत्रों में भी रेलवे लाइनों का जाल बिछाने का प्रयत्न भी किया जायेगा।

श्री हेम बरूआ ने कहा है कि डिब्रूगढ़ तक बड़ी लाइन बढ़ाई जानी चाहिये। वास्तव में फरक्का से जोगीगोपा तक एक बड़ी लाइन बनाई जा चुकी है तथा बोंगाईगांव-गोहाटी सेक्शन के निर्माण हेतु एक प्राथमिक इंजीनियरी और यातायात सर्वेक्षण तथा गोहाटी विश्वविद्यालय द्वारा निचली ब्रह्मपुत्र घाटी की परिवहन सम्बन्धी आवश्यकताओं का एक आर्थिक सर्वेक्षण, गोहाटी तक बड़ी लाइन बनाने के प्रस्ताव की आवश्यकता और उसके आर्थिक लाभ-हानि का पता लगाने के लिए हाल ही में आरम्भ किया जायेगा। इन सर्वेक्षणों के परिणाम पता लग जाने के बाद ही इस मामले में अन्तिम निर्णय किया जा सकता है। गोहाटी तक बड़ी लाइन बनाने की योजना पर निर्णय लिये जाने के बाद ही डिब्रूगढ़ तक बड़ी लाइन बनाने के प्रश्न पर विचार किया जा सकता है।

श्री मेहता ने मावनगर तथा तारापुर के बीच एक बड़ी लाइन बनाने को कहा है। इस सम्बन्ध में हाल ही में एक यातायात सर्वेक्षण किया गया है तथा प्रतिवेदन पर विचार किया जा रहा है। उसके बाद ही इस लाइन के निर्माण के बारे में निर्णय लिया जावेगा।

श्री रा० कृ० बिड़ला ने खेतरी परियोजना तक लाइन बिछाने के बारे में रहा है। इसके बारे में भी पुनः जांच की गई है और प्रतिवेदन पर विचार किया जा रहा है।

शाहदरा-सहारनपुर छोटी लाइन की बजाय उस क्षेत्र में बड़ी लाइन बिछाने के बारे में सर्वेक्षण किया जा रहा है। सर्वेक्षण के परिणाम प्राप्त होने पर इस बारे में निर्णय किया जायेगा। कोटा चित्तोड़गढ़ लाइन की योजना सम्भवतः आर्थिक दृष्टि से लाभप्रद नहीं है। परन्तु इस लाइन की वित्तीय सम्भावनाओं का अनुमान लगाने के लिए यातायात का पुनः अनुमान लगाने का आदेश दिया गया है।

नागार्जुनसागर हैदराबाद लाइन बनाने के बारे में भूतपूर्व रेलवे मंत्री ने जो वचन दिया था, सरकार उसे पूरा करेगी। हसन मंगलौर लाइन के कार्य का पतन परियोजना की प्रगति के साथ तानमेज बिठाया जा रहा है। आशा है कि पतन के चालू होने के साथ ही यह लाइन नकर तैयार हो जायेगी।

श्री सूरजभान ने दिल्ली अम्बाला सेक्शन को दोहरी लाइन बनाने की मांग की है। दिल्ली तथा पन्नीन्डी के बीच के तीन कि०मी० के छोटे से भाग में लाइन दोहरी की जा चुकी है। पन्नीन्डी तथा पोरीयन के बीच के मन्न-पेक्शन को दोहरा करने के सम्बन्ध में यातायात सम्बन्धी इंजीनियरी सर्वेक्षण किया जा चुका है। सर्वेक्षण के प्रतिवेदन की जांच की जा रही है।

श्री मेहता ने भुण्ड कांडला लाइन के धरंगधरा- विरमगाम सेक्शन पर यात्री गाड़ियां चलाने की मांग की है। उस सेक्शन पर गाड़ियां चलाना बहुत आवश्यक है तथा हम रेलवे अधिकारियों से इस लाइन पर टैसैजर गाड़ियां चलाने के लिये कहेंगे।

श्री चं० चु० देसाई ने कहा है कि पश्चिमी रेलवे मुख्यालय अहमदाबाद में ले जाया जाना चाहिये। सभी बातों पर ध्यान में रखते हुए हम देखेंगे कि रेलवे को ठीक किस तरह चलाया जा सकता है। अम्बाला में एक नया डिविजन बनाने का सुझाव दिया गया है। इस बारे में सम्पूर्ण यातायात की स्थिति का सर्वेक्षण करने के पश्चात् ही कोई निर्णय किया जायेगा।

श्री देसाई ने कर्मचारियों का मामला उठाया है। रेलवे में श्रमिकों की उत्पादिकता बढ़ाने का लगातार प्रयास किया जा रहा है। रेलवे द्वारा ढोये जाने वाले यातायात को देखते हुए कर्मचारियों की संख्या लगातार कम हो रही है। इस बारे में श्री इन्द्रजीत गुप्त ने सन्देह व्यक्त किया है। हम कर्मचारियों की संख्या कम नहीं करना चाहते बल्कि उनकी उत्पादिकता बढ़ाना चाहते हैं।

श्री फरनेन्डीज ने अधिकारियों के बारे में उल्लेख किया है। कहा गया है कि रेलों में अधिकारियों की संख्या में वृद्धि हो रही है। परन्तु प्रश्न यह है कि यह वृद्धि किस तरह की गई है। हमने राजपत्रित पदों की जो संख्या बढ़ाई है, उसमें उन सभी रेलवे डाक्टरों के पदों को भी शामिल किया गया है जिन्हें तृतीय श्रेणी के कर्मचारी माना जाता था। अब उन्हें राजपत्रित अधिकारी बना दिया गया है।

कई माननीय सदस्यों ने 19 सितम्बर की हड़ताल में भाग लेने वाले कर्मचारियों के बारे में कहा है। मैं जहां तक हो सकेगा, सहानुभूति का रवैया अपनाऊंगा। हम सभी सदस्यों से सलाह करेंगे तथा सरकारी नीति की परिसीमा में उनके दृष्टिकोण को समझने का प्रयत्न करेंगे।

श्री तेवाड़ी ने उल्लेख किया है कि रेलवे के डाक्टरों के वेतनमान भी वही होने चाहिए जो अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना के डाक्टरों के हैं। मैं स्वयं ही इन डाक्टरों के परिश्रमिक में वृद्धि करनी तथा सेवा की शर्तों में भी सुधार करवाया। फिर भी इस बात का प्रयत्न किया जायेगा कि उनके साथ न्याय होता रहे।

श्री फरनेन्डीज ने क्षयरोग के रोगियों की संख्या बढ़ जाने तथा मृत्यु की संख्या भी बढ़ जाने के बारे में कहा है। रेलवे में क्षयरोग के रोगियों के लिये अतिरिक्त बिस्तरों की और विशेष उपचार की व्यवस्था की गई है तथा सुविधायें भी बढ़ा दी गई हैं। रेलवे अस्पतालों में बिस्तरों की संख्या 1963-64 में 586 से बढ़कर 1967-68 में 1206 हो गई है।

कुछ समय पहले किये गये सर्वेक्षण के अनुसार देश में 1.5 प्रतिशत लोग क्षय रोग से ग्रस्त हैं और 0.8 प्रति सहस्र मरते हैं। अतः श्री फरनेन्डीज ने आंकड़ों का जो नतीजा निकाला है वह बिल्कुल सही नहीं है। रेलवे बोर्ड के पुनर्गठन के सम्बन्ध में श्री चं० चु० देसाई

ने कहा कि रेलवे बोर्ड को तत्काल भंग कर देना चाहिये। इस सम्बन्ध में मैं यह बताना चाहता हूँ कि मेरी अनुमति के बिना रेलवे मंत्रालय में कोई भी निर्णय नहीं किया जाता है। तथा मंत्री रेलवे बोर्ड का संचालन करता है न कि रेलवे बोर्ड मंत्री का। वस्तुतः रेलों के संचालन के लिये वर्तमान व्यवस्था से अधिक चाही व्यवस्था सम्भव नहीं हो सकी है। रेलों में प्रतिवर्ष दो सौ करोड़ से भी अधिक व्यक्ति सफर करते हैं। 605 किलोमीटर की औसत दूरी के लिये रेलों में 5 लाख टन से भी अधिक माल ढोया जाता है। रेलवे ने 20 लाख से भी अधिक व्यक्तियों को रोजगार दे रखा है। चीन तथा पाकिस्तान से हुए संघर्ष के दौरान रेलवे कर्मचारियों ने जो शानदार काम किया उसके लिये मैं उसको बधाई देता हूँ।

रेलों के संचालन को अस्तव्यस्त करने के लिये प्रति दिन कोई गम्भीर दुर्घटना हो जाती है। किन्तु कितने आश्चर्य की बात है कि रेल गाड़ियां फिर भी देश के प्रत्येक कोने में चलता रहती हैं। भारतीय तथा विदेशी विशेषज्ञों ने हमारी रेलवे के कार्य की प्रशंसा की है। कुजत समिति ने भी उनके कार्य की प्रशंसा की है। अतः रेलवे कर्मचारियों की निन्दा करना उचित नहीं है। मन्त्री के विभाग में जो कुछ भी होता है उसके लिये वह स्वयं जिम्मेदार है।

प्रशासनिक सुधार आयोग ने रेलवे संगठन की जांच करने के लिए एक समिति नियुक्त की गयी है। उसका प्रतिवेदन आने पर आप जो चाहे आलोचना कर सकते हैं।

श्री तिवारी ने माल डिब्बों का जिक्र किया। मैं पहले ही बता चुका हूँ कि 21000 से अधिक माल डिब्बों के लिये क्रमादेश दिये जा चुके हैं। श्री फरनेन्डीज ने रेलवे सुरक्षा आयोग के वार्षिक प्रतिवेदन के दबाये जाने के बारे में कहा। यह आयोग असैनिक उड्डयन तथा पर्यटन मन्त्रालय के अधीन है कि रेलवे मंत्रालय के अधीन मैं नहीं जानता कि हम उनका प्रतिवेदन कैसे दबा सकते हैं।

श्रीमती तारा सप्रे ने बम्बई के उपनगरीय क्षेत्रों के यात्रियों की कठिनाइयों का जिक्र किया। इस सम्बन्ध में हम से जो कुछ भी बन सकेगा हम करेंगे। श्री सूरजभानजी ने राजस्थान में चारे की कमी का उल्लेख किया। उस क्षेत्र के पशुओं तथा लोगों को मरने से बचाने के लिये राजस्थान सरकार जो कुछ भी चाहती है मैं करने के लिये तैयार हूँ।

चूँकि ग्रीष्म ऋतु आरम्भ होने वाली है, इसलिये जल, प्रकाश तथा पंखों की व्यवस्था के लिये हम विशेष कदम उठावेंगे। माननीय सदस्यों ने रेलगाड़ियों को समय पर चलाने की बात कही है इस सम्बन्ध में हमारे प्रयत्न समाज विरोधी कार्यवाहियों द्वारा किसी हद तक विफल हो जाते हैं। उदाहरणार्थ 1968 के उत्तरार्द्ध में जंजीर खींचने की 1,09,750 घटनाएँ हुईं। तांबे के तार की चोरी के कारण भी नियंत्रण सकिटों का संचालन बन्द हो गया था। हाल के तैलगाना आन्दोलन के दौरान 329 सवारी गाड़ियों विभिन्न अवधियों के लिये रद्द करना पड़ा था। श्री हेम बरुआ ने कहा कि रेलवे में 10 प्रतिशत कोयला चोरी होता है। किन्तु हमारे अनुमान के अनुसार 2 प्रतिशत से भी कम कोयला चोरी होता है। श्री रामशेखर सिंह ने सिधवालिया के रेलवे फाटक के बारे में कहा। स्थिति यह है कि पूर्ण प्रारम्भिक पूंजी

व्यय राज्य सरकार द्वारा वहन किया जाता है और वार्षिक आवर्ती व्यय पूर्ण रूप से रेलवे द्वारा वहन किया जाता है।

शास्त्रीजी ने यात्रियों में बोले जाने वाले साहित्य का जिक्र किया। मैं यह सुनिश्चित करूंगा कि उसे अंग्रेजी के साथ साथ सभी प्रादेशिक भाषाओं में भी बांटा जाये। बिना टिकट सफर को रोकने के लिये हमें अपने प्रयत्नों को तेज करना होगा।

जहां तक 1 मार्च से माल भाड़े में 10 प्रतिशत वृद्धि करने का सम्बन्ध है, रेलवे अधिनियम की धारा 29 के अन्तर्गत रेलवे को ऐसा करने का अधिकार है। ऐसा न केवल यहां पर ही है, अपितु ब्रिटेन में भी है।

जहां तक रेलवे सुरक्षा दल सम्बन्धी उच्च शक्ति प्राप्त समिति का सम्बन्ध है, उसने कुछ सिफारिशों की हैं और उनकी जांच की जायेगी। दुर्घटनाओं सम्बन्धी वांचू समिति के प्रतिवेदन की भी जांच की जायेगी। कर्मचारियों के सम्बन्ध में एक न्यायाधिकरण स्थापित किया गया है और उसकी सभी सिफारिशों की जांच करके हम सहानुभूतिपूर्ण रवैया अपनायेंगे।

श्री रंगा (श्री काकुलम) : रेलवे लाइनों के दोहरा कर दिये जाने से किसानों के लिये एक समस्या उत्पन्न हो गई है और वह यह कि उन्हें अपने खेतों में जाने के लिये रेल की लाइनों पार करने में बड़ी कठिनाई होती है। अतः कम से कम प्रत्येक गांव के लिये रेलवे फाटक बनाया जाना चाहिये।

डा० राम सुभग सिंह : बहुत अच्छा।

Shri Rabi Ray (Puri) : May I know whether the hon. Minister is aware that industrialisation of Orissa cannot be brought about unless Talcher-Vimlagarh railway line is constructed? Secondly, do Government propose to have a direct rail link between Delhi and Bhubneshwar without losing time? Thirdly, a direct rail link between Puri and Rourkella is imperative. There should be a connected train to Orissa which should have Calcutta after two hours of the arrival of the Rajdhani Express.

श्री द्वा० ना० तिवारी (गोपाल गंज) : बिहार में एक रेलवे सेवा आयोग स्थापित करने के बारे में माननीय मंत्री ने कुछ नहीं कहा है।

श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी (केन्द्रपाड़ा) : मैं चाहता हूं कि माननीय मंत्री 2,000 ट्रेन कंट्रोलरों की समस्या पर सहानुभूति पूर्वक विचार करें।

Shri G. S. Mishra (Chhindwara) : May I know the programme of the Government regarding the conversion of narrow gauge and broad gauge?

श्री स० मो० बनर्जी (कानपुर) : क्या अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी संघ को पुनः मान्यता देने के लिये सरकार ने कोई निर्णय किया है?

Shri S.M. Joshi (Poona) : May I know the steps so far taken for running suburban trains in Poona and Lunewala area? Secondly, do Government propose to introduce direct coach in trains from Poona to Delhi?

Dr. Ram Subhag Singh : That will be done.

Shri Tulsidas Jadhav (Baramati) : I would like to suggest the conversion of Baramati-Downd and the Latur-Miraj narrow gauge lines into broad gauge since the passengers are feeling great hardships at present.

Shri Gunanand Thakur (Saharsa) : I want the hon. Minister to make a promise to restore the complete rail link upto Pratapganj and not upto 14 kilometres as referred to in his speech. Secondly, a direct train should be introduced between Saharsa and Barauni.

Shri Sbrichand Goel (Chandigarh) : May I know whether Government propose to run a train at about 5.30 P. M. from Delhi to Faridabad for the benefit of about 4000 employees of Faridabad working in Delhi ? Secondly, more waiting rooms and staff should be provided at the Chandigarh railway station to cope with the increased passenger traffic.

श्री नम्बियार (तिरुचिरापल्लि) : मैं जानना चाहता हूँ कि सरकार कन्याकुमारी रेलवे लाइन के सम्बन्ध में क्या कर रही है ?

Shri Manibhai J. Patel (Damoh) : At present there is only one exit at the new Delhi railway station. Will the hon. Minister provide more exits so that the passengers may be relieved of the present difficulty.

Dr. Ram Subhag Singh : It will be done.

श्री जि० मो० बिस्वास (बांकुरा) : 19 सितम्बर की हड़ताल के पश्चात् जखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी संघ से सम्बन्धित कई एक स्थानीय संघों की मान्यता समाप्त कर दी गई थी। बाद में न्यायालय ने उनकी मान्यता को पुनः बहाल कर दिया था।

अध्यक्ष महोदय : आप तो बहस आरम्भ कर रहे हैं। माननीय मंत्री इन सब बातों का यथा समय उत्तर दे देंगे।

इसके पश्चात् लोक-सभा गुरुवार, 6 मार्च 1969/15 फाल्गुन 1890 (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

The Lok-Sabha then adjourned till Eleven of the Clock, on Thursday, the 6th March, 1969/Phalgun 15, 1890 (Saka)