

industries in order to boost up industrial production. May I know what steps Government are taking to see that this type of crisis is averted in the future and the new industries which are going to be set up under the concessions granted are guaranteed sufficient and continuous supply of power?

Shri Raghunath Reddi: It is true that the hon. Finance Minister had suggested quite a number of concessions. The form in which those concessions should be implemented and the rules and regulations in this regard are under the consideration of Government.

साहिबगंज और मनिहारी घाट के बीच माल लाया ले जाय जाना

+

*1591. श्री छटल बिहारी बाजपेयी :
श्री कंवर लाल गुप्त :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि साहिबगंज और मनिहारी घाट के बीच माल लाने-ले-जाने पर रोक लगाई जा रही है ;

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

(ग) क्या यह सच है कि इसके परिणामस्वरूप 500 कामगारों का रोजगार छूट जायेगा ?

The Minister of Railways (Shri C. M. Poonacha): (a) and (b). Consequent to the development of Farakka/Khejuria Ghat Barge crossings, materialisation of goods traffic via Sakrigali-Manihari Ghat route has fallen to an un-economic level and orders were issued on 20th April, 1967 to close down this point for goods and parcel traffic.

(c) No, Sir. The number of labour employed is very much less and varies from month to month.

May I also add that subsequently we have deferred the decision to close the

ghat for the time being? The matter is still under consideration.

श्री छटल बिहारी बाजपेयी : सरकार ने घाट को बन्द करने के निर्णय को जो स्वगित किया है, मैं चाहूंगा कि सरकार इस पर गम्भीरता से विचार करे। क्या यह ठीक नहीं है कि अगर यह जल-मार्ग बन्द कर दिया जाये, तो हमारे पास केवल फ़रक्का का जल-मार्ग रहेगा, जो पाकिस्तान के निकट होने के कारण कभी भी हमारी सुरक्षा के लिए खतरा पैदा कर सकता है? मैं यह जानना चाहता हूँ कि इस पर खर्च अधिक होते हुए भी, सुरक्षा की दृष्टि से विचार कर के क्या इस बारे में कोई अन्तिम निर्णय लिया जायेगा ?

Shri C. M. Poonacha: At Farakka, it is the wagon-crossing system while at the Sakrigali-Manihari Ghat, it is unloading and transhipment by barges. During times of emergency, this could always be taken advantage of. So, there is no difficulty about that because it is unloading and then loading after moving the goods by barges. As such this facility would always be there in times of emergency, whatever may be the reasons for such an emergency. As the hon. Member would be interested to know, in June, the average at Sakrigali-Manihari Ghat has come down 3 to 2 wagons per day, while at Farakka for the crossing, it is about 304 to 285. So, it is a faster and easy movement of goods that we are contemplating now. Under a certain particular, emergency what should be done in a matter which I am sure will be taken care of.

श्री छटल बिहारी बाजपेयी : मंत्री महोदय ने कहा है कि जो कर्मचारी प्रभावित होंगे, उन की संख्या मी, दो मी है। क्या मैं यह समझूँ कि ये कर्मचारी प्रति-दिन की मजदूरी पर रखे जाते हैं और इस को बन्द करने के कारण उन पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा ?

Shri C. M. Poonacha: Here, it is contract labour which is working. According to the information that I have, the contract labour during the past three or four months has been as follows: it was 159 per day during April, 124 during May and 60 during June. It is varying from month to month according to the traffic that is being handled.

श्री कंबर लाल गुप्त : मंत्री महोदय ने कहा है कि यह अनइकानोमिक है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि यह कितना अनइकानोमिक है और इस में कितना घाटा होता है और इस बारे में फ़ाइनल डिजिज़न कब हो जायेगा।

Shri C. M. Poonacha: After we had taken a decision to close this, certain matters were brought to our notice, and so, we have deferred the decision. We are going into the question now, and we are considering whether in addition to the facilities that we have at Farakka, we should continue in this sector also. We shall examine this, and I think that in a couple of months we should be able to take a decision.

Shri P. G. Sen: Is the Minister aware that this line feeds the Calcutta line and the area through which this route passes and where the Ghat is situated is a jute producing area? Has he taken into consideration the export of jute from this area, North Bengal and Bihar, to Calcutta via this route?

Shri C. M. Poonacha: Yes, that traffic is also taken into consideration.

पाकिस्तान न द्वारा रोके गये माल का लौटवारा
जान:

+

*1592. श्री जगन्नाथ राव जोशी :

श्री बहदानन्दजी :

श्री हुकाम चन्द कछवा

श्री बी० चं० शर्मा :

क्या वाणिज्य मंत्री 26 मई, 1967 के तारांकित प्रश्न संख्या 91 के उत्तर के सम्बन्ध

में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत-पाकिस्तान संघर्ष के दौरान पाकिस्तान द्वारा रोके गये जहाजों तथा माल को वापस प्राप्त करने में क्या प्रगति हुई है ;

(ख) ये जहाज और माल कब तक वापस मिल जायेंगे ; और

(ग) यदि नहीं, तो इस सम्बन्ध में कितना समय और लगने की संभावना है ?

वाणिज्य मंत्री (श्री दिनेश सिंह) :

(क) तथा (ख). पाकिस्तान द्वारा रोके गये जहाजों और जन्त किये गये माल में से अब तक केवल दो जहाज और 70.14 लाख रुपये का माल वापिस आया है।

(ग) संघर्ष के दौरान, दोनों सरकारों द्वारा जन्त किये गये जहाजों, माल, सम्पत्तियों परिसम्पत्तियों आदि को छोड़ने के सम्पूर्ण मामले को तय करने के लिये बार बार किये गये हमारे प्रयत्नों का पाकिस्तान सरकार से कोई अनुकूल उत्तर नहीं मिला है, इस लिये इस अवस्था में यह बताना कठिन है कि इस मामले को तय करने में कितना समय और लगेगा।

श्री जगन्नाथ राव जोशी : ताशकंद घोषणा के अनुसार जो व्यवस्था हुई थी, उस में रूस एक मध्यस्थ था। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार ने पाकिस्तान की इन हरकतों की तरफ रूस का ध्यान दिलाने की कोशिश की है और रूस ने अपने कुछ अफिसिज को उपयोग कर के पाकिस्तान की इन हरकतों को बन्द करने की कोशिश की, लेकिन इस में उस को भी असफलता मिली, क्या इस आशय का कोई संदेश रूस से मिला है ?

श्री दिनेश सिंह : इस सवाल पर इस सदन में कई मर्तबा विस्तारपूर्वक बात हो चुकी है। मैंने पिछली बार भी प्रश्न किया था—और अभी