

1	2	3	4	5
	Shyamdas Vaidhya Pitha College, Calcutta .	1.25	2.50	2.00
	Gopi Bandhu Ayurveda College, Puri . . .	.50	2.50	1.00
	Govt. College of Indian System of Medicine, Palayamkottai . . .	2.50	3.00	2.70
	Government Ayurveda College, Patna . . .	..	.75	2.00
	Akhandanand Govt. Ayurved College, Ahmedabad . . .	..	..	0.50

### हिन्दी अनुबाधक

10414. श्री रामानन्द लिबारी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे बोर्ड ने पत्र संख्या हिन्दी/64/6/1 दिनांक 2-2-1964 के द्वारा पारित किये गये आदेशों के अनुसार अनुवाद और प्रशिक्षण अलग-अलग कार्य हैं और जो कर्मचारी अनुवादक की योग्यता रखते हैं वे अनुदेशक का कार्य नहीं कर सकते इसी प्रकार अनुदेशक अनुवादक का कार्य नहीं कर सकते ;

(ख) क्या बोर्ड के दिनांक, 8 मई 1978 के पत्र संख्या ई/ई0एम0जी0/1-78 ई एन आई/124 के अनुसार हिन्दी सैकशन और हिन्दी प्रशिक्षण संगठन के पद एक साथ मिला दिये गये हैं जिसके परिणामस्वरूप हिन्दी अनुवादकों के हितों पर बुरा प्रभाव पड़ा है ;

(ग) यदि हाँ, तो क्या सरकार का विचार उक्त नीति की समीक्षा करने का है ;

(घ) यदि हाँ, तो संशोधनों की रूप रेखा क्या है और यदि नहीं तो हिन्दी अनुवादकों का भविष्य अंधकारमय बनाने के क्या कारण हैं ; और

(ङ) क्या पूर्व रेलवे के अनुवादकों ने हम

बारे में बहुत सी शिकायतें की हैं परन्तु उन पर अभी तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री शिव नारायण) :

(क) से (ङ). यह सही है कि 1964 में रेलवे बोर्ड द्वारा पूर्व रेलवे को एक स्पष्टीकरण भेजा गया था कि अनुवाद और प्रशिक्षण दो अलग-अलग क्षेत्र हैं और प्रधान हिन्दी अनुवादक के पद के लिए चयन वरिष्ठ अनुवादकों में से किया जाना चाहिए, क्योंकि कि जो कर्मचारी अनुवाद और प्रशिक्षण के पद के लिए अलग अलग योग्यता रखते हैं उन्हें एक दूसरे पद के लिए योग्य नहीं समझा जा सकता। लेकिन, राजभाषा (संशोधन) अधिनियम, 1967 और राजभाषा नियम, 1976 के पारित हो जाने और हिन्दी प्रशिक्षण की जिम्मेदारी पूर्णतः गृह मंत्रालय द्वारा से लिए जाने के कारण इस स्थिति में क्रमशः परिवर्तन हुआ है। हिन्दी गणित्रय यूनिट के पास अब मुख्य काम इस बात का सुनिश्चित करना रह गया है कि राजभाषा संबंधी आदेशों का पूर्णतः पालन किया जाय। इस प्रकार राजभाषा अधिनियम में द्विभाषीकरण की नीति से प्रशिक्षण यूनिट में कार्यरत कर्मचारियों के अनुवाद कार्य के ज्ञान और अनुभव में पर्याप्त रूप में वृद्धि हुई है। लेकिन क्षेत्रीय रेलों पर प्रशिक्षण यूनिटों में कार्यरत कर्मचारियों के लिए पदोन्नति की कोई उपयुक्त सरणि की व्यवस्था नहीं की जा सकी। प्रशिक्षण यूनिट में कार्यरत कर्मचारियों ने रेलवे बोर्ड की समय-समय पर लिखित और मौखिक रूप से उनकी पदोन्नति सरणि की इस असंगत स्थिति में सुधार लाने का अनुरोध किया था। छानबीन से पता चला कि प्रशिक्षण यूनिट के काफी बड़ी संख्या में कर्मचारी लम्बे समय से एक ही ग्रेड में पड़े हुए

है और तरस्की की गुंजाइश न होने के कारण वे अपने बेतनमान के अधिकतम पर पहुँच गये हैं या पड़ान की स्थिति में हैं। इसलिए रेल मंत्रालय ने अनुवाद यूनितों के कर्मचारियों की तरस्की की सम्भावना की तुलना में, हिन्दी प्रशिक्षण के कर्मचारियों की इस दयनीय स्थिति का गह्वारी से अध्ययन किया और यह विनिश्चय किया कि इन दोनों संवर्गों को एक साथ मिला दिया जाये ताकि दोनों के लिए पदोन्नति की सनान सरथि उपलब्ध हो सके और दोनों यूनितों के कर्मचारियों के लिए ऊँचे ग्रेड के पदों पर पदोन्नति की सम्भावना बन जाये। रेल मंत्रालय ने रेलों पर काफी बड़ी संख्या में कार्यरत झराजपन्नित कर्मचारियों के व्यापक हित को ध्यान में रखकर यह निर्णय लिया है और अधिकार कर्मचारियों ने इसे पसन्द किया है। यद्यपि यह सही है कि पूर्व रेलों के कुछ अनुवादकों ने रेलवे बोर्ड की अपना अभ्यावेदन भेजा है। लेकिन ये व कनिष्ठ अनुवादक हैं जिन्हें दोनों संवर्गों को मिला दिये जाने के परिणामस्वरूप एक ग्रेड की सेवा भवधि के आधार पर आपसी बरिष्यता निर्धारित करने के कारण नुकसान पहुँचा है। इस निर्णय से मुख्यतः 425—640 रुपये के बेतनमान में कार्यरत कर्मचारियों पर प्रभाव पड़ा है और यह भी केवल उन अनुवादकों पर पड़ा है। जिनकी सेवा की भवधि प्रशिक्षण यूनित के कर्मचारियों की सेवा की भवधि से कम है।

1978 में दोनों संवर्गों के मिला दिये जाने से उन कर्मचारियों की तुलना में जिन्हें इससे नुकसान पहुँचा है, इन यूनितों के अधिकार कर्मचारियों को लाभ पहुँचा है। इसलिए रेल मंत्रालय का कर्मचारियों के व्यापक हित को ध्यान में रखते हुए अपने निर्णय में कोई परिवर्तन करने का विचार नहीं है।

#### Railway wagons indented by S. E. Railway

10415. SHRI AINTHU SAHOO: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that there is a huge shortage of Railway wagons in the South Eastern Railway against the orders;

(b) the total number of wagons indented by end of March and the number supplied; and

(c) what are the causes of these shortages and the cures prescribed for it?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI SHEO NARAIN): (a) There is no overall shortage of wagons as such. But due to change in pattern of traffic and the subsequent increase in lead and consequent increase in turn-round of wagons availability has been less than required.

(b) 9638 wagons were loaded per day during March 1979 leaving an outstanding demand for 61,003 wagons as on 31-3-1979.

(c) Due to floods there was a complete set-back on the system for about two months. Moreover, due to heavy receipt of imported fertilizers and coal, South Eastern Railway had to arrange movements of the same in addition to all programmed traffic and other higher priority traffic. Besides, the detention to wagons at the ore loading points and by other major users like steel plants, washeries in Kathara area, disruption to traffic due to public agitations, wild-cat strikes and sudden work stoppages by categorical Associations etc., resulted in deterioration in wagon mobility. All possible endeavour is being made to improve loading in consultation with the State Governments, major bulk consumers and the trade.

#### इच्छत नगर विवीजन द्वारा बैगनों का आबंटन

10416. श्री राम प्रकाश त्रिपाठी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्वोत्तर रेलवे द्वारा आसाम में धाबू की डुलाई के लिए मार्च/अप्रैल, 1979 में इच्छत नगर विवीजन द्वारा कितने बैगन आवंटित किये गये ;

(ख) इन आवंटित बैगनों में से कितने बैगन आसाम, गौहाटी तथा अन्य स्थानों पर धाबू उत्पादकों को दिये गये और कितने व्यापारियों को दिये गये ;

(ग) क्या यह सच है कि बैगन आवंटित करने के मामले में किसानों की अपेक्षा बड़े व्यापारियों को प्राथमिकता दी जाती है ; और

(घ) यदि हाँ, तो इस सम्बन्ध में सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?