

**ब्रांच लाइन की गाड़ियों में द्वितीय श्रेणी की बोगियां/सीटें**

589. श्री श्रीवान्त मिश्र : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कतिपय ब्रांच लाइनों पर चलावाली जैसे मानसी से सहरसा होते हुए पूर्णिया और मानसी से सुपौल जाने वाली रेलगाड़ियों में द्वितीय श्रेणी की सीटें या बोगियां नहीं रहती; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार इन ब्रांच लाइनों पर यात्रा करने वाले यात्रियों के लिये द्वितीय श्रेणी की सीटों/बोगियों की सुविधाएँ प्रदान करेगी और यदि नहीं तो उसके क्या कारण हैं ?

†[SECOND CLASS BOGIES/SEATS FOR BRANCH LINE TRAINS]

589. SHRI SRI KANT MISHRA : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that second class seats or bogies are not provided in the trains running on certain branch lines, e.g., from Mansi to Purnea via Saharsa and from Mansi to Supaul etc.; and

(b) if so, whether Government will provide the facilities of second class seats and bogies for the passengers travelling on those branch lines and if not, what are the reasons therefor?

**रेल मंत्री (श्री गुलशरी लाल नन्दा) :** (क) जी हां, सरकार की नीति के अनुसार, जुलाई 1956 में, महत्वपूर्ण शाखा लाइनों और मुख्य लाइनों की सम्पर्क लाइनों के सिवाय सभी शाखा लाइन पर दूसरे दर्जे का डिब्बा चलाना बन्द कर दिया गया। मानसी सहरसा सुपौल और सहरसा पूर्णिया उन शाखा लाइन खण्डों में से हैं, जिन पर दूसरे दर्जे का डिब्बा चलाना बन्द कर दिया गया था।

लेकिन, परिचालन सम्बन्धी सुविधा के लिए तथा सवारी डिब्बों का अधिक अच्छा इस्तेमाल हो सके इस उद्देश्य से मुख्य लाइन की गाड़ियों से रेलों की अदला बदली के फलस्वरूप, 401 अप और 408 डाउन सवारी गाड़ियों में, मानसी सहरसा सुपौल खण्ड में दूसरे दर्जे के डिब्बों की व्यवस्था रहती है।

(ख) जिन खण्डों और गाड़ियों में दूसरे दर्जे के डिब्बे चलाना बन्द किया गया है, उनमें फिर से इनकी व्यवस्था नहीं की जा रही है।

†[THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI GULZARILAL NANDA) :

(a) Yes, in accordance with the Government's policy, Second Class accommodation was withdrawn from all branch lines other than important branches and links between main lines, in July, 1956. Mansi-Saharsa-Supaul and Saharsa-Purnea are among those branch line sections from where Second Class accommodation was withdrawn.

However, on Mansi-Saharsa-Supaul section, Second Class accommodation has been made available on Nos. 401 Up. 408 Dn. Passenger as a result of inter-linking of rakes with main line trains for operational convenience and with a view to ensure better utilisation of coaching stock.

(b) Second Class accommodation is not being restored on the sections and the trains from where it has been withdrawn.]

**रांची को राउरकेला से जोड़ने वाली रेलगाड़ियां**

590. श्री श्रीवान्त मिश्र : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रांची जंक्शन और राउरकेला के बीच चलने वाली केवल एक ही रेलगाड़ी है;

†[ ] English translation.

(ख) क्या रांची और राउरकेला, दोनों के बीच की दूरी 100 मील और ये दोनों नगर घनी आबादी वाले औद्योगिक शहर हैं जिनकी आबादी और आवागमन तीव्र गति से बढ़ रहे हैं; और

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार यावि में को सुविधा के लिये इन दोनों शहरों के बीच और अधिक रेलगाड़ियां चलाने का विचार रखी है ?

†[TRAINS CONNECTING RANCHI WITH ROURKELA

590. SHRI SRI KANT MISHRA : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that there is only one train connection between Ranchi Junction and Rourkela;

(b) whether the distance between these two cities is 100 miles and both these cities are thickly populated industrial towns where population and traffic are increasing rapidly; and

(c) if so, whether Government propose to provide more trains between these two cities for the convenience of the passengers?]

रेल मंत्री (श्री गुलजारी लाल नन्दा) :

(क) जी हां। राउरकेला और हटियार (रांची) के बीच दोनों ओर से एक एक गाड़ी चलती है।

(ख) राउरकेला और हटिया के बीच की दूरी 166 कि० मी० है। इन दो स्थानों के बीच रेल यातायात बहुत कम होता है जैसा की 1 आर एच/2 आर एच हटिया सवारी, गाड़ियों में डिब्बों के उपयोग से पता चलता है जो कि केवल 58 प्रतिशत है।

(ग) सवाल नहीं उठता।

†[THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI GULZARILAL NANDA) : (a) Yes. One train runs each way between Rourkela and Hatia (Ranchi).

(b) The distance between Rourkela and Hatia is 166 KMs. The offering of

†[ ] English translation.

traffic by rail between these points is, however, meagre as revealed by the utilisation of 1 RH/2 RH Rourkela-Hatia passenger trains which is only 58%.

(c) Does not arise.]

†PRODUCTION OF NEWSPRINT

208. SHRI SITARAM JAIPURIA . Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that in view of expanding literacy and publication of more newspapers and periodicals, there is a great demand for newsprint in the country;

(b) if so, what is the total production of newsprint and what is the requirement annually; and

(c) what steps are being taken by Government to increase the production of newsprint under the Fourth Five Year Plan?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI FAKHRUDDIN ALI AHMED) : (a) Yes, Sir,

(b) The indigenous production during 1969-70 was about 39,000 tonnes; it is expected to rise to 45,000 tonnes during 1970-71. The restricted demand for newsprint during the year 1970-71 as estimated by the Registrar of Newspapers is 2,25,000 tonnes.

(c) (i) The capacity of the existing newsprint mill in the country has been increased from 30,000 to 75,000 tonnes per annum and the mill is expected to achieve full production of 75,000 tonnes per annum by the end of 1971-72.

(ii) It has been decided to set up a newsprint mill in Kerala with a capacity of 75,000 tonnes per annum in the public sector. It is expected that this mill will be established during the Fourth Plan.

(iii) A newsprint project in the private sector in Himachal Pradesh with a capacity of 60,000 tonnes per annum is also expected to be implemented during the Fourth Plan.

†Transferred from the 1st May, 1970.