employees not knowing Hindi or English but knowing only the regional language ? You see, some Class IV railway employees at Mehsana railway station were refused their salaries because they had signed in Gujarati instead of putting their thumb impression.

डा० राम सुभग सिंह : अगर कहीं ऐसा हुआ है तो इसको दुरुस्त कर दिया जायगा। थम्ब इम्प्रेशन की जब इजाजत है तो गुजराती या किसी अन्य भाषा की इजाजत क्यों नहीं होगी।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : सभापति जी, मैं यह नहीं समझ सकता जो मंत्री महोदय ने कहा कि अगर कोई हिन्दी में दस्तखत करे तो उसको यह कसम खानी होगी कि आगे भी वह हिन्दी में ही दस्तखत करेगा। मैं यह जानना चाहता हूं कि यह शर्त क्यों लगाई गई है ? फार्म भरते समय कोई हिन्दी में दस्तखत कर सकता है और बाद मे काम करते समय हिन्दी और अंग्रेज़ी दोनों भाषाओं का प्रयोग कर सकता है।

डा० राम सुभग सिंह : कसम का सवाल तो उठा ही नही। उत्तर मे केवल इतना ही है कि अगर हिन्दी में चाहें तो हिन्दी का फार्म लें और अंग्रेज़ी के फार्म पर अगर हस्ताक्षर हिन्दी मे करें तो सुविधा के लिहाज से जिस भाषा मे उन्होंने हस्ताक्षर करना मुनासिब समझा उसी भाषा मे वे अपना काम आइन्दा भी करें। लेकिन उसमे कोई असुविधा नहीं होनी चाहिये।

अधिक यात्री भाड़े का सामान्य स्तर पर लाया जाना

*198. **श्री सुन्दर सिंह भंडारी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय रेलवे के किन-किन सेक्शनों पर गत दो वर्षों में अधिक यात्री भाड़े को सामान्य स्तर पर लाया गया है और भाड़े को सामान्य स्तर पर लाने का आधार क्या है; और

(ख) पश्चिमी रेलवे के फतहपुर-चूरू सेक्शन पर यात्री भाड़ा कब सामान्य स्तर पर लाया जाएगा ?

†[BRINGING DOWN OF PASSENGER FARES FROM EXCESS TO NORMAL LEVEL

*198. SHRI SUNDAR SINGH BHANDARI. Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state

(a) the sections on the Indian Railways where during the last two years passenger fares have been brought down from excess to the normal level and the basis on which the fares were normalised; and

(b) when the passenger fares on the Fatehpur-Churu Section of the Western Railway will be brought down to the normal level?]

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) पिछले दो वर्षों के दौरान पश्चिम रेलवे के गोप-काटकोला खण्ड पर प्रभार्य दूरी को बढ़ाकर किराया लेना बन्द कर दिया गया। ऐसा 1-10-65 में किया गया। दूरी बढाकर किराया लेना इसलिए बन्द कर दिया गया क्योंकि इस लाइन से अच्छी आमदनी होने लगी थी और यह आशा हो गयी कि दूरी बढ़ाकर किराया न लेने पर भी इससे अच्छी आमदनी होती रहेगी।

(ख) यह बताना अत्यन्त कठिन है। इस मामले पर कई बार विचार किया गया है, लेकिन दूरी बढ़ाकर किराया लिया जाना जारी है, क्योंकि इस लाइन के संचालन के वित्तीय परिणाम अब तक असंतोषजनक रहे हैं। स्थिति पर नजर रखी जायेगी और जैसी परिस्थिति होगी, दूरी बढ़ाकर जो किराया लिया जाता है, उसमें या तो कमी कर दी जायेगी अथवा उसे समाप्त कर दिया जायेगा।

†[THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH): (a) During the last two years the inflation in chargeable distance on Gop-Katkola section of the Western Railway

†[ ] English translation.

was withdrawn This was done with effect from 1-10-1965. The inflation was withdrawn because the line had been yielding a good return and was expected to yield a fair return even without the inflation.

(b) It is extremely difficult to say The matter has been examined more than once but the inflation is being continued because the financial results of working have so far been poor. The position will continue to be watched and action to reduce the inflation or abolish it will be taken when the circumstances warrant it.]

श्री सुन्दर सिंह भंडारी : यह प्रश्न जो मैंने यहां पर रखा है फतेहपुर-चूरू लाइन का, यह पिछले अनेक वर्षों से मंत्री महोदय के सामने है। जब दूसरे मार्गों में भी किराया कम किया जा रहा है तो इस भाग में किराया कम किये जाने का प्रश्न, जो आमदनी के साथ जोड़ा जा रहा है यह कब तक चलता रहेगा और क्या एक-एक टुकड़े की अलग आमदनी का हिसाब लगा करके उस सेक्शन पर मुसाफिरों से किराया वसूल करने की नीति अपनाई जाने वाली है ?

डा० राम सुभग सिंह : इसके बनाने में यह नीति थी कि जहां पर ट्रैफिक जस्टिफिकेशन नहीं है और वहां अगर कोई रेलवे लाइन बनाना मान लिया गया तो उसका कुछ इनफ्लेटेड किराया रखा जाता है। जो यह पहले मैंने लाइन बताई, गोपकाटकोला लाइन, वह वेस्टर्न रेलवे में है और उस पर पिछले तीन साल की आमदनी क्रमशः 10 24 प्रतिशत, 12.01 प्रतिशत और 20.13 थी और इस लिये चूंकि वहां आमदनी होने लगी है, उसे हटा दिया गया। लेकिन यहां फतेहपुर और चुरू लाइन पर बिलकुल आमदनी नहीं हो पा रही है, इस लिये उसे रखा गया है। वैसे यह तो मैंने मूल प्रश्न के उत्तर में बताया कि इसकी जांच की जायगी और जैसे ही परिस्थिति सुधरेगी वैसे ही उसको वहां से दूर करने का प्रयत्न करेंगे।

SHRIMATI C. AMMANNA RAJA: May I know, Sir, whether such concessions will be given to other lines also where the Railways are making good profits, or whether any discrimination is made in this regard?

DR. RAM SUBHAG SINGH: Yes, Sir. Wherever the profits are satisfactory, where the earnings are satisfactory the rates will be changed. Actually there are 5 railway lines. There is the Gop-Katkola line on the Western Railway, the Raniwara-Bhildi line on the Northern Railway, the Fatehpur-Churu line on Western Railway, the Khandwa-Hingoli line on the Central Railway and the Udaipur-Himmatnagar line on the Western Railway. And there are the Light Railway lines and also the Hill Sections on the Railways.

श्री सुन्दर सिंह भंडारी : मेरा यह निवेदन है कि क्या मंत्री महोदय के पास इस फतेहपुर-चुरू सेक्शन में पिछले वर्षों में जो टिकेटलैस ट्रैवेलिंग करते हुए लोग पकड़े गये उनकी संख्या के आकड़े हैं ? यह मैंने इसलिये निवेदन किया है कि इस बढ़े हुये किराये के कारण इस लाइन पर बिना टिकट यात्रा करने वालों की संख्या प्रतिमास बढ़ती जा रही है। अगर हमेशा यही हमारा मापदंड रहा तो बिना टिकट सफर करने वालों की संख्या बढ़ती रहेगी। ओवर-क्राउडिंग वहां हो रही है और मंत्री महोदय का यह कहना है कि जितनी आमदनी उस लाइन से होनी चाहिये उतनी नहीं हो पा रही है, तो इन दोनों चीजों का मेल बैठा कर क्या हम एक समान किराया वसूल कर के और ये बिना टिकट चलने वालों की संख्या घटा कर के वहां के यात्रियों को राहत नहीं दे सकते ?

डा० रामसुभग सिंह : बिना टिकट चलने वाले मुसाफिरों की तादाद की अभी जानकारी नहीं है, लेकिन इसकी जानकारी कर लेंगे। जो मुख्य प्रश्न है कि लोग बिना टिकट चलते है, उसके सम्बन्ध में हम रेड करायेंगे 10–15 दिन तक लगातार कि कितने बिना टिकट चलते हैं, जैसा कि आप बताते हैं।

DR M. M. S. SIDDHU May I know from the hon Minister whether they have stipulated any time limit during which the excess fare will be charged and after which they will normalise it?

DR. RAM SUBHAG SINGH The general idea is that within ten years it can be normalised, but if in any instance it continues to run at a loss then there will be a somewhat difficult position. Still ten years will be quite sufficient

SHRI ATAL BIHARI VAJPAYEE Sir, the Railways are making huge profits and the Railways' contribution to the General Revenues is increasing year by year Why should be the railway lines taken piecemeal? After all, the Railways are a utility service and not a profiting concern

DR RAM SUBHAG SINGH About this, in 1954 a policy announcement was made in Parliament that wherever new railway lines are to be constructed they will have to be constructed on traffic justification but some of these lines were constructed where there was not enough traffic justification and therefore these inflated rates were introduced and that is what is being adjusted So there should not be this idea of relating the profits earned by the Railways elsewhere with this though, of course, we are fully sympathetic towards the demand

PRICES OF TRACTORS

*199 SHRI JAGAT NARAIN Will the Minister of INDUSTRY be pleased to state

(a) whether Government's attention has been drawn to the big difference in the prices of imported tractors and tractors indigenously manufactured,

(b) the proportion of the parts and components imported and those indigenously manufactured both in terms of bulk and value, and

(c) the steps taken to bring down the prices of Indian made tractors?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRY (SHRI BIBUDHENDRA MISRA) (a) to (c) A statement is laid on the Table of the House.

STATEMENT

(a) Yes, Sir. The indigenous tractors are costlier than the imported ones

(b) The average indigenous content of the tractors at present manufactured is 50 to 55 percent in terms of c i f value

(c) Some of the factors accounting for higher costs are the high cost of indigenous materials and components, low output, element of duties etc Imported agricultural tractors do not also attract basic customs duty unlike other machinery and equipment. With in these limits, Government are exploring all possibilities of reducing prices of tractors Government have given industrial licences for expansion to existing units so as to enhance output Government have also given high priority for release of foreign exchange for import of raw materials, components etc so as to maximise utilisation of existing capacity and thus reduce overheads Government have taken similar steps in regard to ancillaries etc which are used in tractors.

श्री जगत नारायण : वज़ीर साहब ने अपने जवाब मे यह लिखा है

"Some of the factors accounting for higher costs are the high cost of indigenous materials and components, low output, element of duties etc Imported agricultural tractors do not also attract basic customs duty unlike other machinery and equipment Within these limits, Government are exploring all possibilities of reducing prices of tractors"

गवर्नमेंट कितने अरसे से एक्सप्लोर कर रही है ? तीन साल से तो हम महसूस कर रहे है कि अनाज की उपज कम हो रही है । क्या गवर्नमेंट तीन साल से इस मामले मे एक्सप्लोर कर रही है ? क्या वज़ीर साहब बतलायेंगे कि उनका एक्सप्लोर करने का काम कब तक खत्म होगा ?