

LOK SABHA DEBATES

THIRD SERIES

Volume LII, 1966/1887-88 (Saka)

(March 16 to 29, 1966/Phalguna 25, 1887 to Chaitra 8, 1888 (Saka))



Fourteenth Session, 1966/1887-88 (Saka)

(Vol. LII contains Nos. 21-30)

LOK SABHA SECRETARIAT

NEW DELHI

CONTENTS

[Third Series, Vol. LII—Fourteenth Session, 1966]
No. 26.—Wednesday, March 23, 1966 Chaitra 2, 1888 (Saka)

	COLUMNS
Oral Answers to Questions—	
*Starred Questions Nos. 713 to 719	7175—7213
Written Answers to Questions—	
Starred Questions Nos. 720 to 741	7214—29
Unstarred Questions Nos. 2595 to 2610 and 2612 to 2689	7229—88
Calling Attention to Matters of Urgent Public Importance—	
(i) Anti-India propaganda by Pakistan's accredited representatives and others	7288—97
(ii) Cancellation of IAC Flight from Calcutta	7298—7304
Re. Calling Attention Notices—	
(Query)	7305—06
Papers Laid on the Table	7306—09 7310—11
Committee on Private Members' Bills and Resolutions—	
Eighty-Second Report	7309
Demands for Grants—(Railways), 1966-67	
and	
Demands for Supplementary Grants (Railways), 1965-66	7312—7442
Shri Mohan Nayak	7313—19
Shri Harish Chandra Mathur	7319—27
Shri Muhammad Ismail	7327—33
Dr. Chandrabhan Singh	7333—40
Shri M. L. Dwivedi	7341—50
Shri Raghunath Singh	7351—55
Shri Radhelal Vyas	7356—61
Shri Hukam Chand Kachhavaia	7361—67
Shri Balmiki	7367—74
Shri N. P. Yadab	7374—79

*The sign + marked above the name of a member indicates that the question was actually asked on the floor of the House by him.

COLUMNS

Shri Buta Singh	7379—87
Shri Chandramani Lal Chaudhry	7387—94
Shri Bakar Ali Mirza	7394—99
Shri Muthu Gounder	7399—7401
Shri Chuni Lal	7401—06
Dr. Ram Subhag Singh	7406—23
Shri P. G. Sen	7423—29
Shri Tulsidas Jadhav	7429—34
Dr. Ranen Sen	7434—36
Shri A. P. Sharma	7436—39
Shri Lakhan Das	7439—42

LOK SABHA

Wednesday, March 23, 1966/Chaitra 2,
1888 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the
Clock

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

Expulsion of Rajasthan M.L.As. from
Vidhan Sabha

+

*713. Dr. L. M. Singhvi:

Shri Hukam Chand
Kachhavaia:

Shri Prakash Vir Shastri:

Shri H. N. Mukerjee:

Shrimati Savitri Nigam:

Shri Shinkre:

Shri Vishram Prasad:

Shri Hem Barua:

Shri Hari Vishnu Kamath:

Shri U. M. Trivedi:

Shri Madhu Limaye:

Shri Onkar Lal Berwa:

Shri Kashi Ram Gupta:

Shri Kishen Pattanayak:

Shri Ram Sewak Yadav:

Shri N. C. Chatterjee:

Shri Nath Pal:

Dr. Ram Manohar Lohia:

Will the Minister of Home Affairs
be pleased to state:

(a) whether the Government of
India have received any reports of
the expulsion of the Members of the
Legislature of Rajasthan by the Gov-
ernor from the opening session of the
Vidhan Sabha on the 26th February,
1966:

(b) whether Government have
examined the constitutionality and the

propriety of the Governor's action in
this matter; and

(c) if so, the reaction of Govern-
ment thereto and whether any action
is proposed to be taken in this matter?

The Minister of State in the Minis-
try of Home Affairs and Minister of
Defence Supplies in the Ministry of
Defence (Shri Hathl): (a) Yes, Sir.

(b) Yes.

(c) When the Rajasthan Legislative
Assembly assembled for the Govern-
nor's address on the 26th February,
1966, the Governor was in charge of
the proceedings until the address was
completed, since, when addressing
the State Legislature under Article
176, he functions as an organ of the
State Legislature. It was, therefore,
open to him to conduct the proceed-
ings in an appropriate manner, consis-
tent with the dignity and status of the
House and to take such steps as were
necessary for the maintenance of order
and decorum.

Dr. L. M. Singhvi: Sir, the hon.
Minister claims that since the Gov-
ernor is discharging the obligations
under the Constitution he functions
as an organ of the Legislature. I
should like the hon. Minister to tell
us under what warrant of authority
or warrant of law he comes to the
inference that while the Governor is
functioning under the Constitution he
functions as a presiding officer and a
disciplinary officer and as a person who
is entitled to give vent to his un-
seemly temper against the legislators
who are assembled, and that also in
the discharge of their own constitu-
tional obligations, to listen to the
Governor. I am not trying to defend
the deplorable behaviour of some of
the legislators in trying to disturb or
obstruct the proceedings or showing

discounteers to the Head of the State. But the question has much larger implications. The Government must tell us what warrant they have for the claim that the Governor could discipline and give vent to his unseemly temper in this fashion.

Shri Hathi: This is not the first time that such a question has arisen. There have been instances in the past, from 1954, onwards, in Madras, Mysore, Bombay and other States. So, this question has been considered in detail. Article 168 says:

"(1) For every State there shall be a Legislature which shall consist of the Governor; and

(a) in the States of Bihar, Bombay, Madhya Pradesh, Madras, Mysore, Punjab, Uttar Pradesh and West Bengal, two Houses;

(b) in other States, one House."

श्री बागड़ी : क्या गवर्नर स्पीकर हो जायेगा ?

Shri Hathi: So, according to the Constitution the Legislature consists of the Governor and the two Houses. Under article 176 he calls a sitting of both the Houses and informs them the causes for summoning them. This is not a new question we are considering. It has arisen several times in the past. It was also considered whether a rule should be provided for disciplinary action or we should leave it vague.

Shri Hari Vishnu Kamath: Disciplinary action?

Shri Hathi: Disciplinary action or what should be done.

Shri Hari Vishnu Kamath: Disciplinary action under the Constitution?

Shri Hathi: Even an amendment of the Constitution. I am giving you the history. This question was taken up

at the Presiding Officers' Conference and the late Shri Mavalankar said:

"I do not see how we can improve (upon the position except by friendly discussions and development of conventions. I think Legislators will begin to behave more responsibly as parliamentary democracy develops. We need not be so nervous ourselves that unless there is somebody to control us we shall be acting irresponsibly."

Therefore, this idea was dropped and we have a convention.

Shri Surendranath Dwivedy: What is the law?

Dr. L. M. Singhvi: It is entirely beside the point for the hon. Minister of State for Home Affairs to cite these pious hopes for better behaviour on the part of legislators. He has not cited one shred of evidence anywhere to say what warrant of law there is to hold the position that the Governor has the power to discipline, to expel and to behave in the manner in which the Rajasthan Governor did at the time of the opening session of the Assembly....

Mr. Deputy-Speaker: What is your second question?

Dr. L. M. Singhvi: This is my second question. I am entitled to two questions.

I want to know whether this was considered by any legal authorities in the country, whether this was examined by the hon. Law Minister or the Attorney General, and, if so, what was their opinion and whether that opinion will be laid on the Table of the House.

Shri Hathi: Yes, Sir. As I said, the matter was considered thread-bare....

Shri S. M. Banerjee: By whom?

Shri Hathi: By the Law Ministry.

Dr. L. M. Singhvi: At what level?

Shri Hathi: At the Law Minister's level. A note was prepared and it was circulated. If the hon. Member wants, I can read a portion of it.....

श्री मधु लिमये : वह प्राप सदन की मेज पर रख दें . . .

उपाध्यक्ष भद्रोदय : प्राडर प्राडर, प्राप को बुलाया नहीं है ।

Shri Hathi: This is a matter which I understand is, as the hon. Member has said, from the constitutional and legal point of view. He himself has said that he is not in favour of rowdyism—nobody in the House is in favour of rowdyism. This is a constitutional matter and it is a matter which has been discussed not once but three or four times. When the incident happened in Punjab, it was then referred to the.... (Interruption) I will lay it on the Table of the House.

Dr. L. M. Singhvi: This is advocating a doctrine of unfettered unaccountability for the Governors.

Shri Hathi: I shall lay the summary of this note on the Table of the House. I do not mind it at all.

Shri Hari Vishnu Kamath: On a point of order, Sir. Rule 370 says:

"If, in answer to a question or during debate, a Minister discloses the advice or opinion given to him by any officer of the Government or by any other person or authority, he shall.....

—it is mandatory—

"...ordinarily lay the relevant document or parts of document containing that opinion or advice, or a summary thereof on the Table."

He has not laid it. It will perhaps be laid later. He must lay it straightway.

Shri Hathi: With due respect to the hon. friend, the Government receives advice from the secretariat. Here, it is an advice of the Law Ministry....

Shri Hari Vishnu Kamath: 'Ministry' means an officer.

Shri Hathi: I will lay it on the Table of the House. I do not object to it.

Mr. Deputy-Speaker: It may be laid on the Table.

Shri Hari Vishnu Kamath: It may be laid right now, not tomorrow.

Shri Hathi: I have no objection. Let us understand the position....

Shri Hari Vishnu Kamath: Lay it straightway.

Shri Hathi: I say K. [Placed in Library. See No. LT-5650/66]. It was the hon. friend who asked me whether this was examined by the Law Ministry. I said that it was examined—I am not relying on that—but it was in reply to a question put by the hon. friend. But I don't mind it.

Mr. Deputy-Speaker: It is laid on the Table. Shri H. N. Mukerjee.

Shri Hari Vishnu Kamath: We want to see what it is. We want to put questions.

Shri H. N. Mukerjee: In terms of the Constitution, the Governor is a constitutional head, a figure-head and, as Dr. Ambedkar put it he has no function either in his discretion or in his giving judgment, and according to the principles of the Constitution he is required to follow the advice of the Ministry in all matters since the Governor in his speech puts before the Legislature the plans and projects of the Ministry. May I know how it is that at a joint session of both Houses, where the Speaker as

well as the Chairman of the Council, if there is a Council in Rajasthan....

An hon. Member: There is no Council in Rajasthan.

Shri H. N. Mukerjee: when the Speaker was there—the Speaker is *ipso facto* entitled to preside if there is nobody as the presiding officer in that Assembly—the Governor who is a mouth-piece of the Ministry, who can do nothing except through the Ministry and at the bidding of that Ministry, arrogates to himself the job of the discipline of the proceedings which is the job of the Speaker who was present on that occasion? Do I take it that the Government acting on the advice of whoever has chosen to advise them have put the Governor on a pedestal which even in the sessions of the Assembly, joint or separate, would take away the rights of the Speaker?

Mr. Deputy-Speaker: He has said that the Governor functions as an organ of the legislature and he has read the relevant section.

Shri H. N. Mukerjee: He is not entitled to preside over the sessions of the Legislature. The Presiding Officer has got to be an impartial person. The Governor is a party; he is the Head of the Executive; he is their spokesman and he can do nothing except that. But he chooses to control the proceedings; he chooses to exercise disciplinary jurisdiction to the extent it happened in Rajasthan. This is terrible. (*Interruptions*).

An hon. Member: He can ask for a half-an-hour discussion.

Shri H. N. Mukerjee: What is the answer?

The Minister of Home Affairs (Shri Nanda): Here is an argument on the question of interpretation of the Constitution. Now the answer has been given not of his own accord by my colleague, but because a question was asked. The legal opinion has been

obtained and that opinion is being laid on the Table of the House. This is the advice given; this is the interpretation of the Constitution. The hon. Member has his own knowledge and his own interpretation of things and he has put his interpretation before the House. We have given the advice we have received. (*Interruptions*).

Mr. Deputy-Speaker: Mr. Hem Barua.

Shri Shashi Ranjan: I rise on a point of order. The Speaker has already said in this House that during Question Hour.....(*Interruptions*).

श्री भवु लिमये : नियम कौन सा है ?

श्री हुकम चन्द कछवाय : किस रूल के अन्दर वह व्यवस्था का प्रश्न उठा रहे हैं ।

Some hon. Members rose—

Mr. Deputy-Speaker: Order, order.

Shri Shashi Ranjan: Please sit down. I am on my legs. Please have the courtesy to sit down. (*Interruptions*).

Mr. Deputy-Speaker: Order, order.

Shri Shashi Ranjan: Let me have my say. I am on my legs. (*Interruptions*).

श्री हुकम चन्द कछवाय : किस रूल के अन्दर ?

Mr. Deputy-Speaker: Unless I recognise the Member, he should not speak. Please sit down.

श्री भवु लिमये : किस नियम के अन्दर ?

Mr. Deputy-Speaker: Please sit down. Unless I recognise the Member, no Member should stand up and go on speaking. Otherwise it will not be recorded. I must recognise him and permit him. (*Interruptions*).

श्री भवु लिमये : किस नियम के अन्दर कर रहे हैं ?

Shri Shashi Ranjan: This is in reference to what the Speaker has

said. The Speaker has already given his ideas.....

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member should tell me the rule under which he is raising the point of order.

Shri Shashi Ranjan: Rule 377. (Interruptions).

श्री किशन पटनायक : उधर वालों को क्यों नहीं कह रहे हैं ?

श्री मधु लिमये : मेरा एक व्यवस्था का प्रश्न है ।

Mr. Deputy-Speaker: He is obstructing the proceedings of the House. I am asking the hon. Member to show the rule under which he is raising the point of order. In the meantime, why should he shout like this? It is very bad. I am asking him to sit down but he goes on shouting. He should not disturb the proceedings of the House like this.

What is the rule under which the hon. Member is raising the point of order?

Shri Shashi Ranjan: 376 and 377.

"A member who wishes to bring to the notice of the House any matter which is not a point of order shall give notice to the Secretary in writing . . ." (Interruptions).

Laughing would not do. Please also see 376.

The Speaker has already said that, during Question Hour, only such questions will be put which are relevant to that Question and no argument will take place. Otherwise it will be wasting the time of this House and also of the persons who have given notice to put questions. They unnecessarily want to delay the proceedings. If they have anything to say in the matter, they must bring it in some other way. The Speaker has already said this. (Interruptions).

श्री बागड़ी : घापने उनको इजाजत दी है ?

श्री मधु लिमये : बिना धाज्ञा के बोल रहे हैं तो इनको भी निकालेंगे ?

श्री बागड़ी : घापने उनको धाज्ञा दी है क्या ?

Mr. Deputy-Speaker: Order, order. Shri Bagri, you are getting up without being recognised. I will have to ask you to go out if you continue like this.

Shri Shashi Ranjan, there is no point of order. It is arising out of this question. Shri Hem Barua.

Shri Hari Vishnu Kamath: He quoted the wrong rule. He should have been stopped at once.

Shri Hem Barua: In view of the fact that the Governor has deliberately usurped the power of the hon. Speaker of the House and reduced him to a position of a non-entity—although Shri Hathi had said that the Governor is a part of the legislature, if you put any interpretation on that, he is just an ordinary member of the House if the address is to be taken into account and he cannot usurp the powers of the Speaker of the House; but here is an instance where the Governor usurped the power of the Speaker of the House....

Mr. Deputy-Speaker: There should be no arguments, no interpretation. Please ask your question.

Shri Hem Barua: He reduced the Speaker to the position of a non-entity. In that context may I know why it is that the Government have not in a very straightforward way asked the Governor to resign, or if he fails to resign, remove him from office? Why has he not done it?

Mr. Deputy-Speaker: This is not a question. Shri Kamath.

Shri Hari Vishnu Kamath: Let it be answered. . . (Interruption).

Mr. Deputy-Speaker: We have taken 15 minutes over this (Interruption). Shri Kamath.

श्री हुकम चन्द कच्छबाय : उपाध्यक्ष महोदय, नामों की लिस्ट को प्राप्त देखें और उसके मृतकिक बुलायें। मेरा नाम इस में दूसरे नम्बर पर है।

Mr. Deputy-Speaker: Please sit down.

Shri Hem Barua: What is the reply to my question? I wanted to know from the Home Minister a straight-forward answer. Why has the Government not asked him to resign or dismiss him? Why should there not be a reply to my question?

Mr. Deputy-Speaker: Please sit down.

Shri Hem Barua: It is a straight-forward question. There should be an answer to this. I do not understand why you are putting down your foot on that question that is legitimate. I do not understand that.

Shri Surendranath Dwivedy: Have you disallowed that question?

Mr. Deputy-Speaker: Yes.

Shri Surendranath Dwivedy: How? Why?

Mr. Deputy-Speaker: You cannot argue.

Shri Surendranath Dwivedy: There is no argument. He should say either "Yes" or "No".

Mr. Deputy-Speaker: It is a suggestion for action. It does not arise.

Shri Surendranath Dwivedy: There is no suggestion.

Mr. Deputy-Speaker: He is asking the Government to act in a particular manner.

Shri Surendranath Dwivedy: If you listen for a moment, the question was whether in the context of this situation the Home Ministry asked the Governor to resign or would dismiss him from office.

Mr. Deputy-Speaker: This is a suggestion for action.

Shri Surendranath Dwivedy: Where is the suggestion? Have they done that? (Interruption).

Shri Hem Barua: That cannot be a suggestion.

Mr. Deputy-Speaker: The position is quite clear. If there are any questions on the main question, they may be answered . . . (Interruption).
Shri Kamath.

Shri Hari Vishnu Kamath: Has the Minister obtained the advice of the Law Minister, the wise and sagacious Law Minister—I do not know whether it is of the Centre or of the State to whom he referred. . . .

Shri Hathi: It was the Centre as back as 1961.

Shri Hari Vishnu Kamath: Not the present one?

Shri Hathi: No.

Shri Surendranath Dwivedy: He would not give such advice.

Mr. Deputy-Speaker: You have asked your question, Shri Kamath, and you have got the reply.

Shri Hari Vishnu Kamath: No. What have I asked? You do not seem to follow, I am sorry.

Has the Minister obtained the advice of the Law Minister with regard to article 79 of the Constitution also which says that there shall be a Parliament for the Union which shall consist of the President and two Houses, and on a parallel interpretation, is the interpretation to the effect that the President also, like the Governor in the State to whom he referred just now, can suspend, expel, take action against Members of Parliament just as the Governor has done? Is that his opinion?

Mr. Deputy-Speaker: That is a hypothetical question.

Shri Hathi: It will be difficult for me to express an opinion on any other matter except the one for which

I am armed with an opinion. For the other I will have to have time to consult the Law Ministry. I cannot give an opinion, I am sorry.

श्री हुकम चन्द कछवाय : राजस्वान विधान सभा में जो घटना घटी है वह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण घटना है। इस बात को ध्यान में रखते हुए कि संविधान की उल्लंघना वहाँ के राज्यपाल द्वारा की गई है और यह जो निकालने की कार्रवाई हुई है यह एक दल के नेता के इशारे पर हुई है और वहाँ के मुख्य मंत्री ने बिट्टी लिख कर उस समय भेजी थी, एक लिस्ट बना कर दी थी उनके नामों की और कहा था कि इनको निकाल दिया जाये और उस पर सारी कार्रवाई हुई, क्या सरकार यह उचित नहीं समझती है कि ऐसे राज्यपाल को वहाँ से हटा दिया जाये, ऐसे राज्यपाल को नियुक्त न रखा जाये ?

Shri Hathi: As I have said, the legal advice that we have received is that the Governor was in charge of the proceedings and that he could conduct and take whatever action was necessary to conduct the meeting. Therefore, if this view is accepted, which has been accepted by Government, we do not find that any impropriety has been committed.

श्री हुकम चन्द कछवाय : मैं निवेदन करता हूँ कि मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं आया है। उस का उत्तर दिलवाइये। प्राप मेरी बात को तो समझिये।

Mr. Deputy-Speaker: If the hon. Member is not satisfied with the answer, he may take other steps. The hon. Minister has given the answer already.

श्री हुकम चन्द कछवाय : मंत्री महोदय उत्तर दे रहे हैं। कितने लोगों को निकाला जाये क्या इस तरह की कोई लिस्ट भी गई थी।

Mr. Deputy-Speaker: Next question. I have to go to the next ques-

tion now. If I do not cover more number of questions then also objection is taken.

Shri Surendranath Dwivedy: The question asked by Shri Hukam Chand Kachhavaia was the same as the previous question asked by Shri Hem Barua which you had disallowed....

श्री श्रींकार लाल बेरवा : मैं राजस्वान का हूँ और यह प्रश्न राजस्वान के बारे में दिया गया है। हम को सवाल पूछने का मौका दिया जाये।

Shri Surendranath Dwivedy: I only want to submit that the question that was put up by Shri Hem Barua which you were pleased to disallow was the same as the one which was allowed when it was put by Shri Hukam Chand Kachhavaia.

Mr. Deputy-Speaker: That is also disallowed. I did not allow it. I am sorry.

Shri Hem Barua: I want to bring one thing to your notice....

Mr. Deputy-Speaker: Next question. Shri Bagri.

Shri Hem Barua: I want to bring one thing to your notice.....

Mr. Deputy-Speaker: I had disallowed a similar question by Shri Hem Barua. I am disallowing Shri Hukam Chand Kachhavaia's question also.

श्री हुकम चन्द कछवाय : मैं ने तो यही पूछा था कि क्या मुख्य मंत्री द्वारा यह सलाह दी गई थी . . .

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member should not argue with me. He should sit down now.

श्री हुकम चन्द कछवाय : उपाध्यक्ष महोदय, प्राप मेरी बात तो समझिये। प्राप वैसे ही मना कर रहे हैं . . .

Mr. Deputy-Speaker: I do not understand why hon. Members should

get up like this and go on. Unless a Member is recognised, he should not speak. I have already called the next question. Shri Bagri will ask his question now.

श्री हुकम चन्द कछवाय : प्राप मेरे सवाल का जवाब तो दिलवाइये कि क्या वहां के मुख्य मंत्री ने राज्यपाल को यह सलाह दी थी . . .

Mr. Deputy-Speaker: We have already spent about 25 minutes on this question. The hon. Member is wasting the time of the House. He is obstructing the proceedings of the House.

श्री हुकम चन्द कछवाय : मेरे सवाल का जवाब तो दिलवाया जाये कि क्या वहां के राज्यपाल को यह लिख कर दिया गया था कि . . .

Mr. Deputy-Speaker: I have disallowed that question.

श्री हुकम चन्द कछवाय : इस को इस तरह से कैसे डिस्प्रलाऊ कर सकते हैं। मेरे सवाल का जवाब तो दिलवाया जाये।

Mr. Deputy-Speaker: I am sorry. Shri Hukam Chand Kachhavaia is obstructing the proceedings of the House. Let him please sit down. I do not want to take the extreme action against the hon. Member. I have called the next question. Shri Bagri.

श्री मधु लिमये : क्या प्राप हम को सवाल नहीं पूछने दगे।

Mr. Deputy-Speaker: I am sorry I cannot allow any more supplementary questions on this. We have already spent about 25 minutes on this question. I am not allowing any further questions on this.

श्री मधु लिमये : हमारे दल के लोगों में से चार-पांच के नाम हैं। क्या प्राप उन में से एक को भी नहीं बुलायेंगे।

Mr. Deputy-Speaker: I would ask Shri Madhu Limaye whether we are

to go on like this. Let him please sit down. Now, Shri Bagri.

श्री काशी राम गुप्त : यह तो राजस्थान का प्रश्न है। मेरा नाम भी इस में है।

श्री हुकम चन्द कछवाय : मैं ने सीधा प्रश्न पूछा है कि क्या वहां के मुख्य मंत्री ने एक लिस्ट बना कर दी है राज्यपाल को, और राज्यपाल ने उस लिस्ट पर भ्रमल किया है।

Mr. Deputy-Speaker: Shri Kashi Gupta is a senior Member of the House. I do not know why he should behave like this. I have already gone to the next question. (Interruptions).

श्री काशी राम गुप्त : उपाध्यक्ष महोदय, यह राजस्थान का सवाल है, मेरा इस सवाल में नाम है लेकिन मुझे प्रश्न पूछने का भवसर नहीं दिया गया। मैं इस के विरोध में वाक-प्राउट करता हूँ।

(Shri Kashi Ram Gupta then left the House)

श्री ओंकार लाल बोरवा : चूंकि यह राजस्थान का प्रश्न है और मुझ को भी इस प्रश्न पर सवाल नहीं करने दिया गया है इसलिये मैं सदन से बाहर जाता हूँ।

(Shri Onkar Lal Berwa then left the House.)

Mr. Deputy-Speaker: Now, next question. Shri Bagri.

श्री बागड़ी : उपाध्यक्ष महोदय, मेरा प्रश्न नं० 714 है। लेकिन प्राप मेरी बात सुनिये। मैं अपने दल के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ। जो प्रश्न चल रहा है उस में मेरे दल के चार सदस्यों के नाम थे, लेकिन उन में से एक को भी नहीं बुलाया गया। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या प्राप इस तरह से हम लोगों के साथ अन्याय करेंगे। अगर हम लोगों को न्याय नहीं मिल सका तो फिर कोई बात यहां बन नहीं सकती है।

All the Members of my party were in the list, but none of them has been called.

Mr. Deputy-Speaker: Is the hon. Member asking his question or not?

श्री मधु लिमये : प्राप चार में से कम से कम एक को तो बुलाइये ।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री बागड़ी, प्राप अपना प्रश्न पूछते हैं या नहीं ।

श्री बागड़ी : मैं ने तो कहा ह कि मेरा प्रश्न स० 714 है । लेकिन अगर इस तरह से काम हुआ तो लोक सभा ठीक से चल नहीं पायेगी ।

श्री मधु लिमये : प्राप मुझे एक निवेदन करने दीजिये । मैं केवल एक वाक्य कहना चाहता हूँ । सदन के नेता यहाँ पर बैठे हुए हैं । क्या इसी तरह से यहाँ पर काम चलेगा । इतनी मेहनत करने के बाद हम सबाल पूछते हैं । चार चार लोगों ने अपने नाम दिये हैं लेकिन उन में से एक को भी नहीं बुलाया जाता है । यह क्या तरीका है ।

श्री बागड़ी : क्या प्राप इसी तरह से लोक सभा चलायेंगे ।

Shrimati Savitri Nigam: He is obstructing the proceedings of the House.

Shri Bhagwat Jha Azad: Yes, he is.

Mr. Deputy-Speaker: We have spent 25 minutes on this question. What am I to do?

श्री बागड़ी : मैं सदन के नेता से मांग करता हूँ कि वह इस पर अपनी राय दें . . .

Shrimati Savitri Nigam: He is again obstructing the proceedings.

Shri Bhagwat Jha Azad: He should be named.

श्री मधु लिमये : प्राप कैसे इस तरह से सदन को चलायेंगे ।

Mr. Deputy-Speaker: If you go on like that, I will have to ask to go out. Please sit down.

Shri Radhelal Vyas: I submit that the Member should be named (Interruption).

Shrimati Savitri Nigam: Again he is obstructing the proceedings.

श्री मधु लिमये : उपाध्यक्ष महोदय प्राप मेरा छोटा सा निवेदन भी नहीं सुनना चाहते । हमारे दल के चार सदस्यों ने नाम दिये हैं लेकिन प्राप ने एक को भी नहीं बुलाया है । इस तरह से कैसे लोक सभा चल सकेगी ।

Mr. Deputy-Speaker: Mr. Limaye, you cannot go on talking like this. I am sorry, Mr. Limaye is obstructing the proceedings of the House in spite of several requests by me.

Shrimati Savitri Nigam: He should be named.

Shri Bhagwat Jha Azad: He should be named.

श्री मधु लिमये : उपाध्यक्ष महोदय मेरी बात तो सुनिये ।

उपाध्यक्ष महोदय : प्राप बैठे हुए बोले चले जाते हैं ।

Exodus Commission

+

- *714. Shri Bagri:
 Dr. Ram Manohar Lohia:
 Shri Yashpal Singh:
 Shri Mohammad Elias:
 Shri E. S. Pandey:
 Shri Ravindra Varma:
 Shri Rajeshwar Patel:
 Shri Bhagwat Jha Azad:
 Shri M. L. Dwivedi:
 Shri S. C. Samanta:
 Shri Subodh Hansda:
 Shri P. C. Borooah:
 Shri E. Barua:
 Shri Ramachandra Ulaka:
 Shri Dhuleshwar Meena:
 Shri Ram Harkh Yadav:
 Shri Hukam Chand
 Kachhavatia:

Shrimati Renuka Barkataki:
Shri D. N. Tiwary:

Will the Minister of Home Affairs be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 739 on the 8th December, 1965 regarding the Exodus Commission and state:

(a) whether the Report of the Commission has since been submitted to Government;

(b) if so, the main recommendations thereof; and

(c) whether a copy of the Report will be laid on the Table of the House?

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Hathi): (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

(c) After the Report is received, Government will consider whether it may be placed on the Table of the House.

श्री बागड़ी: क्या इसका कोई समय निर्धारित किया है कि यह रिपोर्ट कब तक आ जायेगी और अब तक नहीं आई है तो इसका कारण क्या है।

श्री हाथी : इस का समय अप्रैल के अन्त तक का है। तब तक यह आ जायेगी अब तक नहीं आई है इस का कारण यह है कि बहुत से लोगों को भ्रम भ्रमना या देरी का यही कारण है।

श्री बागड़ी : जब यह रिपोर्ट आ जायेगी तो क्या सदन में रखी जायेगी।

श्री हाथी : इस का तो मैं ने जवाब दिया जब रिपोर्ट आ जायेगी तब गवर्नमेंट उस को देखेगी। देखने के बाद अगर कोई मुश्किल न हुई, कोई ऐसी चीज न हुई जिस को पब्लिश न किया जाये तो जरूर रखी जायेगी।

श्री बहाल सिंह : क्या इस कमिशन में कोई ऐसे बोर्ड मेंबर रखे गये थे जो पाकि-

स्तान में मौके पर जाकर जानकारी हासिल करते कि इतनी बड़ी तादाद में लोग क्यों आ रहे हैं।

श्री हाथी : पाकिस्तान में जाकर तो जांच नहीं की गई।

Shri Bhagwat Jha Azad: May I know whether the Commission has completed examination of the witnesses and taken their statements which run into thousands and thousands of those, statements collected by State Governments from the refugees who have come uptill now?

Shri Hathi: They have examined about 1,050 witnesses and received 14,000 statements.

Shri S. C. Samanta: May I know whether the Commission went to Andamans to take evidence from the refugees there?

Shri Hathi: They have not gone to Andamans, but they have gone to Agartala, Silchar, Goalpara, Tura, Shillong, Calcutta, Krishnanagar, Berhampore, Jalpaiguri, Cooch-Behar, Sambalpur, Rayagada, Koraput and other places.

Shri S. C. Samanta: Will refugees from Andamans be examined?

Shri Hathi: That will depend on the Commission.

Shri P. C. Borooah: Is it a fact that the activities of this Commission are slowed down or rather are going to be abandoned after the Tashkent Declaration? If so, are Government satisfied that a situation has arisen when the minorities in Pakistan can stay in that country safely?

Shri Hathi: No, there is no reason to abandon the work of the Commission.

श्री बागड़ी : सिन्हा साहब को जवाब देने द।

श्री हाथी : आप मुझे सुनने तो मैं करूँगा।

There is no intention or reason for the Commission to abandon the work, because one of the terms is also to see the magnitude of the work because of the refugees coming out. So, that portion has to be done even otherwise.

Shri E. Barua: May I know whether this question of exodus will also be taken up at the Indo-Pak talks at the ministerial level?

Shri Hathi: In fact, the discussion about this may be taken up.

श्री बागड़ी : पहले सवाल वाली लिस्ट तो खा गए। यह सब

उपाध्यक्ष महोदय : घाईर, घाईर।

श्री बागड़ी : मैं घाफसे कहता हूँ कि अगर घब कायदे से काम नहीं चलेगा . . (ब्यवधान) . . जिन लोगों क नाम है उनको आप समय दें।

श्री राम हरक्ष यादव : मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या कमीशन ने कोई इन्टरिम रिपोर्ट दी है या सजेसन दिया है।

श्री हाथी : नहीं। अभी कोई इन्टरिम रिपोर्ट कमीशन ने नहीं दी है।

श्री डा० ना० तिवारी : क्या कमिशन की रिपोर्ट देने में देर होने का कारण यह है कि कमिशन को दूसरे एसाइनमेंट्स भी हैं इस-लिए पूरा समय हम काम के लिए वह नहीं दे पाते हैं ?

श्री हाथी : नहीं ऐसा नहीं है। वह काम उन्होंने किया है।

श्री राम हरक्ष यादव : क्या दूसरे कोई एसाइनमेंट उनको हैं या नहीं?

श्री हाथी : वह कारण नहीं है देर होने का।

श्री हुकम चन्द कश्यप : मैं यह जानना चाहता हूँ कि आपने यह बताया कि घायोग की रिपोर्ट अप्रैल में घायेगी तो क्या इस घायोग

ने कोई संक्षेप में रिपोर्ट घापके सामने दी है यदि हाँ तो वह क्या है? ताशकन्द समझौते के बाद जो घल्पसंघक पाकिस्तान से निकाले जा रहे हैं इस बारे में भी कुछ तत्काल रिपोर्ट दी है ?

श्री हाथी : अभी कोई रिपोर्ट नहीं दी है।

Compulsory Rural Service for Fresh Medical Graduates

+

*715. **Shri S. C. Samanta:**
Shri Subodh Hansda:
Dr. Ram Manohar Lohia:
Shri Bhagwat Jha Asad:
Shri P. C. Borooah:

Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether there is any proposal for compulsory rural service for the fresh Medical Graduates; and

(b) if so, the details of the proposal and when it is going to be implemented?

The Deputy Minister in the Ministry of Home Affairs (Shri P. S. Naskar): (a) and (b). A proposal is under examination in consultation with the State Governments.

Shri S. C. Samanta: May I know whether the Central Health Ministry also had some discussion about it, and if so, what was their reaction?

Shri P. S. Naskar: It is the Health Ministry in the Central Government which is taking up this matter with the State Governments.

Shri S. C. Samanta: Is it not a fact that there is so much shortage of doctors in the country, and especially doctors do not want to go to villages; if so, may I know whether this thing will be expedited as soon as possible?

Shri P. S. Naskar: It is a fact that there is over-all shortage of doctors not only in the rural areas in the country, but also in the urban areas.

The Health Ministry, in consultation with the State Governments, is trying to find out ways and means to make the rural services more attractive.

श्री भागवत झा धाबाद : जिस स्कीम को राज्य सरकारों को भेजा गया है उनकी सिफारिशों के लिए क्या उन पर विभिन्न राज्य सरकारों की प्रतिक्रियाएँ मिल गई हैं ? अगर मिल गई हैं तो किन राज्य सरकारों की ?

श्री मधु लिवरे : डाक्टर लोहिया इस सदन में नहीं हैं तो बुला रहे हैं। हम सदन में हैं तो नहीं बुला रहे हैं।

Shri P. S. Naskar: No particular instructions are sent by the Health Ministry to the State Government, but there is a Council of Health Ministers, over which the Central Health Minister presides, and from time to time these matters are being discussed there, and the State Governments take appropriate action.

Shri P. C. Borooh: What is the average number of people required to be attended to by a doctor in the rural areas, and how does it compare with the urban areas?

Shri P. S. Naskar: I have not got that figure.

Financial Resources of D.M.C. and N.D.M.C.

+

*716. **Shri Shree Narayan Das:**
Shri Sham Lal Saraf:
Shri Shiv Charan Gupta:

Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether the Commission of Inquiry appointed by Government under the Chairmanship of Shri B. Gopala Reddi to examine the financial resources of the Municipal Corporation of Delhi and New Delhi Municipal Committee has submitted its report;

(b) if so, the broad features thereof

(c) whether the recommendations have been considered and decisions taken thereon; and

(d) if so, the nature of decisions taken?

The Deputy Minister in the Ministry of Home Affairs (Shri Vidya Charan Shukla): (a) No, Sir.

(b) to (d). Do not arise.

Shri Shree Narayan Das: May I know the circumstances in which it became necessary to appoint such a committee, whether the requirements of these bodies were much greater than their resources, and if so, what was the extent of shortfall of the requirements and the present resources of these bodies?

Shri Vidya Charan Shukla: There was some difficulty about the finances of these local bodies, the New Delhi Municipal Committee and the Delhi Municipal Committee, which subsequently became the Corporation. About the extent of shortfall, if you could give me notice I shall give that figure also.

Shri Shree Narayan Das: When is this committee likely to submit its report and is any time-limit fixed?

Shri Vidya Charan Shukla: Yes, Sir; the time limit originally fixed was October. It is now expected to give its report in about four months' time, before 31st July.

Shri Sham Lal Saraf: For more than two years now, it has been reported that the working of the corporation is not up to the standard; not only financially it is in a bad way but also engineering works are defective all over. What steps were taken earlier in order to curb these unhealthy trends that are discernible in this corporation?

Shri Vidya Charan Shukla: Right from the beginning this matter has been under scrutiny. A special officer was appointed to look into this matter

and he submitted a report; it was about six years back. The hon. Members know that a committee was appointed under the chairmanship of Dr. B. Gopala Reddi and that is looking into all these aspects. As soon as the report of that committee is received, we shall take proper decisions.

Shrimati Savitri Nigam: In view of the fact that some matters require immediate intervention, has any interim report been submitted and what are the terms of reference of this committee?

Shri Vidya Charan Shukla: We have not received any interim report from this committee. About the terms of reference, may I read them out; they are long. I would lay them on the Table of the House, if you like.

Shri Shiv Charan Gupta: May I know whether cases of irregularities with regard to utilisation of plan funds by the corporation had come to the notice of government and, if so, will this question also be looked into by this committee or a separate commission will be appointed?

Shri Vidya Charan Shukla: All questions about financial matters are being looked into by this committee. After their report is received, we shall see what could be done.

Closure of Textile and Engineering Units

+

*717. **Shri S. M. Banerjee:**
Shri Mohammad Elias:

Will the Minister of Labour, Employment and Rehabilitation be pleased to state:

(a) whether it is a fact that large-scale retrenchments have taken place due to the closure of textile units and other engineering units in the country;

(b) if so, the number of such workers; and

(c) the steps taken by Government to provide them with alternative employment?

The Deputy Minister in the Ministry of Labour, Employment and Rehabilitation (Shri Shah Nawas Khan): (a) Some retrenchment has been reported due to the closure of textile units and other engineering units in the country.

(b) Information is not available.

(c) All possible efforts are being made to avoid closure of industrial units. The feasibility of taking over textile units which have closed down or are about to close down, for management by Government under the Industries (Development and Regulation) Act, is examined. In regard to closures caused by shortage of imported raw materials, steps have been taken to effect an equitable distribution of scarce raw materials, to formulate import substitution programmes and to expand the indigenous fabrication of machinery and components, to the extent possible.

At the recent session of the Standing Labour Committee it was agreed that in cases of closure and mass retrenchment there should be three months' notice to the workers as well as to the Government and that in cases of lay-off one month's notice should be given except where the giving of such notice was not possible owing to exigencies beyond the control of the employer.

Shri S. M. Banerjee: Before putting the supplementary question, I would invite your attention to part (b) of my question wherein I ask 'if so, the number of such workers'. I have tabled this question at least one month before.

Mr. Deputy-Speaker: Have you got the number of workers?

Shri Shah Nawas Khan: I have not got the exact number but I will give him some sort of an idea.

Mr. Deputy-Speaker: If you have not got it, you can ask for notice.

Shri Shahnawaz Khan: I can give an idea. The number of closed cotton textile mills is 16, the number of retrenched workers about 20,000. Number of scrapped cotton textile mills is 13 and the number of workers involved is about 12,838.

Shri S. M. Banerjee: May I know whether the hon. Minister is aware that in Kanpur alone, a particular textile mill known as the Muir Mills has been taken over by the Government of India, but still, 6,000 workers have not been paid a single pie as their wages for the last eight months?

Mr. Deputy-Speaker: This is about closure.

Shri S. M. Banerjee: Kindly hear me; do not become allergic.

Mr. Deputy-Speaker: He says it is working.

Shri S. M. Banerjee: It is not working, Sir. I know that. Otherwise, do you think I am a mad man to put this question? (*Interruption*). My question is this: is the hon. Minister aware that in spite of the fact that a particular mill known as the Muir Mills, Ltd., Kanpur, has been taken over by the Central Government about two months back, still the workers have not received their wages even for a day since the last eight months and, if so, what steps are being taken by the Government to pay them?

The Minister of Labour, Employment and Rehabilitation (Shri Jagjivan Ram): We have no information on that point.

Shri S. M. Banerjee: Sir, what is happening to this Government? It was announced here the other day—

Shri Jagjivan Ram: I will take up the matter with them and see, if it has not been paid, that it is expedited.

Shri S. M. Banerjee: Since about 38,000 workers belonging to textile industry and other industries have been retrenched, I want to know whether it is a fact that, apart from these closures, there is a regular lay-off going on in the jute mills and in other textile mills and, if so, whether Government thinks it fit to convene a tripartite meeting to discuss this once again to find out a lasting solution.

Shri Jagjivan Ram: The hon. Member has raised the question of jute mills. I think the West Bengal Government is competent to deal with the situation that arises there. (*Interruption*). If the West Bengal Government which is concerned mostly with jute mills and the labour there, feel that it is necessary to have a tripartite conference or take some other measures, they will certainly do it.

Shri S. M. Banerjee: Sir, my question was this. Kindly listen to me.

Mr. Deputy-Speaker: You cannot argue like that.

Shri S. M. Banerjee: I am not arguing, Sir.

Mr. Deputy-Speaker: If he is not satisfied with the reply, there is provision for a half-hour discussion.

Shri S. M. Banerjee: He was referring to jute mills; my question was not about jute mills.

Mr. Deputy-Speaker: You referred to jute mills.

श्री : नंदू लिमये : इस पर आष घंटे की बहस रखी जाय

उपाध्यक्ष महोदय : चाईर, चाईर ।
घाप को बुलाया नहीं गया है ।

Shri S. M. Banerjee: According to the information given by the hon. Deputy Minister, nearly 38,000 workers belonging to textile and other spinning mills have been laid off or retrenched; my question was whether in view of this—in these industries

including jute mills where more workers are to be retrenched or laid off—the Government will convene a tripartite meeting to discuss this matter.

Shri Jagjivan Ram: I will answer that. Perhaps the hon. Member is aware that on the 12th and 13th February, we had a meeting of the Standing Labour Committee and all this information that has been given by the Deputy Minister to the House was before the Standing Labour Committee, and we devoted nearly four to five hours in discussing this question. It was agreed as to what period of notice would be given and what benefits would be given. The matter has recently been considered. Therefore, there is no case for further consideration.

Shri Bado: Is it a fact that in Indore, the Swadeshi Cotton Mills is closed for the last two months due to mismanagement and the matter was pending before the High Court, and even then nobody is ready to take the responsibility for that mill or factory, and if so, may I know how many workers are without jobs and whether there is unrest and satyagraha going on in Indore?

Shri Jagjivan Ram: I will say what I have been saying: that labour in the textile mills is the responsibility of the appropriate government and the appropriate government in that case is the State Government, and this question could be appropriately put to the State Government by the legislature there, which is as aware of the good of the labour as Parliament is.

Shri A. P. Sharma: Are these closures due to the shortage of raw material or due to mismanagement of the owners of the factories, and if it is either or both, what steps do the Government propose to take over these textile mills?

Shri Shah Nawaz Khan: There are different reasons for closures of different textile mills. Some are closed due to financial difficulties; others are

closed due to mismanagement and others due to labour trouble. There are different causes.

Shri A. P. Sharma: Sir, my question was, if it is either or both, what steps do the Government propose to take.

Mr. Deputy-Speaker: Order, order. You cannot go on like that.

Shri A. P. Sharma: What steps do the Government propose to take them over?

Mr. Deputy-Speaker: Order, order. Shri Jadhav.

श्री तुलशीदास जाधव : जब टेक्सटाइल मिलें बंद होती हैं तो उन के वर्कर्स तो अनएम्प्लॉयेड होते ही हैं लेकिन उनकी सोसाइटी का पैसा भी मालिक नहीं देते हैं, उनके प्राविडेंट फंड का पैसा भी मालिक खा लेते हैं और उनका ले प्रॉफ का पैसा भी नहीं देते हैं जिसके कि परिणामस्वरूप बेचारे वर्कर्स को भीख मांगनी पड़ती है। तो ऐसी मिलों के लिए सरकार ने क्या किया है जैसे कि यह जयशंकर मिल बारसी है और गोलापुर स्पिननिंग एंड वीविंग मिल्स है ?

श्री शाहनवाज खां : जो मिल मालिक इस किस्म की गैर-कानूनी कार्यवाहियां करते हैं उनके खिलाफ कानूनी कार्यवाही की जा सकती है और वह हमने बहुत केसेज में की भी हैं।

श्री तुलशीदास जाधव : अभी तक नहीं की है।

उपाध्यक्ष महोदय : धाईर, धाईर। श्री हेम राज नैक्सट क्वेश्चन।

Rehabilitation of Ex-Servicemen on Border

*718. **Shri Hem Raj:** Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether the schemes to resettle ex-Servicemen on the border of States

contiguous to China and Pakistan have been finalised;

(b) if so, the names of States where it is proposed to implement these schemes;

(c) whether those State Governments have sent their proposals and schemes; and

(d) the concessions which will be given to such ex-Servicemen for their settlement by the Central or State Governments?

The Deputy Minister in the Ministry of Home Affairs (Shri Vidya Charan Shukla): (a) to (d). Proposals for settling ex-Servicemen in border areas in certain compact blocks where land is available, are under consideration of the Central Government in consultation with the State Governments. Schemes for Tripura and NEFA have, however, since been sanctioned and a statement with respect to the facilities to be provided to the settlers under these schemes, is laid on the Table of the House.

STATEMENT

(1) Free transport for self and family from the residential place to the settlement.

(2) Free grant of land for agriculture, home stead and kitchen garden.

(3) Free residential accommodation at the initial stage.

(4) Provision of basic amenities like roads, water supply, sanitation, dispensaries, schools, etc. in settlement areas, free of cost.

(5) Financial assistance in the form of free grants and loans for house-building, maintenance of self and family for a few initial years, and procurement of the requisite household effects, agricultural implements, livestock, seeds, manures, etc.

Shri Hem Raj: Besides NEFA and Tripura, what are the other border States for which schemes are drawn up?

Shri Vidya Charan Shukla: We suggested to the Assam Government the scheme on the lines adopted in Tripura. But Assam Government have pointed out certain difficulties in its implementation. As far as other areas like Rajasthan are concerned, on the border areas there are no proper fields or agricultural areas available for resettlement of the ex-Servicemen. Certain areas under the proposed Rajasthan Canal may later on become available and the Rajasthan Government have reserved certain areas for allotment to the ex-Servicemen, if and when these areas become available. The other States have pointed out that there are not enough proper lands available and if such lands become available, they will consider.

Shri Hem Raj: May I know whether there is any scheme to resettle ex-Servicemen on the Jammu and Kashmir border?

Shri Vidya Charan Shukla: We have not received any information from the State Government about that.

श्री ए० ए० वाक्याल : भूतपूर्व सैनिकों को सुव्यवस्थित ढंग से बसाने और उनका कल्याण करने के लिए राजस्थान प्रबन्धना-प्राप्त सैनिक संघ से सरकार के पास क्या कुछ सुझाव प्राये हैं ? यदि हाँ, तो क्या वे बतला सकते हैं कि वे क्या-क्या हैं ?

Shri Vidya Charan Shukla: I do not have that information at present.

Shri P. C. Borooah: If I have correctly understood the Minister, the ex-Servicemen are going to be rehabilitated in NEFA. May I know whether the opinion of the NEFA Administration was sought for and what was their reaction?

Shri Vidya Charan Shukla: Yes, Sir, this scheme has been drawn up in collaboration with the local administration.

श्री भागवत झा आजाद : भूतपूर्व सैनिकों को सीमावर्ती क्षेत्रों में बसाये जाने के लिए जिन सुविधाओं का उल्लेख विवरण में किया गया है क्या उनकी पूरी जानकारी व आंकड़े आपके पास हैं ?

श्री विद्याचरण शुक्ल : वह सब आंकड़े तो इस समय मेरे पास मौजूद नहीं हैं लेकिन अगर माननीय सदस्य चाहेंगे तो मैं वह आंकड़े उन्हें दे दूंगा।

Dr. L. M. Singhvi: While the assurance of the Government in respect of resettling the ex-Servicemen in the border areas when they become cultivable in the Rajasthan Canal is welcome, I would like to know whether until that time any special effort would be made and any extra special assistance would be given to settle the ex-Servicemen even in the arid zones of Rajasthan border, where they can be settled with special assistance given to them?

Shri Vidya Charan Shukla: Yes, Sir; this will be considered and if the Rajasthan Government comes forward with any such scheme, we shall fully co-operate with them.

श्री प्रकाशबीर शास्त्री : सीमाओं पर भूतपूर्व सैनिकों को बसाने के सम्बन्ध में जहाँ तक मेरा अनुमान है सरकार का यह विचार है कि सीमाएं सुरक्षित रहें। यदि ऐसी बात हो तो सीमाओं पर जो पहले से बसे हुए लोग हैं उनकी शिकायत है कि उनको हथियारों के लाइसेंस नहीं दिये जाते और लाइसेंस भी मिल जाते हैं तो हथियार उन्हें नहीं मिलते। ऐसी स्थिति में जब तक भूतपूर्व सैनिकों के बसाने की योजना कार्यान्वित नहीं होती क्या सरकार उन लोगों को जो कि पहले से बसे हुए हैं उनके लिए ऐसी व्यवस्था करेगी ताकि उन्हें हथियार और उसका लाइसेंस सुगमता से मिल सके ताकि सीमाओं की सुरक्षा की व्यवस्था हो सके ?

श्री विद्याचरण शुक्ल : जहाँ तक स्थानीय लोगों का ताल्लुक है उनको उस तरीके की हर सहायता दी जाती है जो कि राष्ट्रीय सुरक्षा के लिए आवश्यक है।

Shri U. M. Trivedi: For a long time a proposal has been made that some sort of rehabilitation for ex-Servicemen must be carried out in the borders. Still it is in the offing. The border roads are intended to be made so that the approaches may be secured to the border. Government is still dilly-dallying with the question of making border roads. How long will this dilly-dallying continue?

Mr. Deputy-Speaker: This question relates to rehabilitation.

Shri U. M. Trivedi: The border roads are to be mainly for the sake of allowing people to be rehabilitate there. If they do not make roads, how will people go and live there? The point is this.

Mr. Deputy-Speaker: No arguments.

Shri U. M. Trivedi: How will people go and live there without roads?

Mr. Deputy-Speaker: Are border roads being built in such areas?

Shri Vidya Charan Shukla: We have selected such areas where there is no such problem as the hon. Member mentions.

Shri Hem Barua: In view of the fact that the Mizo National Front recently staged an armed revolt in the Mizo District of Assam with arms and ammunitions taken from Pakistan, may I know whether Government have considered the urgency of putting in as many ex-servicemen as possible, particularly in the Mizo Hills-East Pakistan border, as quickly as possible?

Shri Vidya Charan Shukla: It is a suggestion for action. We will take note of it.

मंत्रालयों में हिन्दी में काम काज

+

* 719. श्री भागवत झा भ्राजाव :

श्री म० ला० द्विवेदी :

श्री स० चं० सामन्त :

श्री सुबोध हुंसवा :

श्री प्र० चं० बख्खा :

श्रीमती सावित्री निगम :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान 9 दिसम्बर, 1965 के "राष्ट्र भाषा सन्देश" के प्रथम पृष्ठ पर अंकित उस समाचार की ओर गया है जिसमें कहा गया है कि केन्द्र के किसी मंत्रालय में मूलरूप से हिन्दी में काम नहीं हो रहा है; और

(ख) क्या यह सच है कि हिन्दी में तैयार कागजातों के अंग्रेजी अनुवाद की उच्च अधिकारियों द्वारा मांग हिन्दी के मार्ग में मुख्य बाधा है?

गृह-कार्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : (क) जी हाँ। 9 दिसम्बर, 1965 का राष्ट्रभाषा सन्देश में प्रकाशित समाचार ठीक नहीं है।

(ख) जी नहीं। 1963 में ये हिदायतें जारी की गईं कि जब कभी कोई ऐसी फाइल जिसमें हिन्दी में टिप्पणी लिखी गई हो किसी अन्य मंत्रालय को या उसी मंत्रालय के किसी अन्य अनुभाग को भेजी जाय तो हिन्दी टिप्पण का अंग्रेजी अनुवाद या सारांश साथ लगाया जाय। ये निर्णय केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों की बड़ी संख्या के अर्थात् भी ठीक प्रकार से हिन्दी न जानने के कारण करने पड़े ताकि मामले शीघ्रता से निपटाये जा सकें।

श्री भागवत झा भ्राजाव : भगर यह बात सही है कि हिन्दी के राजभाषा होने के बाद भी यह हिदायत जारी की गई है कि जो सरकारी कर्मचारी मूलतः हिन्दी में कागज तैयार करते हैं, वे उसके साथ अंग्रेजी का अनुवाद जरूर दें, तो मैं माननीय गृह मंत्री से यह जानना चाहता हूँ कि क्या हिन्दी के विस्तार का यह सही रूप है, यदि नहीं है, तो इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है सिवाय इसके कि हिन्दी और अंग्रेजी दोनों टिप्पण साथ साथ तैयार किये जायें।

श्री विद्याचरण शुक्ल : हम लोग यह बात पूरी तरह से समझते हैं कि हिन्दी की प्रगति जितनी तेजी से होनी चाहिए, उतनी तेजी से नहीं हो सकती है। उसका कारण माननीय सदस्य जानते हैं। जैसा कि मैंने कहा है, अंग्रेजी अनुवाद साथ लगाने की आवश्यकता इसलिए पड़ी कि हमारी सरकारी कर्मचारियों की एक बहुत बड़ी संख्या हिन्दी को पूरी तरह से नहीं जानती है। हमारी यह नीति रही है—जिसके बारे में इस सदन की भी सहमति है—कि इस बारे में जल्दी न की जाये, ताकि हमारे देशवासियों को तकलीफ न हो। इन सब बातों को देखते हुए हम लोग स्वयं इस बात के लिए एन्कशस हैं कि हिन्दी की प्रगति जल्दी से जल्दी होनी चाहिए।

श्री भागवत झा भ्राजाव : उपाध्यक्ष महोदय, मेरा प्रश्न तो एक खास उद्देश्य के लिए था, लेकिन उत्तर में बहुत से सिद्धान्त के प्रश्न उठाए गए हैं। शायद इसी कारण विपक्षी सदस्य मंत्रियों से ठीक जवाब मांगते हैं और इन से ठीक लोहा लेते हैं। खैर, मैं दूसरा प्रश्न करता हूँ।

क्या यह बात सही नहीं है कि विभिन्न राज्य सरकारें केन्द्रीय मंत्रालयों

से हिन्दी में पढ़ाचार करना चाहती है, वे ऐसा इसलिए नहीं कर सकती हैं कि के. ए. सरकार के पास धाज तक कोई ऐसा हिन्दी का सेल नहीं है, जिसमें राज्य सरकारों द्वारा भेजे गए हिन्दी पत्रों का अनुवाद हो जिसके कारण उन पत्रों का उत्तर देने में या उनके बारे में कार्यवाही करने में काफी देर हो जाती है? अगर माननीय गृह मंत्री इस प्रश्न का जवाब दें तो उत्तम रहे।

श्री विद्या चरण शुक्ल : इस प्रकार का सेल हमारे यहां है जहां हिन्दी पत्रों का का अनुवाद किया जाता है। जहां तक हो सकता है हर एक हिन्दी के पत्र का जवाब हिन्दी में ही दिया जाता है।

Shri S. C. Samanta: May I know whether regular Hindi classes are being held in the various Central Ministries and, if so, what classes of officers and employees are trained there?

Shri Vidya Charan Shukla: It is a fact that regular classes are being held and all classes of officers are being trained.

Shri P. C. Berooah: Hindi is spoken in different States in different ways. Hindi spoken in Bihar, U.P., Madhya Pradesh, Rajasthan or Punjab is not alike. So, standardisation is wanting. Because of not doing standardisation of Hindi, non-Hindi-speaking officers find it difficult to follow the instructions. What steps are being taken for the standardisation of Hindi?

Shri Vidya Charan Shukla: Hindi in Devanagari script is a standard language. What the hon. Member is referring to are probably the dialects.

श्रीमती सावित्री निगम : मैं यह जानना चाहती हूँ कि पछले सोलह वर्षों से अब तक केन्द्रीय सरकार कितने कर्मचारियों को हिन्दी का पठन पाठन सिखा सकी है उसमें इतनी असफलता क्यों हुई है और उन की पढ़ाई पर प्रति वर्ष

कितना खर्च होता है? और
का दूसरा भंग यह कि

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यों ने पूछ लिये हैं और वह तीसरा पूछने जा रही हैं। वह बैठ जाये।

श्री विद्या चरण शुक्ल : केन्द्रीय सरकार के तीन लाख कर्मचारियों ने हिन्दी के पाठ्य क्रम पूरे कर लिये हैं और 1.7 लाख कर्मचारियों ने हिन्दी की विभिन्न परीक्षाएँ पास कर ली हैं। इस पर कितना खर्च हुआ है ये पाकड़ इस पत्र में दे पास नहीं है। मैं उन को बाद में सभा-पटल पर रख सकता हूँ।

Shri Kapur Singh: Since the impracticability of having instant Hindi at the Secretariat level has become apparent now, do the Government propose to slow down the process of imposing Hindi upon the country?

Mr. Deputy-Speaker: It is a suggestion for action.... (Interruption).

Shri Kapur Singh: It is such a good question; let us have a reply.... (Interruption). I asked for a reply from the Treasury Benches, not from my hon. friend there.... [Interruption].

Mr. Deputy-Speaker: Order, order. Please sit down, all of you.

श्री उ० भू० बिचेरी : फिनांस मिनिस्ट्री के मातहत जो हिन्दी ही जानने वाले सरकारी कर्मचारी हैं अब उन्होंने हिन्दी में परीक्षा देनी चाही तो यह इच्छा प्रकट करने के कारण उन को यू० डी० सी० से एल० डी० सी० में निकाल दिया गया। धाज बराबर दस साल से उन लोगों के पत्र-व्यवहार चल रहे हैं। धभी धभी मैंने मिनिस्टर साहब को इस बारे में पत्र लिखा था। फिर भी यही स्थिति धाज तक चली आ रही है। उस धावमी को यू० डी० सी० से निकाल कर एल० डी० सी० में रख दिया गया है और धभी तक उस के साथ म्याच नहीं ही हो पाया है क्योंकि वह हिन्दी में इम्तहान देना चाहता है।

मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या यह बात सही है।

Shri Vidya Charan Shukla: It is an individual matter. If the hon. Member brings it to our notice, we shall definitely take action on it.

Mr. Deputy-Speaker: Professor Ranga.

Shri Rajaram: *Sabhanayakar avar-gale...*

Mr. Deputy-Speaker: I have called Professor Ranga.

Shri Ranga: In view of the fact that the maintenance of national integrity is as important as helping that action of officers who do not know Hindi to understand Hindi, the senior ministers—I am glad, both of them are present here—should give some thought and see that the suggestion made by my hon. friend Sardar Kapur Singh, is given some consideration and that this fascination for Hindi, which I do not mean to say is very bad, is not speeded up to such an extent that it would endanger national integrity also.

The Minister of Home Affairs (Shri Nanda): I am glad that the hon. Member does not grudge the interest of other Members in Hindi. It has been declared, announced here, stated several times that while Hindi has to progress, no impediments can be placed, should be placed, will be placed in the way of effective functioning of those who do not know Hindi. All kinds of facilities will be provided so that no difficulty is placed in their way.

Mr. Deputy-Speaker: (Question Hour is over.)

Shri Rajaram: May I put a question? You told me that you will be giving me a chance.

Mr. Deputy-Speaker: I can go only till 12 o'clock. The Calling Attention Notice. Shri Mathur.

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

Conditions of Detenus

*720. **Shri Madhu Limaye:**
Shri Kishen Pattnayak:

Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether the attention of Government has been drawn to the remarks of the Supreme Court to the Attorney General in regard to the conditions under which detenus (Political) are being kept by the Central and State Governments; and

(b) if so, the reaction of Government thereto?

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence (Shri Hathi): (a) and (b). As has already been stated in answer to Starred Question No. 419, there is no class of detenus classified as 'political detenus'. Taking note of the observations of the Supreme Court, the Central Government have recently made certain suggestions with a view to ensuring a measure of uniformity in the conditions of detention obtaining in the various States in respect of those detained for security reasons.

Academic Exchanges with Moscow

*721. **Shri Karni Singhji:** Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) whether it is a fact that regular academic exchanges are to be established between Delhi University and Moscow State University;

(b) whether any standing agreement has been entered into in this connection; and

(c) if so the details thereof?

The Minister of Education (Shri M. C. Chagla) (a) Yes, Sir.

(b) No, Sir; but the matter is under consideration.

(c) Does not arise.

Application of Bonus Act to Government of India Press, Mint and Opium Factories

*722. Shri P. B. Chakraverti: ..
Shri K. N. Tiwary:

Will the Minister of Labour, Employment and Rehabilitation be pleased to state:

(a) whether Government received representations from the employees of the Government of India Press, Mint and Opium Factories for application of the Bonus Act to them; and

(b) if so, whether any alternate scheme has been formulated in that behalf?

The Minister of Labour, Employment and Rehabilitation (Shri Jagjivan Ram): (a) Some such requests are reported to have been made.

(b) Ad-hoc *ex-gratia* payments are already being made to the employees in the Government Opium Factories at Ghazipur and Neemuch. Two Incentive bonus Schemes are also in operation in the Government of India Presses.

Micro-Wave Links

*723. Shrimati Renuka Barkataki:
Shri Yashpal Singh:

Will the Minister of Communications be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Government are considering a proposal to link capitals of the States and Delhi with a micro-wave net work; and

(b) if so, the main features of the proposal and when it will be implemented?

The Minister of State in the Departments of Parliamentary Affairs and Communications (Shri Jaganatha Rao): (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

Pak Spy Ring

*724. Shri Bibhuti Mishra:
Shri Bagri:

Shri Yashpal Singh:
Shri Basumatari:
Shri Ram Harkh Yadav:

Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether Government's attention has been drawn to the Indian Nation published from Patna dated the 3rd January, 1966 page 3, columns 2 to 5, under the heading 'Pak Spy Ring behind N.C.C. Camp poisoning and about the arrest of one Kadri and confession by Manwarul Haque; and

(b) if so, the steps taken by the Central Government and the Government of Bihar in the matter?

The Deputy Minister in the Ministry of Home Affairs (Shri Vidya Charan Shukla): (a) Yes, Sir.

(b) Six persons have so far been arrested. The case is still under investigation.

Whips' Conference

*725. Shri Hari Vishnu Kamath:
Shri Linga Reddy:
Shri Bibhuti Mishra
Shri Kajrolkar:
Shri Gokulananda Mohanty:
Shri Onkar Lal Berwa:

Will the Minister of Parliamentary Affairs be pleased to state:

(a) whether a Whips' Conference was recently held in Bangalore;

(b) the aim and objects of the Conference;

(c) who attended, who inaugurated and who presided over the Conference;

(d) the duration of the Conference, the subjects discussed, papers read, and resolutions adopted at the Conference;

(e) whether all the relevant documents will be laid on the Table; and

(f) the total expenditure incurred thereon?

The Minister of Parliamentary Affairs and Communications (Shri Satya Narayan Sinha): (a) to (f). The Fifth All India Whips Conference was held at Bangalore on the 4th, 5th and 6th January, 1966. The aims and objects of the Conference were to provide a common forum for mutual discussions between Whips of the Government and the Opposition parties in the parliament and the State Legislatures so that problems confronting the Whips to improve the working of the parliamentary machine at the Centre and the States could be examined and solutions suggested. The Conference was inaugurated by Shri S. Nijalingappa Chief Minister of Mysore and presided over by the Union Minister of Parliamentary Affairs and Government Chief Whip. A list of the delegates who attended the Conference is laid on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT-5860/66] The plenary session of the Conference was addressed by Shri B. V. Balliga, Speaker of the Mysore Legislative Assembly and Shri G. V. Hallikeri, Chairman of the Mysore Legislative Council. The delegates representing different political parties and State Legislatures also addressed the Conference on various aspects of the working of the Parliamentary machine. After the plenary session, the Conference met in three Committees presided over by Shri Gurdial Singh Dhillon, Minister of Parliamentary Affairs, Punjab, Shri Moinul Haque, Choudhury, Minister of Parliamentary Affairs, Assam and Shri C. L. Narasimha Reddy, Chief Whip of the Swatantra Party in the Lok Sabha respectively. A copy of the membership of and the subjects discussed in the three Committees, the recommendations made by the Committees and those finally adopted at the plenary session of the Conference are placed on the Table of the House. The total expenditure incurred on the Conference by the Government of India was Rs. 18106.07.

छम्ब-प्रखनूर क्षेत्र के विस्थापित लोग

* 726. श्री प्रकाशचौर शास्त्री :
श्री मधु लिषये :
श्री श्रीकार लाल बेरवा :

क्या धन, रोजगार तथा पुनर्वासि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या छम्ब-प्रखनूर क्षेत्र के निवासी जहां से कि ताशकन्द समझौते के अन्तर्गत पाकिस्तानी सेनाएं हटा ली गई हैं उस क्षेत्र में रहने के लिये चले गये हैं ;

(ख) क्या उस क्षेत्र के कुछ विस्थापित व्यक्ति अब भी कुछ अन्य स्थानों में रह रहे हैं; और

(ग) यदि हां तो उस क्षेत्र में उन के कब चले जाने की सम्भावना है ?

धन, रोजगार तथा पुनर्वासि मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) उनमें से कुछ वापिस चले गये हैं और वर्तमान में गांवों में जाने का स्थाई कार्यक्रम चल रहा है ।

(ख) बहुत संख्या में परिवार अभी शिवरों में ही हैं ।

(ग) अप्रैल 1966 के अंत तक इन परिवारों के उस क्षेत्र में चले जाने की संभावना है ।

स्वर्गीय प्रधानमंत्री, लाल बहादुर शास्त्री का स्मारक

* 727. श्री श्रीकार लाल बेरवा :
श्री सु० ला० वर्मा :

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि स्वर्गीय प्रधानमंत्री जवाहर लाल नेहरू की स्मृति में एक संग्रहालय, उनकी मूर्ति तथा एक नया विश्व-विद्यालय स्थापित किये गये हैं और उनके नाम से एक सिक्का जारी किया गया है ;

(ख) क्या स्वर्गीय प्रधान मंत्री लाल बहादुर शास्त्री की स्मृति में भी उपरोक्त भाग (क) में उल्लिखित कार्य करने का विचार है और यदि हां तो उसका व्यौरा क्या है; और

(ग) ये कार्य कब किये जाने की संभावना है ?

शिक्षा मंत्री (श्री मु० क० चागला) :

(क) नेहरू स्मारक संग्रहालय तथा 'पुस्तकालय' स्थापित किया गया है और जवाहर लाल नेहरू विश्वविद्यालय के संस्थापन के सम्बन्ध में एक विशेषक पेश किया गया है जो संसद् के सामने है और स्वर्गीय प्रधान मंत्री की प्रतिमा बड़े सिक्के भी जारी किये गए हैं। मूर्ति की स्थापना के बारे में अभी कोई अन्तिम निर्णय नहीं लिया गया है।

(ख) और (ग). सरकार इस बात पर गम्भीरता से विचार कर रही है कि किस प्रकार स्वर्गीय प्रधान मंत्री श्री लाल बहादुर शास्त्री की स्मृति उनका राष्ट्र के लिए संदेश तथा विशेष कर उनके प्रिय उद्देश्यों को चिरस्मयी तथा सबल बनाया जा सकता है। इन प्रारम्भिक विचारों को अधिक ठोस रूप मिलते ही सरकार का इरादा है कि इस मामले में संसद् के विभिन्न वर्गों के प्रतिनिधियों से प्रतीपचारिक रूप से परामर्श करे।

Education as an Elective Subject

*728. Shri D. C. Sharma:
Shri Himatsingka:
Shri Rameshwar Tantia:

Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) whether a Committee set up by the University Grants Commission has recommended the study of Education as an elective subject at the undergraduate level to induce a better class of students to take to teaching;

(b) whether the recommendation has been considered; and

(c) if so, with what results?

The Minister of Education (Shri M. C. Chagla): (a) Yes, Sir. The Committee has, however, pointed out that graduates with 'Education' as an elective subject will not be adequately prepared for employment as teachers in high/higher secondary schools.

(b) and (c). The recommendation has been generally accepted, in principle, by the University Grants Commission who have also referred the Report of the Committee to the Education Commission for consideration. The Report is also being circulated to Universities and training colleges for such action as may be considered necessary by them.

Kerosene Oil Containers

*729. Shri Indrajit Gupta:
Dr. Ramen Sen:
Shri Dinesh Bhattacharya:
Shri Prabhat Kar:

Will the Minister of Petroleum and Chemicals be pleased to state:

(a) whether Government are aware that the foreign oil companies in this country have stopped manufacture of 4-gallon tin containers for kerosene and are disposing of their plants for making containers;

(b) whether as a result thereof, distribution of kerosene oil to small dealers and scattered rural areas is becoming virtually impossible, and the crisis of kerosene supplies aggravated; and

(c) if so, Government's reaction in the matter?

The Minister of Petroleum and Chemicals (Shri Alagesan): (a) Esso and Caltex (India) Limited have closed down all tin-making factories. In the case of Burma-Shell, one of the 5 units is still in production. A.O.C. and I.B.M. have not closed their factories. It is understood that the oil companies are offering for sale units which have remained idle for a long time.

They are also reported to be disposing of units which are not in good mechanical condition.

(b) No definite evidence is available in support of this view, but Government is carrying out a careful examination of the position to ascertain the true state of affairs.

(c) Further action will be taken in the light of the conclusions reached as a result of the examination referred to in (b) above.

Oil Exploration in India

- *730. Shri Himatsingka:
 Shri Rameshwar Tanti:
 Shri Yashpal Singh:
 Shri Vishwa Nath Pandey:
 Shri P. Venkatasubbalah:
 Shri K. C. Pant:
 Shri Linga Reddy:
 Shrimati Renuka Barkataki:
 Shri Maheshwar Naik:
 Shri Jashvant Mehta:
 Shri Ram Harkh Yadav:
 Shri Onkar Lal Berwa:

Will the Minister of Petroleum and Chemicals be pleased to state:

(a) whether it is a fact that five U.S. oil companies have offered to collaborate with the Government of India in prospecting and exploring oil in India;

(b) if so, the reaction of Government thereto;

(c) the conditions for collaboration; and

(d) when the final decision is likely to be taken?

The Minister of Petroleum and Chemicals (Shri Alagesan): (a) Interest in possible collaboration with Government has been expressed by over half a dozen American Oil Companies.

(b) Government has indicated willingness to negotiate on the basis of suitable proposals.

(c) and (d). Discussions are in progress. It is too early to say what

terms and conditions are likely to be finally decided upon and when.

Use of D.I.E.

- *731. Shri Hem Barua:
 Shri Madhu Limaye:
 Shri Kishen Pattnayak:
 Shri Ram Harkh Yadav:
 Shri Bagri:
 Dr. Ram Manohar Lohia:

Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Government have decided to liberalise and sparingly use the Defence of India Rules;

(b) if so, whether this decision has been conveyed to the State Governments and they have been advised accordingly; and

(c) if the reply to part (b) above be in the affirmative, the reaction of State Governments concerned?

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Hathi): (a) and (b). A reference may be made to the statement made by the Home Minister in the House on 28th February, 1966, in connection with the judgment of the Supreme Court in writ petition No. 136—G, *Sadanandan vs. State of Kerala*.

(c) Replies from most State Governments are yet to be received.

Intensification of Activities by Nagas

- *732. Shri Vishwa Nath Pandey:
 Shri Ram Harkh Yadav:
 Shri S. M. Banerjee:
 Shri Dafti:

Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether it is a fact that a heavy build-up of armed Naga hostiles equipped with mortars, light machine-guns and other automatic weapons arrived at Tolloi Camp (Manipur) and had spread themselves

out in Tolloi, Tuniem, Serrikhon, Anikathel and Nambasi in Ukhrul Sub-Division of Manipur recently; and

(b) if so, the reaction of Government thereto?

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Hathi): (a) Yes, Sir.

(b) Besides, suitable preventive measures, all such cases of breaches of cessation of operations agreement are brought to the notice of the Naga underground through the Peace Mission and legal action is also taken if specific offences are committed, by starting criminal cases.

Bonus in Public Sector Undertakings

*733. Dr. L. M. Singhvi:
Shri D. N. Tiwary:
Shri P. E. Chakraverti:
Shri K. N. Tiwary:

Will the Minister of Labour, Employment and Rehabilitation be pleased to state:

(a) whether it is proposed to make payment of bonus obligatory in all public sector undertakings; and

(b) if so, in what manner and when?

The Minister of Labour, Employment and Rehabilitation (Shri Jagjivan Ram): (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

Rehabilitation Work in West Bengal

*734. Shri Subodh Hansda:
Shri S. C. Samanta:
Shri Bhagwat Jha Aasad:
Shri M. L. Dwivedi:
Shri P. C. Borooah:
Shri Karni Singhji:

Will the Minister of Labour, Employment and Rehabilitation be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Central Government have not fully

sanctioned its committed finance to the West Bengal Government for its various schemes for the rehabilitation of the refugees in West Bengal; and

(b) the reasons for not sanctioning the full amount particularly for Education, Health and Housing colonies?

The Minister of Labour, Employment and Rehabilitation (Shri Jagjivan Ram): (a) It is not a fact that Government of India have defaulted on the financial obligations accepted under the Residuary Problem.

A statement is laid on the table of the Lok Sabha. [Placed in Library. See No. LT-5861/66].

(b) The question does not arise.

Disturbed Area Bordering Manipur

*735. Shri Madhu Limaya:
Shri Kishen Pattanayak:

Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether it is a fact that a 15 mile belt along the international border in Manipur has been declared a disturbed area;

(b) if so, the reasons therefor; and

(c) how long the disturbed conditions are likely to continue in this area?

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Hathi): (a) to (c). For a period of sixteen days ending on the 31st December, 1965, the area lying within 15 miles from the international border of Tengnoupal sub-division of Manipur was declared as disturbed. This was done to enable the security forces to intercept armed Naga hostiles returning through Burma.

Development of Library Science

*736. **Shri P. M. Chakraverti:**
Shri Ram Harkh Yadav:

Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) whether a review committee has been set up by the University Grants Commission to study the development of Library Science in India;

(b) if so, their specific recommendations;

(c) how many Universities have introduced Master's and Bachelor's degree courses in Library Science;

(d) whether the Post-Graduate courses offered by some Universities have attained the standards of the B. Lib. Science course; and

(e) if so, whether the Universities have been advised to re-designate the Diploma course as B. Lib. Science?

The Minister of Education (Shri M. C. Chagla): (a) Yes, Sir. The Committee has since submitted its report.

(b) A statement is laid on the Table of the Sabha [Placed in Library. See No. LT-5862/66].

(c) One University has provision for Master's degree course and eleven Universities have facilities for Bachelor's degree course.

(d) Yes, Sir.

(e) The Report which contains this recommendation, is being circulated to Universities for consideration.

उपकुलपतियों की नियुक्तियाँ

*737. **श्री प्रकाशचौर शास्त्री :** क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कुछ विश्वविद्यालयों में उपकुलपतियों की अनियमित नियुक्तियों के संबंध में राज्य के मुख्य मंत्रियों को जो परामर्श दिया गया था उस के बारे में उनकी क्या प्रतिक्रिया है ;

(ख) क्या कुछ विश्वविद्यालयों में इस प्रकार की नियुक्तियों के सम्बन्ध में कुछ कानूनी उपबन्धों के बारे में शिक्षा मंत्री की राय पूछी गई थी ;

(ग) यदि हां तो किस ने यह राय मांगी थी तथा उसे क्या राय दी गई ; और

(घ) उसका क्या परिणाम निकला है ?

शिक्षा मंत्री (श्री मु० क० चागला) :

(क) उपकुलपतियों की अनियमित नियुक्तियों के सम्बन्ध में राज्यों के मुख्य मंत्रियों को कोई परामर्श नहीं दिया गया है ।

(ख) और (ग) राज्यों के राज्यपालों में से एक ने विश्वविद्यालय के कुलपति की क्षमता के रूप में एक उपकुलपति की सेवा की समाप्ति के प्रश्न पर कुछ कानूनी उपबन्धों के बारे में सलाह मांगी थी जिसकी नियुक्ति के विरुद्ध एक शिकायत मिली थी । फिर भी इस बारे में नियुक्ति करने के तरीके में कोई अनियमितता नहीं बरती गयी । सम्बन्धित कुलपति को सलाह दी गयी थी कि यदि वह ऐसा करने का निर्णय लें तो उन्हें उपकुलपति की सेवाओं की समाप्ति का अधिकार है ।

(घ) इसके बाद कुलपति से कोई पत्र प्राप्त नहीं हुआ है ।

Employees State Insurance Corporation

*738. **Shri Indrajit Gupta:**
Shri S. M. Banerjee:
Shri Daji:

Will the Minister of Labour, Employment and Rehabilitation be pleased to state:

(a) whether Government have received any memorandum of grievances and a charter of demands from the employees of the Employees State Insurance Corporation;

(b) if so, when the said representation was received; and

(c) the steps taken, if any, to redress the grievances and meet their demands?

The Minister of Labour, Employment and Rehabilitation (Shri Jagjivan Ram): (a) and (b). The representatives of the All India Employees' State Insurance Corporation Employees' Federation met the Director General, Employees State Insurance Corporation on the 10th January, 1966 and submitted a letter containing a list of their demands. Government have received a copy of the letter.

(c) The Director General informed the Federation that the matter would be submitted to the Standing Committee of the Corporation at its next meeting. Discussions with the office-bearers of the Federation are continuing.

Disconnection of Telephones in Delhi

*739. Shri D. C. Sharma: Will the Minister of Communications be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the telephone connections of even those who pay their bills regularly have been cut in Delhi without sending any notice;

(b) if so, the number of such cases during the current year so far against which complaints were received; and

(c) the action taken in each case?

The Minister of State in the Department of Parliamentary Affairs and Communications (Shri Jaganatha Rao): (a) No. A few cases have, however, occurred where the telephones were disconnected on account of non-posting of payments in the concerned registers. In so far as bills issued from January 1966 onwards, no written notice is sent for default in payment but the subscribers are informed over the telephone and are given 7 days' time for making payment, or to give proof of payment, if already paid.

(b) Twenty approximately.

(c) Such telephones which were disconnected even after receipt of payments were, after verification of payment, restored promptly without the levy of restoration fee.

Entry of Mizos from Pakistan

*740. Shri Vishwa Nath Pandey:
Shri Ram Harsh Yadav:
Shri Hem Barua:

Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether it is a fact that two large groups of Mizo hostiles have entered the Southern part of the Mizo hills from Chittagong (East Pakistan) fully equipped with modern weapons and they were grouping at the small town of Thegamukh after getting training in guerilla warfare in Chittagong hill tracts recently; and

(b) if so, the reaction of Government thereto?

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Hathi): (a) and (b). Government have seen reports in the Press to that effect, but have no confirmation.

Losses due to Trouble in Mizoland

*741. Shri Madhu Limaye:
Dr. Ram Manohar Lohia:
Shri Kishen Pattnayak:
Shri Vishwa Nath Pandey:
Shri P. C. Borooah:

Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) the number of townships and administrative centres captured by the Mizo rebels;

(b) whether any Government personnel and other citizens were killed by or sustained injuries at the hands of the rebels; and

(c) how many of these centres have been recaptured and after an interval of how many days or hours?

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Hathl): (a) to (c). The information is being collected and will be laid on the Table of the House in due course.

Punthura Sub-Inspector

2595. Shri A. K. Gopalan: Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether it has come to the notice of Government that the Punthura Sub-Inspector fully drunk entered a house and caught hold of the inmates including women and threw them out;

(b) whether it is a fact that one Sakunthala who was at her confinement bed was also pulled out by him; and

(c) if so, the action taken against him?

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Hathl): (a) and (b). On 7th November, 1965, a Sub-Inspector of Police, Punthura, went to village Muttathara in connection with enquiry into 2 prohibition offences. It is alleged that the Sub-Inspector intimidated and assaulted some people there. It is also alleged that the Sub-Inspector trampled on a woman when he entered her hut. Departmental enquiry showed that the Sub-Inspector was not drunk when he went to the village Muttathara, but he was tactless, irresponsible and foolhardy. The Sub-Inspector had exceeded and abused his authority.

(c) The Government have asked the Commissioner of Police, Trivandrum, to take departmental action against the Sub-Inspector. A case under Sections 448 (trespass) and 323 (simple hurt) of I.P.C. has also been registered against him.

Charges against Fort Sub-Inspector, Trichur

2596. Shri A. K. Gopalan: Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Fort Sub-Inspector, Trichur belaboured a girl of 13 years on the 13th November 1965;

(b) whether she has been admitted in the hospital;

(c) whether any action has been taken against the Sub-Inspector and, if so, the details thereof; and

(d) if not action has been taken; the reasons therefor?

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Hathl): (a) No Sir.

(b) She was admitted in the Hospital for observation and was found suffering from colic pains due to round worms.

(c) and (d). Do not arise.

Cashewnut Industry

2597. Shri A. K. Gopalan: Will the Minister of Labour, Employment and Rehabilitation be pleased to state:

(a) whether it is legally provided that on 475 points above the cost of living index, the dearness allowance must be paid to workers in the Industries;

(b) if so, whether the employers of cashewnut industry in Kerala deny this right to the workers; and

(c) if so, the reasons why Government do not ask the employers to implement the Industrial truce resolution of Industrial Standing Committee and other Labour Regulations concerning dearness allowance?

The Minister of Labour, Employment and Rehabilitation (Shri Jagjwan Ram): (a) Yes, Sir.

(b) No specific complaints has been received.

(c) Does not arise.

Circus Artistes

2598. Shri A. K. Gopalan:
Shri Yashpal Singh:

Will the Minister of Labour Employment and Rehabilitation be pleased to state:

(a) whether it is a fact that circus artistes have recently submitted a memorandum to Government;

(b) if so, their main demands;

(c) whether it is also a fact that these artistes are not allowed to insure themselves;

(d) if so, why; and

(e) the average number of accidents which have taken place during the last five years in the circuses?

The Minister of Labour, Employment and Rehabilitation (Shri Jagjivan Ram): (a) Yes. A memorandum on behalf of the employees of the circus companies was received from the Akhil Bharat Circus Karamchari Sangh;

(b) A statement is laid on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT-5863/66].

(c) Yes. Insurance cover is, however, granted on suitable extra premium in individual cases to circus artistes where the Life Insurance Corporation is satisfied that a departure from the normal practice of non-insurance of circus employees is justified.

(d) There are various adverse factors, e.g. occupational hazards, living at high tension, necessity to move from place, which add up to a considerable extra risk in the case of circus artistes. Even in advanced countries, proposals on the lives of circus artistes are generally not accepted.

(e) No information is available.

Toddy Tapping Industry

2599. Shri A. K. Gopalan: Will the Minister of Labour, Employment and Rehabilitation be pleased to state:

(a) whether Government are aware that toddy tapping workers in Kerala numbering thousands have given notice for a general strike;

(b) if so, their main demands;

(c) whether Government have taken any steps to settle the dispute; and

(d) if not, the reasons therefor?

The Minister of Labour, Employment and Rehabilitation (Shri Jagjivan Ram): (a) to (d). Information has been called for from the Government of Kerala and will be placed on the Table of the House as soon as it is received.

Unemployment due to Electricity Cut in Kerala

2600. Shri P. Kunhan: Will the Minister of Labour, Employment and Rehabilitation be pleased to state:

(a) whether Government are aware that large number of workers have become unemployed owing to the electricity cut in Kerala;

(b) if so, the steps taken or proposed to be taken by Government to rehabilitate these employees; and

(c) whether there is any proposal to give interim relief to these workers?

The Minister of Labour, Employment and Rehabilitation (Shri Jagjivan Ram): (a) to (c). Information has been called for from the Government of Kerala and will be placed on the Table of the House as soon as it is received.

Correspondence Course for Higher Secondary Education in Delhi

2401. Shri Basumatari:
Shri Ram Harkh Yadav:
Shri Murl Manohar:

Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) whether Government propose to introduce a correspondence course for the Higher Secondary Examination in Delhi;

(b) if so, the feasibility of the proposal; and

(c) the details of the scheme?

The Minister of Education (Shri M. C. Chagla): (a) to (c). A proposal to introduce a correspondence course at the higher secondary stage in Delhi is under consideration. The course is intended to provide the facility of higher secondary examination to those who are unable to take to regular schooling. The course will be introduced when the detailed scheme under formulation is finalised.

Free Service by Japanese Experts

2402. Shri Ram Harkh Yadav:
Shri Murl Manohar:

Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) whether Japan has offered India the free services of a large number of experts on different subjects; and

(b) if so, the details of the offer and the terms thereof?

The Minister of Education (Shri M. C. Chagla): (a) No such offer has been received from the Government of Japan as far as this Ministry is concerned.

(b) Does not arise.

महाराष्ट्र के विश्वविद्यालयों को अनुदान

2603. श्री बे० सि० पाटिल :
श्री तुलसीदास जाधव :

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) महाराष्ट्र के विश्वविद्यालयों को जो अनुदान दिये गये हैं वे अन्य सब राज्यों के विश्वविद्यालयों को दिये गये अनुदानों से कम हैं ; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

शिक्षा मंत्री (श्री मु० क० चागला) :

(क) और (ख). यह सच नहीं है कि महाराष्ट्र के विश्वविद्यालयों को अन्य राज्यों के विश्वविद्यालयों से बहुत कम अनुदान दिया जाता है। अन्य राज्यों में भी ऐसे विश्वविद्यालय हैं, जिनको महाराष्ट्र के विश्वविद्यालयों के मुकाबले कम अनुदान मिला है। विश्वविद्यालय अनुदान प्रायोग द्वारा विश्वविद्यालयों को अनुदान अनुमोचित प्रायोजनाओं को कार्यान्वित करने में विश्वविद्यालयों द्वारा की गई प्रगति और राज्य सरकारों प्रथम अन्य स्रोतों से तुलनात्मक योगदान की उपलब्धता पर निर्भर करता है।

Classification of Detenuis in Kerala

2604. Shri Vasudevan Nair:
Shri Warior:

Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether Government have decided to change the classification of detenuis in Kerala State; and

(b) if so, what is the new classifications?

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Hathl): (a) Yes, Sir.

(b) The State Government have decided that all the persons detained under Defence of India Rules, including those who were earlier in Class II, will be put in Class I.

Fisheries in Kerals

**2695. Shri Vasudevan Nair:
Shri Warior,**

Will the Minister of Labour, Employment and Rehabilitation be pleased to state:

(a) whether the agreement between the Fisheries Director, Kerala State, and the Representatives of the workers of the Boatyard and workshop at Quilon in October, 1965 has not been implemented; and

(b) if so, the reasons for the same?

The Minister of Labour, Employment and Rehabilitation (Shri Jagjivan Ram): (a) and (b). The information is being obtained from the Government of Kerala and will be placed on the Table of the House when received.

Death of Anna

**2696. Shri Vasudevan Nair:
Shri Warior:**

Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether Government have received representations about the suspicious death of one Anna and her child on the 13th January, 1966 in Nattakam Panchayat, Kottayam district, Kerala State;

(b) whether any steps have been taken to enquire into the incident; and

(c) whether any cases were registered against suspected culprits and the result thereof?

The Minister of States in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Hathi): (a) Yes.

(b) Yes.

2959(Ai)LS—3

(c) A case has been registered and is under investigation.

Expansion of Fertilizers and Chemicals Travancore Ltd., Alwaye

**2697. Shri Warior:
Shri Vasudevan Nair:**

Will the Minister of Petroleum and Chemicals be pleased to state:

(a) whether the fourth stage of the expansion of the Fertilizers and Chemicals Travancore Limited, Alwaye has been sanctioned;

(b) if so, the estimated expenditure thereon; and

(c) the increase in employment opportunities due to this expansion?

The Minister of Petroleum and Chemicals (Shri Alagesan): (a) Yes.

(b) Approximately Rs. 28 million.

(c) 100 persons.

Incentive to Learn Indian Language

2698. Shri Jedhe: Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) whether Government proposed any scheme to provide incentive for learning a third Indian language other than Hindi and Regional language;

(b) if so, the main features thereof; and

(c) the total expenditure likely to be incurred annually on this scheme?

The Deputy Minister in the Ministry of Education (Shri Shakti Dharma): (a) to (c). There is no separate scheme as such to provide incentive for learning a third Indian Language other than Hindi and regional language. However, the Ministry of Education have launched several schemes for the propagation and development of Modern Indian Languages, specially for Sanskrit, which include Grants to Voluntary Sanskrit Organisations etc. Scholarships to

students, Financial assistance to eminent Sanskrit Pandits in indigent circumstances and All-India Sanskrit Elocution Contest.

The total expenditure incurred on the propagation and development of Sanskrit in 1965-66 by the Ministry is approximately Rs. 23 lakhs.

A provision of Rs. 20.8 lakhs has been made in the budget estimates for 1966-67. The corresponding figures for development of Modern Indian Languages are Rs. 9.50 lakhs and Rs. 10 lakhs respectively.

मेसर्स टी० टी० कृष्णमाचारी एंड कम्पनी

3609. श्री मधु लिखते : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या टी० टी० कृष्णमाचारी एंड कम्पनी के एक प्रतिनिधि द्वारा सोडा राख ब्यायात करने वाली दिल्ली को किसी ब्यापारी कम्पनी के लाइसेंस को प्राप्त करने प्रथवा उसे अपने प्रबन्धन में लेने से सम्बन्धित कोई शिकायत उन्हें प्रथवा सदाचार समिति को मिली है ;

(ख) क्या उपरोक्त कम्पनी के प्रतिनिधियों को भूतपूर्व वित्त मंत्री तथा उनके बाल्यालय द्वारा परेशान किये जाने के बारे में भी उन्हें कोई शिकायत मिली है ;

(ग) यदि हां, तो क्या स सम्बन्ध में सरकार ने जांच कर ली है ; और

(घ) उसके जांच-परिणाम क्या निकले हैं ?

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा अतिरिक्त मंत्रालय में प्रहिरका सम्भरक मंत्री (श्री हाथी) : (क) और (ख) जी हां ।

(ग) और (घ) शिकायतों की जांच भी गई और कोई कार्यवाही जरूरी नहीं समझी गई ।

Indian Students in U.S.A.

2610. श्री K. N. Tiwary:
श्री P. E. Chakraverti:

Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) whether Government are aware of the statement made by Mr. Hawthorne, Cultural Officer, U.S.I.S. Bombay while speaking at the Rotary Club, Nagpur that the Indian students in U.S. Universities failed to promote Indo-U.S. understanding because of their lack of ability to answer questions on India of interest to the Americans;

(b) whether Government feel that the Indian scholars going abroad are not properly equipped with knowledge of India's ancient or modern history, culture, literature, religion or politics; and

(c) if so, the steps which Government propose to take so as to acquaint these young scholars with adequate knowledge of their own country and people?

The Minister of Education (Shri M. C. Chagla): (a) Yes, Sir, we have seen the statement in question (b) and (c). Government of India have no definite report on the point raised in part (b) of the question. Majority of the students going abroad do so on their own. Some orientation courses are arranged for them by the Indian Council for Cultural Relations. In so far as Government of India scholars are concerned, they are also supplied with a list of selected publications on India with advice to read the same before proceeding abroad. This is done to further improve their knowledge about India.

Quarters for P.&T. Employees in Delhi

2612. श्री Buta Singh:
श्री Gulshan:
श्री Yashpal Singh:

Will the Minister of Communications be pleased to state:

(a) whether the rules of allotment of quarters for the P.&T. employees

have since been brought on par with those framed for other government employees;

(b) whether according to the new rules, quarters are to be allotted according to the total length of service of an employee and not on the basis of mere stay in a particular city;

(c) whether even after the new rules were framed and orders issued, certain quarters were allotted by the General Manager, Delhi Telephones to certain persons contrary to the said rules; and

(d) if so, the reasons therefor and the steps being taken to rectify the irregularity?

The Minister of State in the Departments of Parliamentary Affairs and Communications (Shri Jaganatha Rao): (a) Yes with minor modifications.

(b) Yes.

(c) No.

(d) Does not arise.

Milk Products Control Order in West Bengal

2613. Shri S. M. Banerjee: Will the Minister of Labour, Employment and Rehabilitation be pleased to state:

(a) whether it is a fact that nearly 50,000 men have become idle due to the control order issued by the West Bengal Government on milk products; and

(b) if so, whether the State Government have asked the Centre to help to absorb these men in some of the undertakings and the steps taken by Government in this regard?

The Minister of Labour, Employment and Rehabilitation (Shri Jagjivan Ram): (a) No Sir.

(b) Does not arise. The Government of West Bengal feel that there

is little chance of retrenchment from the sweetmeat shops which are free to prepare and sell larger quantities of permissible sweets and salty preparations. A few persons who may be rendered unemployed may be taken in by the State Government in the new milk depots which are being opened for distribution of the large quantity of milk now being collected.

Confirmation Examination for L.D.Cs.

2614. Shri S. M. Banerjee: Will the Minister of Communications be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Government have issued instructions to exempt from confirmation examination those Lower Division Clerks who had 5 years' continuous service on the 12th October, 1961;

(b) whether it is also a fact that for new entrants confirmation examination has been discontinued; and

(c) whether it is also a fact that Lower Division Clerks in the Postal Department having more than five years' service have been reverted to Class IV for not getting through the confirmation examination?

The Minister of State in the Departments of Parliamentary Affairs and Communications (Shri Jaganatha Rao): (a) No. There is no confirmation Examination prescribed for Lower Division Clerks.

(b) and (c). The question does not arise.

केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों का कल्याण

2615. श्री डा० ना० तिवारी : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि योजना आयोग ने उनके मंत्रालय से केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के कल्याण तथा उनके निम्न सुविधाओं की व्यवस्था करने के लिये सगमन

10 करोड़ रुपये की एक योजना तैयार करने के लिये कहा है ;

(ख) क्या यह भी सच है कि इस प्रयोजन के लिये उपमंत्री की अध्यक्षता में एक समिति बनाई गई है ; और

(ग) यदि हां, तो उसका व्यौरा क्या है ?

गृह-कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सु० सो० नास्कार): (क) से (ग). केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के कल्याण के लिये गृह मंत्रालय द्वारा स्थापित एक कार्यकारी बल ने योजना प्रायोग की प्रेरणा से कुछ प्रस्ताव बनाये थे। मूल रूप से 10 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई थी। यह महसूस किया गया था कि उपभोक्ता सहकारी संस्थाओं को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाय। ये प्रस्ताव तत्कालीन उप-गृह मंत्री श्री एल० एन० मिश्र के निर्देशन में तैयार किये गये थे।

सम्बन्धित मंत्रालयों के साथ प्रागे विचार विमर्श के परिणामस्वरूप सिद्धान्त रूप से यह स्वीकार कर लिया गया है कि दिल्ली के अलावा 7 अन्य (दस लाख व उससे अधिक आबादी वाली) महानगरियों में अर्थात् बम्बई, कलकत्ता, मद्रास, वानपुर, हैदराबाद, बंगलौर और अहमदाबाद तथा पांच संघ राज्य क्षेत्रों में केन्द्रीय तथा राज्य सरकार के कर्मचारियों को उचित मूल्य पर आवश्यक पदार्थ उपलब्ध कराने के लिये उपभोक्ता सहकारी समितियां स्थापित की जायें। इस योजना की पूंजीगत लागत विचाराधीन है। अभी तक सरकार के कर्मचारियों को उपलब्ध परिवहन सेवाओं के विस्तार के एक मुद्दाव की भी जांच की जा रही है।

Examination System

2616. Dr. L. M. Singhvi: Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) whether Government are considering any proposal to dispense with or to substantially modify the present examination system in the Higher Secondary and University stages in consultation with Universities and State Governments; and

(b) the alternatives which are being considered?

The Minister of Education (Shri M. C. Chagla): (a) and (b). There is no proposal to dispense with the present system of examination so that the question of considering alternatives to the existing system does not arise. The question of bringing about suitable modification in the present system of examination at the Higher Secondary stage is, however, engaging the attention of the National Council of Educational Research and Training in collaboration with State Education Departments/Boards of Secondary Education. Likewise, at the University stage, the University Grants Commission is considering the question in consultation with the Universities.

केरल में छात्रों द्वारा हिन्दी सीखना

2617. श्री प्रकाशश्रीर शास्त्री :
श्री हुकूम चन्द कछवाय :
श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती :

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केरल के छात्रों को हिन्दी सीखने के लिए उनकी इच्छानुसार सुविधाएं प्रदान नहीं की गई हैं;

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

(ग) इस समय हिन्दी सीखने के लिये छात्रों को और अधिक सुविधाएँ देने की दृष्टि से क्या किसी अन्य कार्यक्रम पर भी विचार किया जा रहा है ?

शिक्षा मंत्रालय में उपमंत्री (श्री प्रकाश चर्जन) : (क) जी नहीं श्रीमान् ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता श्रीमान् ।

(ग) घभी तो नहीं श्रीमान् ।

Grant to Certain Colleges

2618. Shrimati Savitri Nigam: Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) whether Government have received any representation from the Degree Colleges at Altra and Banda regarding the special grant to be given to them for opening the Science Block and for its recognition without insisting on the conditions laid down by the University Grants Commission for such recognition as that area is most backward educationally in Uttar Pradesh; and

(b) if so, the action taken thereon?

The Minister of Education (Shri M. C. Chagla): (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

Criticism of Indian Universities

2619. Shri Madhu Limaye:
Shri Kishan Patilnayak:

Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) whether Government's attention has been drawn to the criticism of the Indian Universities by an American expert published in the Hindustan Times dated the 4th December, 1985 that they are stagnant and are not doing any worthwhile research;

(b) if so, Government's reaction thereto; and

(c) the remedial steps taken in the matter?

The Minister of Education (Shri M. C. Chagla): (a) Government have seen a press report on the subject.

(b) and (c). The statement in question is only a matter of opinion of an individual scientist and does not represent the view generally held by foreign scientists or the Government of India. Even so, it may be mentioned that several measures have been undertaken by the University Grants Commission since its inception for improvement, promotion as well as modernization of scientific research in the Universities. Every effort is being made to accelerate the rate of progress in this direction, consistent with the availability of resources.

राजस्थान में शिक्षा पर व्यय

2620. श्री हुकूम खन्ड कछवाय :
श्री यशपाल सिंह :

क्या शिक्षा मंत्री 1 दिसम्बर, 1965 के प्रस्तावित प्रश्न संख्या 1669 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राजस्थान में शिक्षा पर होने वाले व्यय में 15 प्रतिशत बढ़ती करने के बारे में इस बीच अन्तिम निर्णय कर लिया गया है ; और

(ख) यदि हाँ, तो किस प्रकार का निर्णय कर लिया गया है ?

शिक्षा मंत्री (श्री मु० क० चागला) :

(क) राज्य सरकार ने 1966-67 में 138 लाख रुपये के खर्च का प्रस्ताव किया था। कार्यकारी दल की सिफारिशों पर, प्रायोजना प्रायोग, खर्च को 159 लाख रुपये तक बढ़ाने के लिए सहमत हो गया है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

दिल्ली की एक फैक्ट्री में
बाक्य-विस्फोट

2621. श्री हुकम चन्द कछवाय :
श्री यशपाल सिंह :
श्री शिकारे :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 21 दिसम्बर, 1965 को दिल्ली की एक फैक्ट्री में अचानक बाक्य में विस्फोट होने से जिन तीन मजदूरों के घायल होने का समाचार था, क्या सरकार ने इस विस्फोट की जांच की है ;

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

(ग) क्या घायल मजदूरों को कोई मुआवजा दिया गया है ?

गृह-कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बिद्या चरण शुक्ल) : (क) जी हां, परन्तु केवल 2 मजदूर घायल हुए ।

(ख) फैक्ट्री के मालिक की मृत्यु के पश्चात् उसका पुत्र दो मजदूरों की सहायता से (सम्भवतः उस संस्थान के परिसमापन के उद्देश्य से) कच्चे माल तथा तैयार सामान को इकट्ठा कर रहा था, जब कि एक अचानक विस्फोट हुआ, जिसमें यह तीनों व्यक्ति घायल हुए । यह व्यक्ति उसी दिन अस्पताल में प्रविष्ट किये गये, तथा कुछ दिनों के उपचार के पश्चात् अस्पताल से इनकी छुट्टी हो गई भारतीय श्रम संहिता की धारा 338 के अधीन एक मुकदमा दर्ज कर लिया गया है । विस्फोटों के निरीक्षक की रिपोर्ट अभी मिलनी है ।

(ग) जी नहीं । इन मजदूरों ने अभी तक कोई मुआवजे की मांग नहीं की है ।

रामकृष्णपुरम, नई दिल्ली में एक
बराबद किया गया भाल

2622. श्री हुकम चन्द कछवाय :
क्या गृह-कार्य मंत्री 17 नवम्बर, 1965 के अतिरिक्त प्रश्न संख्या 797 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रामकृष्णपुरम, नई दिल्ली के सेक्टर 5 में एक गुफा में से जो 1300 रुपये का चोरी का भाल बराबद किया गया था, क्या उससे सम्बन्ध व्यक्तियों का पता लगा लिया गया है ;

(ख) क्या यह भी सच है कि सेक्टर 7 में अभी हाल में एक दुकानदार की चोरी हो गई थी ;

(ग) यदि हां, तो कितनी कीमत के भाल की चोरी हुई और क्या अपराधियों को पकड़ लिया गया है ; और

(घ) क्या अविष्य के लिये कोई उचित सुरक्षात्मक कार्यवाही कर दी गई है ?

गृह-कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बिद्या चरण शुक्ल) : (क) जी नहीं ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता ।

(घ) पुलिस की धाम गश्त जारी है ।

Fertilizer Plants

2623. Shri Vishwa Nath Pandey:
Shri Ramachandra Ulaka:
Shri Dhuleshwar Meena:

Will the Minister of Petroleum and Chemicals be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 393 on the 10th November, 1965 regarding fertilizer plants and state:

(a) whether the examination of the offer of M/s Voest of Austria for the supply of plants to manufacture certain types of fertilizers under the

Austrian credit has since been completed; and

(b) if so, the result thereof?

The Minister of Petroleum and Chemicals (Shri Alagesan): (a) and (b). The matter is still under examination.

Postmen in U.P.

2624. Shri Vishwa Nath Pandey: Will the Minister of Communications be pleased to state:

(a) the numbers of Postmen who are in service in different Post Offices of Uttar Pradesh as on the 31st December, 1965;

(b) how many of them have got residential quarters;

(c) how many are living in the rented houses; and

(d) the steps, Government propose to take to provide residential quarters to the Postmen of Uttar Pradesh?

The Minister of State in the Departments of Parliamentary Affairs and Communications (Shri Jaganatha Rao):

(a) 5,494.

(b) and (c). 93 are living in P. & T. quarters and 6 in rented quarters leased by the P. & T. Department.

(d) No quarters are constructed exclusively for Postmen and they get quarters along with other staff of the same pay group.

Sanction for the construction of 34 type I quarters to which Postmen and equivalent cadres are entitled, has already been issued. In addition to this, proposals for construction of more quarters in the 4th Plan at different places in the U.P. Circle are under consideration.

Telephone Connections in U.P.

2625. Shri Vishwa Nath Pandey: Will the Minister of Communications be pleased to state:

(a) the number of applications for grant of telephone connections pend-

ing in various Telephone Exchanges in Uttar Pradesh as on the 31st December, 1965; and

(b) the steps taken to expedite the matter?

The Minister of State in the Departments of Parliamentary Affairs and Communications (Shri Jaganatha Rao): (a) 18,674.

(b) Steps are being taken to expand the capacity of the existing exchanges, open new exchanges, lay additional cables, etc. so that the pending demands are met to the maximum possible extent, consistent with the available resources.

Upgrading of Post of Home Secretary in West Bengal

2626. Shri P. B. Chakravarti: Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether the Union Government had received a proposal from the West Bengal Government to upgrade the post of the later's Home Secretary to that of a Commissioner;

(b) whether the West Bengal Government earlier sent another proposal for the third extension of the term of office of its former Chief Secretary;

(c) whether the decision of the Central Government was prompted by its keenness to discourage such changes in administration as would raise its cost without proportionally increasing efficiency; and

(d) whether other States have been informed about the policy of the Centre that prompted to come to a definite decision with respect to the two proposals from West Bengal Government for their own guidance?

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Nathi): (a) Yes, the matter is under consideration.

(b) No, Sir.

(c) Question does not arise.

(d) Question does not arise.

Central Advisory Committee on Chemicals

2627. Shri P. R. Chakraverti:

Shri Bibhuti Mishra:

Shri Vishwa Nath Pandey:

Shri R. S. Pandey:

Will the Minister of Petroleum and Chemicals be pleased to state:

(a) the suggestions of the Central Advisory Committee on chemicals to help chemical industry earn foreign exchange for maintenance imports; and

(b) whether Government endorse the proposal for levying the duty on imported plants and machinery on a selective basis with special object of increasing the capacity of the industry?

The Minister of Petroleum and Chemicals (Shri Alagesan): (a) The following suggestions were made at the first meeting of the Central Advisory Committee for Chemicals held on the 27th December, 1965;—

(i) The Chemicals industry must try to export at least 20 per cent of its products. This would give the industry a moral claim to demand necessary foreign exchange needed for maintenance and expansion.

(ii) Custom duty on imported plant and machinery should be levied on a selective basis and Government should be prepared to subsidise exports.

(iii) Exports of solvent groundnut oil which was not fit for edible purposes should be allowed.

(iv) Railway freight concessions should be allowed on alcohol to promote exports.

(b) The suggestions are receiving attention.

Manufacture of Fertilizers From Coal

2628. Shri P. R. Chakraverti:

Shri Bibhuti Mishra:

Shri Vishwa Nath Pandey:

Shri R. S. Pandey:

Will the Minister of Petroleum and Chemicals be pleased to state:

(a) whether Government have examined the possibility of utilising the country's vast resources of lowgrade non-metallurgical coal for the manufacture of fertilisers; and

(b) if so, with what result?

The Minister of Petroleum and Chemicals (Shri Alagesan): (a) and (b). Lignite is at present used in the manufacture of fertilizers in the plant at Neyveli. Non-cocking coal will also be used in some of the fertilizer factories that are being established, for steam generation and evaporation purposes.

A pilot plant capacity of two tones per day has been commissioned recently for production of coal fertilizer (nitrogen enriched product) from low rank powdered coal by the technique of simultaneous oxidation and ammoniation developed by the Central Fuel Research Institute.

दिल्ली में छुराबाजी की घटनाएं

2629. श्री हुकूम खन् वरदराय :

श्री बड़े :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1965 में दिल्ली में छुराबाजी की कितनी घटनाएं हुईं ;

(ख) इनके परिणामस्वरूप कितने व्यक्ति मरे ; और

(ग) इन घटनाओं में कितने व्यक्ति मरने से बच गये ?

गृह-कार्य मंत्रालय में उपसंजी (बी)
विद्या चरण शुक्ल) : (क) 216।

(ख) 2।

(ग) 214।

Retrenchments in Coal Mines

2630. Shri Daji:

Shri Mohammad Alias:

Will the Minister of Labour, Employment and Rehabilitation be pleased to state:

(a) the number of workers who were retrenched from various coal mines in 1965; and

(b) the names of the Collieries along with dates of their retrenchment colliery-wise?

The Minister of Labour Employment and Rehabilitation (Shri Jagjivan Ram): (a) 4,366.

(b) A list giving the number of workers retrenched, colliery-wise, with date of retrenchment shown against each is laid on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT-5864/66].

Welfare Work in NEFA

2631. Shrimati Renuka Barkataki: Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Ramakrishna Mission has sought permission to start welfare and constructive work centres in NEFA; and

(b) if so, Government's reaction to the proposal?

The Minister of State to the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Hathi): (a) Yes, Sir.

(b) Ramakrishna Mission has been allowed to start a centre for social and welfare work in NEFA.

Unemployed Women in Rajasthan

2632. Shri Dhuleshwar Meena:
Shri Ramachandra Ulaka:

Will the Minister of Labour, Employment and Rehabilitation be pleased to state:

(a) the number of women candidates (both Graduates and non-Graduates) who have been registered in various Employment Exchanges in Rajasthan as on the 31st December, 1965; and

(b) the number out of them provided with employment assistance till the end of December, 1965?

The Minister of Labour, Employment and Rehabilitation (Shri Jagjivan Ram): (a) and (b).

Category of applicants	No. on Live Register as on 31-12-1965	No. placed* in employment during the year 1965
1	2	3
Graduates (including Post-Graduates)	135	68
Matriculates (including Higher Secondary and passed Intermediates)	1,298	847
Below Matric.	2,001	436
TOTAL	4,034	1,351

*Number placed out of the applicants shown in Col. (2) is not available. Figures shown in col. (3), however, show placements effected during the year 1965.

Postal Services in Rajasthan

2633. Shri Dhuleshwar Meena:
Shri Ramachandra Ulaka:

Will the Minister of Communications be pleased to state:

(a) the number of villages covered by Postal services in Rajasthan till the end of January, 1966; and

(b) the number of villages proposed to be covered by postal services during 1966-67 in Rajasthan?

The Minister of State in the Departments of Parliamentary Affairs and Communications (Shri Jagannath Rao): (a) and (b). All the villages in Rajasthan have the facility of delivery of mails. The position regarding the frequency of delivery service as obtaining in the State towards the end of January 1966 is given below:

Daily	..	8784
Tri-weekly	..	8140
Bi-weekly	..	7945
Weekly	..	9018
Over a week	..	259

The postal services were rendered by 14 Head Offices, 526 Departmental Sub Offices and 5000 Extra Departmental Branch Offices at the end of January 1966.

The question of the number of villages proposed to be covered by postal services in 1966-67 in Rajasthan does not arise as all the villages are already being served.

Sangeet Natak Akademi in Andhra Pradesh

2634. Shri Dhuleshwar Meena:
Shri Ramachandra Ulaka:

Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) whether any financial assistance was given to Andhra Pradesh by the Sangeet Natak Akademi for promotion of Telugu Dramas in the State during 1965-66; and

(b) if so, the details thereof?

The Deputy Minister in the Ministry of Education (Shri Bhakt Darsana): (a) and (b). Rs. 7,650/- to the Andhra Pradesh Natya Sangham, Hyderabad for the following purposes:—

(i) Rs. 6,000/- towards salaries of the teaching staff in the Natya Vidyalaya; and

(ii) Rs. 1,650/- for scholarships.

School Hostels in Rajasthan

2635. Shri Dhuleshwar Meena:
Shri Ramachandra Ulaka:

Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) whether any financial assistance has been given to the Government of Rajasthan for the construction of school hostels in the State during 1965-66; and

(b) if so, the details thereof?

The Minister of Education (Shri M. C. Chagla): (a) and (b). A lump-sum provision of Rs. 2 lakhs was given for Special Schemes of Birla's Education, including construction of hostels.

Colleges and High Schools in Rajasthan

2636. Shri Dhuleshwar Meena:
Shri Ramachandra Ulaka:

Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) whether the affiliated colleges and high schools of Rajasthan were given any financial assistance for improvement of pay scales of teachers during 1965-66; and

(b) if so, the details thereof?

The Minister of Education (Shri M. C. Chagla): (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

Development of Hindi in Orissa

2637. Shri Ramachandra Ulaka:
Shri Dhuleshwar Meena:

Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) the names of voluntary organizations in the State of Orissa which were given grants for the development of Hindi in the State during 1965-66; and

(b) the amount sanctioned to each of them during the above period?

The Deputy Minister in the Ministry of Education (Shri Bhakt Darshan): (a) and (b). The names of voluntary organisation in Orissa, who were given grants for purposes of propagation and development of Hindi during 1965-66 and the amount of grant sanctioned to them are as indicated below:—

- (i) Hindi Rashtrabhasha Parishad, Puri, Jagannath Dham (Orissa) . . . Rs. 15,000/-
- (ii) Utkal Prantiya Rashtrabhasha Prachar Sabha, Cuttack (Orissa) . . . Rs. 15/-

Engineering Colleges in Orissa

2638. Shri Ramachandra Ulaka:
Shri Dhuleshwar Meena:

Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) the total amount granted to the Engineering Colleges in Orissa during 1965-66; and

(b) the details thereof?

The Minister of Education (Shri M. C. Chagla): (a) Rs. 45,55,664

(b) Regional Engineering College, Rourkela.

Grant-in-aid	Rs. 32,51,000
Loan	Rs. 10,19,414
	<u>Rs. 42,70,414</u>

University College of Engineering, Burla.

Grant	Rs. 2,85,250
-------	--------------

School Hostels in Orissa

2639. Shri Ramachandra Ulaka:
Shri Dhuleshwar Meena:

Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) whether any financial assistance has been given to the Government of Orissa for the construction of school hostels in the State during 1965-66; and

(b) if so, the details thereof?

The Minister of Education (Shri M. C. Chagla): (a) and (b). Under the Advance Action Programme, a lump sum of Rs. 1.90 lakhs has been allocated to the State Government for construction of women teachers quarters, girls' hostels etc. The State Government has also made a provision of Rs. 2.25 lakhs for construction of hostels under Special Programmes for Girls' Education, which qualifies for 100 per cent Central assistance as an aided scheme.

Unemployed Scheduled Castes and Scheduled Tribes Candidates in Orissa

2640. Shri Ramachandra Ulaka:
Shri Dhuleshwar Meena:

Will the Minister of Labour, Employment and Rehabilitation be pleased to state:

(a) the number of candidates belonging to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes registered with the various Employment Exchanges in Orissa as on the December, 1965; and

(b) the number out of them provided with employment assistance upto the end of December, 1965?

The Minister of Labour, Employment and Rehabilitation (Shri Jagjivan Ram): (a) and (b).

Category of applicants	No. on Live Register as on 31-12-1965	No. *placed in employment during the year 1965
------------------------	---------------------------------------	--

	1	2	3
Scheduled Castes	.	5,460	1,786
Scheduled Tribes	.	8,163	2,110

*Number placed out of the applicants shown in column 2 is not available. Figures shown in column 3, however, show placements effected during the year 1965.

Deposits in Post Offices

2641. Shri Ramachandra Ulaka:
Shri Dhuleshwar Meena:

Will the Minister of Communications be pleased to state the total amount of gross deposits in various Post Offices of Orissa under the scheme of small savings drive as on the 31st January, 1966?

The Minister of State in the Departments of Parliamentary Affairs and Communications (Shri Jaganatha Rao): The gross amount of deposits made under various small savings schemes in all the post offices in Orissa during the period from 1-1-65 to 31-12-65 is Rs. 11,64,90,745.

The figure of investment for the month of January, 1966 is not available.

Minimum Wages for Agricultural Labour

2642. Shrimati Ramdulari Sinha: Will the Minister of Labour, Employment and Rehabilitation be pleased to state:

(a) whether any advice has been given to the State Government to set up effective machinery for the implementation of minimum wages to agricultural labour; and

(b) if so, broad details thereof?

The Minister of Labour, Employment and Rehabilitation (Shri Jagjivan Ram): (a) Yes.

(b) The State Governments have been urged from time to time to tighten the wage enforcement machinery and to strengthen their Labour Departments having regard to the size of the region and or the agricultural labour population.

Police Excesses in Attapadi (Kerala)

2643. Shri P. Kunhan: Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether it has come to the notice of Government that recently the police excesses on large scale

against the hill tribes of Attapadi in Palghat District of Kerala State have taken place; and

(b) if so, the steps taken by Government to protect the tribals and prevent the repetition of such repression?

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Hathl): (a) No Sir.

(b) Does not arise.

केरल में शिक्षक प्रशिक्षण उपाधि

2644. श्री हुकूम खान कछवाय :
श्री बड़े :

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केरल सरकार ने मैसूर की शिक्षक प्रशिक्षण उपाधि को पहले दो गई मान्यता ख़तरा कर दी है ;

(ख) क्या यह भी सच है कि इसके कारण लगभग 1500 प्रशिक्षणार्थियों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है ; और

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

शिक्षा मंत्री (श्री मु० क० चागला) :

(क) अध्यापक प्रशिक्षण प्रमाण-पत्र, मैसूर की मान्यता अब केवल उन व्यक्तियों तक सीमित कर दी गई है, जो कन्नड़ भाषा में विशेषता प्राप्त करना चाहें, और जो राज्य के केसरगोदे क्षेत्र में कन्नड़ भाषी बच्चों के स्कूलों में शिक्षण हेतु नौकरी चाहें ।

(ख) और (ग) जी नहीं । राज्य सरकार ने उन सभी व्यक्तियों को संशोधित धाराओं से छूट देने का निर्णय किया है, जो मैसूर के अध्यापक प्रशिक्षण प्रमाण-पत्र पाठ्यक्रम में उत्तीर्ण हुए हों और जो इस पाठ्यक्रम को 1965-66 में पूरा करेंगे ।

Indebtedness Among Workers

2635. **Shri Kolla Venkalah:** Will the Minister of Labour, Employment and Rehabilitation be pleased to state:

(a) whether Government have formulated any scheme to overcome the indebtedness among workers in the country; and

(b) if so, the details thereof?

The Minister of Labour, Employment and Rehabilitation (Shri Jagjivan Ram): (a) No Scheme as such has been formulated to cover workers as a whole. There are however certain forms of assistance which cover specific categories of workers.

(b) Under the Employees Provident Fund Scheme, members of the Fund are eligible to draw non-refundable advances from the Provident Fund for various purposes, e.g., payment of life insurance premium; purchase of dwelling houses or house sites or construction of dwelling houses; tiding over periods of unemployment due to temporary closures; purchase of shares of Consumers' Cooperative Societies; medical treatment in certain cases, etc.

Steps have been taken to encourage the cooperative movement in the coalfields, by setting up cooperative credit societies and consumers stores. Loans are advanced from the Coal Mines Labour Welfare Fund to the credit societies for offering credit facilities at subsidised rates of interest etc. For the benefit of Mica Miners, the Labour Welfare Fund Organisation has also set up Consumers Stores. The fair price shops and consumers cooperative stores which are being set up by industrial establishments, throughout the country on the advice of Government, should also provide relief to workers during a period of high prices.

Telephones in Calcutta

2646. **Shri Mohammad Elias:**
Dr. Eanan Sen:
Shri S. M. Banerjee:

Will the Minister of Communications be pleased to state:

(a) the steps taken by Government to meet the acute demand of telephones by the public in Calcutta area;

(b) the reasons of present shortage and whether such shortage were visualised when the present automatic system was planned only a few years back; and

(c) whether it is a fact that the present automatic telephone service in Calcutta is in poor condition and the subscribers cannot use their phones when needed due to overloading of exchanges?

The Minister of State in the Departments of Parliamentary Affairs and Communications (Shri Jagannatha Rao): (a) A number of new telephone exchanges and extensions to the existing telephone exchanges have been planned. In 1964-65 about 9,000 new connections were given. This year the figure is expected to be slightly more.

In the Third Plan provision had been made for 30,000 lines of additional capacity. The programme was expedited and completed within the first four years of the Plan.

In the Draft Fourth Plan, 70,000 lines are proposed to be added. The actual provision will, however, depend upon the available financial resources but for 1966-67 14,000 lines of equipment has been ordered.

(b) In 1945 a team of Foreign Consultants known as the TMI was appointed by the Government of India and they gave report on the development of the Calcutta Telephones. It was found, however, that the actual demand for telephones was far in excess of the forecasts made by the TMI. Subsequently, a Planning Group was established:

separately for the Calcutta Telephone area and the Plans for this area are continuously under review. Due to this, it has been possible to make a more accurate estimate of the demand. "There is, however, a shortage of telephones in Calcutta as elsewhere in the country and this is due mainly to the limitations of available financial resources.

(c) The Automatic Telephone equipment in Calcutta is relatively new and provides good service. The traffic during the busy hour is very high and far in excess of the traffic estimated by the TMI and later by the consultants of the British Post Office. Action has been taken since then to add additional traffic handling equipment in the exchanges but in 2 or 3 exchanges in the area the subscribers may have to wait for a few seconds before their calls can be handled. As soon as the equipment which has been ordered is installed, the position will improve.

Arrests of Naga Hostiles

2647. **Shri Madhu Limaye:**
Shri Hem Barua:

Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether any hostile or suspect Nagas have been arrested in the Assam-Nagaland-Manipur area recently;

(b) whether the hostiles have taken any retaliatory action; and

(c) if so, the details thereof?

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Hathi): (a) Yes, Sir. Seventeen hostiles were arrested by the Government of Manipur, and thirty hostiles and their supporters by Government of Assam.

(b) and (c). There have been reports of incidents of sabotage, ambush and violence in that area recently

involving sections of Naga hostiles, but it is difficult to ascribe any of them solely to attempts at retaliation for the arrests made.

Judicial Inquiry into Burning of Naga Villagers

2648. **Shri D. C. Sharma:** Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether the Rev. Michael Scott, a member of the Naga Peace Mission has demanded a judicial inquiry into the alleged burning of some Naga villagers in Ukhrul division;

(b) if so, the facts thereof; and

(c) the action taken in the matter?

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Hathi): (a) Yes, Sir.

(b) Allegations were made on behalf of Naga hostiles, about torturing of villagers, burning them alive, firing etc., but no concrete details were furnished.

(c) The Prime Minister, to whom Rev. Scott had sent a telegram suggesting a judicial enquiry, has not accepted the suggestion. She has, however, issued instructions to the Chief Commissioner, Manipur to detail a senior officer to enquire into the matter and submit a report.

बिज्ञान की तथा तकनीकी पुस्तकों की प्रदर्शनी

2649. **श्री सिद्धेश्वर प्रसाद :** क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली में हाल ही में बिज्ञान की, और तकनीकी पुस्तकों की प्रदर्शनी हुई थी, जिसमें विभिन्न प्रकार के प्रकाशनों सम्बन्धी प्राकड़ों के बारे में जानकारी भी दी गई थी ;

(ख) यदि है, तो उसका व्यौरा क्या है ;

(ग) 1960 से लेकर 1965 तक की अवधि में भारतीय भाषाओं में पुस्तकों के प्रकाशन में निरन्तर कमी होने के क्या कारण हैं ; और

(घ) भारतीय भाषाओं में पुस्तकों के प्रकाशन को प्रोत्साहन देने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

शिक्षा मंत्री (श्री सु० क० चागला) :
(क) जी हाँ ।

(ख) भारतीय भाषाओं और अंग्रेजी में 1960-65 की अवधि के दौरान देख में निकाली गई स्कूल और कालेज की पुस्तकें, लोकप्रिय विज्ञान पुस्तकें, पत्रिकाएं, बुलेटिन और विश्वकोपीय रचनाएं प्रदर्शित की गईं । पुस्तकों और पत्रिकाओं की कुल संख्या क्रमशः 4492 और 768 थी ।

(ग) भारतीय भाषाओं में निकाले गए प्रकाशनों में कोई कमी नहीं हुई है । 1959 के अन्त तक निकाले गए विभिन्न भारतीय भाषाओं के 4801 वैज्ञानिक और तकनीकी प्रकाशनों और पत्र पत्रिकाओं की तुलना में, 1960 से 1965 तक की अवधि के दौरान में 5260 प्रकाशन, पत्र-पत्रिकाएं आदि निकाले गए ।

(घ) विभिन्न भारतीय भाषाओं में पुस्तकों के प्रकाशन को प्रोत्साहन देने के लिए वैज्ञानिक और औद्योगिक अनुसंधान परिषद ने भारतीय भाषा यूनिट बनाई है ।

वार्षिक तथा सामाजिक विकास में शिक्षा का योगदान

2650. श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : क्या शिक्षा मंत्री यह बताये की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि शिक्षा आयोग ने इस बात का अध्ययन किया है कि संतुलित

वार्षिक और सामाजिक विकास में शिक्षा कहां तक सहायक हुई है ;

(ख) यदि हाँ, तो आयोग ने क्या निष्कर्ष निकाला है ; और

(ग) वर्तमान असंतुलन को समाप्त करने के लिये क्या कार्यवाही करने का प्रस्ताव है ?

शिक्षा मंत्री (श्री सु० क० चागला) :
(क) इस सम्बन्ध में कोई विशेष अध्ययन नहीं किया गया है । किन्तु शिक्षा आयोग द्वारा उसकी रिपोर्ट में इस विषय पर सामान्य रूप से विचार किया जायेगा ।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता ।

नव नालन्दा महाविहार

2651. श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : क्या शिक्षा मंत्री यह बताये की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नव नालन्दा महाविहार के विकास के लिये नियुक्त की गई समिति ने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है ;

(ख) यदि हाँ तो उसकी मुख्य मुख्य बात क्या है ; और

(ग) सरकार का उक्त महाविहार के विकास के सम्बन्ध में क्या कार्यवाही करने का प्रस्ताव है ?

शिक्षा मंत्रालय में उप मंत्री (श्री जगत खन्ना) : (क) जी हाँ ।

(ख) समिति ने एक मिले जुले प्रबन्धक बोर्ड के अधीन नव नालन्दा महाविहार और ह्युएन सांग स्मारक कक्ष के बौद्ध अध्ययन में अनुसंधान तथा पढ़ाई के एक केन्द्र के रूप में समेकित विकास की सिफारिश की है । यह बोर्ड सोसाइटीज एजिस्ट्रेशन एक्ट के अन्तर्गत एक एजिस्टर्ड स्वायत्तशाही निकाय हो सकता है ।

(ग) समिति की सिफारिश विचारा-
धीन है।

**M/s. Akoojee Jadwet Trading Co.,
Andaman and Nicobar**

2652. **Shrimati Savitri Nigam:** Will the Minister of Home Affairs be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 2725 on the 28th April, 1965 and state the action finally taken against the Master or Owner of the vessel belonging to M/s. Akoojee Jadwet Trading Co.?

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Hathi): Proper enquiry was held in this case, but as the lapse did not disclose any serious violation of the Customs Act, no action was taken against the Master or Owner of the vessel.

अन्दमान द्वीपसमूह के निकट गैर-आबाद द्वीप

2653. श्री रामसेवक यादव : क्या गृह-कार्य मंत्री 21 फरवरी, 1966 के तारांकित प्रश्न संख्या 93 के प्रत्युत्तरक प्रश्नों के उत्तरों के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अन्दमान द्वीपसमूह के निकट ऐसे कितने द्वीप हैं जहां कोई आबादी नहीं है और उन द्वीपों का भ्रमण-भ्रमण क्षेत्रफल कितना है; और

(ख) इन गैर-आबाद द्वीपों पर कोई दूसरा देश अधिकार न कर ले यह सुनिश्चित करने के लिये किये गये उपायों की मोटी रूपरेखा क्या है ?

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री तथा प्रतिरक्षा मंत्रालय में प्रतिरक्षा सम्मन्ध मंत्री (श्री हाथी) : (क) और (ख) : इन द्वीप समूहों में से अधिकांश पर आबादी नहीं है और इन गैर-आबाद द्वीपों के सर्वेक्षण की

कोई नियमित कार्यवाही अभी तक नहीं की गई है। इसलिये उनका क्षेत्रफल बताना सम्भव नहीं है। सरकार इन द्वीपों की सुरक्षा और विकास के लिये उपयुक्त कार्यवाही कर रही है।

**Retrenchment in Census Department,
Kerala**

2654. **Shri Vasudevian Nair:
Shri Warior:**

Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether Government have received any representation against retrenchment from the employees of the Census Department at Trivandrum; and

(b) if so, the reaction of Government to these representations?

The Deputy Minister in the Ministry of Home Affairs (Shri P. S. Naskar): (a) Yes, Sir.

(b) Having regard to the fact that the quantum of work during the inter-censal period is not of the same level as during the Census operations, some of the temporary employees recruited for the Census work have necessarily to be retrenched. Efforts are, however, being made to find alternative employment for the retrenched employees.

Payment of Bonus Act, 1965

2655. **Shri Kolla Venkiah:** Will the Minister of Labour, Employment and Rehabilitation be pleased to state:

(a) whether the industrial workers and their organisations in different centres have resorted to either strikes or to any other protest action or proposed to resort to such activities in different industrial cities and in different industries against the bonus formula;

(b) if so, in which industries and in which cities;

(c) the action resorted to or proposed to be resorted to;

(d) the workers involved; and

(e) the action taken by Government in the matter?

The Minister of Labour, Employment and Rehabilitation (Shri Jagjivan Ram): (a) to (e). Information has been called for from the State Governments etc. and will be placed on the Table of the House as soon as it is received.

Foreign Exchange for Production of Fertilizers

2656. Shri R. S. Pandey: Will the Minister of Petroleum and Chemicals be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Government are considering certain measures to reduce foreign exchange component for the production of fertilizers in the country in view of the uncertainty about aid from some Western countries; and

(b) if so, the details of the measures contemplated?

The Minister of Petroleum and Chemicals (Shri Alagesan): (a) and (b). In view of the difficult foreign exchange situation, possibilities of maximising indigenous content of plant and equipment and purchase, to the extent possible, from Rupee countries the equipment for the establishment of fertilizer factories, is under consideration.

Employees' State Insurance Corporation

2657. Shri D. C. Sharma: Will the Minister of Labour, Employment and Rehabilitation be pleased to state:

(a) whether it is a fact that over 200 workers of the Employees' State Insurance Corporation refused to take their salaries as a protest against the unhelpful and passive attitude of the authorities and demanded full financial and administrative autonomy for the Corporation; and

2659 (A1) LS-4.

(b) if so, the action taken in the matter?

The Minister of Labour, Employment and Rehabilitation (Shri Jagjivan Ram): (a) Yes; a number of employees of the Employees' State Insurance Corporation did not take their salaries on the 1st March, 1966 but they received their salaries on the following day. Full financial and administrative autonomy to the Employees' State Insurance Corporation is one of the demands made by the All-India Employees' State Insurance Corporation Employees' Federation.

(b) The whole matter is to be considered by the Standing Committee of the Employees' State Insurance Corporation at its ensuing meeting.

वैज्ञानिक तथा तकनीकी शब्दावली आयोग में पदोन्नतियाँ

2658. श्री प्रकाशवीर सास्त्री :

श्री हुकूम चन्द कछवाय :

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की इच्छा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि वैज्ञानिक तथा तकनीकी शब्दावली आयोग और हिन्दी निदेशालय में वहाँ के चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की पदोन्नति के सम्बन्ध में प्रशासनिक प्राधिकारियों द्वारा भिन्न-भिन्न प्रक्रियाएँ अपनाई जाती हैं;

(ख) क्या यह भी सच है कि पदोन्नति के लिए एक लोपर डिबीजन क्लर्क को टाइप राइटिंग की परीक्षा पास करनी पड़ती है;

(ग) क्या यह भी सच है कि उस वर्ग के टाइप राइटिंग न जानने वाले घनेक कर्मचारियों की पदोन्नति की गई है; और

(घ) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं ?

शिक्षा मंत्रालय में उपमंत्री श्री भक्त
वर्धन) : (क) जी नहीं, श्रीमन् ।

(ख) जी नहीं, श्रीमन् ।

(ग) प्रौर (घ). खण्ड (ख) के लिये
दिये गये उत्तर को देखते हुए ये प्रश्न नहीं
उठते ।

Scholarships in Kerala

2659. Shri P. Kunhan: Will the
Minister of Education be pleased to
state:

(a) the total number of scholarships
awarded to the students belonging to
Scheduled Castes and Scheduled
Tribes and other Backward Classes
for post-Matric students in Kerala
during the year 1964-65 and 1965-66
so far;

(b) the total number of students
who applied for these scholarships;
and

(c) the amount provided and the
amount spent so far?

The Deputy Minister in the Ministry
of Education (Shrimati Sounda-
ram Ramachandran): (a)

1964-65 :

Scheduled Castes .	1589
Scheduled Tribes .	168
Other categories .	188
TOTAL .	1945

1965-66 (upto 31-1-1966) :

Scheduled Castes .	1447
Scheduled Tribes .	79
Other categories .	95
TOTAL .	1621

(b) 1964-65 :

Scheduled Castes .	1883
Scheduled Tribes .	182
Other categories .	12019
TOTAL .	14084

1965-66 (upto 31-1-1966) :

Scheduled_Castes	2743
Scheduled_Tribes .	189
Other_categories .	9616
TOTAL	12542

(c) 1964-65 :

Amount provided Rs. 4,28,900.

Amount spent Rs. 5,40,590. (The
excess was met by
the Department of
Social Welfare and
the State Govern-
ment.)

1965-66 :

Amount provided Rs. 4,16,700.

Amount pent Rs. 2,64,662.
(upto 31-1-1966)

Survey of India Employees

2660. Shri S. M. Banerjee: Will the
Minister of Education be pleased to
state:

(a) the total number of employees
stopped at the Efficiency Bar stage in
the Southern Circle, Survey of India,
Bangalore during each of the years
from 1960-61 to 1964-65; and

(b) the total number of employees
stopped at the Efficiency Bar stage in
other Circles/Directorates of the Sur-
vey of India during the above period?

The Minister of Education (Shri
M. C. Chagla): (a) and (b). A
statement giving the information is
laid on the Table of the House. [Plac-
ed in Library. See No. LT-5865/66].

Discharge of Survey of India Employees in Southern Circle

2661. Shri S. M. Banerjee: Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) the total number of employees discharged under Rule 5 of the Central Civil Service (Temporary Service) Rules, 1949 in the Southern Circle, Survey of India, Bangalore during each of the years from 1960-61 to 1964-65; and

(b) the number of employees discharged under Rule 5 of the Central Civil Service (Temporary Service) Rules, 1949 in other Directorates of the Survey of India during the above period?

The Minister of Education (Shri M. C. Chagla): (a) and (b). A statement giving the information is laid on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT-5866/66].

Conventions of I.L.O.

2662. Shrimati Maimoona Sultan:

Will the Minister of Labour, Employment and Rehabilitation be pleased to state:

(a) whether there has been increasing demand for the ratification of conventions 87 and 98 of the International Labour Organisation by Government;

(b) if so, Government's response thereto; and

(c) why these conventions have not been ratified so far?

The Minister of Labour, Employment and Rehabilitation (Shri Jagjivan Ram): (a) No.

(b) Does not arise.

(c) Government of India have decided not to ratify Convention No. 87 as it stands. A statement explaining the reasons is placed on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT-5867/66]. The question of ratification of Convention No. 98 concerning 'Right to Organise and Collec-

tive Bargaining' is under consideration.

Seminar on Educational Planning

2663. Shrimati Maimoona Sultan: Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) whether a seminar on the legal and constitutional implications of Educational Planning was held in New Delhi in January, 1966;

(b) if so, the main observations and suggestions made therein, particularly on the need for uniformity in education; and

(c) the decisions Government have taken in the light thereof for implementation under the Fourth Plan?

The Minister of Education (Shri M. C. Chagla): (a) Yes, Sir. A Seminar on 'Educational Planning in India: Its legal and constitutional implications' was held under the joint auspices of the Indian Law Institute and the Education Commission in New Delhi, on 27-30th January, 1966.

(b) The general feeling at the Seminar was that an overall uniformity was not desirable, at the primary and secondary stage where opportunity for experimentation should be available so that viable patterns of education may be evolved in due course of time. However, it was felt that the subject of uniformity of higher education needed to be broken up into a number of smaller and more concrete problems which should be studied through similar discussions, meets and seminars.

(c) The Report of the Seminar is yet to be finalised.

Reservation for Backward Communities

2664. Shri Vasudevan Nair:
Shri Warrior:

Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether the Kerala Government have decided to put an end to

the principle of reservations for backward communities in the appointment to certain categories of Government jobs;

(b) if so, whether Government have received any representations against this step; and

(c) the reaction of Government to these representations?

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Hathi): (a) It had been decided that for some of the services for which no special rules had been issued there would be no reservations of appointments for backward communities.

(b) Yes.

(c) The matter is being re-examined and revised orders will issue shortly.

India as an Educational Resources Centre

**2665. Shri Himatsingka:
Shri Rameshwar Tantia:**

Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) whether it is a fact that India has been chosen as a testing ground for developing a chain of educational resources Centres;

(b) if so, the main functions of the Centre;

(c) the countries which are helping in establishing this Centre; and

(d) the assistance which Government is likely to give?

The Minister of Education (Shri M. C. Chagla): (a) to (c). The University of the State of New York has decided to set up a centre in Delhi to prepare reading and other instructional materials on India for the use of school and college students in the U.S.A.

(d) The National Council of Educational Research and Training will give whatever technical advice and guidance is needed by the centre.

Scheme and Syllabi of U.P.S.C. Examinations for Recruitment to Central Services

**2666. Shri Himatsingka:
Shri Rameshwar Tantia:**

Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Union Government are considering certain changes in the scheme and syllabi of the combined competitive examinations for I.A.S. and other Central Services held annually by the U.P.S.C.;

(b) if so, when the changes are proposed to be made and the details thereof; and

(c) the reasons for these changes?

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Hathi): (a) to (c). A statement is laid on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT-5868/66].

Regional Engineering College, Silchar

2667. Shri N. R. Laskar: Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) the progress made in establishing the Regional Engineering College at Silchar, Assam; and

(b) whether the College is going to start functioning by the beginning of the second year of the Fourth Five Year Plan as already assured?

The Minister of Education (Shri M. C. Chagla): (a) Acquisition of land for the College has been finalised.

(b) The College is likely to start functioning in the later part of the Fourth Five Year Plan.

Banning of Mizo National Front

2668. Shri D. C. Sharma: Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether the Mizo National Front has been banned under the Defence of India Rules;

(b) whether any arrests have been made after the ban; and

(c) the action taken against the arrested persons?

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Hathi): (a) On 6th March, 1966, the Government of India issued an order applying Rule 32 of the Defence of India Rules, 1962 to the Mizo National Front. This order was published in Part II, Section 3(ii) of the Gazette of India of that date.

(b) and (c). Information is being collected from the Government of Assam and will be laid on the Table of the House as soon as received.

Hand of Foreign Missionaries in Mizo Crisis

2669. Shri Lakhmu Bhawani: Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether it is a fact that a number of missionaries from U.K. and other foreign countries are involved in the present Mizo crisis;

(b) if so, the steps taken by Government in the matter; and

(c) whether it is proposed to remove the missionaries from the country and to keep a check on all the missionaries in future?

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in Ministry of Defence (Shri Hathi): (a) Government have no such information.

(b) Does not arise.

(c) There are adequate powers under the Foreigners Act, 1946, and the Orders made thereunder to deal with any foreigner indulging in undesirable activities.

Muthee Refugee Camp

2670. Shrimati Renuka Barkataki: Shri Onkar Lal Berwa:

Will the Minister of Labour, Employment and Rehabilitation be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Commandant of the Muthee Refugee Camp (J & K) has been suspended; and

(b) if so, the reasons therefor?

The Deputy Minister in the Ministry of Labour, Employment and Rehabilitation (Shri D. R. Chavan): (a) Yes, Sir.

(b) It was alleged that the Commandant had thrown into the canal some sweets meant for distribution amongst the displaced persons. The matter is being investigated by the State Government. According to a preliminary report, the sweets were thrown away, as they were not found fit for consumption.

Janasikha Press Agartala, Tripura

2671. Shri Biren Dutta: Shri Dasaratha Deb:

Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Janasikha Press, Agartala, Tripura had been ordered to be closed under the Defence of India Rules in 1968;

(b) whether it is still under the occupation of the Tripura Government; and

(c) if so, when it is likely to be released in the light of the declaration of the Home Minister regarding the use of the Defence of India Rules?

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Hathi): (a) Yes, Sir.

(b) and (c). There was no question of occupation of this printing press by the Government of Tripura and as such the question of release of the press does not arise. The press was closed down under clause (h) of Sub-rule(1) of Rule 45 of the Defence of India Rules for non-compliance with a direction under clause (f) of sub-rule (1) of Rule 45 of the Defence of India Rules to deposit Rs. 3000/- as security.

Unemployed in Maharashtra

2672. Shri D. D. Mantri: Will the Minister of Labour, Employment and Rehabilitation be pleased to state:

(a) the number of persons registered as unemployed at the Employment Exchanges in Maharashtra as on the 1st January, 1966; and

(b) the steps taken to get employment for them within a year from the date of their registration?

The Minister of Labour, Employment and Rehabilitation (Shri Jagjivan Ram): (a) 2,66,990.

(b) Keeping in view the existing employment situation, it may not be possible to place all these applicants within a year of their registration.

Arrears of Telephone Bills in Maharashtra

2673. Shri D. D. Mantri: Will the Minister of Communications be pleased to state:

(a) whether it is a fact that there is a huge arrear of telephone bills in Maharashtra;

(b) if so, the amount thereof;

(c) the steps taken to realise the bills; and

(d) the result thereof?

The Minister of State in the Department of Parliamentary Affairs and Communications (Shri Jaganatha Rao): (a) and (b). No Sir, the arrears are Rs. 19.2 lakhs on 30-11-65 for bills issued upto 31-5-65 against a billed revenue for one year of about Rs. 809.00 lakhs.

(c) and (d). Action has been taken to enforce the disconnection of telephones of defaulting subscribers. Other special steps, such as, pursuing the defaulting subscribers, recourse to legal action, where necessary, are also being taken to secure early settlement. Arrears are being realised progressively.

Post Offices in Maharashtra

2674. Shri D. D. Mantri: Will the Minister of Communications be pleased to state:

(a) whether there is any proposal to convert a few sub-Post Offices into Head Post Offices and Branch Post Offices into sub-Post Offices in Maharashtra during 1966-67; and

(b) if so, the details thereof?

The Minister of State in the Department of Parliamentary Affairs and Communications (Shri Jaganatha Rao): (a) Yes.

(b) A statement is laid on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT-5870/66].

Consumption of Petroleum Products in Maharashtra

2675. Shri D. D. Mantri: Will the Minister of Petroleum and Chemicals be pleased to state the total consumption of petroleum and petroleum products in Maharashtra during 1965 and 1966, so far, separately?

The Minister of Petroleum and Chemicals (Shri Alagesan): The total consumption of petroleum and petro-

leum products during 1965 in Maharashtra is estimated at 30,93,100 kilolitre of refined products and 65,95,883 tonnes of crude oil. During January and February 1966, the consumption is estimated at 5,81,800 Kilo-litres of refined products and 1119108 tonnes of crude oil.

Polytechnics in Maharashtra Area in Maharashtra

2676. Shri D. D. Mantri: Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) the number of Polytechnics in Maharashtra area of Maharashtra at present;

(b) whether Government propose to open a few more polytechnics in Maharashtra; and

(c) if so, the locations thereof in Maharashtra area?

The Minister of Education (Shri M. C. Chagla): (a) Three.

(b) and (c). Number of new Polytechnics to be started in various States including Maharashtra during the Fourth Plan period has not yet been finalised.

Posts in University Grants Commission

2677. Shri Vishram Prasad: Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) the total strength of the staff in the Office of the University Grants Commission in the cadre of (i) Section Officers; (ii) Senior Stenographers; (iii) Assistants; (iv) U.D.C.'s; (v) Junior Stenographers and (vi) L.D.C.'s;

(b) whether there are some posts reserved in each cadre for Scheduled Castes and Scheduled Tribes; and

(c) if so, the number of persons in each cadre belonging to Scheduled Castes and Scheduled Tribes?

The Minister of Education (Shri M. C. Chagla): (a) and (c).

Cadre	Sanctioned strength of the Cadre	No. of persons in each cadre belonging to S.Cs. & S.Ts.
1. Section Officers	14	1
2. Stenographers	14	..
3. Assistants	56	1
4. U.D.Cs.]	62	3
5. Junior Stenographers	17	..
6. L.D.Cs.	66	13

(b) Yes, Sir. The University Grants Commission follows the Government Rules for reservation of posts for Scheduled Castes and Scheduled Tribes, except when sufficient number of suitable candidates for the reserved posts are not available.

Production of Fertilizers from Gas

2678. Shri P. C. Borooah: Shrimati Renuka Barkataki:

Will the Minister of Petroleum and Chemicals be pleased to state:

(a) whether Government have under consideration the schemes for production of fertilizers from Petroleum gas from the oilfields in Assam and Gujarat;

(b) if so, the broad details thereof; and

(c) Government's decision in this regard?

The Minister of Petroleum and Chemicals (Shri Alagasan): (a) to (c) Messrs Fertilizer Corporation of India Ltd. are setting up a fertilizer plant at Namrup in Assam for the manufacture of 45,000 tonnes of Nitrogen based on utilisation of Natural gas. Similarly, the fertilizer factory being constructed by Messrs Gujarat State Fertilizer Company,

Ltd. at Baroda for the production of 96,000 tonnes of Nitrogen is based on the utilisation of some associated gas from oil wells in Gujarat.

Apart from the above schemes, the question of setting up additional Fertilizer capacity in both Assam and Gujarat based on the utilisation of natural/associated gas and for naphtha is also under the consideration of Government. Details in regard to these have yet to be worked out and decisions taken.

Aerial Photo Interpretation Institute

2679. Shri P. C. Borooah:
Shrimati Renuka Barkataki:

Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) whether an Aerial Photo Interpretation Institute is proposed to be established;

(b) if so, where and at what cost;

(c) whether any foreign collaboration is forthcoming; and

(d) if so, the details thereof?

The Minister of Education (Shri M. C. Chagla): (a) Yes, Sir.

(b) At Dehra Dun at an estimated cost of about Rs. 79 lakhs to the Government of India towards staff, buildings, indigenous equipment etc. during the period of first five years.

(c) Yes, Sir.

(d) The Government of the Netherlands have agreed to provide assistance in the form of experts, fellowships and equipment at an estimated cost of about Rs. 38 lakhs during the same period.

बैज्ञानिक तथा तकनीकी शब्दावली आयोग के चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी

2680. श्री प्रकाशबीर झाखी :

श्री हुकूम खन् खन्नाय :

यथा शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करें कि :

(क) क्या यह सच है कि वैज्ञानिक तथा तकनीकी शब्दावली आयोग, शिक्षा मंत्रालय, विश्वविद्यालय अनुदान आयोग भवन, मथुरा रोड तथा केन्द्रीय हिन्दी निदेशालय, 15/16 फेज बाजार, दिल्ली, के कार्यालयों में काम करने वाले चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को न तो सर्दी की बुदियां दी गई हैं और न ही उनके अभ्यावेदन का उत्तर दिया गया है; और

(ख) यदि हां, तो इस के क्या कारण हैं ?

शिक्षा मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री भक्त वर्शन) : (क) और (ख) खेद है कि इन दोनों कार्यालयों के चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को सर्दी की पोशाकें उपलब्ध करने में कुछ देर हुई है। ऐसा मुख्यतः डी० जी० ए० एण्ड डी० (केन्द्रीय सरकार का एक क्रय अधिकरण) द्वारा गर्म कपड़ा देर से उपलब्ध करने के कारण हुआ। गर्म कपड़े के लिए आर्डर जुलाई में ही दे दिया गया था लेकिन इस साल गर्म कपड़े की उपलब्धि की कठिनाई के कारण कपड़ा समय पर न मिल सका।

आयोग के एक कर्मचारी के सिवाय जिसने पोशाक लेने से इन्कार कर दिया, निदेशालय और आयोग के चतुर्थ श्रेणी के सभी हजदार कर्मचारियों को सर्दी की पोशाकें उपलब्ध की जा चुकी हैं। संयोग से आयोग का वही एकमात्र कर्मचारी था, जिसने पहले अभ्यावेदन दिया था और उसे जवाब भेज दिया गया था।

Cochin Refinery

2681. Shri R. S. Pandey:
Shri Ram Harkh Yadav:
Shri Maniyangadan:
Shri D. C. Sharma:
Shri Yashpal Singh:

Will the Minister of Petroleum and Chemicals be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the cost of the Cochin refinery has increased the estimates stipulated in the

agreement signed in April, 1965 with foreign collaborators;

(b) if so, the reasons therefor; and

(c) the steps taken by Government to meet the foreign exchange component of increase in the cost of the Refinery?

The Minister of Petroleum and Chemicals (Shri Alagesan): (a) Yes, the cost has increased. The agreement was signed on 27th April, 1963 and not in April 1965 as stated.

(b) The increase in expenditure is on account of—

- (i) increase in freight and higher import duties on plant and machinery than originally expected;
- (ii) increase in cost of land and site preparation;
- (iii) increase in cost of pipelines and ware-housing equipment;
- (iv) fresh expenditure on rail and dock facilities.

(c) The increase in foreign exchange component would be met by foreign exchange loan raised from U.S. commercial banks.

Development of Indian Languages

2682. Shri Himatsingka:
Shri Rameshwar Tantis:
Shrimati Eenuka Barkataki:
Shri R. Barua:
Shri R. S. Pandey:
Shri Yashpal Singh:
Shri Dasaratha Deb:

Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Union Government are considering a proposal to set up a Committee to advise on matters relating to the development of Modern Indian Languages;

(b) if so, when it is likely to be set up; and

(c) its terms of reference and personnel?

The Deputy Minister in the Ministry of Education (Shri Bhakt Darshan): (a) to (c). It has been decided to set up a Committee called the "Bharatiya Bhasha Samiti" with effect from February 15, 1966. Its composition and functions are given in the statement laid on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT-5869/65].

Afro-Asian Science Symposium

2683. Shri R. Barua:
Shri Sidheshwar Prasad:

Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) whether the Afro-Asian Science Symposium proposed to be held in India will keep up to the time-schedule; and

(b) whether the response received from different Afro-Asian countries so far is encouraging and, if not, the reasons therefor?

The Deputy Minister in the Ministry of Education (Shrimati Soundaram Ramachandra): (a) The Symposium on "Collaboration between the countries of Africa and Asia for promotion and Utilization of Science and Technology" (CAAUST) has been sponsored by a Preparatory Committee consisting of ten scientists, one each from Ceylon, Philippines, the USSR, Iran, Lebanon, Tunisia, Ghana, Kenya, the UAR and India. The Preparatory Committee had agreed to hold the Symposium in the last week of February 1966 but it decided in January last to hold it from the 25th April to 2nd May, 1966.

(b) It is understood that over 80 scientists from more than 30 countries have expressed their keenness to participate in the Symposium and that this response is considered very satisfactory.

Pakistani Barge Unloading Arms for Mizos

2684. Shrimati Renuka Barkataki:
Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) whether it is a fact that a Pakistani barge was observed unloading arms and ammunition for Mizo armed bands near Demagiri in the Mizo Hills; and

(b) if so, whether the arms and ammunition were seized before they reached the rebels?

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Hathi): (a) and (b). Two barges covered by tarpaulins were reported to have been seen near Demagiri on 10th March, 1966. Later when our security forces reached there, they did not find any barge. Government has no information whether these barges carried arms and ammunition, or whether they were Pakistani.

Tuition Fees Charged in Delhi Schools

2685. Shri Jedhe: Will the Minister of Education be pleased to state:

(a) the monthly tuition fees and various other funds charged from girls and boys separately for each class from Class VI to XI in Delhi and New Delhi by (i) Government Schools and (ii) Government-aided schools; and

(b) the reasons for difference in the amount charged specially when the aided schools get 95 per cent. aid from Government?

The Minister of Education (Shri M. C. Chagla): (a) and (b). The requisite information is being collected from the Delhi Administration and will be placed on the Table of the Sabha in due course.

दिल्ली जेल में उगाई जाने वाली सब्जियों का
दुसपयोग

2686. श्री युद्धवीर सिंह :
श्री हुकम खन्व कछवाय :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली जेल के पदाधिकारियों द्वारा रखी जाने वाली भैंसों का पालन पोषण कैदियों द्वारा पैदा की जाने वाली सब्जियों से होता है;

(ख) क्या यह भी सच है कि कैदियों को वहाँ पैदा की जाने वाली सब्जियां न दे कर घटिया किस्म की सब्जियां दी जाती हैं; और

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

गृह-कार्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री बिद्या चरण शुक्ल) : (क) और (ख) जी नहीं ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता ।

'विस्कीज रेयन' उद्योग

2687. श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती :
श्री कम खन्व कछवाय :

क्या खन्व, रोजगार तथा पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत में 'विस्कीज रेयन' उद्योग में कार्बन डिसल्फाइड, हाइड्रोजन सल्फाइड तथा सल्फर डायोक्साइड के खतरों का कोई सर्वेक्षण 1959 के बाद किया गया है;

(ख) यदि हां, तो उसका विवरण क्या है;

(ग) यदि नहीं, तो 'विस्कीज रेयन' उद्योग में काम करने वाले कर्मचारियों की

काम करने की दशा तथा उन पर इन रसायनों के विषैले प्रभाव का पता लगाने के लिये क्या प्रबन्ध किया गया है;

(घ) कर्मचारियों को विषैले प्रभाव से बचाने के लिए उद्योग में सुरक्षा के क्या उपाय किये गये हैं; और

(ङ) क्या रेयन उद्योग में विषैले रसायनों के प्रयोग पर नियंत्रण करने के लिए कारखाना अधिनियम, 1948 के अन्तर्गत बनाये गये रसायनों सम्बन्धी नियमों का पालन किया जाता है और यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं ?

अथ, रोजगार और पुनर्वास मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

(ग) डाइरेक्टर जनरल, फ़ैक्ट्री एंड वाइस सर्विस एंड लेबर इंस्टिट्यूट (कारखाना सलाह सेवा तथा श्रम संस्थान के महानिदेशक) को राज्यों के निरीक्षणालयों से समय-समय पर रिपोर्टें मिलती हैं ।

(घ) और (ङ) लोक सभा में 2 सितम्बर, 1963 को अतारक्षित प्रश्न संख्या 1429 के सम्बन्ध में किये गये उत्तरों को देखने की कृपा करें ।

Mysore High Court

2688. Shri Linga Reddy: Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) the present strength of the High Court Judges of Mysore State;

(b) whether it is a fact that they are not in a position to cope with the heavy accumulated work in the High Court;

(c) if so, whether Government propose to appoint additional Judges to cope with the increasing additional work; and

(d) if so, when and how many judges will be appointed?

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Hathl): (a) Fourteen.

(b) According to latest figures furnished by the State Government, the arrears in the High Court of Mysore cannot be regarded as so heavy as to necessitate the appointment of more Judges. Further, proposals for such appointments have not been received from the State authorities.

(c) and (d). Do not arise.

Cases pending in Mysore High Court

2689. Shri Linga Reddy: Will the Minister of Home Affairs be pleased to state:

(a) the number of cases, appeals, writ petitions, Revision Petitions and other cases pending at present in the Mysore High Court; and

(b) the steps taken to reduce the pendency and give speedy relief to the litigant public?

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Hathl): (a) and (b). The information is being obtained and will be laid on the Table of the House.

12 hrs.

CALLING ATTENTION TO MATTERS OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

(i) ANTI-INDIA PROPAGANDA BY PAKISTAN'S ACCREDITED REPRESENTATIVES AND OTHERS

Shri Harish Chandra Mathur (Jalore): I call the attention of the Minister of External Affairs to the following matter of urgent public importance and I request that he may make a statement thereon:

[Shri Harish Chandra Mathur]

The anti-India propaganda by Pakistan's accredited representatives and others.

Sir, I thought it was such an important matter that it would have been much better if the Prime Minister was here. The hon. Foreign Minister has a great quality of a diplomat talking for hours without saying anything meaningful. I hope in the House he will very kindly give us precise and positive information on the subject.

The Minister of External Affairs (Shri Swaran Singh): Sir, I am grateful to the hon. Member for his left-handed compliment. I hope I will live upto his expectation—it will be my endeavour—and also to the expectation of other hon. Members. I would like to assure him if any assurance is necessary.

Shri U. M. Trivedi (Mandsaur): What is the meaning of a diplomat? (Interruption).

Shri Swaran Singh: I will do my best to give information in as precise a manner as possible.

According to Article IV of the Tashkent Declaration, both sides have agreed to discourage any propaganda directed against the other country and to encourage propaganda which promotes the development of friendly relations between the two countries.

Immediately after the Declaration was signed, we gave instructions to all our Missions and to our information and publicity agencies to exercise restraint and not to undertake any publicity, which might be considered as being directed against Pakistan. In the Pakistan Press and on the Pakistan Radio, we noticed a welcome abatement of anti-Indian propaganda. We also received encouraging reports from our Missions in regard to Pakistani publicity abroad. However, this situation did not last too long. While in consonance with the Tashkent Decla-

ration and with the Tashkent spirit we have continued to avoid anti-Pakistan propaganda, Pakistani media of public information as well as their government agencies have during the past few weeks resumed propaganda of an anti-Indian character. A reading of the Pakistan Press and listening to Pakistan Radio broadcasts increasingly show a reversion by Pakistan towards the pre-Tashkent position in this regard. Several Statements made by the members of the Pakistan Government also in recent days have been propagandist and must inevitably arouse anti-Indian feelings contrary to the Tashkent spirit.

Recently, on the 10th March, 1966, Pakistan's Ambassador to the United States, Mr. Ghulam Ahmed in a speech before the Chicago Council on World Affairs spoke about the recent Indo-Pakistan conflict and described his country's traditional view of the origin and development of the Kashmir issue. He also made some remarks about India's attitude towards Kashmir.

We have protested to the Pakistan Government against the deliberate and sustained violation of the letter and spirit of the Tashkent Declaration by Pakistan.

Shri Harish Chandra Mathur: It is not a fact that immediately after our forces were withdrawn, even from our own territory in Kashmir, from strategic points, Pakistan has already laid the Tashkent Agreement in the grave by not only what the hon. Minister has said but by the Pakistan President himself making a very serious allegation that India is not reconciled even to the existence of Pakistan, Mr. Bhutto going his own wild way and even Pakistan not joining you in getting the Tashkent Agreement registered in the U. N., if all this, if what I say is correct, what is the Government's own assessment of this Pakistani attitude and what is the nature and purpose of the steps taken by Government? How far can we go on unilaterally? I under-

stand they have also addressed the U.S.S.R. and others. Will the hon Minister throw light on these?

Shri Swaran Singh: As I have already indicated in my statement, the statements made by the Pakistani Government leaders have been very much opposed both to the letter and to the spirit of the Tashkent Declaration and as pointed out by the hon Member, Mr. Mathur, the press report of the Pakistan President's statement saying that even now India does not appear to have been reconciled to the creation of Pakistan also came to our notice and I was very much disappointed to read the statement notwithstanding the fact that this matter was mentioned in the course of our talks when I and my colleagues went to Rawalpindi and we had made the Government of India's position categorically clear on that issue. After that statement again, I was sorry to find the President of Pakistan making such a statement.

Then he has referred to the statements of Mr. Bhutto on several occasions. I have no doubt that these statements that have been made by Mr. Bhutto inside their National Assembly and outside, are completely contrary to the spirit of the Tashkent Declaration; they go even against the letter of that Declaration.

The third point which was asked by Mr. Mathur related to registration of the Declaration in the U.N. It is not necessary that both the sides should join in making an approach to the U. N. for registration. But we had informally sounded Pakistan that they should join India in making a proposal for registration of the Tashkent Declaration. Even if they do not join—as they have not joined—we have taken steps to get this registered in the United Nations.

The last point which has been urged by Mr. Mathur is very vital. It is correct that unilaterally it will be very difficult for India to continue to adopt their present attitude of restraint if this thing continues in its

present form from the Pakistani side. I would again urge that we have subscribed to this document and there are two ways of looking at it: one is that, as soon as they start violating it, we also start violating; and the other is that, if they violate, we bring to their notice those violations and try to keep them to the discharge of their obligations which they have undertaken under the Declaration; I think that this second course, we should try first before we come to any other conclusion.

Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshangabad): Another Panch Sheel.

Shri Harish Chandra Mathur: The hon. Minister has been very kind and he has given a very precise answer. But he has slurred over one point that I asked. What is the hon. Minister's own assessment of Pakistan's attitude? What has happened since then? Why is Pakistan behaving like this? What is his assessment of the situation?

Mr. Deputy-Speaker: He has given the details.

Shri Harish Chandra Mathur: He has given only factual information.

Shri Swaran Singh: Perhaps by answering that question, I might be using the type of language which he described at one stage as 'diplomatic.'

Assessments are something which are deductions from certain facts. Where as I can give facts precisely, an assessment will be venturing into opinion.

Shri S. M. Banerjee (Kanpur): Apart from calculated and sustained anti-Indian propaganda by the leaders of Pakistan Government, may I know whether it is a fact that Pakistan has also started, after the acceptance of the Tashkent Declaration, concentrating forces on Rajasthan border and whether the attention of the hon. Minister has been drawn to the following news item appearing today:

"China alone is reported to have supplied Pakistan adequate quantities of automatic rifles, machine

[Shri S. M. Banerjee]

guns, mortars and other ammunition to equip one whole Division.

"Pakistan has also been quietly acquiring arms and equipment from its CENTO allies, particularly Iran and Turkey, despite the U.S. assurances to the contrary."

I want to know whether they have concentrated their forces on the Rajasthan border and whether it has been brought to the notice of the hon. Minister that they are getting equipment from CENTO Allies, despite assurances of the USA to the contrary, and if so, whether this matter will be taken up by our Prime Minister with President Johnson when she goes to the USA?

Shri Swaran Singh: It is true that the presence and concentration of troops across the Rajasthan border did come to the notice of the Government, and my colleague the Defence Minister made a statement about that, I think, in the other House, where he said that the agreement which had been arrived at between the two Service Chiefs had not been violated. The point that he made was that we were entitled to keep our troops at places on our side and they were entitled to keep their troops on their side. The agreement was about keeping a certain zone free from troops, and my colleague stated the other day that that agreement had not been violated.

Shri U. M. Trivedi: Was it in letter or in spirit?

Shri Swaran Singh: About the receipt of arms by Pakistan from several countries.....

Shri S. M. Banerjee: My point was different.....

Shri Swaran Singh: Let me finish. There have been reports that Pakistan has received some arms from the People's Republic of China. They have also been getting arms from other sources.....

Shri Hari Vishnu Kamath: From Turkey and Iran.

Shri Swaran Singh: They appear to be going ahead with these preparations. These facts are known to Government, and the Defence Ministry on our side are also taking adequate steps to keep up their defence preparedness.

Shri S. M. Banerjee: My question was different. Pakistan is also quietly acquiring arms and equipment from CENTO Allies, particularly from Iran and Turkey, despite US assurances to the contrary. If that is true, may I know whether this question will be taken up by our Prime Minister with President Johnson when she visits the USA?

Shri Swaran Singh: I have already answered this. In these matters, it should be appreciated that in regard to any arms supply, the information comes to us, but we cannot really.....

Mr. Deputy-Speaker: He wants to know whether this question would be taken up by our Prime Minister in her conversations with the President of the USA.

Shri Swaran Singh: It is very difficult for me to say.

Shri Hari Vishnu Kamath: No agenda for the talks; she has an open mind.

श्री हुकम चन्द कछवाय (देवास) : पाकिस्तान द्वारा भारत विरोधी प्रचार किया जा रहा है और वह बराबर ताशकंद घोषणा का उल्लंघन कर रहा है। इस सम्बन्ध में हमारी सरकार ने रूस सरकार को जो लिखा है उसका क्या कोई उत्तर भ्रामा है? यदि नहीं भ्रामा है तो उस उत्तर की प्रतीक्षा कब तक की जायेगी?

क्या सरकार अमरीका और रूस आदि सरकारों को यह कहेगी कि पाकिस्तान जब तक ताशकंद घोषणा को नहीं मानता है, उस पर हमल नहीं करता है तब तक वे सरकारें पाकिस्तान को हथियार न दें ? इसके बारे में क्या सरकार ने उन सरकारों को कुछ लिखा है या लिखने का सरकार इरादा रखती है ?

जब पाकिस्तानी सेना हमारे इलाके को खाली करके गई तो वहां के नागरिकों को यह कह कर गई कि आप अपने मकान पक्के न बनाना, हम यहां वापिस जल्दी आने वाले हैं, क्या यह सही है ? क्या पाकिस्तानी सेना ने इंदिरा गांधी मुर्दाबाद, हिन्दुस्तान मुर्दाबाद के नारे लगाये थे जब उसने हमारा इलाका खाली किया या धीरे जाती वफा क्या वे लोग बीवारों पर इन नारों को लिख गये थे ? यदि हां, तो सरकार ने इस बारे में क्या कार्रवाई की है ?

श्री कपूर सिंह (लुधियाना) : क्या कार्रवाई करे ?

श्री स्वर्ण सिंह : यह ठीक है कि हिन्दुस्तान की सरकार की तरफ से रूस की सरकार को भी धीरे धीरे बहुत से मित्र देशों को इसके मुताल्लिक पूरी तरह से सूचित किया जाता रहा है और मैं फिर दोहराना चाहता हूँ कि हमें उनको बताना तो चाहिये मगर हर बात पर उनकी हम मदद मांगें और कहे कि वे यह करें या वह करें, क्या मदद करें, इस तरफ हमें तबज्जह ज्यादा नहीं देनी चाहिये । जब उन सरकारों को बाकफियत करवा दी जाती है तो उसके बाद यह उन सरकारों का काम है कि वे सोचें कि वे इसके मुताल्लिक क्या करना चाहती हैं और क्या नहीं करना चाहती हैं ।

अब हम दूसरी सरकारों को यह कहे कि उनको हथियार कब दें, कब न दें और उसका इस ताशकंद डिकलेरेशन से सम्बन्ध रखें,

यह मैं समझता हूँ कि कोई उचित बात नहीं होगी, इस तरह से सोचना कोई बहुत उचित नहीं होगा । किस किस को कहेंगे कि हथियार दें या न दें ? इसके मुताल्लिक जो हमारी पालिसी है वह हमेशा से यह रही है कि हथियार जिस मतलब के लिए पाकिस्तान दूसरी सरकारों से लेता है उनका वह उस मतलब के लिए इस्तेमाल नहीं करता है, उसके लिए उसने उनका इस्तेमाल नहीं किया है । अब यह ज्यादा बात उन सरकारों और पाकिस्तान के दम्यान है ।

श्री हुकूम खन् बख्शबाय : दीवारों पर जो नारे लिख गये थे, इंदिरा गांधी मुर्दाबाद, हिन्दुस्तान मुर्दाबाद के नारे जं लगाते गये थे, उसका जवाब नहीं दिया है ।

श्री स्वर्ण सिंह : जन्दाबाद, मुर्दाबाद के नारे हिन्दुस्तान के बाहर के लोग भी धीरे-धीरे के लोग भी बहुत से लगाते हैं । लोगों के इस तरह से मुर्दाबाद कहने से तो कोई मरता नहीं है, हम मरते नहीं हैं । कछबाय साहब की पार्टी के भी कुछ भ्रातृमियों ने लगाये थे । अब हम किस किस को रोकें ?

Shri Hem Barua (Gauhati): In view of the fact that Pakistani leaders like Field Marshal Ayub Khan, Mr. Bhutto and Mr. Ghulam Ahmed, Pakistan Ambassador to the USA, have launched upon a vigorous and vehement campaign against India after the Rawalpindi talks, may I know whether our Government—

(a) are convinced that these campaigns are a preparation only by Pakistan to have a debate on Kashmir in the Security Council and pressurise India to accept a solution that is favourable to Pakistan?;

(b) have brought these transgressions by Pakistan to the notice of Mr. Kosygin?; and

(c) are convinced by now that Tashkent was a mistake, to put it in a very mild way?

An hon. Member: What about (d)?

Shri Hari Vishnu Kamath: (d) is D-day!

Shri Swaran Singh: (a) I will not be surprised if they take the matter to the Security Council. This will not be a new experience. We know how to deal with it and put our case in the Security Council.

Shri Hem Barua: In spite of the Tashkent Declaration?

Shri Swaran Singh: (b) We have already informed the Soviet leaders; I have already replied to that.

(c) I could not follow.

Shri Hem Barua: (c) was: Whether our Government are convinced by now that Tashkent was a mistake, to put it in a very mild way?

Shri Swaran Singh: (c). No, Sir.

श्री यशपाल सिंह (कोराना) : विदेश मंत्री यह समझते हैं कि जो मसला मजबूत फारेन पालिसी से हल होना है उसे वह बातों से हल कर ले। ऐसा वह क्यों करना चाहते हैं? क्यों विरोधपत्र भेजते हैं? माननीय विदेश मंत्री ने यह भी कहा है कि हम छः सौ दफा भी बातचीत करने के लिए तैयार हैं। एक दफा में तो माननीय विदेश मंत्री जी हाजीपीर, कारगिल, टिबबाल आदि दे कर आये हैं और अगर यही सिलसिला जारी रहा तो उस हिसाब से मैं जानना चाहता हूँ कि साल किले का नम्बर कब आ जायेगा?

दूसरी बात यह है कि जब पाकिस्तान बार बार उल्लंघन कर रहा है, अतिक्रमण कर रहा है तो आप को क्या जरूरत है कि आप इस डिक्लेरेशन को रजिस्टर करवायें? आप का कौन सा काम ठका पड़ा है बिना रजिस्टर करवाये?

श्री स्वर्ण सिंह : जी हाँ, उनकी ताकत कायम रहे और हमारी जबान कायम रहे, दोनों की जरूरत है।

(ii) CANCELLATION OF IAC FLIGHTS
FROM CALCUTTA—contd.

Mr. Deputy-Speaker: There is a call attention notice, Shri S. M. Banerjee.

Shri S. M. Banerjee (Kanpur): I have already called his attention to that.

Shri Hem Barua: There is another call attention notice—about Naga hostiles.

Mr. Deputy-Speaker: I will come to that. Please sit down.

The Minister of Transport, Aviation, Shipping and Tourism (Shri Sanjiva Reddy): Honourable Members will recall that on the 17th February, 1966, I made a statement in this House on the general question of indiscipline among the staff of the Indian Airlines Corporation, with particular reference to some incidents of disharmony between Pilots and Air Hostesses at Delhi and Calcutta. I had mentioned in that connection that certain sections of the I.A.C. employees at Calcutta represented by the Air Corporations Employees Union, who also represent Air Hostesses, have been resorting to 'go slow' and 'work to rule' tactics, to prevail upon the Management to withdraw the orders passed taking two Air Hostesses off roster pending enquiry. Despite these tactics, the frequency of services ex-Calcutta was maintained although they were subject to delays.

On the 5th March, 1966, Regional Unions I (Technical) and II (Non-technical) of the Air Corporations Employees Union gave a strike notice to the Management under Section 22 of the Industrial Disputes Act intimating that they propose to go on strike on the 4th April, 1966. In the strike notice, the Unions have listed six demands including one relating to cancellation of the orders issued against two Air Hostesses allotting them ground duties pending an enquiry. The strike notice had been brought to the attention of the Regional Labour Commissioner, Calcutta, and conciliation

proceedings were held on the 15th, 16th and 18th March, 1966. The conciliation proceedings did not, however, result in an agreement.

On the 20th March, 1966, Cabin Attendants at Calcutta reported for duty with paper cards bearing the seal of the Union and purporting to have been issued on its behalf. The cards contained all the points raised in their strike notice, such as, "put back Cabin Attendants on flight duty", etc. The Commanders of the flights objected to the Cabin Attendants wearing these cards while on duty. The Cabin Attendants refused to remove them, as a result of which the Commanders decided to off-load them. Even after the receipt of written orders from the Commanders in this regard, the Cabin Attendants refused to get off the aircraft, as a result of which it became necessary to cancel some flights ex-Calcutta. The feasibility of operating the services without the Cabin Attendants but with the help of other officers who would be in a position to render necessary help for the safety of operations, had been examined but because the pilots apprehended personal safety on account of intimidating tactics of some of the ACEU category employees, the pilots were unwilling to continue the operations under those conditions.

The Management, however, have been able to maintain certain flights with an additional officer to perform the duties of a Cabin Attendant. There are 13 regional services and 6 services operated on the trunk routes, emanating from Calcutta. Of these, only 5 services were cancelled on the 20th March, 1966. On the 21st March, however, only 5 services could be operated on the trunk routes and 8 services could be operated yesterday. The Management hope to maintain all the 6 services on the trunk routes and operate 6 services on the regional routes today. The Corporation is planning to maintain some of the important services to Assam which are now operating ex-Calcutta as services in transit through Calcutta, should the

present difficulties persist. Steps have also been taken to maintain the security of the airport and equipment in the premises and also to prevent unauthorised persons from using the vicinity of the area required for operations.

In the meantime, I am glad to report that the discussions which have taken place between the Management and the President and General Secretary of the Central Headquarters of the Air Corporations Employees Union on the basis of the proposals made by the Conciliator have borne fruit and an agreed solution has been found. The Representatives of the Central Union and the Industrial Relations Officers of the Corporation have left this morning for Calcutta to persuade the Regional Union to fall in line with the understanding reached in Delhi. I have myself seen the formula of understanding and consider that this provides a good solution for the impasse that was reached in Calcutta on the points of demand contained in the strike notice. I should like to commend the spirit of accommodation and conciliation shown by both parties which has resulted in this accord without any sacrifice of the essentials of discipline in the Corporation. I should also like to point out that the Members of the ICPA and the Officers Association of the Corporation at Calcutta have promised to render full cooperation to the Management in this difficult situation which has enabled the Corporation to maintain their services in the manner that I have described earlier. I would also like to congratulate the officers and staff of the Corporation in other Centres who have remained unaffected by these developments in Calcutta Region and have been rendering every help and cooperation in maintaining the services at and through those Centres.

Should, however, the hope that I have expressed not materialise, I need hardly tell the House that both the Government and the Corporation are fully determined to maintain discipline and orderliness in the operations of the Corporation and we shall not allow

[Shri Sanjiva Reddy]

any section of the employees to get away with the feeling that by their insubordination and undisciplined conduct they can succeed in blackmalling us into submitting to their unreasonable demands.

Shri S. M. Banerjee: I would like to know whether it is a fact that these badges worn by the cabin attendants, air hostesses, etc. did not bear anything except the six demands put forward by the union. I would also like to know the basis on which the commander ordered them not to wear such badges and turned them out. Is it also a fact that the commanders generally misbehave with the air hostesses . . . (Interruptions.)

Shri Sanjiva Reddy: No, Sir, they were expected to wear uniforms. These badges were not expected to be worn by them. I do not find anything wrong with the commander for asking them to remove those badges.

Shri S. M. Banerjee: Those badges were worn without any objectionable slogans.

Shri Sanjiva Reddy: It is objectionable.

श्री हुकम चन्व कछबाय : माननीय श्री बनर्जी ने जो प्रश्न पूछा था उस के उत्तर में जबाब दिया गया कि जो पट्टी बांधी गई थी वह अनधिकृत बांधी गई थी। वह बांधनी नहीं चाहिये थी, और इसलिये उन पर एक्शन लिया गया, दबाव डाला गया। अगर यह बात सही है तो जो समझोता सरकार ने किया है उस के बाद क्या इस बात का ध्यान रखा जायेगा कि भविष्य में इन कर्मचारियों के लिये ऐसी बात करने का मौका न प्राये, उन की जो मांगें हों उन को पहले ही मान लिया जाये, ताकि इस तरह की स्थिति पैदा न हो।

Shri Sanjiva Reddy: The central union people had gone to Calcutta; the

regional union will have to fall in line with them. Let us wait and see what they are able to do.

श्री मधु लिम्बे (मंगर) : इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन और एयर इंडिया इंटरनेशनल, में जो कर्मचारियों . . .

उपाध्यक्ष महोदय : एयर इंडिया इंटरनेशनल की बात कल हो चुकी है।

श्री मधु लिम्बे : वह तो है लेकिन साथ साथ यह भी है। मेरा प्रश्न बहुत साधारण है जो कि दोनों पर लागू होता है। इस में घाप को क्या ऐतराज है।

उपाध्यक्ष महोदय : घाप इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन के बारे में सवाल पूछ लीजिये।

श्री मधु लिम्बे : इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन और दूसरा जो निगम है उन के बारे में मैं जानना चाहता हूँ कि कर्मचारियों के घापसी झगड़े, अनुशासनहीनता, बद-इन्तजामी और सुरक्षितता के बारे में भ्रसाव-घानी जिस को प्लेदंग डाउन प्रॉफ सेफ्टी फैक्टर्स बहते हैं, इन सारी चीजों के बारे में जांच करने के लिये क्या सरकार कोई जांच समिति बनायम करेगी।

Shri Sanjiva Reddy: First let us enforce discipline and see that it runs properly. Then naturally we can take further steps. I do not mean to say that everything is perfect but the first priority is to enforce some discipline and to care for the safety of the passengers. Later on we shall certainly look into it if necessary.

Shri Ranga (Chittoor): Mr. Deputy-Speaker, that question has not been properly answered. You are having discipline now. There is an agreement. In the light of this, would you like to enquire into the past happenings and analyse ways and means to prevent such occurrences?

Mr. Deputy-Speaker: He has answered it.

Shri P. C. Borooah (Sibsagar): Overlordism on the part of a certain I.A.C. pilot exercised on the hostesses on the one hand and the weakened policy of the I.A.C. management hand not to cause displeasure to the pilots on the other are the immediate cause of this malady. May I know how long it will take for the I.A.C. management to take courage and overcome their weaknesses and to bring to book anybody who is at fault?

Shri Sanjiva Reddy: I have said in the last para of my statement that we would take action if necessary. I cannot say how long it will take; we would certainly do it.

Shri Brij Raj Singh-Kotah (Jhalawar): How many cases of indiscipline have come to the notice of the management since the inception of this corporation and how many have been prosecuted?

Shri Sanjiva Reddy: I think it is a separate question. We have to collect particulars for all these years.

Shri S. N. Chaturvedi (Firozabad): May I know if it is one of the terms of conciliation that no action will be taken against recalcitrant hostesses?

Shri Sanjiva Reddy: That is not so. It is a very reasonable agreement which has been entered into yesterday. That is not one of them.

श्री यशपाल सिंह : क्या सरकार यह बतलाने की कृपा करेगी कि जो दैनिकिनिम्न दिन प्रति दिन बढ़ती जाती है और हवाई जहाज के स्टुअर्ट और एयर होस्टेज घन्दर बैठी हुई हैं और जहाज को चलने नहीं देती हैं, यह स्थिति जब तक देश बर्दाश्त करेगा । सरकार क्यों नहीं धागे बढ़ कर कुछ करती ।

Shri Sanjiva Reddy: We are also worried about it. We are taking action to see that the things are all right.

Shri N. R. Laskar (Karimganj): This has happened not for the first time, particularly in the eastern region. It is a regular feature, because we ourselves have experience of it, so many times. Either the service is cancelled or it is delayed for hours together; sometimes the delay is four to six hours. May I know at least what steps are the Government taking so that these unnecessary cancellations and delays may be prevented in the future?

Shri Sanjiva Reddy: I myself am very sorry for this. But the delays are there, then staff get inside the plans and do not obey orders. At times, flights are delayed for various reasons. It is unfortunate.

Mr. Deputy-Speaker: Shri Surendra Pal Singh—Shri Yashpal Singh—Shri D. C. Sharma—Shri S. N. Dwivedy—Shri H. N. Mukerjee.

Shri Hem Barua: What is this, Sir?

Shri Surendranath Dwivedy (Kendrapara): Did you call us on this subject, Sir?

Mr. Deputy-Speaker: It is all right. I am coming to that.

Shri Hem Barua: Did you call our names in connection with the IAC?

Mr. Deputy-Speaker: Yes.

Shri Hem Barua: Then let me put a question.

Mr. Deputy-Speaker: Your name is not there; I did not call you.

Shri Hem Barua: Then, what about us?

Mr. Deputy-Speaker: I am coming to it.

12.32 hrs.

RE. CALLING ATTENTION NOTICES
—(Query)

Mr. Deputy-Speaker: Is the hon. Minister prepared to make a statement?

The Minister of External Affairs (Shri Swaran Singh): With your permission, I would like to make a statement tomorrow because all the facts are not ready today.

Mr. Deputy-Speaker: We will take it up tomorrow then.

Shri Surendranath Dwivedy (Kendrapara): Why not at 4 O'clock? Tomorrow I will not be here. (Interruption).

Mr. Deputy-Speaker: Order, order.

बी मधु लिमये (मुंगेर) : विषय क्या है इसका, यह तो पता चले ? किस विषय के ऊपर है ?

Mr. Deputy-Speaker: Unless you are called, why do you get up? (Interruption). On the question of the Naga federal government, he wants to get information; he will make a statement tomorrow.

Shri Surendranath Dwivedy: Can he make it at 4 O'clock today? I won't be here tomorrow. That is why I am asking whether it is possible for him to make the statement at least at 5 O'clock?

Shri Swaran Singh: It will be safer that it is kept at 11 O'clock tomorrow because we will be able to collect all the information.

Mr. Deputy-Speaker: We will call him tomorrow then.

Shri U. M. Trivedi (Mandsaur): Sir, I had given notice for calling attention. I do not know what has happened about this question of Mr. Naicker saying that he will welcome Russia. (Interruption).

Mr. Deputy-Speaker: We cannot take it up now.

Shri U. M. Trivedi: There must be something . . . (Interruption).

Mr. Deputy-Speaker: He may come to me and discuss it with me later.

Shri S. M. Banerjee (Kanpur): Sir, I have a submission; I am asking for your permission.

Mr. Deputy-Speaker: No permission now.

Shri S. M. Banerjee: Thank you, Sir.

12.33 hrs.

PAPERS LAID ON THE TABLE

REPORTS OF COMMISSIONER OF RAILWAY SAFETY FOR 1963-64 AND 1964-65

The Minister of Transport, Aviation, Shipping and Tourism (Shri Sanjiva Reddy): I beg to lay on the Table a copy each of the Reports of the Commissioner of Railway Safety on the working of the Railway Inspectorate for the years 1963-64 and 1964-65.

[Placed in Library. See No. LT-5843/66].

ANNUAL REPORT OF TRAVANCORE-COCHIN CHEMICALS, KERALA, FOR THE YEAR ENDED 31ST MARCH, 1965, AND REVIEW BY GOVERNMENT OF KERALA

The Minister of Petroleum and Chemicals (Shri Alagesan): I beg to lay on the Table a copy each of the following papers:—

- (1) Annual Report of the Travancore-Cochin Chemicals Limited, Udyogamandal (Kerala) for the year ended 31st March, 1965 along with the Audited Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor-General thereon, under sub-section (3) of section 619A of the Companies Act, 1956, read with clause (c) (iv) of

the Proclamation dated the 24th March, 1965, issued by the Vice-President, discharging the functions of the President, in relation to the State of Kerala.

- (2) Review by the Government of Kerala on the working of the above Company.

[Placed in Library. See No. LT-5844/66].

GOA, DAMAN AND DIU (ABSORBED EMPLOYEES CONDITIONS OF SERVICE) RULES, 1965, AND AMENDMENTS TO SCHEDULE III OF INDIAN ADMINISTRATIVE SERVICE (PAY) RULES, 1954

The Minister of State in the Ministry of Home Affairs and Minister of Defence Supplies in the Ministry of Defence (Shri Hathi): I beg to lay on the Table:

- (1) A copy of the Goa, Daman and Diu (Absorbed Employees Conditions of Service) Rules, 1965 published in Notification No. G.S.R. 1896 in Gazette of India dated the 30th December, 1965 as corrected by G.S.R. 154 published in Gazette of India dated the 29th January, 1966, under sub-section (3) of section 3 of the Goa, Daman and Diu (Absorbed Employees) Act, 1965. [Placed in Library. See No. LT-5845/66].

- (2) A copy each of the following Notification making certain amendments to Schedule III of the Indian Administrative Service (Pay) Rules, 1954, under sub-section (2) of section 3 of the All India Services Act, 1951:—

- (i) G.S.R. 118 published in Gazette of India dated the 22nd January, 1966.
(ii) G.S.R. 194 published in Gazette of India dated the 5th February, 1966.

[Placed in Library. See No. LT-5848/66].

ANNUAL REPORT OF HINDUSTAN TELEPRINTERS, LTD. MADRAS, FOR 1964-65, AND AUDITED ACCOUNTS AND COMMENTS OF COMPTROLLER AND AUDITOR-GENERAL THEREON

The Minister of State in the Departments of Parliamentary Affairs and Communications (Shri Jaganatha Rao): I beg to lay on the Table a copy of the Annual Report of the Hindustan Teleprinters Limited, Madras for the year 1964-65 along with the Audited Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor General thereon, under sub-section (1) of section 619A of the Companies Act 1956. [Placed in Library. See No. LT-5847/66].

NOTIFICATIONS UNDER EMPLOYEES' PROVIDENT FUNDS ACT, 1952 AND ANNUAL REPORT ON EMPLOYERS' PROVIDENT FUNDS SCHEME FOR 1964-65

The Deputy Minister in the Ministry of Labour, Employment and Rehabilitation (Shri Shah Nawas Khan): I beg to lay on the Table:

- (1) A copy each of the following Notifications under Sub-section (2) of section 7 of the Employees' Provident Funds Act, 1952:—

- (i) The Employees' Provident Funds (Twelfth Amendment) Scheme, 1965 published in Notification No. G.S.R. 1707 in Gazette of India dated the 27th November, 1965.

- (ii) The Employees' Provident Funds (Thirteenth Amendment) Scheme, 1965 published in Notification No. G.S.R. 1836 in Gazette of India dated the 18th December, 1965.

- (iii) The Employees' Provident Funds (Fourteenth Amendment) Scheme, 1965 published in Notification No. G.S.R. 1837 in Gazette of India dated the 18th December, 1965.

[Shri Shahnawaz Khan]

- (iv) The Employees' Provident Funds (Amendment) Scheme, 1966 published in Notification No. G.S.R. 170 in Gazette of India dated the 5th February, 1966.

[Placed in Library. See No. LT-5848/66].

- (2) A copy each of the following Notifications issued under the Employees Provident Funds Act, 1952:—

(i) G.S.R. 1779 published in Gazette of India dated the 4th December, 1965 extending the Employees' Provident Funds Act, 1952 to certain stone quarries.

(ii) G.S.R. 2 published in Gazette of India dated the 1st January, 1966 extending the Employees' Provident Funds Act, 1952, to banks doing business in one State or Union Territory and having no departments or branches outside that State or Union Territory.

[Placed in Library. See No. LT-5849/66].

- (3) A copy of the Annual Report on the working of the Employees' Provident Funds Scheme, 1952 for the year 1964-65. [Placed in Library. See No. LT-5850/66.]

12.34 hrs.

COMMITTEE ON PRIVATE MEMBERS' BILLS AND RESOLUTIONS

EIGHTY-SECOND REPORT

Shri Hem Raj (Kangra): I beg to present the Eighty-second Report of the Committee on Private Members' Bills and Resolutions.

12.34½ hrs.

PAPERS LAID ON THE TABLE—contd.

STATEMENT RE. FIRE IN THE HEAVY ENGINEERING CORPORATION RANCHI

The Minister of Industry (Shri D. Sanjivayya): Sir, in reply to supplementaries arising from Short Notice Question No. 7 on the Heavy Engineering Corporation, Ranchi, on the 11th March, 1966, particularly in regard to action taken against the former Chairman of the Corporation, Dr. Nagaraja Rao,—

Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshangabad): Sir, it is a five-page statement. It may be laid on the Table. But those who have got copies of it may be permitted to put questions now. According to the direction of the Speaker, the statement is available in the Notice Office. But those who have got copies of the statement—I have got a copy—may be permitted to put questions straightaway.

Mr. Deputy-Speaker: It will be laid on the Table.

Shri Hari Vishnu Kamath: I know, but the practice has been—perhaps you are not aware—(Interruption).

Mr. Deputy-Speaker: If you want to ask questions, we will take it up tomorrow.

Shri Hari Vishnu Kamath: Definitely tomorrow. Please do not forget.

Shri D. Sanjivayya: There is one difficulty. I have to answer questions in Rajya Sabha tomorrow.

Mr. Deputy-Speaker: After the Question Hour.

Shri D. Sanjivayya: With your permission, I lay the statement on the Table of the House and I will answer questions tomorrow. [Placed in Library. See No. LT-5851/66].

Shri S. M. Banerjee (Kanpur): When the Speaker was in the Chair, lots of questions were put and as a result of that the minister has made this statement. Kindly allow a discussion on this.

Mr. Deputy-Speaker: No discussion; only some questions will be allowed. For discussion, you have to table a motion.

Shri A. P. Sharma (Buxar): It is not a question of asking questions on the statement; we were given to understand that there will be a discussion.

Shri Ranga (Chittoor): First let us go through the statement. If there is any need to ask questions or have a discussion, we can see afterwards.

Mr. Deputy-Speaker: Only clarifications can be sought. For discussion, you must table a motion and it will take its course.

Shri Radhelal Vyas (Ujjain): Clarification can be only by means of questions; so, as a matter of fact, it is only circumventing it, because under the rules it is not permissible. If you kindly refer to the proceedings yesterday, Sir, the Speaker did not give a decision. When Mr. Mathur spoke on this point, the Speaker only said he will look into it. I submit that once you have taken a decision, you must stick to it; it should not be changed.

Mr. Deputy-Speaker: That convention has been there, under the discretionary power of the Chair. I will permit some questions.

Shri Hari Vishnu Kamath: I am thankful to you for your ruling. I do not know why Mr. Vyas wants to curtail the rights of Members.

12.37 hrs.

DEMANDS FOR GRANTS—RAILWAYS, 1966-67

AND

DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS), 1965-66—Contd.

Mr. Deputy-Speaker: The House will now take up further discussion and voting on the Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 1966-67 and Supplementary Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 1965-66. Out of 11 hours allotted, 6 hours and 33 minutes have been taken and 4 hours and 25 minutes remain. How much time does the Minister want to reply?

The Minister of Railways (Shri S. K. Patil): For both of us, we want 1 hour. Half an hour for the Minister of State and half an hour for me at the end.

Mr. Deputy-Speaker: Shall I call him at 5 o'clock?

Shri U. M. Trivedi (Mandsaur): How can he be called at 5 o'clock, Sir, when everybody wants to go away?

Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshangabad): The Junior Minister can intervene today and the Senior Minister may reply tomorrow.

Shri S. K. Patil: All right, Sir, I will reply tomorrow.

Shri Hari Vishnu Kamath: Are you taking up the Demands for Grants and the Supplementary Demands for Grants together? Were they taken together yesterday?

Shri U. M. Trivedi: I cannot understand how they can be taken together.

Mr. Deputy-Speaker: Yesterday and day before yesterday also, they were taken up together with the consent of the House.

Shri Mohan Nayak may continue his speech.

श्री मोहन नाथक (भंजनगर) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे में स्वाधीनता के बाद उन्नति हो रही है यह मानना जरूरी है। मगर मैं बुख के साथ यह बोलता हूँ कि उड़ीसा के लिए जितना ध्यान देना था उतना ध्यान रेलवे में दिया नहीं गया। उड़ीसा के बहुत से जिलों में रेल की कोई लाइन नहीं है। सन् 1952 से यह डिमांड आ रही है उड़ीसा से। अगर रेलवे चाहे तो सब जिलों में रेलवे लाइन बिछाई जा सकती है। मैं उदाहरण के लिए बताना चाहता हूँ कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में यह प्रस्ताव था कि गोपालपुर से बलिया तक रेल लाइन बनेगी। गंजाम जिला, फुलबानी जिला, बालाहांडी और बलांगीर इन सब जिलों को यह रेलवे लाइन काम देगी अगर गोपालपुर से बलिया तक यह लाइन हो जाय। मुझे मालूम है कि उस के लिए सर्वे भी हुआ था और जांच-पड़ताल भी हुई थी लेकिन चीनी युद्ध के कारण उसे ड्रॉप कर दिया, बन्द कर दिया। मैं चाहूंगा कि उस काम को फिर शुरू किया जाय। अभी पूछने पर रेलवेज से जवाब मिला कि उस पर काम किया जायेगा लेकिन दिक्कत यह हो रही है कि वह फाइल कहीं दब गई है और कुछ पता नहीं चल पा रहा है कि कहां तक और किस हद तक काम हो पाया था। मेरा निवेदन है कि अभी इस लाइन को बनाने में और देरी न की जाये और यह काम फौरन हाथ में लिया जाय। यह लाइन बन जाने से गंजाम जिले की सब जगहों को एवर कर लेगी। गोपालपुर से बलिया घाटी तक लाइन बन जाये जिससे कि फुलबानी बंदर बरेगी, बलांगीर और बालाहांडी बंदर कर लेगी और सम्बलपुर को भी रास्ता हो जायेगा।

मुझे यह भी बड़े बुख से बहनी पड़ती है कि रेलवेज को उड़ीसा के लिए जितना ध्यान देना चाहिए वह नहीं देती है, उसके प्रति उनका एक उपसापूर्ण व्यवहार है। जितनी

मेल ट्रेन या एक्सप्रेस ट्रेन हावड़ा से मद्रास जाती है व सब रात को ही जाती है। उड़ीसा के अन्दर दिन में एच. भी मेल या एक्सप्रेस ट्रेन नहीं आती। मद्रास एक्सप्रेस निकलती है वह भी रातों रात चली जाती है। मद्रास मेल जो हावड़ा से निकलती है वह भी रातों रात चली जाती है। पुरी एक्सप्रेस हावड़ा से निकलती है वह तो पुरी चली जाती है। गरख यह कि बरहमपुर की तरफ कोई ऐसी कनबीनियंट ट्रेन नहीं निकलती जो कि जल्दी दिन में ही वहां पहुंच जाय। कटक से बरहमपुर तक 120 मील के लिए 12-14 घंटे लग जाते हैं। इसलिए रेलवे मिनिस्टर महोदय को यह बात ध्यान में रखनी चाहिए और कोई ऐसी ट्रेन चलाये जो कि दिन-दिन में बरहमपुर जल्दी पहुंच सके।

बहुत दिन के बाद अभी कल मैं ने रेलवे का टाइटनेबुल देखा तो मालूम हुआ कि दिल्ली से एच. बोगी उड़ीसा के लिए चलाई जायेगी मगर देखने से यह मालूम हुआ कि वह हमारी उड़िया भाषा की इस उक्ति को ही चरिटाई करती है :—

“महगव जाई बान्तासे पड़ना”

अर्थात्, दहर जब महंगाई हो गई है तो उस से बचने के लिए यह जगह छोड़ कर चल दिया लेकिन दूसरी जगह जब पहुंचा तो देखा कि वहां अनाल पड़ रहा था। मालूम यह हुआ कि यह डिब्बा यहां से रुकगा 86 डाउन में फिर यह जाकर बनेक्ट होगा 18 डाउन में और फिर जाकर यह डिब्बा बनेक्ट होगा 352 डाउन में और बनेक्ट होकर यह हावड़ा जायेगा और हावड़ा से 8 अप में बनेक्ट होकर भुवनेश्वर तक जायेगा। मैंने हिसाब लगा कर देखा कि इसमें तीन दिन लग जाते हैं। उड़ीसा के लिए तो दिया नहीं था बाकी अगर दिया है तो ऐसा दिया कि हमारा जितना रुपया आदरेक्ट ट्रेन में खर्च होता है उस से डबल खर्च हो जाता है।

इसलिए मेरा निवेदन है कि अगर उड़ीसा के लिए कोई डाइरेक्ट ट्रेन हो तो वहां से सीधी भासनसोल होकर खुरदारोड तक हो। अभी तक भासनसोल से चलन वाली गाड़ी पैसेंजर है अगर इस को एक्सप्रेस या मेल बना दें तो बेहतर होगा। अगर कालका मेल में इस डिब्बे को जोड़ा जाये तो वह भासनसोल डाइरेक्ट चला जायगा।

भुवनेश्वर एन. बहुत महत्वपूर्ण स्थान है अगर बरहामपुर से भुवनेश्वर जाने के लिये पैसेंजर में 12 घंटे लग जाते हैं। उड़ीसा के अन्दर कोई लोकल ट्रेन नहीं है सिर्फ एक लोकल ट्रेन है जो कि ठालचर से पुरी तक है। मैं रेलवे मनिस्टर साहब से यह निवेदन करूंगा कि हजारों आदमी बरहामपुर से भुवनेश्वर रोड आते जाते हैं। इसलिए एन. लोकल ट्रेन वहां से निवासीनी बहुत जरूरी है जो बरहामपुर से बटक तक चलाई जाय। सुबह एक ट्रेन बरहामपुर से बटक चलाई जाय और वही शाम को रिटर्न हो जाय और बटक से भी बैसी ट्रेन चलाई जाय। ऐसा होना से एन. दिन में यात्री लोग बटक और भुवनेश्वर में काम कराने के लौट जा सकेंगे।

हमारे जो फोर्थ ग्रेड के स्वीपर्स रेलवे में काम करते हैं उनके वास्ते हम बहुत दिन से चिन्ता रहे हैं। गांधी जी के अनुयायी होने के नाते यह हमारा फर्ज हो जाता है कि उन्हें हम ऊपर उठावें। आज भी उनकी अवस्था शोचनीय है। अगर आप खड़गपुर जायें तो वहां रेलवे कालोनी मन्बर 3 पोटरकुसी में करीब 1000 स्कैवेंजर्स रहते हैं। उन की अवस्था को अगर आप देखेंगे तो मालूम हो जायेगा कि हम गांधी जी को चिन्ता मानते हैं? जहां वह रहते हैं वहां इंसान तो क्या जानवर भी रहना पसन्द नहीं करेंगे। ऐसी जगहों पर वह आदमी रहते हैं। वहां दुर्गति है और वहां का सेनेटेशन अच्छा नहीं है। मेरा कहना है कि स्वाधीन भारत में इंसान

को इंसान की तरह से रखना चाहिए। वह सरकार की जिम्मेदारी है। जो लोग काम करते हैं उनके रहन सहने की माकूल व्यवस्था करना और उनके बच्चों की पढ़ाई व चिचिस्ता आदि की व्यवस्था करना सरकार का दायित्व है।

जहां तक रेलवे विभाग में सर्विसेज में हरिजनों को प्रमोशन देने का सवाल है देखने में यह आता है कि शीड्यूल्ड कास्ट्स के लिए जो परसंटेज है अगर स्वीपर्स के लिए, सफाई का काम करने के लिए अगर आदमियों की जरूरत पड़ती है तो वह जगह शीड्यूल्ड कास्ट्स के लोगों को मिल जाती है लेकिन अगर उस के ऊपर कोई प्रमोशन आता है तो वह जगह शीड्यूल्ड कास्ट्स के लोगों को नहीं मिलती है और उनमें उनका परसंटेज भी पूरा नहीं होता है। उसमें कोई परसंटेज रिजर्वेशन का रखा नहीं है। अगर कोई उस के लिए डिमांड भी करता है तो वह दिया जाता है कि धरे भाई तुम तो ज्यादा हो परसंटेज में। स्कैवेंजर्स में देख लो तुम चितने हो? वहां पर हजारों में तुम लोग हो और तुम्हारा परसंटेज तो ज्यादा हो गया है। अगर स्वीपर के अलावा खलासी की या अटेंडेंट वगैरह की जगह भरनी होती है तो उनमें हरिजनों को चांस नहीं दिया जाता है। मेरा कहना है कि उधर भी कोई परसंटेज लगाना चाहिए। जो स्वीपर्स का काम करते हैं और जिनका सर्विस रेकार्ड अच्छा हो उन्हें खलासी, अटेंडेंट आदि के काम पर लगा दिया जाय, उन्हें इसका चांस दिया जाय तो वह इससे प्रोत्साहित होंगे और हर कोई चाहेगा कि वह मुस्लीमी से काम करे।

उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्री महोदय को उड़ीसा के रेलवे स्टेशनों में सुधार व विकास का कार्य तत्काल प्रारम्भ करवाना चाहिए। मिसाल के लिए मैं बतलाऊं कि बरहामपुर एक स्टेशन है जहां कोई विकास नहीं हुआ है। वहां पर फर्स्ट क्लास का वेटिंग कम नहीं है। एक फर्स्ट क्लास का वेटिंग कम होता था

[श्री मोहन नायक]

लेकिन उसको ध्रुव ट्रायल कोट बना दिया गया है और जहाँ ट्रायल कोर्ट था उस को रीफ्रेशमेंट रूम बना दिया गया है। कटक के बाद बरहामपुर उड़ीसा का सिकंड बिगैस्ट टाउन है। वहाँ पर फस्ट क्लास का वेटिंग रूम नहीं है। एक होता भी था लेकिन उस को ऐबालिश कर दिया गया। ध्रुव यह क्या प्रोग्रेस हुई है? यह तो भ्रवनति ही हुई है।

मैं अपने रेलवे मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि वे भ्रामतीर पर केवल उत्तर भारत में धूमते रहते हैं, जहाँ बम्बई, कलकत्ता जैसे बड़े बड़े शहर हैं उधर ही वे जाते रहते हैं। वे उड़ीसा की तरफ बत कम आते हैं। मैं उनसे निवेदन करूंगा कि वे उधर घायें और अपनी घाबों से देखें कि वहाँ की क्या भवस्था हो रही है? कटक एक टाउन है उधर एक लेबिल क्रीसिंग है, कोई धादमी अगर उसे पार करना चाहे तो उसे उधर 15-20 मिनट खड़ा होना ही पड़ेगा।

रेलवे मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : वहाँ पर एक नई बना दी है।

श्री मोहन नायक : नई नहीं बनाई है— चार मील दूर एक रोड बना दी है।

डा० राम सुभग सिंह : वही बना दी है।

श्री मोहन नायक : अगर कोई धादमी बरहामपुर स्टेशन से गुड्ड शोड को जाना चाहे, तो उसको तीन चार मील धूम कर जाना पड़ता है।

उड़ीसा में जो कुछ रेलवे लाइनें बनाई जा रही हैं। वे केवल कामगंसल बेंसिस पर बनाई जा रही हैं। जहाँ माइन्ड है, वहाँ रेलवे लाइनें बनाई जा रही हैं। मैं चाहता हूँ कि जैसे दूसरे प्रांतों में भ्रम जनता के लिए रेलवे की कंसिलिटीज उपलब्ध की जाती हैं, वैसे ही उड़ीसा में भी दी जायें।

हमारे यहाँ डबल लाइन बनाने का प्रोपोजल है और वह काम भी शुरू हो गया है, लेकिन वह काम ख़रब कब होगा यह कोई

नहीं बता सकता है। मैं भी कन्सलेंटिव कमेटी का सदस्य हूँ। जब भी इस बारे में प्रश्न किया जाता है, तो बताया जाता है कि यह काम भ्रगले साल हो जायेगा। इसी तरह चार पांच साल व्यतीत हो गये हैं और वह काम चल रहा है। उस का भ्रन्त कब होगा, यह कोई नहीं बता सकता है।

श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी (केन्द्रपाड़ा) : जब यह गवर्नमेंट जायेगी।

श्री हरि बिष्णु कामरा : जब दूसरा मिनिस्टर आयेगा।

श्री मोहन नायक : मैंने एक दिन देखा कि भुवनेश्वर स्टेशन पर जो लैट्रिन्ड बनाई गई है, वे यूरोपियन टाइप की ह भेरे साथ एक बड़े धादमी थे। उन्होंने मुझे कहा जिसको सुनकर मुझे शर्म आई—कि यह कैसी इंडिपेंडेंस है, क्या सरकार सोचती है कि यहाँ पर साहब लोग रहते हैं, इंडियन नहीं रहते हैं। उन लैट्रिन्ड में कनोड है। वेटिंग हाल और कारीडार में केवल यूरोपियन टाइप की लैट्रिन्ड हैं इंडियन टाइप की नहीं।

डा० राम सुभग सिंह : हो जायेगी ;

श्री मोहन नायक : अगर हो जायेगी तो मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद दूंगा।

अगर हमारे लिए कोई लोकल ट्रेन की व्यवस्था कर दी जाये, तो भ्रच्छा हो। हमारे यहाँ जितनी ट्रेन्ड पास होती हैं, अगर वे दिन में पात्र हों, तो हमें सुविधा हो सकता है। इस समय हैदराबाद एक्सप्रेस रात के साढ़े दस बजे बरहामपुर स्टेशन पहुंचती है और तीन बजे पुरी को चनी जाती है और पुरी से रात के एक बजे निकलती है और सबेरे चार बजे बरहामपुर छोड़ कर चली जाती है। जनता दिन के समय पास होती है, लेकिन उस से हमें कोई फ्रायदा नहीं है। मद्रास मेल भी भ्रन्धरे में ही निकल जाती है।

मेरा निवेदन है कि उड़ीसा की जनता के लिए कुछ सुविधायें दी जायें। माननीय मंत्री जा कर देखें कि हावड़ा स्टेशन पर उड़िया

सोनों की भीड़ के कारण क्या घबस्वा होती है। अगर मंत्री महोदय उड़ीसा को भी रेलवे सुविधायें दें, तब हम सोचेंगे कि भारतीय रेलवेज जैसे दूसरी जगह उन्नति कर रही है वैसे ही हमारे यहां भी कर रही है।

श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी : नहीं तो इनके खिलाफ वाट दें।

Shri Harish Chandra Mathur (Jalore): Mr. Deputy-Speaker, Sir, even though the Railway Minister has not been very fair and charitable to the various suggestions which we made last year, we have something laid down in the Library against each suggestion as to what has been done. I think, these have received only the attention up to the Director's level. I do not know whether even the Railway Minister has looked into them; otherwise, they would not have come in this form in which they have appeared. I wish, he takes a little particular care to examine the suggestions which we make here.

In spite of this personal complaint, I have no hesitation in congratulating the railway administration and the Railway Minister for their performance during the year. With some sense of pride and considerable satisfaction I would say that they have acquitted themselves well, exceedingly well, during the hostilities and whenever we were faced with an emergency the railway staff particularly showed extra-ordinary sense of responsibility and faced all difficulties and they need to be congratulated by this House.

The railway administration in other spheres also have, for the first time, been a little ahead of the demand of the country, as compared to all other sectors. Of course, it is true that our economic growth has not been what it ought to have been; still even if the economic growth had been as per targets, they would have been in a position to meet the full demand because they have carried more than 10 million tonnes of originaung freight in addition this year.

They have also made a considerable improvement in their manufacturing programme of rolling stock, signal equipment and wagons and I particularly congratulate them for being able to find a market for their equipment abroad. It was really heartening to know that they would be exporting more than 2,000 wagons outside this country in a phased programme. This definitely means that with further concerted effort they could have a target fixed for them so that they would be able to meet the entire foreign exchange demand of the railways only out of the exports which they make.

When we are now talking of self-reliance—I do not mean that we will not have to import anything when we talk of self-reliance—I think, a department like the railways should give a lead to all other public sector enterprises—this is the oldest public sector enterprise—to show a way also for the private sector that the large-scale industries and establishments like that so reorient their manufacturing programme that they are able to meet the entire foreign exchange demand, if they cannot spare a little more of their own administration, that our further expansion may become a little easier.

Even in the matter of efficiency, they have shown a little better efficiency. But this should also not throw us into any complacency because so far as efficiency is concerned, there is considerable scope for improvement. I hope that they would tell us what particular steps their Efficiency Bureau and others are taking in this particular matter.

13 hrs.

I wish to refer to two or three important policy matters. It has been suggested on the floor of this House by one particular Member that to bring about better coordination between all modes of transport, whether it is road transport or waterways, airways or railways, all these should be placed under one ministry. My very esteemed friend, Dr. Singhvi, made this suggestion. I can understand his anxiety

[Shri Harish Chandra Mathur]

to bring about better co-ordination; but, I think, the suggestion is almost fantastic. We would make the greatest mistake if we just reversed the entire process which has taken place in bifurcating the Ministry of Transport from the Ministry of Railways. There were two reasons for it. Of course, I had a chance to glance through the report which has recently been submitted, but the railways as a dominating partner will not be very conducive for the growth of other modes of transport. The other modes of transport are growing in such a proportion that it is physically impossible for any single ministry to take care of these modes of transport. It does not happen anywhere on the face of the earth. Nowhere in an advanced country where these modes of transport have grown to a particular stage are they all clubbed together and put under one particular ministry. That should never happen. I think the anxiety of the Members only underlines the need for a better coordination and to bring up the road transport in complete and better understanding with the Railways and other modes of transport. I can understand that. Almost all the facts and figures and data on which we have worked for years and years have completely exhausted our patience—I think all the necessary data is available with the Government. The only question is that at a very high level there should be some decisions taken. Even certain decisions are taken and they are not implemented. Sir, quite a few years back, I happened to be a member of the Road Transport Reorganisation Committee set up by Mr. Patil when he happened to be the Minister in-charge of that Ministry. We had submitted the report and that report had received full support of this House and yet, unfortunately, in spite of so many years lapsing, nothing very substantial has been done, no coordination could be brought about, no important decisions could be taken. If important decisions are taken, they are not being implemented. Therefore, we have got to devise ways and methods

as to how to do the job and I suggest if there are four or five important decisions which can be taken and implemented, the grievance of the road transport will be very much redressed. It would be wise if the Prime Minister under her chairmanship has a small committee, one for the Railways and the other for Transport and Aviation, and these three persons would sit together and chalk out those decisions which have got to be implemented and use their personal influence and see that those decisions are implemented. The Prime Minister will have to use her personal influence because it is not only the Railway Ministry which is concerned but the more important authorities which are concerned and which are handicapping are the State Governments. Therefore, I suggest such a committee even if it is there for one year, to take those decisions and get those implemented, and if the Prime Minister takes a personal interest, I think, that would be much better.

Another criticism which was offered was about the Railway Board, that it is a top-heavy administration. I think, the Railway Board is an organisation which we have devised with considerable thought and care and that this is one of the finest types of organisation which we have been able to build up with all the necessary autonomy as well as departmental control which is necessary to manage the public sector enterprises. As a matter of fact, I wish to remind the House that when we were talking about the P & T Board, we have been all the time telling them, putting before them, approaching before the Government and them, the example of the Railway Board. If my hon. friend who made certain criticism had studied the entire background and also studied the management question regarding the public sector enterprises, I think, he would never have made such observations on the floor of this House. I think, as a matter of fact, we should have a further examination and try to see how other public sector enterprises and the

P & T can benefit by the experience which the Railway Board offers us.

Then, passing on to the question of fares and freights, I am afraid, I have some criticism to offer. It is really a phenomenon, as a matter of fact, which should be examined analytically. What has happened is that we here in this House and the people in the country are almost indoctrinated in the sense that when the Railway Minister says there is no further rise in fares and freights, we just applaud him as if it is in the ordinary course that every year the Minister for Railways must come with additional fares and freights. It just never happens in any public sector enterprise, in any worthwhile utility concern. As a matter of fact, let us be reminded that from year to year here has been not one single year when the Railways have not increased either fares or freights under one pretext or another. I think the public attitude should change in this matter and the attitude of Parliament should change in this matter and it should ask the Railway Minister that it is out of his efficiency and out of economy that he should manage the affairs. Both the Railway Minister and the Finance Minister have got into a vicious circle in which the consumer and the citizen finds himself enmeshed. They are weaving a vicious circle. The Railway Minister says that he increases fares and freights because the Finance Minister has levied certain excise duties and, therefore, he must increase them, and the Finance Minister says that it is costing us a little more to implement our projects because the railway freights are more. Therefore, this is a most vicious circle which is strangulating the citizen and it is going on from year to year and it would be just a myth and a deception to tell the citizens that the Government is wedded to the policy of bringing down the prices. Where is the question of bringing down the prices? In the manner in which the Government is proceeding, whether it is the Finance Minister or the Railway Minister, the prices must go up from year to year and the country must be in a very

unfortunate state of affairs. It is such a vicious circle which has been going on for such a long time that a realistic approach of the situation must be taken.

Let them also understand that they are a monopoly concern. Let it not be forgotten that they are a monopoly concern and that there is no competition with them. They should not take advantage of monopolistic exploitation simply because they only happen to be in the field. I do not very much appreciate their attitude so far as this matter is concerned.

I again wish to remind—I do not know how loosely the hon. Ministers talk and when they come to the House, they say something else—the hon. Minister for Railways that, while in Rajasthan, he talked of a zone for Rajasthan. I am not one who is asking for a particular zone for every State. That would be a most fatal thing. If you succumb to this, you will be making the mistake of your life. I do not want it. But I definitely do suggest that for increased efficiency and for better service, you must have a metre-gauge zone, taking those portions from the western railways and from the northern railways and putting them together. It would be both for Gujarat and Rajasthan. There is no reason why this zone should not be made out. A glib answer is given about the load factor. I do not know what they mean by the load factor. Their own division of the zone is such that it has absolutely no comparison, one with the other. The load factor of the metre-gauge zone would certainly warrant a separate zone. It would mean greater efficiency and better attention to these neglected areas where the metre-gauge runs.

Mr. Deputy Speaker: The hon. Member may conclude.

Shri Harish Chandra Mathur: I will take a few minutes more. I think, we have the whole day and for want of

[Shri Harish Chandra Mathur]

speakers, you will have to adjourn the House.

Mr. Deputy-Speaker: I have a list of 18 speakers.

Shri Harish Chandra Mathur: There are not even 18 Members in the House.

Shri Hari Vishnu Kamath: On a point of order, Sir. I am glad he has said that there are not even 18 Members in the House. It means there is no quorum in the House.

Shri Harish Chandra Mathur: If you insist on it, I don't mind it.

Mr. Deputy-Speaker: The bell is being rung.....now there is quorum. The hon. Member may continue.

Shri Harish Chandra Mathur: I was just saying that it is in the interest of efficiency and better service that a metre gauge zone should be formed. I would like to invite the attention of the hon. Minister that, when, for the first time these zones were being formed, this matter had been gone into that a separate zone should be there with Jodhpur as the headquarters of the zone. I would, therefore, request the hon. Minister to re-examine it immediately and form this metre gauge zone with zonal headquarters at Jodhpur.

I will now rush through the three or four points that I have got.

It is really depressing to note that, so far as the outlays of the Railways are concerned, in spite of the fact that we want an increased tempo, the Railways have not, as a matter of fact, gone into under-developed areas at all. What has happened is that the outlay of the Railways has gone down during the last three years: from Rs. 614 crores it had come down to Rs. 282 crores; and now it has come down to Rs. 225 crores and even this much amount goes only to the rich, making them richer and the poor continuing

where they are, not poorer, because they do not go and break the routes, they go only to certain industrial sectors; for instance, if there is a steel mill, then they go to those areas to serve there; I can understand it. But they have completely neglected, in their scheme of things, to develop certain areas. They should not forget their responsibility to develop the country. Therefore, what I would suggest is that, whatever provision they make—let it be Rs. 300 crores—at least 30% of the total outlay should be earmarked exclusively for the development of under-developed areas because otherwise, I do not have the heart even to ask them to go and take a railway line from Abu Road to Siroha. I cannot ask them because there is no provision in their scheme of things. If they earmark about 30% or even 25% of the total outlay, then that should go to develop those areas and my friend's requirement of Orissa would also be met.

Another thing, is really very funny, is that they still continue to charge the inflated rate. They have a strange, outmoded theory which does not fit in with the socialistic pattern of society, which does not fit in at all with the welfare state. In the case of those under-developed areas, they want to charge double rate. I cannot understand it. Even the Air Service has provided Rs. one crore to meet the deficit of those areas. They were running at a loss from Delhi to Madras, but they were not charging a higher rate; they were charging the same rate and they meet the deficit from somewhere else. I can understand, they can oblige a particular section, but that is not the thing. The whole mental attitude should change in this matter.

I now come to the last point, i.e., about personnel. I referred to it last time also and it is with deep regret that I have again to reinforce what I said last time. Railways used to be the best service which attracted the best talents in the country sometime

back, but now it has ceased to be such an agency. I said, "you have got no personnel planning at all and your people from the lowest level stagnate." There are people who enter the Railways as UDCs and retire as UDCs. It is the most unfortunate thing. In Railways, the officers stagnate; the Class I officers stagnate; they have no chances of promotion. I was most amazed when I looked at the reply given by the Railways to this question when it was raised last time. They say, "yes; we find that so far as civil engineering is concerned, so far as mechanical engineering is concerned and so far as traffic is concerned". So far as all the three important sections are concerned, there is stagnation; they have got no career prospects and they have got to wait for a long time compared to what happens in other departments—PWD and other departments. This is what they admit. What is their explanation? "What we do is we try to provide an opening for them in some other public sector enterprises". This is the most amazing thing. It is one of the most important and hugest empires. Mr. S. K. Patil very rightly calls it a "big empire". It is really a big empire because it has more than half of the entire government personnel employed by you. You say that, for the career of your senior officers, you have to fall upon some other public sector enterprise. It is a question which should be examined; otherwise, you will have discontent in your services; otherwise, you will stop attracting the right type of personnel and the efficiency which we expect from the Railways will not be there.

I do hope that the Railway administration will give a real, imaginative thought to all the problems which I have posed before them.

Shri Muhammad Ismail (Manjeri): One may say that, as compared to the pre-Independence days, the present position of the Railway system of the country has indeed recorded an advance. It cannot be denied that it has made some progress. But how much, at what cost and at what speed is the question. The railway Ministry is

enthusiastic and congratulates itself on the progress the Railways have made. They speak of the performance of the Railways in glowing terms. One of the publications says this. Speaking of the journeys performed by all the passenger trains in the country during the year, they say that, if they were totalled up, they would come to more than 210 million kilometres. I now quote:

"In these days, with rockets and other bodies regularly taking off for the celestial regions, it will be opportune to talk in terms of space and say that this is the equivalent of 547 journeys to the moon."

They pay themselves a high tribute. But such comparisons with celestial and heavenly travels do not evoke much enthusiasm in people like us who are still confined to the sordid planet, Earth, and particularly in people of this country who actually see the condition of the country.

What is the real position so far as the Railways and their progress are concerned? Here are some figures furnished by the Railway Ministry; they relate to the progress and improvement effected during the last fifteen years.

In 1950, with the capital-at-charge at Rs. 8270 millions, there were about 54,000 route kilometres; in 1965, the capital-at-charge has been raised to Rs. 24,000 and odd millions, but the route kilometres have been increased only to 57,600. While the capital-at-charge has increased by about 200 per cent during this period, the route-kms. have increased only by about 7 per cent. Taking the number of railway stations, we find that in 1950 there were 5500 odd railway stations, but in 1965 the number was about 6900. Here, we have got an increase of only 20 per cent. This comes to about one station for every 85 villages in the country, and about 1 k.m. of line per every 57 sq. k.m. of the country. This is the position in which the railway systems is in the country.

[Shri Muhammad Ismail]

With particular reference to such States as Kerala and Madras, I would say that the experience of those States does not provide much ground for gratification. Their backwardness in the matter of railways is very striking as it is in the field of industries too. The case of the Kerala State is especially noteworthy; it is more neglected. Again, in Kerala, the Malabar region is subjected to still more glaring neglect. Not only the Centre but also the local Government treats Malabar in a step-motherly way. This region, Malabar, is much in the same position as it was in about twenty years ago, so far as extension of railway lines is concerned. Not a single-route-mile has been added during the last twenty years and more in Malabar. The people of the region and their representatives have been earnestly pleading and pressing for the construction of a small line, a new line between Malathur on the Nilambar-Shoranur line and Feroke on the main West Coast line. This proposed line is a small and a short one, being only about 35 miles in length. Even this small line has not yet been taken up by Government. This line, if constructed, will open up a region full of natural and valuable resources such as timber, rubber, tea, coffee, coconut, fruits and so on. It will connect the timber forest region with the second largest timber yard in the world, namely Kallai. An assurance was given about twelve years ago by the then Railway Minister that this line would be included in the Second Five Year Plan, but it was not so included. It then transpired that the Kerala Government had put it in the fourteenth place or so in the list of priorities. Worse still, it is now found that the local Government has not included this Melathur-Feroke new line in their list of proposed new lines at all. This is inequitable and highlights the parochial spirit of the Kerala Government.

Railway is the responsibility of the Centre; particularly at present when

Kerala is under President's rule, if the Centre takes a little interest and investigates the feasibility and usefulness of this line, they would be convinced of the great importance of the line not only to the whole of the Kerala State but to the economy of the country as well. It will not only open up this rich region but will also add considerably to the revenues of the existing lines.

Another point is that there is a great need and demand for constructing a railway overbridge in the place of the level-crossing which is located in the busiest and central part of the Tirur town and which is a pestering source of inconvenience and hindrance to the heavy traffic of this market town. Because of the topography of the place, the cost of this overbridge would be much lower than that of overbridges in other places.

Again, Ponnani, an important cultural and trade centre on the Arabian Sea Coast in Malabar should be connected with the main line.

Where Malabar is concerned, even the railway timings and halts are not arranged with a view to serve the interest and convenience of the people of Malabar. It is said that the arrival time of the West Coast Express at Calicut is going to be changed from the present 6.30 p.m. to midnight, for the benefit of the passengers outside Malabar area. This is a convenient evening train for Malabar and it will be an injustice to make it a midnight train. 6.30 p.m. must be kept up for Calicut.

Moreover, this train should stop at Tirur which is an important station from the point of view of traffic and revenue. Betel leaves and fresh fishes exported from this station alone give thousands of rupees of revenue. The stopping of the West Coast Express at Tirur will serve the interests of Ernad and Tirur taluks also.

Further, it is necessary to stop all fast trains at important fishing centres,

that is, such important stations as Tanur and parappanangadi. This much of consideration at least is due to the fishing industry which has got an important bearing on the food position. A few minutes taken up by such stoppages must be made up in other ways, if they have to be made up at all.

Taking Kerala as a whole, the only line that the State has been given during the last twenty years or so is the metre gauge line from Quilon to Ernakulam. More lines and amenities are surely due to Kerala and they are seriously needed for its economic development.

My hon. friends, the other hon. Members from Kerala, have already spoken in the House about the need for providing several new lines, doubling existing lines and converting metre gauge into broad gauge lines. I also support those demands. Out of them, I shall mention just one item, that is to say, a new line connecting Bodinaikkanur with Cochin. From a mere look on the map, the importance of this line can be seen. It will make a radical cut in the railway distance between a place in the Madurai region and the Cochin area. In most cases, it will cut down the distance to one-third of the present railway distance. Such a reduction will surely increase the passenger and goods traffic between the two regions to an enormous extent.

Coming to the Madras State, during the last twenty years, the only new line that has been actually completed is the one between Manamadurai and Virudunagar, and that too after a disconcertingly long delay.

The one inequity that has been perpetrated on the Madras State is that the larger portion of its railway system is of metre gauge. This injustice was committed, of course, at a time when people had no voice on such matters. But it is now hampering the economic development of the State. If there is a real interest and anxiety about the balanced development of the country, this grave inequity and inequality must be rectified quickly.

The electrification of the line between Tambaram and Villupuram took an unconscionably long time to be completed. About ten years ago it was said that the electrification would be completed in a year's time, but it has actually taken more than 10 years. Again, electrification alone could not fulfil substantially the desired object. For that purpose, the Villupuram-Tambaram line should be doubled.

I have tabled certain cut motions and I have already spoken on some of them. The remaining cut motions relate to the following items. The first item relates to the need for connecting Pernambur, an important tanning centre, with the Madras-Bangalore line. The second one relates to the need for constructing an overbridge or a subway in Vaniyambadi, a busy trade and tanning centre between the old town and the new town of that place.

My third point relates to renovating and modernising the very old and out-dated station at Ambur. The fourth cut motion relates to expediting payment of compensation to persons involved in accidents, especially at Valathoor in Madras-Bangalore line.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member's time is up.

Shri Muhammad Ismail: This is the last item, Sir. I will just take one or two more minutes. The last item refers to the inordinate delay in settling claims and effecting payments. One case of death of one young man occurred in Valathoor owing to the absence of proper signal system a year ago, and the case is hanging fire still.

[Shri Muhammad Ismail]

Then, Sir, there is another item regarding improvements required in the Chrompet station on the Madras-Tambaram suburban line. It has covered roof just for a few feet only and the covered roof is now being extended by few more feet. During the hot season and the wet season passengers are put to great inconvenience on the platform and so the whole length of the platform should be covered. It is very inconvenient now for the passengers to be on the platform. This station has now grown into importance by leaps and bounds. It has no sufficient office accommodation; so much so, when the people are standing in queues for buying tickets, the officers have to move about in the same place and inconvenience themselves and inconvenience the people. There is a small stretch of road, it is just a stretch of 10 feet or 15 feet, in front of the Station. It is so muddy that a few showers make it impossible for the people with some decent dress to walk over the place.

There is the projected line between Tinnevely and Cape Comorin and between Nagarkoil and Trivandrum. Without this, the railway system of the country cannot be said to be complete. But it is being kept pending for decades now.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member's time is up.

Shri Muhammad Ismail: All these works and certain others mentioned by other hon. Members of the House have to be taken up and executed speedily. Then and then alone the southern States will be one and will be equal with the other parts of the country in the matter of Railways.

Mr. Deputy-Speaker: Dr. Chandrabhan Singh.

Dr. Chandrabhan Singh (Bilaspur): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I must congratulate the Railway Ministry for implementing one of my suggestions

made last year about the raising of the standard of medical officers, first grade graduate assistant surgeons to the Class II service.

श्री हुकम चन्द कछवाय (देवास) : उपाध्यक्ष महोदय, आप मुझे कब बोलने का समय देंगे ।

उपाध्यक्ष महोदय : भ्रगर समय होगा तो दे देंगे, नहीं तो नहीं ।

Dr. Chandrabhan Singh: I offer my congratulations and thanks to the Railway Ministry on behalf of those doctors.

श्री हुकम चन्द कछवाय : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपकी व्यवस्था चाहता हूँ । सदन में इस समय गणपूर्ति नहीं है ।

13.33 hrs.

[SHRI SHAM LAL SARAF in the Chair]

Mr. Chairman: The bell is being rung. Now there is quorum.

Dr. Chandrabhan Singh: While congratulating the Railway Ministry for raising their status from Class III to Class II in respect of Railway Doctors (M.B.B.S.), I must also point out one important factor. While doing this to them, the authorities have denied the same recognition to the licentiates who are doing the same work in the Railways. There are licentiates of fifteen to twenty years of standing but only because they are licentiates, they are not being given this advantage. I plead with the Railway Ministry that their cases must be reconsidered, because, they are doing the same work and they should be given the privilege of being placed in the Class II service.

There is one more important point which I wish to bring to the notice of the Railway Minister. That is about the specialised service. The Railways have to be congratulated on building very good hospitals and staffing

them with specialists in surgery, in medicine and other specialities, but what happens to them? In respect of those specialists, the moment they reach their promotions, there is no higher cadre and if they are promoted they do not remain specialists, they become D.M.Os, and they are doing mostly administrative work. They have got their special qualifications, but they cannot be promoted in their special category. I want to plead for them. I understand this case, and some of the doctors came to me and I want to plead their case. I want to suggest that a specialist cadre must be created in the Railway Medical Service. If a cadre is created, then, they will be able to do better service in that section, they will work hard, and they will not fight for being promoted as D.M.Os. The number of posts of D.M.Os. is limited. There cannot be any increase in their numbers. Therefore, Sir, I plead that a special cadre of specialists in the Surgical Department, Medical Department and other specialist departments should be created. If that is created, then the complaint of these specialists will be completely eliminated, they will be able to do better work, and as such, they will be able to serve the Railway better. I must also congratulate the Railways for better hospitals, which they have provided.

The third point which I wish to state is this. This is a very important point. The Railway Board, as it is constituted now, consists of specialists in Engineering traffic and other branches concerned, but there is no Member in the Railway Board representing Health Department. The Health Department has increased to a very great extent and has come of age and the time has come now for the Railway Minister to consider this and provide for a Member, belonging to the Health Service in the Railway Board. I would like to plead again in respect of this important point. Health measures are very important and there are large numbers of medical officers and

therefore, I wish to stress that there should be a Member from the Medical Department, who should be a full-fledged Member of the Railway Board.

My next point is this. For the development of various sections, there should be a national policy for the development of transport. One of my hon. friends has just pointed out that there is no national policy for development of transport in the country. Regarding development of transport, Railways being the major partner, Railways must play a very important part in strategic places. For example, they are constructing roads in various places, but they are not connecting those areas with Railways. It has been pointed out yesterday that in the northern division of Uttar Pradesh we should have a railway communication beyond the present line. So I would suggest that there should be a regional department which must look into these things and connect the roads with strategic railway lines. That is a very important point. The northern area there should be connected by railway lines.

Now I come to another important point. This is in Madhya Pradesh. The Bailadilla-Bastar area, contiguous to Orissa is very poorly developed. It is so poorly developed that in vast areas of about 200 or 250 miles there is hardly any railway line. This Bailadilla-Bastar area abounds in mineral resources, iron ore, mica and other very important elements like bauxite, dolomite etc. There is everything there, but there are no means of transport.

A railway line connecting Dalli-Rajahara and Jagadapur in Bastar is a very important line which has to be constructed. This will connect the north and the south and as such will accelerate the development of this area where you can have cement factories, steel factories, aluminium factories and about 20 or more other very important factories. Not only that. This

[Dr. Chandrabhan Singh]

will also help develop the Dandakaranya area. There refugees are coming and settling. For that also, we need a railway system. So I will plead very strongly that this should be looked into and a railway line connecting Dalli—Rajahara (which is a very important junction) and Jagdalpur laid. This will open up the areas inhabited by the Adivasis and also help in the development of the Dandakaranya where refugees are settling. This will be give a chance to the people of these areas to live a better life.

Another important thing in connection with Madhya Pradesh is this. The Mandla portion is a very backward area also Adivasi area. There should be a railway line connecting Bilaspur with Mandla. I had made this suggestion two years ago. This will open up the vast hinterland which is rich in mineral resources, very rich in forest resources. This connection will develop very important sections of that undeveloped area. I will plead again with the Ministry that a railway line from Bilaspur to Mandla should be constructed. I was told that a survey was made. But nothing further seems to have happened. I will plead again with the Ministry that the time has come when this area must be developed and a railway line connection Bilaspur with Mandla constructed as soon as possible.

Another important point I want to make concerns the co-ordinated operation and development of transport. It is a complaint very commonly made that there are many junctions, many strategic and vital areas where there are no over-bridges or under-bridges, with the result that there is considerable bottleneck in transport. This is only the result of lack of co-ordination between the transport department and the Railway Ministry. We are told that the Railways are prepared to construct the over-bridge or under-bridge, but that they are not responsible for laying the approach

roads and the State Government concerned should be responsible for it. The State Governments say that they have not got the funds for the purpose. I would plead that there should be proper co-ordination between the two departments, and on the excuse that the State Governments are not undertaking their responsibility of providing the connecting roads, the Railways should not get away and deny their responsibility. I would suggest that the Railways should set apart a special fund for this very purpose so that this problem is solved wherever it exists.

Many members have complained about the bottleneck in many level crossings. I can cite many more myself. There can only be one solution to this, namely, there must be co-operation between the Railway Ministry and the Transport Ministry. Wherever an over-bridge or under-bridge has to be built, it must be a combined rail-road so that both the media of transport can operate without hindrance. I will give one example of Hasdeo river bridge near Champa Junction in S. E. Railway where there must be rail-cum-road bridge. I had suggested last time that there must be a combined rail-cum-road bridge. If this is done, a great and urgent demand of the people there will have been met. The Railways have a greater responsibility in this matter. The excuse that the State Governments are not co-operating should not be put forward. The Railways themselves should attend to this and do the needful. This is a very important point which I would urge before the Ministry.

Some Members have mentioned about catering. I would suggest that there should be a national policy about catering. Formerly, catering was exclusively done by private contractors. Now the Railways have taken over a part of catering departmentally and the rest is done by private contractors. This is some sort of

a mixture, partly railway catering, partly private contractor catering. This is a very unsatisfactory state of affairs. The Railways must have a national policy on this. If they can do it, let them take over the entire catering departmentally. If they cannot, let them hand it over to private contractors. The time has come when the Railways must decide on this. I am not saying that the private parties must do it. But the Railways must decide on a national and uniform policy. Many Members have pointed out the difficulties and hardships experienced under the present arrangement. These must be removed by the adoption of a uniform national policy.

The condition of third class passengers is pitiable. I would suggest that every train must have two more third-class compartments than they are running now. This is the least that Government can do to relieve the hardships and difficulties felt by the third class travellers. If the Railways cannot provide more lines, if they cannot provide more trains, they must at least increase the number of third-class carriages.

Some Members have suggested abolition of classes. I do not agree with that. I would suggest: let there be two classes, upper and lower. In some countries, they have abolished classes. But conditions in our country at present are such that we cannot but have these classes (*Interruptions*). I am not defending the classes as such. But we cannot have one class. Let us have two. As it is, we have three, probably four including the air-conditioned class. I have seen some passengers who travel in first-class by passes, how they use these first-class compartments is pitiable. I am not going into that now. But the fact remains that two classes are necessary, a superior class and an inferior class. Proper facilities must be given for these two classes.

Another important point I want to make concerns employment in certain sections, in certain zones. I have written to the Railway Ministry about this. Even for class IV staff, they import people from outside the area concerned. I can cite any number of examples. This must be looked into by the Railway Ministry. For classes III and IV services, local people must be encouraged to come in. I had suggested last time that they must fix a quota; that at least 80 per cent of the people recruited to the class III and IV services must be from the local area concerned. I am not including in this technicians. That is a separate thing. But for class III and class IV service, local people must be given preference.

One more important point. There are occasionally certain difficulties between the junior P.W.D. inspecting staff and the contractors. I have brought to the notice of the Railway Minister the fact that this has resulted in stoppage of work and shortfall in plan outlay. I have mentioned the case of Bilaspur in this regard where due to lack of co-operations between the contractor and the inspecting staff work had to be suspended. Although I am grateful to the Railway Ministry for looking into the matter and informing me that the situation has been remediated, this is not a solitary example. There are many such examples. The Railway Ministry should take speedy action in such cases and restore normal work to achieve planned targets.

Before I close, I have to thank the Railway Ministry and the employees for the wonderful work they did during the emergency. It is a glorious record that has to be kept and cherished. I am told that in three days' time they transported two divisions to the area of operations. Everyone concerned deserves the thanks of this House for this. I again compliment the Railway Ministry, the staff and the Railway Board for the marvellous work that they have done.

श्री ए० ला० द्विवेदी : (हमीरपुर) :
समापति जी, रेलवे प्रशासन इस बात के लिए प्रबन्ध ही बढ़ाई का पात्र है कि जब से देश में स्वतंत्रता आयी तब से हमारे देश में रेलों का जो विस्तार हुआ है उससे एक नया अस्कार उत्पन्न हुआ है। जिन्होंने वर्षी 1947 के पहले रेलवे के प्रबन्ध को देखा होगा तो उन्हें पता होगा कि कितनी कमजोरियाँ कितनी खराबियाँ थीं। लेकिन स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात् जगह-जगह ऊँचे और अच्छे प्लेटफार्म बनाये गए, बिजली का विस्तार हुआ, नयी रेलवे लाइनें चलाई गई और-और भी तरह-तरह की जो सुविधायें यात्रियों को दी गई हैं या कर्मचारियों को दी गई हैं वह सब ऐसे कारण हैं जिनके लिए रेलवे मंत्रालय तथा रेलवे बोर्ड बढ़ाई का पात्र है।

श्री बाल्मीकी (खुर्जा) : बुन्देलखंड में क्या हुआ?

श्री ए० ला० द्विवेदी : बुन्देलखंड की तरफ मैं अभी आता हूँ। लेकिन जो बात कहने की है वह यह कि रेलवे बोर्ड का ध्यान या रेलवे बोर्ड का ध्यान केवल बड़ी-बड़ी लाइनों की तरफ है और बड़े-बड़े नगरों की तरफ है। जहाँ कहीं भी सुधार हुआ है वह बड़े बड़े स्थानों पर हुआ है और समृद्ध क्षेत्रों में हुआ है। पिछड़े क्षेत्रों की तरफ कोई भी काम विशेष नहीं हुआ है। जहाँ कहीं भी रेलवे लाइन पहले नहीं थी वहाँ रेलवे लाइन अभी तक नहीं बनाई गई है। उदाहरण के लिए मैं आपको बतलाऊँ कि रेलवे मंत्रालय ने कोंच, जालौन, उरई का सर्वे कराया था। कोंच, जालौन और उरई का जो टुकड़ा बाकी है उसका सर्वे हो चुका था। उसको जोड़ने का काम करना था लेकिन अभी

तक वह नहीं हुआ है। उसके लिए शास्त्रीजी ने आश्वासन दिया था, श्री जगजीवन राम ने भी आश्वासन दिया था अंग्रेजी शासन काल में ही एक और रेलवे लाइन भरघुआ, सुमरपुर से हरपालपुर तक बाया राठ चलाने की तजवीज थी उसका सर्वे भी किया जा चुका था लेकिन आज तक उसको बनाया नहीं गया है और वह काम पूरा नहीं हुआ है। बुंदेलखंड के पिछड़े क्षेत्र में इसे बनवाना अत्यन्त आवश्यक है। हरपालपुर से रीवा तक बाया पन्ना एंड सतना एक रेलवे लाइन बननी थी लेकिन ज्योंही रीवा से विन्ध्य प्रदेश की राजधानी हट गयी और मध्य प्रदेश की राजधानी भूपाल बनाई गयी वह रेलवे लाइन बनाने का काम भी छोड़ दिया गया। भूपाल के राजधानी बनते ही आपने रीवा की लाइन का काम बंद कर दिया और आज वह आपकी योजना में भी नहीं है। इस प्रकार से और भी कुछ रेलवे लाइनें हैं जिनके कि बनाने की और आपको ध्यान देना चाहिए और जिनकी और माननीय सदस्यों ने आपका ध्यान आकर्षित किया है।

यह डबलिंग का काम अर्थात् रेलवे लाइनों को दुहारा करने का काम देश भर में पिछले 10 सालों या पूर्व से चल रहा है और बड़े बड़े प्लेटफार्म और शोड भी बनाये जा रहे हैं। मैं यह नहीं कहता कि आप यह बड़े बड़े काम न करिये लेकिन मेरा कहना है कि यह डबलिंग का काम और रेलवे स्टेशनों पर नये शोड बनाने का काम कुछ दिनों के लिए रोक जा सकता है। ऐसा करने से जो रुपया बचे उससे जहाँ कोई रेलवे लाइन नहीं है वहाँ आप रेलवे लाइन दे सकते हैं। आपने देखा होगा कि ताज एक्सप्रेस नहीं चलाई गई, एक नई गाड़ी लखनऊ एक्सप्रेस या मेल चलाई गई, असम मेल भी नहीं चलने लगी,

खैर घन्टा है भ्रम के लोगों को कुछ धाराम पहुंचेगा लेकिन मेरा कहना है कि यह सब की सब कानपुर होकर जाती है। भ्रम जिन लाइनों पर पहले से एक्सप्रेस गाड़ियां चलती हैं उन्हीं पर धीरे भी तेज चलाई जाती है। जरूरत तो इस बात की है कि पहले वह उन क्षेत्रों को देखें जहां कि कोई रेल लाइन नहीं है भ्रमवा एक्सप्रेस गाड़ी नहीं है। भ्रम झांसी से मानिकपुर एक ऐसा उपेक्षित सेक्शन है इसमें कोई भी एक्सप्रेस गाड़ी नहीं चलती है। मैंने पहले भी कहा है धीरे भ्रम फिर अपनी मांग दुहराना चाहता हूं कि लूफान एक्सप्रेस दिल्ली से भ्रमरा जाती है, भ्रमरा से टूंडला चली जाती है धीरे फिर टूंडला से कानपुर होकर हावड़ा जाती है तो इस गाड़ी को शालियर, झांसी, मानिकपुर और इलाहाबाद और बनारस होकर हावड़ा तक पहुंचाये तो यह पिछड़ा क्षेत्र भी उससे कवर हो जायेगा। जब मैंने एक बाद-विवाद रेल सम्बन्धी इसी सदन में उठाया था तो श्री शाहनवाज खां ने डिप्टी मिनिस्टर रेलवेज की हैसियत से यह धारणासन दिया था कि भ्रम नई जनता गाड़ियां चलाई जायेंगी जिनके नाम भी उन्होंने गिनाये थे। मैंने उस पर एक संतोष की ठंडी सांस सी थी कि वसो एक काम तो हुआ। लेकिन वह मंत्रालय बदला जब नये मंत्री पाटिल साहब और डा० राम सुभग सिंह रेलवे मंत्रालय में आये तो उन्होंने जितनी नई एक्सप्रेस गाड़ियां चलाई वह सब बिलकुल भिन्न-भिन्न गाड़ियां चलाई धीरे जिनका कि वायदा किया गया था वह एक नहीं चलाई। रेलवे मंत्रालय को भ्रमने धारणासनों पर ध्यान तो रखना चाहिए चाहे वह किसी पहले के मंत्री ने ही दिये हों।

बम्बई के लिए झांसी से कोई एक्सप्रेस गाड़ी नहीं है जब कि कानपुर होकर हावड़ा के लिये सैकड़ों गाड़ियां हैं। केवल एक पंजाब येस है या हावड़ा एक्सप्रेस है जो

कि 12 घंटे के अन्तर से चलती है। जितनी भी गाड़ियां बम्बई के लिये हैं वे पश्चिम रेलवे की हैं धीरे राजस्थान होकर जाती हैं। सेंट्रल रेलवे में बम्बई के लिये कोई जनता एक्सप्रेस ट्रेन नहीं है। झांसी के पास पास का क्षेत्र एक काफी बड़ा क्षेत्र है धीरे हजारों लाखों यात्रियों को बम्बई जाना पड़ता है। लखनऊ धीरे कानपुर का क्षेत्र भी बम्बई के लिये वहां से कवर होता है मगर मजा यह है कि सेंट्रल रेलवेज में कोई भी जनता गाड़ी की व्यवस्था नहीं है जो कि करनी चाहिये। इसलिए मेरा निवेदन है कि एक एक्सप्रेस गाड़ी भ्रम झांसी होकर बम्बई तक लाइये। दिल्ली से बम्बई तक झांसी होकर चलाइये धीरे एक लखनऊ से बम्बई तक झांसी होकर चलाइये। ऐसा होने से जो भ्रम यात्रियों को परेशानी का सामना करना होता है धीरे बारह घंटे इकना पड़ता है वह विकृत उनकी हल हो जायेगी।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवेज में भ्रमचार बहुत फैला हुआ है। उदाहरण के लिए स्लीपर कोचेज का इन्स्टॉम देखिये। भ्रम हालत यह है कि भ्रमर भ्रम कायदे से बड़े क्लास स्लीपर कोच में सोने की जगह लेने जायें तो कह दिया जाता है कि कोई बर्थ खाली नहीं है सब भर गयी हैं लेकिन रेलवे के मुलाजिम के हाथ में भ्रम भ्रमर सात रुपये दे बीजिये तो सात रुपये में मन्चे से बर्पर टिकट के बर्थ पर सफर करते हुए भ्रम चले जाइये। भ्रमको टिकट भी नहीं लेना पड़ेगा धीरे सोने की जगह भी भ्रमको मिल जायेगी। इस तरह का भ्रमचार रेलवेज में खुले तौर पर देखता हूं। भ्रम जब भी चाहे इस बारे में जांच पड़ताल करके सन्तोष कर सकते हैं। मैंने दो बार खबानी बात की है धीरे इसकी धीरे उनका ध्यान दिसाया है लेकिन अभी तक कोई ध्यान नहीं दिया गया है। भ्रमस्था यह है कि भ्रम भ्रमचार फैला हुआ है इसलिए मंत्री जी को चाहिए कि इसकी

[श्री म० ला० द्विवेदी]

मिटाने के लिए वे कोई ठोस व कारगर तरीका अपनायें ।

रेलवे सम्पत्ति की जो चोरी होती है या तोड़ फोड़ होती है जैसे कि लाइट्स बल्ब्स का गायब होना, स्विच गायब होना या घाइनों का गायब होना प्रादि तो दर-भसल यह चोरियां यात्री लोग नहीं करते हैं बल्कि रेलवे कर्मचारी ही करते हैं और वे उन्हें ठेकेदारों के हाथों में बेच देते हैं और फिर उनसे भ्राप खरीदते हैं । मेरा कहना है कि इस तरीके से कंट्रैक्टर्स के जरिए जो खरीद फरोख्त होती है उसे भ्राप बन्द कर दीजिये और जैसे गवर्नमेंट भ्राफ इंडिया में सप्लाई विभाग है उसी प्रकार से रेलवेख में एक सप्लाई डिपार्टमेंट भ्राप कायम कीजिये जो कि सभी आवश्यक सामानों को विश्वसनीय लोगों से खरीदे और फिर वही सब जगह सप्लाई करे । ऐसा करने से यह जो चोरियों की भ्रापकी समस्या है वह बहुत हद तक हल हो जायगी ।

तीसरी चीज यह है कि जहां रेलवे मंत्रालय ने रेलों में सुधार किया है और बिकास प्रादि का कार्य बहुत सी जगहों पर किया है हमें यह देख कर खेद होता है कि हमारे बीच में कुछ ऐसे लोग हैं जो कि रेलवे के डिब्बों को जलाते हैं, रेलवे के इंजनों को तोड़ने, रेलवे की जायदाद को नुकसान पहुंचाने, तोड़ फोड़ करने और स्टेशनों में भ्राग लगाने का काम करते हैं और निश्चित रूप से इस किस्म की घटनाएं भ्रावांछनीय हैं और वह देश के लिए शुभ नहीं हैं, भ्राशुभ हैं । भ्राज जब कि देश स्वतन्त्र है और प्रजातन्त्री शासन व्यवस्था चल रही है तब राष्ट्रीय सम्पत्ति को हानि पहुंचाना बड़ा ही भ्रानुचित और राष्ट्रद्रोही कार्य है ।

एक महत्वपूर्ण सवाल : कौन लोग यह काम कर रहे हैं ?

श्री म० ला० द्विवेदी : वे भ्रासामाजिक और भ्रासजक तत्व हैं, वे कम्युनिस्टों में हैं और हम लोगों में भी ऐसे कुछ तत्व हो सकते हैं, मैं तो देश के सभी निवासियों को भ्रापना साथी समझता हूं । इस और रेलवे मंत्रालय और मंत्री महोदय को गम्भीरतापूर्वक ध्यान देना चाहिए और इस तरह की गड़बड़ियां और तोड़फोड़ और रेलवे की सम्पत्ति को जो हानि पहुंचायी जाती है या जो रेलवे की सम्पत्ति की चोरियां होती हैं उनको रोकने के लिए दृढ़ कदम उठायें । दरभसल वहां पर दो किस्म का इन्तजाम चलता है जिसके कारण भी यह सब गड़बड़ हो जाती है । पुलिस का इन्तजाम राज्य सरकारों के हाथ में है और रेलवे में सुरक्षा का इन्तजाम रेलवे मंत्रालय के हाथ में है । रेलवेख और राज्यों के बीच में कोई ऐसा समझौता होना चाहिए या सेंट्रल गवर्नमेंट को यह अधिकार दे देना चाहिए कि जहां-जहां होकर रेलवे लाइन निकलती है उनकी व्यवस्था रेलवे मंत्रालय के हाथ में भ्रा जाये और राज्य सरकारों से वह काम छीन लिया जाय । भ्रागर ऐसा संभव नहीं हो सकता तो थोड़े समय के लिए भ्रापना इन्तजाम सुपुर्द करके देखें और भ्रागर इससे स्थिति में सुधार हो तो फिर स्थायी इन्तजाम किया जा सकता है लेकिन यह बहुत भ्रावश्यक है कि यह गड़बड़ प्रादि रुकनी चाहिए क्योंकि इसके कारण गवर्नमेंट भ्राफ इंडिया बहुत बदनाम हो रही है और सम्पत्ति की भी क्षति हो रही है ।

गुड्स ट्रैफिक और पैसंजर्स ट्रैफिक बढ़ाने के ऊपर रेलवे मंत्रालय का ध्यान नहीं है । भ्राप नई माल गाड़ियां भ्रासाइये, नई यात्री गाड़ियां भ्रासाइये ताकि जो यातायात बसों और ट्रकों द्वारा हो रहा है उस में कमी हो । इससे पेट्रोल की भी बचत होगी और स्पार्गलिय बरीरह जो होती है वह भी बच जायेगी । भ्राभी स्थिति यह है कि एक ट्रक बाना भ्रावैध माल को ले जाता है तो वह पुलिस के

सिपाही को 100 रुपये का नोट देकर कोई भी भ्रवैध माल एक स्थान से दूसरे स्थान पहुंचा सकता है और उसकी कोई रोकथाम नहीं है। अगर रेलवे द्वारा यह माल चलेगा तो ऐसा भ्रवैध व्यापार नहीं चल सकेगा और साथ ही साथ रेलवेज की आमदनी भी बहुत बढ़ जायेगी।

रनिंग टाइम के बारे में एक बात मुझे कहनी है। आप ने कहा कि हम गाड़ियों की रफ्तार बढ़ा रहे हैं और पाटिल साहब ने इसका आश्वासन भी दिया है। लेकिन जो नया टाइमटेबिल निकला है अप्रैल से अक्टूबर तक का, उस को देखने से पता चलता है कि एक्सप्रेस गाड़ियों और कुछ पैसेंजर गाड़ियों के चलने का समय घटने के बजाय बढ़ा है। उदाहरण के लिए पठानकोट एक्सप्रेस का समय बढ़ गया है। जो पैसेंजर गाड़ियां हमारे इलाक़े में चलती हैं सेंट्रल रेलवेज में उनके समय में भी वृद्धि हुई है। पैसेंजर गाड़ियों का समय ऐसा बनना चाहिए ताकि मुख्य गाड़ियों से मेल हो सके। उदाहरण के लिए मैं आपको बतलाऊं कि बांदा से कानपुर तक जो पैसेंजर गाड़ियां चलती थी वह पहले अर्थात् अंग्रेजी काल में मेल ट्रेनों को मिलाती थी। बांदा कानपुर पैसेंजर पहले गाड़ी तीन घंटे में बांदा से कानपुर पहुंचती थी अब उसमें पांच घंटे से भी अधिक लगते हैं और हावड़ा एक्सप्रेस को जो कानपुर में मिलाती थी वह अब नहीं मिलाती है जिसका फल यह हुआ है कि हावड़ा एक्सप्रेस जो कानपुर से दिल्ली के लिए चलती है कानपुर से 8-50 या 8-55 पर छूटती है लेकिन बांदा, कानपुर पैसेंजर अब नौ बजे पहुंचेगी।

देखा यह जाता है कि रेलवे की जो नई जोनस खोली जाती हैं उनका कोई एक वैज्ञानिक आधार नहीं होता है बल्कि जो लोग अपना प्रेशर या दबाव ढाल देते हैं या कोई चापलूसी करते हैं तो आप उनकी बात मान लेते हैं जैसे कि हमने देखा कि आंध्र प्रदेश की नई जोन खुल गयी। आंध्र प्रदेश के लिए नई जोन आपने खोल दी मुझे कोई आपत्ति नहीं

लेकिन यह जो प्रेशर में आकर खोली जाती है वह उचित नहीं है। मेरा कहना है कि रेलवेज के मंत्रालय को एक राष्ट्रीय दृष्टि से नीति बनानी चाहिए कि जहां पर कमी हो जिस चीज की आवश्यकता हो उस के अनुरूप जोन या नया काम किया जाना चाहिए न कि उन के प्रभाव में आकर दबाव में आकर या मरजीप्रायता के कारण किया जाय। क्योंकि इस किस्म की नीति से रेलवेज को और देश को लाभ नहीं होगा। मैं चाहता हूँ कि उस ओर भी आप पूरा-पूरा ध्यान दें।

जहां तक केटरिंग का सम्बन्ध है, रेलवे केटरिंग को अपने हाथ में लेने पर मैं रेलवे मंत्रालय को बधाई देता हूँ। मैं कुछ माननीय सदस्यों के इस विचार से सहमत नहीं हूँ कि केटरिंग के सम्बन्ध में रेलवे मंत्रालय का इन्तजाम अच्छा नहीं है। जहां कहीं प्राईवेट केटरिंग है, वहां रेलवे कर्मचारियों को तो मुफ्त चाय और खाना मिल जाता है, लेकिन बाकी मुसाफ़ि़रों को ठगा जाता है। इसलिए जहां अभी तक रेलवे केटरिंग की व्यवस्था नहीं हुई है, वहां पर भी रेलवे मंत्रालय को यह काम अपने हाथ में ले लेना चाहिए। मंत्री महोदय केटरिंग का ऐसा इन्तजाम करें, जिस से कोई चोरी और बदमाशी न हो सके। इस के लिए इन्टेलिजेंस के कुछ आदमी रखे जायें। वह भेस बदल कर विभिन्न स्थानों पर जायें और वहां पर केटरिंग की व्यवस्था को देखें। अगर वह ऐसे ही खुल रूप में जायेंगे, तो उन को अच्छी चाय और अच्छा खाना दिया जायेगा और वह कहेंगे कि बहुत अच्छा इन्तजाम है।

एक माननीय सदस्य : चाय के स्थान पर आज कल गर्म पानी दिया जाता है।

श्री म० सा० द्विवेदी : यह क्लास के यात्रियों को जो चाय दी जाती है, वह अच्छी नहीं होती है। जब खाने-पीने की रेलवे मंत्रालय की अपनी व्यवस्था है, तो यह जरूरी है कि जनता को ठीक दाम पर अच्छी चीज मिले।

श्री वास्वीकी : इन्टेलिजेंस वाले भी चाय पीते हैं।

श्री ज० ला० द्विवेदी : श्री बाल्मीकी जैसे लोगों को इन्टेलिजेंस में रखा जाये। पार्लियामेंट के मेम्बरों से यह काम लिया जाये। हम लोग जो सूचना दें, उस पर ध्यान दिया जाये और उस के अनुसार कार्यवाही की जाये, क्योंकि इन बातों से हमारा कोई निजी मतलब नहीं है।

मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवेज में जहाँ-जहाँ कमियाँ हैं, उन को जल्दी से जल्दी दूर किया जाये और हर एक क्षेत्र में सुधार की व्यवस्था की जाये। राष्ट्र के जिस भाग में रेलवे सुविधाओं की कमी है, उस की और विशेष ध्यान दिया जाये। जिन इलाकों में कमजोरियाँ हैं, जहाँ पर पर्याप्त एमैनिटीज और सुविधाओं की व्यवस्था नहीं हो पाई है, वहाँ अधिक ध्यान दिया जाये, वहाँ नई रेलवे लाइनें बिछाई जायें, यात्रियों को उचित सुविधायें दी जायें और वर्तमान कमजोरियों को दूर किया जाये, ताकि देश के देहात और पिछड़े हुए इलाकों के लोग समझ सकें कि वाकई देश में स्वतंत्रता आई है और रेलवे बोर्ड तथा रेलवे मंत्रालय जनता का है, कुछ इने-गिने पूंजीपतियों या प्रभावशाली लोगों के हाथ में नहीं है। रेलवे मंत्रालय ने जो अच्छे काम किये हैं, उन की प्रशंसा करते हुए मैं कहना चाहता हूँ कि अगर ये काम जनता के हित के लिए किये जायेंगे तो इस में कोई संशय नहीं है कि भविष्य में हम इस मंत्रालय की ओर भी प्रशंसा करेंगे।

रेलवे मंत्रालय की ओर से जो रुपया केन्द्रीय खर्च के लिए दिया जाता है, उस को और कम कर दिया जाये, ताकि देश के पिछड़े हुए इलाकों में रेलवे लाइने बिछाई जा सकें और यात्रियों को पर्याप्त सुविधायें दी जा सकें। एक तरफ तो रेलवे मंत्रालय केन्द्रीय सरकार को पैसा देता है और दूसरी तरफ वह कहता है कि हम घनाभाव के कारण नई रेलवे लाइनें नहीं दे सकते हैं। यह तो कोई तर्क नहीं है। जब तक देश के पिछड़े हुए इलाकों में रेलवे का ठीक तरह से प्रबन्ध नहीं हो जाता है, तब तक केन्द्र को रुपया देना बन्द कर दिया जाये। उस रुपये को रेलवेज के काम में

साया जाये। जब रेलवेज में सुधार हो जायेगा तो उसकी भ्रामदनी भी बढ़ जायेगी। तब उस भ्रामदनी को जिस तरह चाहे वितरित किया जा सकता है।

अन्त में मैं रेलवे मंत्री और मंत्रालय को उन के अच्छे काम के लिए धन्यवाद देता हूँ। मैं आशा करता हूँ कि जो बातें मैं ने कही हैं, उन को केवल बकवास समझ कर न टाल दिया जायेगा, बल्कि उन को नोट कर के उन पर प्रमल करने की कोशिश की जायेगी और बाद में पत्र के द्वारा हमें सूचित किया जायेगा कि इन मांगों और सुझावों के बारे में क्या कार्यवाही की गई है। अगर आवश्यकता हो, तो रेलवे मंत्रालय में इस काम के लिए एक विभाग खोल दिया जाये, जो वाद विवाद में उठाए गए प्रश्नों, सुझावों और मांगों के बारे में सदस्यों को सूचित करे कि उन के बारे में क्या कार्यवाही की गई है और कब तक वे काम पूरे हो जायेंगे। अगर इस सम्बन्ध में सदस्यों को समय-समय पर जानकारी दी जाये, तो मैं समझूंगा कि रेलवे मंत्रालय ने एक उचित कदम उठाया है।

सभापति जी, आपने मुझे जो समय दिया है, उस के लिए मैं आप को धन्यवाद देता हूँ और रेलवे मंत्रालय ने जो अच्छा काम किया है, उस के लिए मैं मंत्री महोदय को बधाई देता हूँ।

सभापति महोदय : श्री रघुनाथ सिंह।

श्री बाल्मीकी : सभापति महोदय, खड़े होने वाले माननीय सदस्यों की तरफ भी आप की निगाह होनी चाहिए। जब हम खड़े होते हैं, तब आप हमें पहचान लें।

श्री हुकम चन्द कच्छबाय : हमारी तरफ भी निगाह होनी चाहिए।

सभापति महोदय : माननीय सदस्य इस बात का खयाल रखें कि जो माननीय सदस्य अभी तक बोले नहीं हैं, उनको जरूर पहले मौका मिलना चाहिए। लेकिन मैं बता दूँ कि अगर कांग्रेस के सभी सदस्य सिर्फ दस-दस मिनट लें, तो सभी बोल सकते हैं।

श्री रघुनाथ सिंह।

श्री रघुनाथ सिंह (वाराणसी) : सभापति महोदय, बाल्मीकी ने रामायण लिखी है और रामायण तो सब के घरमें है इसलिए बाल्मीकी की ओर सब की निगाह जाती है ।

श्री बाल्मीकी : लेकिन बाल्मीकी रामायण में रेलवे का जिक्र नहीं है ।

एक माननीय सदस्य : पुष्पक विमान का जिक्र है ।

श्री स० मो० बनर्जी : (कानपुर) : बाल्मीकी जी के समय रेलवे नहीं थी ।

श्री रघुनाथ सिंह : मैं सिर्फ़ दो तीन विषयों की ओर रेलवे मिनिस्टर साहब का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ । रेलवेज ने काम तो बहुत अच्छा किया है, जिस के लिए सभी सदस्यों ने धन्यवाद दिया है । मैं भी उस पंक्ति में अपने आप को सम्मिलित कर लेता हूँ ।

श्री स० मो० बनर्जी : जब माननीय सदस्य बोल रहे हैं, तो हाउस में कोरम तो होना चाहिए ।

सभापति महोदय : बंटी बच्चाई जा रही है— अब कोरम हो गया है । माननीय सदस्य अपना भाषण जारी रखें ।

श्री रघुनाथ सिंह : डीजल लोकोमोटिव का एक कारखाना मेरे क्षेत्र, वाराणसी, में खोला गया है । वहाँ पर जो इंजिन तैयार किए गए हैं, वे बड़े पावरफुल इंजिन हैं और काफी अच्छे साबित हुए हैं । आप को मालूम होना चाहिए कि हिन्दुस्तान को मैरिन इंजिनों की बड़ी जरूरत है । जहाजों के लिए जो इंजिन चाहिए, हिन्दुस्तान में उनका निर्माण नहीं होता है । इस लिए करीब बीस, पच्चीस, करोड़ रुपए के इंजिन बाहर से खरीदे जाते हैं । जब वाराणसी में डीजल लोकोमोटिव का इतना बड़ा कारखाना खोला गया है, तो मेरी मांग है कि हिन्दुस्तान का जो रुपया विदेशी मुद्रा के रूप में देश से बाहर जाता है, उसको रोका जाए । अगर सरकार वहाँ पर मैरिन डीजल इंजिन

बनाना शुरू करे, तो जहाजी व्यवसाय की एक बड़ी समस्या हल हो सकती है ।

इसलिए मैं मंत्री महोदय से यह प्रार्थना करता हूँ कि अगर उस कारखाने में छोटे इंजिन से ले कर बड़े से बड़े इंजिन बनाए जायें, तो अच्छा हो । मैं आप को एगजाम्पल दूँ कि सेलिंग बैसल्ट्र के सम्बन्ध में अगर कंट्रीज और इरान के साथ हिन्दुस्तान का बहुत ज्यादा काम्पैटीशन हो रहा है और हम उस काम्पैटीशन में सफल नहीं हो रहे हैं । इस का कारण यह है कि वे लोग बाहर से केवल 500 रुपये में इंजिन खरीदते हैं, जब कि हिन्दुस्तान में हमें 1500 रुपये देने पड़ते हैं, अगर सरकार वहाँ पर सस्ते इंजिन बनाने की व्यवस्था करे, तो सेलिंग बैसल्ट्र की इंडस्ट्री में अगर कंट्रीज और इरान के साथ जो काम्पैटीशन हो रहा है, हम उस में सफल हो सकते हैं । मेरी प्रार्थना है कि इस ओर ध्यान दिया जाये ।

हाल ही में पूर्वी कोस्ट, पर प्रदीप पोर्ट का उद्घाटन हुआ है । बंगाल की खाड़ी में मद्रास, बिशाखापत्तनम और प्रदीप, सिर्फ़ तीन पोपन सी पोर्ट्स हैं प्रदीप पोर्ट में कोई रेलवे लाइन नहीं है । मेरी समझ में नहीं आता कि अगर रेलवे लाइन नहीं होगी, तो पोर्ट कैसे सफल हो सकता है । है । इसलिए मेरी प्रार्थना है कि यह सरकार इस पोपन सी पोर्ट को प्रविलम्ब रेलवे लाइन से संबंधित करने की कोई योजना बनाए । वहाँ पर इस वक़्त जो रेलवे लाइन है, अगर उस के आगे करीब तीस मील की ओर रेलवे लाइन बिछा दी जाये, तो यह काम पूरा हो सकता है ।

आप जानते हैं कि कलकत्ता पोर्ट की अवस्था भी बहुत अच्छी नहीं है । हम वहाँ पर ड्रिजिंग पर करीब चार करोड़ रुपये प्रतिवर्ष खर्च करते हैं । अगर प्रदीप पोर्ट में रेलवे लाइन हो जाये, तो आज कल कलकत्ता पोर्ट पर जो अधिक भार हो गया है, वह कम हो सकता है । मेरी यह प्रार्थना है कि इस विषय पर आप ध्यान

[श्री रघुनाथ सिंह]

देंगे। जब हम लोगों ने करोंड़ों रुपये लगाकर प्रदीप पॉइंट बना कर दिया है तो उसकी तरक्की का प्रबन्ध भी होना चाहिये।

श्री एम० एल० द्विवेदी ने जो कुछ जोनल सिस्टम के बारे में कहा है। जैसे हमारे यहां भाषावार प्रान्तों की बीमारी निबल गई है, उसी प्रकार से जोनल सिस्टम की बीमारी भी निबल गई है और अब जोनल सिस्टम इस अवस्था पर आ गया है कि जैसे हर एक प्रान्त का एक जोन हो जाय। आप एक जोन बनाते जा रहे हैं, वह जोन क्या है, वह एक प्राविन्स का जोन है यह बीमारी अब तक राजनीतिक क्षेत्र में फैली थी, अगर यह बीमारी इण्डस्ट्रीयल क्षेत्र में या रेलवे में भी फैलन लगे तो हिन्दुस्तान के खण्ड-खण्ड होने में कोई शंका नहीं रह जायगी। इस लिये मैं प्रार्थना करता हूं कि यह जोनल सिस्टम प्राविन्सियल बेसिस पर करने की आपकी इच्छा हो, तो मैं यह कहता हूं कि यह इतनी खतरनाक बीमारी है कि वह हिन्दुस्तान के वांगमय को बिल्कुल नष्ट कर देगी। इस लिये मेरी प्रार्थना है कि अगर जोनल सिस्टम बनाना हो तो इन्टर-प्राविन्सियल जोनल सिस्टम होना चाहिये। अगर आप ने प्राविन्स के हिसाब से जोन बनाना शुरू किया तो हर प्राविन्स वाले कहेंगे कि हमारे प्राविन्स की जो रेलवे लाइन है, उसका एक जोन होना चाहिये।

दो बातें मैं अपनी कांस्टीच्यूएन्सी के सम्बन्ध में कहना चाहता हूं। बाबतपुर खालिसपुर स्टेशनों के बीच में, जो कि बनारस-जौनपुर लाइन पर है, आज 13 वर्षों से मैं दोनों हाथ उठाकर चिल्ला रहा हूं कि इन के बीच में एक फ्लैग स्टेशन या हास्ट स्टेशन होना चाहिये। 13 वर्ष का उमाना बीत गया, मालूम पड़ता है, कि बाबू राम सुभग सिंह के डिपार्टमेंट में कुछ ब्रेक ऐसा जाम हो गया है कि वह खुल ही

नहीं रहा है। इस सम्बन्ध में 13 वर्ष का उमाना हो गया है।

डा० राम सुभग सिंह : 12 वर्ष के बनवास से वापस आ गये हैं।

श्री रघुनाथ सिंह : इस वास्ते जो ब्रेक जाम हो गया है, इस ब्रेक को मेहरबानी कर के खोलने की कोशिश करें। बाबतपुर और खालिसपुर के बीच में एक हास्ट स्टेशन या फ्लैग स्टेशन बनाने की जो योजना है, उसको कार्यरूप देना चाहिये। और यदि इलैक्शन के पहले मेहरबानी कर देंगे तो हमारा भी लाभ हो सकता है।

एक दूसरी सजेशन है लोहता और चौखण्डी के बीच में, यह भी हमारी कांस्टीच्यूएन्सी में है, एक हास्ट स्टेशन बहुत दिनों से बना है, 8-10 साल से बना है, और बनकट उसका नाम है। इस स्टेशन से जो पैसेन्जर गाड़ियां जाती हैं, उन में सिर्फ एक को खड़ा करते हैं। और बाकियों को नहीं खड़ा करते हैं। इस स्टेशन पर काफ़ी टिकट सेल होता है, बल्कि यह स्थान बनारस शहर के पास है, उसका सबब है, मैं नहीं समझता हूं कि एक गाड़ी को ही क्यों खड़ा करते हैं...

डा० राम सुभग सिंह : कहा है ?

श्री रघुनाथ सिंह : बनकट लोहता और चौखण्डी के बीच में हास्ट स्टेशन है। इस स्टेशन पर सिर्फ एक गाड़ी खड़ी होती है, वहां से गुजरने वाली और पैसेन्जर गाड़ियों को भी वहां खड़ा करना चाहिये।

सभापति महोदय : दो मिनट में खत्म कीजिये।

श्री रघुनाथ सिंह : कंट्रिंग के बारे में सवाल उठाया गया है। मैं नहीं समझ

सकता, डा० राम सुभग सिंह जी की शकल को देखने के बाद, ऐसा मालूम पड़ता है, कि खाने की खराबी रेलवे में नहीं हो सकती। अगर ऐसा होता तो रेलवे मिनिस्टर का स्वास्थ्य खराब होता। लेकिन एक बात मुझे कहनी है कि बम्बई के बी० टी० स्टेशन पर जाइये, मैं जब भी शिपिंग बोर्ड के काम से या दूसरे काम से बम्बई जाता हूँ तो हमेशा रिटार्नरिंग रूम में ठहरता हूँ, यह हमारा नियम है, और रेलवे का भोजन करता हूँ। मद्रास, हावड़ा और बी० टी० इन तीनों स्टेशनों पर भोजन इतना अच्छा और सस्ता मिलता है कि हिन्दुस्तान में कहीं नहीं मिल सकता। बी० टी० स्टेशन पर दो-तीन हजार घाली रोख लगती हैं। उतनी ही कीमत हम इटारसी में देते हैं, उतनी ही कीमत हम दिल्ली में देते हैं। लेकिन नया कारण है, कि बी० टी० में दो-तीन हजार धादमी भोजन करते हैं, वहाँ पर क्यू लगी रहती है। अगर धाप वहाँ पर उतनी कीमत में अच्छा खाना दे सकते हैं तो उतनी ही कीमत में दूसरी जगह क्यों नहीं दे सकते, जब कि बम्बई में और जगहों से सभी चीजें महंगी हैं। इसी तरह से मैं कहना चाहता हूँ कि मद्रास सेन्ट्रल का खाना बड़ा अच्छा खाना है, हावड़ा का बड़ा अच्छा खाना है। वहाँ धादमी अच्छे हैं तो वहाँ का इन्तजाम अच्छा है, खाना अच्छा है। लेकिन जहाँ का इन्तजाम अच्छा नहीं है, वहाँ का खाना बहुत खराब है। इसलिये धापसे प्रार्थना है, कि ऐसे धादमियों को रखें जो खाना खुद न खा जायें, बल्कि दूसरों को खाना देने की कोशिश करें, तो ज्यादा अच्छा होगा। जो खानेवाले लोग हैं, उनसे इस खाने की मुक्ति मिल जाय तो इससे बढ़ कर हम और पालियामेन्ट के मेम्बरों का कोई दूसरा फायदा नहीं हो सकता। मैं समझता हूँ कि धाप इन खाने वालों से मुक्ति दिलायेंगे।

श्री राधे लाल व्यास (उज्जैन) : सभापति जी, मैं रेलवे मंत्रालय की मांगों का हार्दिक समर्थन करता हूँ। मैं यह जानता हूँ कि पिछले वर्षों में तीन पंचवर्षीय योजनाओं में रेलवे विभाग के द्वारा काफ़ी प्रगति हुई है।

सभापति महोदय : 10 मिनट में खरम करेंगे। समय नहीं है। कोशिश हमारी यह होगी कि जितने माननीय सदस्य अभी नहीं बोले हैं कांग्रेस पार्टी के, क्योंकि उनका बक्ता बाकी है, मैं चाहूँगा कि उन सबको एकामोडेट कर सकूँ।

श्री राधे लाल व्यास : मैं सबसे पहले बहुत नम्रतापूर्वक माननीय रेलवे मंत्री जी से निवेदन करूँगा कि मध्य प्रदेश राज्य एक तो नया बना है, राज्य पुर्णगठन के बाद सारे देश में इतना बड़ा यह राज्य एक नये ढंग का है, इसकी राजधानी भोपाल एक नई राजधानी है, जिसका कि सम्बन्ध अभी तक प्रदेश के अन्य भागों से नहीं था। वह एक ऐसी चीज बनी कि इसी को लेकर स्टेट्स रिपार्निजेशन कमीशन ने खास तौर से अपनी रिपोर्ट में शासन का ध्यान इस ओर आकर्षित किया था। श्रीमान्जी, 1956 में यह नया राज्य बना और अब 1966 है। मैं बड़े दुःख के साथ कहता हूँ कि हमारी राजधानी भोपाल का हमारे प्रदेश के अलग-अलग, भिन्न-भिन्न भागों से उसका सम्बन्ध, आवा-गमन के साधन सुलभ नहीं हो पाये हैं। हालाँकि होना यह चाहिये था कि कुछ नई रेलें बनतीं, लेकिन धाज मैं यह कह सकता हूँ कि नई रेलें तो दूर की बात है, हमारे यहाँ कोई एक्सप्रेस ट्रेन और मेल ट्रेन भी जारी नहीं हुई है। विलासपुर से भोपाल जाने वालों को बड़ी तकलीफ़ होती है, उधर रतलाम, मन्दसौर से इन्दीर जाने वालों, को बड़ी तकलीफ़ होती है। इनके लिये

[श्री राघेलाल व्यास]

कुछ सहूलियतें तथा सुविधायें होनी चाहियें, कनेक्शन ठीक प्रकार से दिये जाने चाहियें।

सभापति महोदय : भोपाल जो कॅपिटल है मध्यप्रदेश का, उससे मध्य भारत के जितने पुराने कॅपिटल थे, क्या वे सब जुड़े हुए हैं, अगर जुड़े हुए नहीं हैं तो आपकी मांग हो सकती है।

श्री राघेलाल व्यास : इनकी तरफ विशेष ध्यान देना चाहिए।

अगर दूसरी स्टेटों के मुकाबले में मध्य प्रदेश में प्रति स्क्वायर मील के हिसाब से जोड़ा जाय, तो सबसे पीछे आप मध्य प्रदेश को पावेंगे। वहां पर बड़े-बड़े ब्लॉक्स हैं, जिनके अन्दर हम देखते हैं कि मीलों तक, दो-दो सौ और ढाई-ढाई सौ मील तक रेल लाइन नहीं है। हमारा वस्तर जिला केरल से बड़ा है, लेकिन वहां पर रेल लाइन नहीं है। मैं यह निवेदन करूंगा कि रेलवे बोर्ड और मंत्री जी देखें कि वहां पर क्या कुछ हो सकता है। हमारे मिनरल रिसोर्सेज खूब हैं, फॉरेस्ट बेल्ट बहुत ज्यादा है, उस सबका उपयोग केवल मध्य प्रदेश के लिए नहीं, बल्कि सारे देश के लिए हो सकता है। उसका सर्वे करें और वहां की आवश्यकताओं को देखते हुए, वहां पर नई रेलवे लाइनें बिछायें। अभी नई रेलवे लाइनों के बारे में डा० सी० बी० सिंह ने भी ध्यान प्राकषित किया था और समय-समय पर मैंने भी आपका ध्यान प्राकषित किया था, इसी सम्बन्ध में मैं कुछ बातें रखूंगा। हमारे यहां वस्तर का सर्वे हुआ था। डा० नागराज राव, जो कि प्लानिंग कमीशन के एक बहुत बड़े अधिकारी हैं, वह स्वतः वहां पर गये थे और उन्होंने सर्वे किया। उन्होंने रिपोर्ट दी और यह कहा कि यहां की उपज को देखते हुए, यहां की खनिज उपज और वन उपज को देखते हुए यहां पर

22 बड़ी-बड़ी इण्डस्ट्रीज कायम हो सकती हैं। लेकिन यह कैसे सम्भव हो सकता है, जब तक वहां पर रेल न हो। बहुत सा माल हमको बाहर से लाना होगा और जो वहां पर उत्पादन होगा, वह बाहर जायगा, इतना ही नहीं यह वह क्षेत्र है जिसे दण्डकारण्य कहते हैं और जिसमें हमारे शरणार्थी भाइयों को बसाना है। लेकिन वह वहां पर जाना नहीं चाहते हैं। उनके लिए खर्चा होता है, वहां उनको ले जाया जाता है, लेकिन वह वहां से चले जाते हैं। कहीं वहां रेलवे लाइन नहीं है। वहां उद्योग कायम नहीं हुए हैं, इंडस्ट्रीज कायम नहीं हुई हैं। यह जो डा० नागराज राव ने रिपोर्ट दी है, उसके अनुसार इंडस्ट्रीज तभी कायम हो सकती हैं जब कि वहां रेलें हों। इसलिये मैं चाहता हूँ कि डालही-राजारा और जगदलपुर तक जब तक रेलवे लाइन नहीं जायेगी तब तक इंडस्ट्रीज कायम नहीं हो सकती हैं। जब तक ऐसा नहीं होता है तब तक यह जो इतना बड़ा प्रदेश है जिसमें कि बिस्कुल रेलवे लाइन नहीं है और इसके भूगर्भ में प्रचुर मात्रा में घन भरा पड़ा है, उसका कोई उपयोग नहीं हो सकता है। इससे न केवल उस प्रदेश को नुकसान होता है बल्कि सारे देश को इससे बहुत बड़ा नुकसान होता है। इस वास्ते मैं नम्रतापूर्वक निवेदन करूंगा कि इस ओर आप अवश्य ध्यान दें और इसको आप हाथ में लें।

और भी कई नई रेलवे लाइंस हैं जिनका आपको सर्वे करवाना चाहिये। हमारे यहां आदिवासी क्षेत्र में इंदौर से दोहद तक की कई बार मांग की गई है। इसी तरह से खंडवा से दोहद तक की कई बार मांग की गई है कि जब कभी कोई मिनिस्टर जाता है तो देख कर वह यह कहता है कि यह बहुत आवश्यक है लेकिन कुछ होता नहीं है। मैं चाहता हूँ कि इस ओर भी आपका अविलम्ब ध्यान जाए।

हमारे यहां नेरो गेज ट्रेंज बहुत हैं। ग्वालियर से भिड, ग्वालियर से शिवपुर, ग्वालियर से शिवपुरी कितनी ही छोटी-छोटी गाड़ियां हैं। इनकी रफ्तार धाठ और नी मील प्रति घंटा है। इस जमाने में भी इतनी कम रफ्तार से गाड़ियां चले, इसको देख कर आश्चर्य होता है। इन सबमें नुक्सान ही नुक्सान है। उज्जैन से धागरा है, मांडला और छत्तीसगढ़ क्षेत्र में है। गोंदिया वगैरह से जबलपुर तक है। मैं निवेदन करता हूँ कि इसमें नुक्सान होता है। जब धाप इतना खर्च करते हैं और खर्च करने के बाद भी धापको नुक्सान होता है तो क्यों नहीं धाप नेरो गेज को यहां पर मीटर गेज में और ब्राडगेज में बदलने की कोशिश करते हैं। तीसरी पंचवर्षीय योजना समाप्त हो गई है और चौथी शुरू होने जा रही है। इस तीसरी योजना में धापको इस दिशा में शुरुआत तो कम से कम कर देनी चाहिए थी, पांच, दस या पचास मील को तो बदल देना चाहिए था, इसको तो मीटर गेज या ब्राड गेज कर देना चाहिए था। लेकिन इस तरफ धापका ध्यान नहीं है। अब मैं धापसे प्रार्थना करता हूँ कि चौथी योजना में तो कम से कम इस दिशा में शुरुआत की जाए और नेरो गेज के बजाय ब्राडगेज उसको किया जाए।

कल हमारे राजस्थान के एक भाई श्री भोंकार लाल बेरवा ने एक बहुत अच्छा सुझाव दिया था और उन्होंने कहा था कि झालावार से ले कर धागर तक रेलवे लाइन बनाई जाए। मैं निवेदन करूंगा कि यह जो उनका सुझाव है यह बहुत ही उपयुक्त सुझाव है। मैं तो यहां तक कहूंगा कि झालाबाड़ से धागर और धागर से जो नेरो गेज है जो कि लाखों रुपये का नुक्सान दे रही है उनको धागर धाप बन्द नहीं कर सकते हैं क्योंकि वह एक एमेनेटी है, लोगों को सुविधा के लिए है तो उसके बजाय उज्जैन तक धागर ब्राड गेज लाइन बना

हैं तो उससे काफी लाभ धापको हो सकता है और लोगों को भी सहूलियत हो सकती है। इससे धापको काफी मदद मिल सकती है। मैं चाहता हूँ कि इस धोर धापका ध्यान जाए।

कुछ एक्सप्रेस और मेल ट्रेंज को भी बहुत जरूरत है। पिछले दस सालों में एक भी हमें नहीं मिली है। इतनी गाड़ियां धापने चलाई हैं लेकिन हमें उनसे कोई फायदा नहीं हुआ है। मध्य प्रदेश की आवश्यकताओं को धागर देखा जाए तो एक भी एक्सप्रेस या मेल ट्रेन नहीं है, सभी पैसेंजर ट्रेंज हैं। यह कहा जा सकता है कि उस राज्य में से हो कर भी तो मेल ट्रेंज निकलती हैं, फ्रंटियर मेल निकलती है, कलकत्ता मेल निकलती है। लेकिन धाप देखें कि ये तो बाबा धादम के जमाने से निकलती चली आ रही हैं। ये तो कलकत्ता और बम्बई वालों के लिए हैं और इनसे तो हमारा जो काम है वह पूरा नहीं होता है, हमारा जो उद्देश्य है, उसकी पूर्ति नहीं होती है। भोपाल जिनको धाना हो या जबलपुर धाना हो या विलासपुर तक धाना हो या रायपुर तक धाना हो या रतलाम तक धाना हो इंदौर से धाना हो या सागर से धाना हो तो उनको कोई लाभ नहीं है। मैं निवेदन करूंगा कि एक मेल ट्रेन और एक एक्सप्रेस ट्रेन इधर भी धाप धवश्य जारी करें। इसमें धापका ज्यादा खर्च नहीं होगा।

इसी तरह से मैं कहूंगा कि प्रहमदाबाद से भोपाल तक एक एक्सप्रेस ट्रेन होनी चाहिए था या धानन्द। एक गाड़ी थी, उसको भी धब बदल दिया गया है, रेलवे बोर्ड ने उसके भी धब तीन टुकड़े कर दिये हैं। पैसेंजर ट्रेन तो है लेकिन एक्सप्रेस ट्रेन भी होनी चाहिए। धागर वह हो जाती है तो लोगों को बहुत सहूलियत ही जाएगी। उससे झालुधा और रतलाम वगैरह के सब लोग उधर आ सकते हैं।

[श्री राघेलाल व्यास]

भोपाल से बाया बीना कटनी, बिलासपुर एक एक्सप्रेस ट्रेन होनी चाहिए। यह दूसरी एक्सप्रेस ट्रेन अगर आप दे दें तो बहुत अच्छा हो सकेगा। इससे हमारे यहां की जनता को भी बहुत लाभ होगा।

गुना मक्सी रेलवे लाइन बन रही है। इसको बनते कई साल हो गए हैं। प्रगति की जो रफ्तार है वह बहुत धीमी है। मैं चाहता हूँ कि इस काम में भी शीघ्रता लाई जाए।

जहां तक स्पीड का सम्बन्ध है, वह भी बहुत कम है। अभी डिविडी जी ने कहा है कि उज्जैन से भोपाल तक जितना पहले समय लगा करता था आज उससे अधिक समय लगता है। होना तो यह चाहिए कि कम समय लगे, लेकिन होता यह है कि अधिक समय लगता है। इसका कारण यह है कि आज का प्रगति हो चुकी है। लेकिन यहां जो स्पीड कम हुई है, उसको भी देखा जाए और उसमें सुधार लाया जाए।

इसी तरह से स्लीपर कोच के बारे में भी कई बार हम कह चुके हैं और सुझाव दे चुके हैं। जो बिलासपुर को कोच जाती है, जो स्लीपर पर कोच लगती है वह भोपाल से लगती है। वह उज्जैन से लगनी चाहिए ताकि रतलाम वगैरह के लोगों को फायदा पहुंच सके, वहां के लोग भी फायदा उठा सकें। एक ही स्लीपर कोच से काम हो जाएगा।

सभापति महोदय : आप अपने इन सुझावों को लिख कर दे दीजिये।

श्री हुकम चन्द कछवाय : जहां तक रेलवे की डिमांड का सम्बन्ध है, मैं रेलवे मंत्री महोदय का सबसे पहले ध्यान तीसरी श्रेणी की तरफ दिलाना चाहता हूँ। हमारे देश में रेलों ने इन पिछले सालों में इतनी

प्रगति की है परन्तु तीसरी श्रेणी के पैसंजर्ज को हमने कोई विशेष सुविधा नहीं दी है। हम रोख देते हैं कि तीसरी श्रेणी के पैसंजर्ज किस तरह से भीड़ में कुचले जाते हैं, कैसी-कैसी मुसीबतों का उनको सामना करना पड़ता है और कितनी कठिनाई से उनको गाड़ियों में बैठने तक के लिए स्थान मिल पाता है।

सभापति महोदय : विरोधी दलों का समय अब कुछ नहीं है। कुछ समय स्वतन्त्र पार्टी वालों का बाकी है। लेकिन चूंकि कुछ समय हमारे पास बच रहा है इस वास्ते पांच-पांच मिनट में दे रहा हूँ। आप भी पांच मिनट में खत्म करें।

श्री हुकम चन्द कछवाय : मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जहां तक थर्ड क्लास पैसंजर्ज का सम्बन्ध है, उनको सुविधायें प्रदान करने की ओर आपका विशेष ध्यान जाना चाहिए।

एक बार नहीं घनेकों बार कई माननीय सदस्यों ने थर्ड क्लास के डिब्बों की तरफ आपका ध्यान खींचा है, जो भीड़भाड़ रहती है उसकी तरफ आपका ध्यान खींचा है। मैं अपना एक अनुभव आपके सामने रखना चाहता हूँ। देहरादून एक्सप्रेस बम्बई से आती है। उसमें बहुत ज्यादा रश होता है। उस रश को कम करने के लिए आप एक पार्सल गाड़ी चलाते हैं। वह पार्सल गाड़ी लेट चलती है, या रास्ते में लेट हो जाती है और इस वजह से जो पैसंजर्ज हैं उनकी जो आवश्यकतायें हैं वे पूरी नहीं हो पाती हैं। इस वास्ते मैं चाहता हूँ कि इसका एक तो टाइम ठीक किया जाए और दूसरे एक और गाड़ी बढ़ाई जाए।

आपने एयरकंडिशन के डिब्बे को बढ़ाना स्वीकार किया है। समझ में नहीं आता है कि ऐसा आपने क्यों किया है। अगर आप जनता की आवश्यकताओं को पूरा

करना चाहते हैं तो धाप केवल दो क्लासिस ही रखें फर्स्ट और बर्डे क्लास और बर्डे क्लास के पैसेजर्ज को अधिक सुविधा प्रदान करने के लिए धाप बर्डे क्लास के डिब्बे बढ़ायें ।

धाप बर्डे क्लास के डिब्बों की जो हालत होती है वह मैं धापके सामने रखना चाहता हूँ । कहीं लैट्रिज में पानी नहीं धाता है, कहीं खिड़कियां टूटी रहती हैं कहीं चटखनियां नहीं होती हैं या होती हैं तो वे लगती नहीं हैं । उनमें गन्दगी भरी रहती है, उनकी सफाई ठीक प्रकार से नहीं होती है । मैं धापको धपना धनुभव बतलाना चाहता हूँ । मैं 17 तारीख को जनता में बैठ कर धा रहा था । मुझे पानी की आवश्यकता हुई । मैंने कंडक्टर से कहा कि पानी नहीं है और पानी का इंतजाम करो । मथुरा के धन्दर वह गाई के पास गया । लेकिन पानी का इंतजाम नहीं हो सका । हमने कहा कि गाड़ी तब तक धागे नहीं बढ़ेगी जब तक कि पानी का इंतजाम नहीं हो जाता है, लैट्रिज वगैरह में कमी नहीं धा जाता है । और जो पैसेजर्ज वे उन्होंने भी इसकी शिकायत की । लेकिन पानी का इंतजाम नहीं हो सका । जब गाड़ी चल पड़ी तो मैंने अजीर खींची । पांच-पांच हाथ खींचता चला गया लेकिन गाड़ी नहीं रुकी । यह तो पानी का हाल है और यह अजीरों का हाल है । पानी न रहने का कारण क्या है, इसको धापको देखना होगा । एक कारण तो यह हो सकता है कि जो टंकियां हैं वे लीक करती रहती हैं, पानी उनमेंसे टपकता रहता है और टंकियां खाली हो जाती हैं इस तरह से उनमें पानी इकट्ठा नहीं हो पाता और इस कारण से मुसाफिर पानी से बंचित रह जाते हैं । मैं चाहता हूँ कि उस तरह की जो चीजें हैं इनकी धोर धापका धबिसम्भ ध्यान आए ।

बी० लिक के जो गाई हैं उनके धारे में धब मैं कुछ कहना चाहता हूँ । हमारे 2959 (A1) LS-7.

रतलाम डिविजन में जो ये गाई हैं इनकी बदली की जा रही है । जब इसका कारण पूछा गया तो हमें बताया गया कि रेलवे बोर्ड के इस प्रकार के धार्डर हैं और उनकी बदली करना जरूरी है । धाप कृपलानी रिपोर्ट को देखें, उसमें साफ लिखा हुआ है कि जिन गाईों का सम्बन्ध जनता से धाता हो या पैसे से होता हो उनको पांच साल के बाद तबदील कर दिया जाए, पांच साल के बाद उनकी बदली कर दी जाए । लेकिन इनका जनता से कोई सम्बन्ध नहीं धाता है । इस धास्ते में कहना चाहता हूँ कि इनकी बदली करने का कोई कारण नहीं है और इनकी बदली नहीं होनी चाहिए ।

बहुत से ठेके जो स्टेशनों पर दिये जाते हैं उनमें बहुत धांधली चलती है । उदाहरण के लिए मैं धापको बतलाना चाहता हूँ कि एक नागदा कास्टेशन है । वहां पर धोजनालय नहीं है । इस वजह से काफी पैसेजर्ज को धूखे रहना पड़ता है । वहां पर एक चाय की दूकान है । पटेल की वह दूकान है और उसकी एक फूट की दूकान रतलाम में है । उसी की नागदा में है । यह सारा एक शो है । वह कहता है कि उसने नीकर रखा हुआ है । यह झूठ है । इस सम्बन्ध में हमारे खालीवाला साहब ने भी कहा था । हमारे राधेलाल ब्यास जी भी यहाँ बैठे हुए हैं वे भी इस बात को जानते होंगे । धगर कोई बंका हो तो धाप जांच कर सकते हैं । हमने देखा है कि वह पहली तारीख को उस दूकान पर धाता है और हजार रुपया ले कर चला जाता है । इसी तरह से वह ठेके वालों से सो बी-सौ रुपया ले कर चला जाता है । यह उसकी मौनोपोली है । उसकी जो यह मौनोपोली है, इसको मैं चाहता हूँ समाप्त किया जाए ।

दिसम्बी स्टेशन पर मास के ऊपर सरफार को काफी मुधाबद्धा देना पड़ता है । पिछले साल हमारी सरकार ने डेढ़ लाख रुपये के

[श्री हुकम चन्द कछवाय]

करीब मूभावजा दिया है। यह उस माल का मूभावजा था जोकि चोरी चला गया था। मैं समझता हूँ कि सुरक्षा की कोई संतोषजनक व्यवस्था के प्रभाव में ऐसा होता है। इस बास्ते कोई संतोषजनक सुरक्षा की व्यवस्था होनी चाहिये ताकि माल चोरी न जा सके। गार्ड जिस डिब्बे में बैठते हैं उनको देखने का धीर उसमें बैठने का मुझे भ्रवसर मिला है। उनकी कंडिशन बहुत खराब होती है। जब वह मालगाड़ी से कर चलता है तो उसके डिब्बे में हवा से बचाव के लिए कोई इंतजाम नहीं होता है, सर्बों से बचाव के लिए कोई इंतजाम नहीं होता है, न खिड़की होती है धीर न कोई दूसरी व्यवस्था होती है। बहुत पुराने जमाने के वे डिब्बे हैं। मैं चाहता हूँ कि इन डिब्बों की ठीक व्यवस्था हो।

कई माननीय सदस्यों ने भोजन के बारे में कहा है। मैं भी इसके सम्बन्ध में यह कहना चाहता हूँ कि देहरादून से जो गाड़ी कोटा में घाती है उसके धन्दर जो पैसंजर होते हैं उनको कोटा के बाद भोजन के बारे में बड़ी तकलीफ का सामना करना पड़ता है। वह गाड़ी साढ़े छः बजे वहाँ पहुँचती है धीर वहाँ पहुँचने के बाद भोजन बन्द कर दिया जाता है। इसका प्रमुख कारण रेलवे प्रशासन के धन्दर समय पर भोजनालय का न काटा जाना है। भोजनालय का समय नियत करने की मोनोपली रेलवे प्रशासन की है। कुछ लोगों का नुक्सान न हो इसके कारण भोजनालय का डिब्बा कोटा में काट दिया जाता है। यदि वह डिब्बा सवाई माधोपुर में काटा जाये तो उसका लाभ काफी पैसंजर उठा सकते हैं। चूँकि वह कोटा में काटा जाता है इसलिये यात्रियों को ठीक समय पर भोजन नहीं मिलता। जब 16 तारीख को मैं स्टेशन से बाहर भोजन करने गया तब गाड़ी चली गई धीर मैं लुंगी धीर बनियान पहने रह गया। इस तरह की जो गड़बड़ी होती है उसमें सुधार किया जाये।

जहाँ तक ठेलों का सवाल है मैं कहना चाहता हूँ कि सामान को एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर साने ले जाने में बहुत देरी नहीं लगनी चाहिये क्योंकि इससे लोगों को काफी कठिनाई होती है। आज कन ठेलों को खींचने में काफी ताकत लगानी पड़ती है। ठेला गाड़ी का पहिया जमीन के धन्दर गड़ जाता है धीर बहुत ताकतवर धादमी ही उसको खींच सकता है। इसमें सुधार होना चाहिये।

इसके बाद मैं टी० टी० ब्राह्मण के बारे में कहना चाहता हूँ। यह एक ऐसा विभाग है जो सरकार का गड़ा हुआ पैसा, खटाई में पड़ा हुआ पैसा उखाड़ कर लाता है। इन टी० टी० ब्राह्मण को रनिंग स्टाफ में ले घाना चाहिये। इस बारे में ; अनेक बार यहाँ कहा जा चुका है। मैं पुनः इस को बोहराना चाहता हूँ।

रेलवे विभाग बहुत से कर्मचारियों की बदली करता है। मैं मानता हूँ कि उनकी बदली होनी चाहिये धीर किस समय होनी चाहिये यह भी सरकार देखे। परन्तु बदलने से पहले उनके मकानों की व्यवस्था होनी चाहिये। हमारे सामने बहुत से ऐसे उदाहरण हैं...

सभापति महोदय : यह सब बातें पहले धा चुकी हैं।

श्री हुकम चन्द कछवाय : कोटा डिबीजन रतलाम डिबीजन, बडौदा डिबीजन, सब जगह यह देखा गया है कि जब उन लोगों की बदली होती है तो उन्हें रहने के लिये मकान नहीं मिलता धीर उनको काफी परेशानी होती है। वे तो बेटिंग रूम में भी ठहर जाते हैं लेकिन उनके परिवार के लोग धाखिर कहां रहें।

फर्स्ट क्लास के जो डिब्बे होते हैं उनमें कंडक्टर होने चाहिए। धैरा धपना धनुषध

है कि जब हम गार्ड के पास पूछने जाते हैं तो हमें छहर उधर बहुत भागना पड़ता है। वह जब धाता है तब जा कर हमको बतलाता है कि मेरी सीट कहाँ है। इसलिये फर्स्ट क्लास के डिब्बों में कंडक्टर जरूर होना चाहिये।

श्री बाल्मीकी (खुर्जा) : सभापति जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया।

राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था की पृष्ठभूमि में हमारे देश में की रेलवे ने जो भाग लिया है और जो उसका भाग रहा है, मैं उसकी प्रशंसा करता हूँ। देश के रेलवे बोर्ड ने कार्य कुशलतापूर्वक और कार्यपटता पूर्वक जो धादम स्थापित किया है वह दूसरे विभागों के लिये एक प्रकार से अनुकरणीय है। मैं ऐसे अवसर पर मंत्री जी, माननीय राज्य मंत्री जी, उपमंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि उनकी कार्यकुशलता का और उन्होंने जो गहरी दिलचस्पी इस कार्य में ली है उसका का प्रभाव कर्मचारियों पर पड़ा है। मैं ऐसे अवसर पर कहना चाहता हूँ कि प्रभाव बहुत कुछ ऊपर-ऊपर नजर धाता है। बड़े अधिकारियों का बड़े अधिकारी जितने अच्छे होते हैं उतना ही प्रभाव उनका नीचे तक पड़ता है। लेकिन जब मैं नीचे की ओर तक जाता हूँ तो धीरे-धीरे वह प्रभाव कम होता चलता है, और उस की सूरत जितनी उज्ज्वल ऊपर नजर धाती है उतनी कांयसे जसी काली नीचे नजर धाती है। इस धोर धी मैं आपका ध्यान आकषित करना चाहता हूँ।

यह बात सही है कि जब अगस्त और सितम्बर सन् 1965 में देश के ऊपर संकट रहा, उस संकट की स्थिति में बड़ा अच्छा पार्ट हमारे रेलवे का रहा और वह पिछड़े भागों की तरफ उन, उत्तर पश्चिमी और अनेक पूर्वी देश के भागों की धोर रेलवे का ध्यान गया और उन्होंने रेलवे के कार्य को चलाया और विमोचक हमारी सेनायें जो

जमीं धीं उनके लिये सामान सज्जा पहुंचाने के लिये सड़ाई का सामान पहुंचाने के लिये जो कार्य किया वह प्रशंसनीय कार्य ही है। मैं चाहता हूँ और मेरा ध्यान भी जाता है कि काश्मीर और उत्तरी भागों तक कि रेलवे वहां तक चली जाये और उन का सम्बन्ध जुड़ जाये। कभी मुझे काश्मीर रेल में जाने का अवसर मिला, तो जङ्गल, हवा का रास्ता कोई मुज जैसा पसन्द नहीं करता।

यहां पर जिक्र किया गया कुछ विभिन्न परिवहन के जो कार्य चलते हैं देश के अन्दर। रेल की दृष्टि से, नभ की दृष्टि से, समुद्र की दृष्टि से, सड़क की दृष्टि से, जो परिवहन कार्य चलता है उसमें कुछ समन्वय होना चाहिये।

समन्वय की पद्धति अनेक प्रकार से अच्छी है, लेकिन समन्वय में बिलग भाग, विविधता होनी चाहिये। उस को बार्सनिक दृष्टि से देखा जाये तो मैं नहीं समझता कि सड़क और रेल का कोई सम्बन्ध हो सकता है। विचार की दृष्टि से प्रबन्ध की दृष्टि से होना चाहिये लेकिन रेलवे जो अक्षुण्ण रह कर कार्य कर रहा है उसमें उस को समन्वय इस दृष्टि से प्राप्त करना चाहिये कि उसमें उन्नति हो सके। लेकिन जो गड़बड़ सड़क परिवहन में, नभ परिवहन में और जो दूसरी जगह दिखाई देती है वह इसमें नहीं धानी चाहिये। इसमें अलग रह कर ही प्रबन्ध करना चाहिये।

मैं यह इस अवसर पर कहना चाहता हूँ कि हमारे रेलवे के अन्दर विभिन्न माम्थता प्राप्त संस्कार्यें कार्य कर रही हैं और वह इस प्रकार से रिकम्पाइज्ड है और वह इस तरह की ट्रेड यूनियन्स हैं। मैं बड़े अदब से कह देना चाहता हूँ कि वह बड़ी ट्रेड यूनियन्स छोटे कर्मचारी, हमारे जो सफाई पेशा धाई हैं, हमारे जो मामूली लोग हैं, हमारे जो छनी लोग हैं, उन की समस्याओं का निराकरण

[श्री बाल्मीकी]

नहीं करती हैं। बड़ी समस्याओं में वह पाटं धदा करती हैं। हमारे रेलवे को एक प्रकार का का नकशा सा, बड़े से बड़े जो ग्रागैनाइजेशन हैं वह कोई भी हैं, इस प्रकार का कोई व्यवहार मैं नहीं करना चाहता कि मैं उन से कुछ धलग दिखाई दू लेकिन यह बात जरूर है कि व्यक्तिगत दृष्टि से एक प्रकार की संस्थाएं ले कर चलने की दृष्टि से, मैं ऐसी संस्थाओं को ले कर चलता हूँ जो 1860 के सोसायटी ऐक्ट के अनुसार रजिस्टर्ड हैं। उन रजिस्टर्ड संस्थाओं की बात कहां सुनी जाती है, लेकिन रेलवे के जो कर्मचारी हैं, बड़े से बड़े अधिकारी धोर जी० एम० के दफ्तर के, डी० एम० के दफ्तर के वे कर्मचारी नहीं सुनना चाहते हैं। मेम्बर पार्लियामेंट की हैसियत से सुनना चाहते हैं। लेकिन व्यक्तिगत दृष्टि से कि उन को क्या दिक्कतें होती हैं वह नहीं सुनना चाहते हैं। मैं मंत्री जी का ध्यान धार्कषित करना चाहता हूँ कि सन् 1860 के सोसायटी ऐक्ट के अनुसार जो ध्राज इस प्रकार की संस्थायें हैं, चाहे वह कैंटरिंग से सम्बन्ध रखती हैं, हमारे सफाई पेशा के ध्राइवों से सम्बन्ध रखती हैं या कुली ध्राई हमारे जो धार वहन करने वाले हैं ध्राइवों से, उन की बात सुनी जानी चाहिये। इस प्रकार का ध्रादर्श सारे हमारे ध्राधिकारियों को जाना चाहिये ऊपर से ले कर नीचे तक ताकि हम समझ सकें कि जो ध्राप बात सुनना चाहते हैं वह ध्राप न सकते हैं।

मैं ध्रावब से ध्राज करना चाहता हूँ कि कि देश के ध्रान्दर जो नौकरियों के ध्रान्दर स्थान सुरक्षित करने की बात दू, नये स्थानों में वह किसी हद तक पूरी होती है। लेकिन रेलवे के ध्रान्दर भी ध्राीर जैसा दूसरे विभागों में होता है, जरब तकसीम कर के सफाई वाले ध्राघर ध्राघर के सब लगा कर उस ध्राग को ध्रातुर्थ श्रेणी में भी दिखा देते हैं, तीसरी, दूसरी ध्राीर पहली श्रेणी में हमें तक है ध्राघर वह ध्राप होता है। लेकिन ध्राघर वह ध्राीर

होना चाहिये। मैं यह कह देना चाहता हूँ कि जो उध्रतिशील स्थान हैं उन उध्रतिशील स्थानों के ध्रान्दर जो एक प्रकार का कदम उठाया गया था कि उन के ध्रान्दर भी स्थान सुरक्षित रहेंगे ध्राीर सुरक्षित स्थानों पर उन को ध्रावसर मिलेगा, मैं समझता हूँ कि वह ध्रावसर नहीं मिलता है ध्राीर हमारे जो इस तरह के संगठन गेडयूल्ड कास्ट्स ध्राीर ट्राइब संगठन, ध्रापब्लिकट यूनियन ध्रादि हैं जिस में मैं भी किसी प्रकार मैं भी पाटं ध्रदा करता हूँ, उस की ध्राीर से यह ध्राधन उठाये जाते हैं, लेकिन मंत्रालय की ध्राीर से रेलवे बोर्ड की ध्राीर से कोई ध्रा्यान नहीं दिया जाता है। लिस्टें तैयार होती हैं या इस प्रकार से पैनल बनाये जाते हैं, लेकिन नाना प्रकार से हमारे कर्मचारी जो ध्रातुर्थ श्रेणी के हैं, जो द्वितीय श्रेणी के हैं, ध्राीर जरा पहली श्रेणी में मैं उतना नहीं कहता हूँ लेकिन वहां तक भी सताय जाता है, उन के कांफिडेंशल रेकार्ड को बिगाड़ा जाता है। ध्राीर इस प्रकार से उन के साथ ध्राण्याय होता हूँ। मैं माननीय मंत्री जी का ध्रा्यान ध्राार्कषित करना चाहता हूँ कि वह इस ध्राीर ध्रा्यान देंगे ध्राीर यह जो ध्राप्रसुविधा है इसको ध्राूर करने का ध्रायत्न करेंगे।

मैं ध्राीर तो कहीं नहीं कम से कम यह ध्राीर सकता हूँ कि ध्राीर का स्वप्न म्यूनिसि-पैलिटी के ध्रान्दर ध्राीर हो जाये कभी ध्राीर नहीं हो सकता। हमारे सफाई पेशा ध्राई इस मंत्रालय के ध्रान्दर रेलवे में काफी एक मह्रावपूर्ण पाटं ध्रदा करते हैं। लेकिन ध्राप यह समझ सकते हैं कि जो बेचारा एक सफाई कर्मचारी लगता है वह उध्रति करता ध्राभा कोई ध्राीर स्थान ध्राप्त कर जाय, ऐसा नहीं होता है। मैं समझता हूँ कि उध्रर ध्रााननीय मंत्री जी ध्रा्यान देंगे ध्राीर यह भी कहने के लिये तैयार हूँ कि ध्रा ठकी पास, ध्राई स्कूल पास ध्राीर कहीं, कहीं एफ० ए० पास ध्राीर हम रे ध्राई जो इस जाति से संबंध रखते

हैं इस परिगणित जाति से संबंध रखते हैं वह अभी तक सफाई का काम करते हैं। ऐसे लखनऊ में भी कुछ लोग हैं और दूसरी जगह भी हैं। उनकी ओर ध्यान देना चाहिए जिस से हमारे धन भाइयों की प्रवस्था में सुधार हो सके।

चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों के रहने की प्रवस्था की जो समस्या है वह भी अत्यन्त विकट है। बहुत बड़े हैं अधिकारी तो बहुत बड़े भ्रष्टे बंगले हैं और जितने बड़े स्थान हैं पाते हैं उनको भ्रष्टे ही बंगले मिलते हैं लेकिन जो चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी हैं खास तौर से हमारे सब सफाई पेशा भाई उनकी प्रवस्था दिल्ली में देख लें, खडगपुर में देख लें, कहीं भी देख लें, पुराने क्वार्टर रद्दी से रद्दी जगह यहां तक की लैट्रिन के करीब वह विये जाते हैं और इस प्रकार से उनकी प्रवस्था की समस्या को बिल्कुल ठीक नहीं किया जातः है। मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री जो उधर ध्यान दें और वे सोचें कि उधर क्या हो सकता है ?

वैसे यह बात जो है देश के अन्दर जो एक यह प्रथा है पाखाना साफ करने की पाखाना साफ करना है, उसे देखता है, हमारे रेलवे के पास धन का बहुत प्रबन्ध है सब कुछ होते दूये भी भी जो इस प्रकार के विचार व्यक्त किए गए हैं कि इस प्रकार के पाखाने समाप्त किये जाने जायेंगे और जो प्रथा सिर पर डोनेकी है वह भी चल रही है बिन्वा सिस्टम के तरीके से और बाल्टी सिस्टम के तरीके से वह कैसे समाप्त हो सकती है ? उस में एक सुधार के कैसे हो सकता है ? हालांकि यह समस्या सारे देश के सामने है। चतुर्थ योजना के अन्दर पंचवर्षीय योजना के अन्दर उस के ऊपर विशेष ध्यान देना चाहिए और अधिक धन राशि उपलब्ध करनी चाहिए। लेकिन रेलवे जो पीछे की दृष्टि से बहुत ही सुविधापूर्ण स्थिति में है मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे स्टेशनों पर पाखानों का और जो हमारे

अरिनल्स हैं, पेशाबघर हैं, बहुत बवद्वार हैं और मैं समझता हूँ कि जैसाकि जिक्र किया गया है भ्रष्टाचार का वह सारा पैसा फिनायल की शकल में तौलिये की शकल में छा लिया जाता है सैनिटरी स्टाफ के जरिये और उस में डाक्टर हमारे डी० एम० प्रो० का स्टाफ भी उत्तरदायी है, छा लेते हैं। इस तरह से वह भ्रष्टाचार नीचे से की तह तक फैलः हुआ है। मैं यह कह देना चाहता हूँ कि रेलवे का का सैनिटरी स्टाफ और डी० एम० प्रो० आफिस और जो दूसरे इस तरह के कार्यालय हैं उन में भ्रष्टाचार व्याप्त है। चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों का ठीक तरह से इलाज नहीं किया जाता है। उनको वह सुविधायें प्राप्त नहीं होती हैं और विशेषकर उन के साथ में प्रयाय होता है और छुट्टी लेने में दूसरे कामों में रिश्बत ली जाती है और यहां तक कि जो काम पर पर लगते हैं, यहां दिल्ली मैन पर भी मैं यह कह सकता हूँ कि 6 सौ रुपये रिश्बत ली जाती है तब उन को स्थान दिया जाता है और इस तरह से बदली बगैरह में भी रिश्बत ली जाती है और जो इस प्रकार के हमारे कर्मचारी हैं, सैनिटरी स्टाफ के अन्दर सैनिटरी इंस्पेक्टर उन के खिलाफ शिकायत की भी जाती है कि वह इस प्रकार से रिश्बत लेते हैं लेकिन कोई कदम नहीं उठाया जाता है।

जैसा और जो समय दिया है, कुछ स्थानीय समस्याओं की ओर मैं दो तीन मिनट ध्यान माननीय मंत्री जी का भी आकर्षित करना चाहता हूँ। यह बात ठीक है, कुछ पिछड़े इलाकों और और कुछ गरीब इलाकों का जिक्र आता है कि वहां रेलवे फैलाया जाय। लेकिन मैं बुलन्दशहर से आता हूँ। बुलन्दशहर का जिला कुछ प्रास्परेस तो नहीं उतना लेकिन फिर भी उसकी एक महत्वपूर्ण, ऐश्वर्यपूर्ण स्थिति है। और

[श्री बाल्मीकी]

वहाँ अब इंटरिप्रलाइजेशन हो रहा है, मिल खुल रही है। और दूसरा काम बढ़ रहा है और दूसरे प्रकार के काम के साथ-साथ एक वहाँ पर इंटरिप्रलाइजेशन चल रहा है क्योंकि हम समझते हैं कि इंटरिप्रलाइजेशन ही जड़ है समृद्धि की और वह बात हो रही है। बुलन्दशहर का स्टेशन एक ऐसा स्टेशन है, जिसको बढ़ावा मिलना चाहिए और वहाँ पर सभी प्रकार की सुविधायें जो प्राप्त होनी चाहिए वह मिलनी चाहिए। बराबर इस तरह का डेपुटेशन हमारे रेलवे बोर्ड के चेयरमैन से भी मिला है और माननीय मंत्री जी को भी लिखा गया है कि बुलन्दशहर का जो स्टेशन है उसकी उन्नति तभी हो सकती है जब धाप दि ली से लेकर बाया हापुड़ रास्ते को डबल कर दें और कोई इम्पार्टेंट ट्रेन वहाँ से वापस करें। सारी छोटी गाड़ियाँ वहाँ से पास होती हैं। इस धोर में मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करः। हूँ और एक बात और भी क्योंकि हाई कोर्ट इलाहाबाद को और दूसरी जगह जाना होता है तो जो गाड़ी पास हो तो उस में थर्ड क्लास, सिक्केड क्लास और फर्स्ट क्लास के टिकटों की तादाद और सीट उस में ज्यादा होनी चाहिए ताकि लोगों को सुख सुविधा मिल सके।

यह बात मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे के धन्दर जो बराबर भीड़ बढ़ रही है उस को कम करने की तरफ ध्यान नहीं दिया जाता है। टिकट ईम्पू करते चले जाते हैं। किसी आधार पर करना चाहिए। जो दशा हीन दशा सोचनीय दशा उनकी है मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि धाप देखें कि हम लखनऊ जाते हैं, लखनऊ को एक मेल गाड़ी जाती है, एक एक्सप्रेस जाती है, दोनों में थर्ड क्लास में बड़ी भीड़ होती है। मैं चाहता हूँ कि कोई इस तरह की गाड़ी भी शल करें ताकि भीड़ कम हो सके और लोगों को कुछ सुख सुविधा मिल सके। और अभी

कहा गया कि जो पैसेंजर ट्रेन हैं उन के धन्दर कितनी बेर सगती है। मैं बराबर कभी कभी सफर करता हूँ बिस्ली से बनकौर तक पैसेंजर गाड़ी में 6-6 बंटे लगते हैं। गाड़ी को डिटेन किया जाता है और सब से ज्यादा मेरे जिले का यहाँ दूध भाता है। पैसेंजर जो लेट होते हैं उनका कुछ नहीं बिगड़ता है लेकिन जो दूध की गाड़ी बिस्ली के लिए भाती है और सारा दूध लाती है चाहे वह पैसेंजर है या दूध की शटिल है उधर ध्यान दें। उन के साथ रेलवे पुलिस का अच्छा व्यवहार नहीं होता है। मैं जरूर चाहता हूँ कि उनका हजारों रुपये का जो नुकसान होता है उसको माननीय मंत्री जी को देखना चाहिये। नुकसान ही नहीं होना चाहिए और चाहे और गाड़ियों को चाहे मेल हैं, ए सप्रेस हैं, पैसेंजर हैं, वह पैसेंजर गाड़ी जिन में दूध नहीं लाया जाता उनको डिटेन किया जा सकता है किसी कारण से, लेकिन दूध की गाड़ी को बिलकुल डिटेन नहीं किया जाना चाहिये और उसको दि ली बराबर समय के अनुसार जैसा कि समय की भवधि है धाने देना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं फिर मंत्रालय को धन्यवाद देता हूँ कि वह जागरूकता से काम करेगा, दृढ़ता के साथ काम करेगा और देश के धन्दर रेलवे का काम ऐसा चलेगा कि जिसके धन्दर श्रेणी भेद जाना चाहिये और मैं यह कहने के लिए तैयार हूँ कि यह प्रथमः द्वितीय तृतीय और अचुथ यह स्थान जाने चाहिए और एक ऐसा स्थान होना चाहिए जो केवल कुछ आधार पर कि उस में कुछ ज्यादा पैसा देकर आदमी बैठ सके लेकिन इस तरह से आधारित करें कि जो थर्ड क्लास जैसी है वह बैसी ही रहनी चाहिए। फिर भी श्रेणी भेद जाना चाहिए और श्रेणी भेद नहीं रहना चाहिए। श्रेणी भेद जब सारे देश में बुरा है तो रेलवे के धन्दर भी बुरा है और वहाँ से जाना चाहिए।

श्री न० प्र० याबब (सीतामढ़ी) : सभापति जी, आपने समय दिया इसके लिए धन्यवाद । मैं आपके द्वारा अपने रेलवे राज्य मंत्री डा० राम सुभग सिंह का ध्यान उत्तरी बिहार के सीतामढ़ी क्षेत्र की धोर से जाना चाहता हूँ । उत्तरी बिहार में रेलवे की अभी बड़ी व्यवस्था है जिस तरह सन् 1947 के पहले मैंने देखा था । मैं आपके द्वारा अपने रेलवे राज्य मंत्री को निमंत्रण देता हूँ कि वह चलकर देखें । पहलेदाघाट से नरकटियागंज की धोर जो ट्रेन जाती है करीब सौ मील की दूरी तय करने में उसे 14 घंटे लगते हैं । 1947 के पहले भी पहलेदाघाट से नरकटियागंज की दूरी तय करने में 14 घंटे लगते थे । सब्रह्म घठारह बयं धाजादी प्राप्त करने के बाद भी अभी हमारे उत्तरी बिहार की रेलवे की व्यवस्था उसी तरह है जिस तरह सन् 47 के पहले थी । पहलेदाघाट से नरकटियागंज को जो ट्रेन जाती है उसमें घड़ें क्लास की व्यवस्था तो खराब है ही, प्रथम श्रेणी के डिब्बे में भी मैंने देखा कि उसके शौचालय में पानी चूता रहता है बदन पर । कभी कभी मैंने देखा कि शौचालय में पानी रहता ही नहीं । धोर में यह भी बताना चाहता हूँ कि इधर नरकटियागंज से पहलेदाघाट की धोर जो ट्रेन जाती है उसमें जितने भी डिब्बे फर्स्ट क्लास तथा घड़ें क्लास के लगाए गए हैं सभी डिब्बे 1947 के पहले के बने हुए हैं । इसलिए उसमें बड़ी खराबी है । काफी कमजोर हो चुके हैं । मेरा निवेदन है कि इस में जितने भी डिब्बे हैं वह नये डिब्बे देने चाहिए ।

मैं आप के द्वारा रेलवे मंत्रालय का ध्यान मुजफ्फरपुर-मुनबरसा रेलवे लाइन की धोर विलाना चाहता हूँ । मुजफ्फरपुर-मुनबरसा याया सीतामढ़ी रेलवे लाइन का सर्वेक्षण 1928 में हुआ था । उस के बाद 1948 में उस का सर्वेक्षण हुआ । इस सम्बन्ध में यह सिफ़ारिश की गई कि जितनी जल्दी हो सके यहाँ रेलवे लाइन की व्यवस्था होनी चाहिए । मैंने पहले भी कहा था कि दिल्ली से पटना

तक की दूरी, जो कि करीब 700 मील है, हम पन्द्रह सोसह घंटों में तय करते हैं, लेकिन इस की तुलना में पटना से सीतामढ़ी धोर पटना से बरगनिया तक जाने में करीब चौघह से घठारह घंटे लगते हैं, जो कि केवल सौ मील के लगभग दूरी है । इसलिए मेरा निवेदन है कि एक एक्सप्रेस गाड़ी नरकटियागंज से पालेजाघाट जानी चाहिए ।

जो घासाम मेल बरौनी से दिल्ली की धोर जाती है, उस ट्रेन का उत्तर बिहार में नरकटियागंज से धमी तक किसी तरह का कनेक्शन नहीं है । इसलिए मेरा निवेदन है कि नरकटियागंज से समस्तीपुर तक एक एक्सप्रेस गाड़ी होनी चाहिए, जिससे उत्तर बिहार के लोग घासाम मेल से घासानी से दिल्ली घा सकें ।

घासाम मेल में धमी तक भोजन की अच्छी व्यवस्था नहीं है । इसलिए उस में एक डाइनिंग कार होनी चाहिए ।

पटना, कानपुर, धानापुर, मगलसराय इत्यादि स्टेशनों पर रेलवे की धोर से खाने की जो व्यवस्था की गई है, वह बहुत खराब है । अगर राज्य मंत्री महोदय बिना सूचना दिये हुए इन स्टेशनों पर खाना मंगायें, तो उन को पता चल जायेगा कि इन स्थानों पर कितना खराब खाना दिया जाता है । मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि जब वह बिहार जायें, तो वह रेलवे डिपार्टमेंट को बिना सूचना दिये हुए टुंडला होते हुए यावा करें धोर रेलवे का भोजन लायें । तब उनको मालूम होगा कि यात्रियों को भोजन के सम्बन्ध में कितनी धमनिघा होती है ।

इस के बाद मैं आप का ध्यान भीसा गाँव के परसौनी स्टेशन की धोर से जाना चाहता हूँ । मेरा निवेदन है कि परसौनी स्टेशन का नाम बदल कर ठाकुर रामनंदन सिंह रेलवे स्टेशन कर दिया जाये । मैं आप को बताना चाहता हूँ कि ठाकुर रामनंदन सिंह बिहार के एक बहुत बड़े नेता थे । 1947 से पहले बिहार

[श्री न० प्र० याचव]

मैं जब कभी भी आजादी की लड़ाई छड़ी, तब वे पिता पुत्र दोनों—ठाकुर नवाब सिंह और ठाकुर रामनंदन सिंह—एक साथ जेल जाते थे। 1942 की क्रांति के बाद ठाकुर नवाब सिंह घर से गए और बागमती के किनारे उन की मृत्यु हो गई। ठाकुर रामनंदन सिंह भी आजादी के बाद मर गए। मंत्री महोदय से मेरा निवेदन है कि परसौनी स्टेशन का नाम बदल कर ठाकुर रामनंदन सिंह रेलवे स्टेशन कर देना चाहिए।

सीतामढ़ी सीतामढ़ी सब-डिविजन का मुख्यालय है और सीता जी की जन्मभूमि भी है। मेरा निवेदन है कि जिस तरह मेघरा में एक बहुत बड़ा थंड क्लास वेटिंग हाल बनाया गया है, उसी तरह सीतामढ़ी में भी थंड क्लास के यात्रियों के लिए एक बड़ा वेटिंग हाल होना चाहिए।

सीतामढ़ी में एक प्रोवरबिज होना चाहिए। वहां स्टेशन पर जो शौड बनाया गया है, वह बहुत छोटा है। इसलिए वहां पर एक बड़ा शौड बनाया जाना चाहिये।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान बरगनिया रेलवे स्टेशन की प्रोर दिलाना चाहता हूँ। बरगनिया शहर दो भागों में विभक्त है। इसलिए वहां पर भी एक प्रोवरबिज और एक शौड होना चाहिए।

मेरा यह भी निवेदन है कि सीतामढ़ी से मुजफ्फरपुर तक एक एक्सप्रेस गाड़ी होनी चाहिए। सीतामढ़ी और मुजफ्फरपुर की दूरी करीब 37 मील की है। लेकिन 37 मील की यह दूरी तय करने में रेलवे के यात्री को करीब आठ घंटे लगते हैं। इसलिए मेरा निवेदन है कि सीतामढ़ी से मुजफ्फरपुर तक एक एक्सप्रेस गाड़ी होनी चाहिए और यात्रियों के घर लौटने के लिए मुजफ्फरपुर से सीतामढ़ी तक—और बरगनिया तक भी—एक एक्सप्रेस गाड़ी होनी चाहिए।

स्टेशनों पर भोजन इत्यादि की खराबी के बारे में जो कम्प्लेंट बुक रखी जाती है, उस में यात्री अपनी अपनी शिकायत लिख देते हैं। उस के पन्द्रह दिनों के बाद विभाग के किरानी की प्रोर से शिकायत करने वाले एम० पी०, या अन्य यात्रियों, को लिख दिया जाता है कि अच्छा भोजन न मिलने के बारे में आप ने जो कम्प्लेंट की है, उस से रेलवे अधिकारियों को काफ़ी तकलीफ है और हम धागे इसमें सुधार करेंगे। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि मैं चार वर्ष से संसद् में हूँ और इस अवधि में मैंने भोजन की खराबी के बारे में अनेकों कम्प्लेंट्स दी हुई हैं—कानपुर में भी और लखनऊ में भी—, लेकिन अब भी जब कभी मैं उधर जाता हूँ, मैं देखता हूँ कि जिस तरह का भोजन पहले मिलता था, ठीक उसी तरह का खराब भोजन मुझे—मुझे ही नहीं, जितने यात्री जाते हैं, उन सभी को— मिलता है। अगर कोच एटेंडेंट ने डाइनिंग कार या भोजनालय में कह दिया कि एम० पी० को भोजन चाहिए, तो अच्छा भोजन मिलता है, लेकिन अगर बिना यह बात बताए हुए भोजन मंगाया जाये, तो बहुत खराब भोजन मिलता है। उस की तुलना में मार्केट में उतने पैसे खर्च करने पर सुन्दर भोजन मिल सकता है। इसलिए मेरा निवेदन कि जो कम्प्लेंट्स की जाती हैं, उन के लिए एक उच्चाधिकारी होना चाहिए, जो देखे कि कम्प्लेंट क्या है। उसके बाद वह आवश्यक जांच-पड़ताल करे और फिर सम्बद्ध मामले में संशोधन होना चाहिए। लेकिन मेरा अनुभव है कि रेलवे मंत्रालय में लोगों की कम्प्लेंट्स पर कोई खास ध्यान नहीं दिया जाता है।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान फिर बरगनिया स्टेशन की प्रोर दिलाना चाहता हूँ। बरगनिया और डेंग रेलवे स्टेशन के बीच में बागमती नदी की बाढ़ के प्रकोप के कारण 1962 में 300 फ़ीट रेलवे साइन टूट गई, 1963-64 में भी इसी कारण रेलवे साइन टूटी और 1965

में भी करीब 500 फ्रीट रेलवे लाइन टूट गई। सरकार की धीर से उस नदी को कंट्रोल करने के लिए प्रति वर्ष लाखों रुपये खर्च होते हैं, लेकिन अभी तक इस बारे में कोई खास सुधार नहीं हुआ है। मैं माननीय मंत्री जी को निमंत्रण देता हूँ कि किसी समय वह प्लेन में न जा कर हमारे साथ ट्रेन में पटना से सीतामढ़ी धीर डेग से बरगनिया चले। तब उन को वह 100 मील की दूरी तय करने में चौदह घंटे लगेगे धीर उन को पता चल जायेगा कि रेलवे की क्या व्यवस्था है। मुझे विश्वास है कि मंत्री महोदय के उधर जाने से नार्थ बिहार में रेलवे की बहुत तरक्की धीर सुधार होगा।

ध्याप ने मुझे समय दिया, इस के लिए मैं ध्याप को धन्यवाद देता हूँ।

श्री बूटा सिंह (मोगा): चेयरमैन साहब, ध्याप रेलवे मंत्रालय की मांगों पर बोलने के लिये आपने जो समय दिया है, उसके लिये मैं बहुत धाधारी हूँ। सुबह सुबह जब हम लोग अपनी शक खोलते हैं...

सभापति महोदय : ध्यापको 11+5 यानी 16 मिनट मिल सकते हैं।

श्री बूटा सिंह: तो कोई भी ऐसा दिन नहीं होता जिस दिन हमारे खेतों में रेलवे मजदूरों, रेलवे कर्मचारियों धीर कभी कभी रेलवे ध्याफिसरों की भी शिट्ठियां होती हैं। मुझे यह बात कहने में खुशी है कि बहुत सी समस्याएँ जो कि इंडियन प्रब्ल होती हैं, जिनको हम अपने मंत्री डा० राम सुभग सिंह जी, जो बहुत धच्छे दोस्त भी हैं, उनके साथ सेते हैं तो बहुत हम्-धर्मी के साथ वह हर एक केस को सुनते हैं। मगर डाक्टर साहब भी जो महकमे की तरफ से रिपोर्ट ध्याती हैं, उसको बदलने में या उसको सबवील करने में, मजदूरों की या कर्मचारियों की मांगों को, उनकी तकलीफों को हल करने में

बहुत हद तक कामयाब नहीं हो सके हैं। हमारे ध्याधा टाल्स्कुकात नार्दन रेलवे से पड़ते हैं धीर मैं कभी कभी जनरल मैनेजर के पास भी जाता हूँ। वह भी बहुत धच्छे तरीके से पेस ध्याते हैं, बहुत से कामों में वह हमारी मदद करते हैं।

बहरहाल जब हम रेलवे की स्थिति पर, खास कर के मेरा मतलब नार्दन रेलवे से है, उस से हमारा बास्ता पड़ता है नजर डालते हैं तो जो तसबीर सामने ध्याती है, उस को देख कर सध-मुच जी ध्याहता है कि चेयरमैन साहब अपने दो दोस्त डा० राम सुभग सिंह को, ये मांगें मनवाने के लिये जो पैसा वह मांगते हैं, उसके लिये ना कर दी जाय। क्योंकि वही तरीके जो धंधेजों के जमाने में थे, वही ध्याज भी चले ध्या रहे हैं। वही फर्नीचर स्टेशनों पर है जो उस जमाने का है। ध्यारत की बहुत संख्या जो तीसरे दर्जे में सफर करती हैं, उनकी हालत में कोई सुधार नहीं हुआ है। हम लोग फर्स्ट क्लास में जाते हैं, डाक्टर साहब भी जाते धीर मेरे साथी जो लोक सभा धीर राज्य सभा के हैं, वे भी जाते हैं। जब हम सफर करते हैं किसी स्टेशन से तो गाड़ियों में जनरल तीर पर देखें तीसरे दर्जे के मुसाफिरों का हाल ध्यायद दोखच तो किसी ने देखा नहीं, लेकिन तीसरे दर्जे के डिब्बों का जो हाल है वह दोखच से भी बुरा होगा। कोई उनके लिये बैठने की जगह नहीं है। मैं यह मानता हूँ कि मुसाफिरों में भी बहुत हद तक ट्रेफिक माइन्डेड नहीं है, कई लोग ऐसे हैं कि जब गाड़ी ध्याकर खड़ी होती है तो एक दम से सारा सामान फेंक देते हैं, सो जाते हैं। धीर दूसरे मुसाफिरों के बैठने के लिये जगह नहीं छोड़ते हैं। लेकिन इसके बावजूद जो महकमे की तरफ से तीसरे दर्जे के मुसाफिरों से बुरी तरह से सलूक किया जाता है, रेलवे मन्त्रालय को कोई हक नहीं है टिकट ईशू करने का, ध्यागर यह उनको जगह नहीं दे सकते हैं बैठने के लिये। कई कई डिब्बे इतने पुराने होते हैं कि न उनकी धारनिब होती है धीर न वह बैठने क लायक होते हैं। न

[श्री बुटा सिंह]

उनके घन्दर जगह होती है। होता क्या है - लोगों को बाहर सटकना पड़ता है और इस तरह से सफर करने से रास्ते में घनेकों जानें बची जाती हैं।

मुझे याद है एक दफा हम लोग पंजाब से घा रहे थे। एक छोटा सा स्टेशन है फिलौर वहां गाड़िया बहुत कम चकती हैं। तीसरे दर्जे में एक देवी चढ़ने वाली थी उनके पास दो बच्चे थे। वह भाग कर घा रही थी। मैं प्लेट फार्म पर खड़ा था। मैंने गाड़ से कहा कि देखो वह देवो घा रही है, उनको चढ़ने के लिये धाप थोड़ा सा मॉर्जिन जरूर दीजिये। मगर उसने मेरा कहना नहीं किया, गाड़ी चल दी। नतीजा यह हुआ कि उसने दोनों बच्चों को गाड़ी में फेंक दिया और जब वह खुद चढ़ने लगी तो उसका पांव फिसल गया, और इस तरह पहियों के बीच उसकी एक टांग बिलकुल पिस गई। घाखिर उस गाड़ ने गाड़ी को रोका। मैंने कहा कि अब गाड़ी रोकने का क्या फायदा, उस की जान तो बली गई और उसको हम लोग अस्पताल ले गये। मगर उसके बच्चों का किसी ने इतना नहीं दिया, न रेलवे स्टेशन वालों ने, न गाड़ों के स्टाफ ने और पुलिस ने, जिसको रेल गाड़ी के साथ इस लिये रखा जाता है कि मुसाफिरों की हिफाजत करे। किसी ने देखा तक नहीं और वे प्लेटफार्म पर खंडते रहे। यह है मेरा कहना तीसरे दर्जे के मुसाफिरों के बारे में।

दूसरा दर्जा जो है, उसमें ज्यादातर रेलवे के कर्मचारी बैठे रहते हैं। उसमें ज्यादातर वे लोग होते हैं जो टिकट नहीं लेते हैं जो पास पर चलते हैं। वे किसी को घुसने नहीं देते।

अब रहा फ्लैट क्लास, पता नहीं किस ने केबिन सिस्टम सजेस्ट कर दिया। केबिन सिस्टम इतना भद्दा, इतना अघ-हादसीतिक कि अगर धाजकल गमियों में किसी को सजा देनी होती तो वह रेलवे के फ्लैट क्लास के डिब्बे में भन्द कर दिया जा सकता है।

तो मेरे कहन का मतलब यह है कि ये जो भांगे हैं, यह जो पैसा रेलवे मंत्रालय को दिया जाता है, लोक सभा यह चाहेगी कि उस पैसे का इस्तेमाल लोगों की सहाय्यता के लिये किया जाय खास कर बड़े क्लास के पैसेन्जरो की सहाय्यता के लिये किया जाय।

मैंने जैसा इशारा किया था कि नादंन रेलवे में पिछले तीन चार वर्षों में हमारे मामले कुछ ऐसी मिसालें देखने में घाई हैं, मैं किसी कर्मचारी का नाम नहीं लूंगा, मगर ऐसे केसेज हैं कि जिनकी इच्छा, जिनके मन, जिनका सोचने का तरीका, जिनका काम करने का तरीका बहुत ही हाकिकारक है। मैं धापके सामने मिसाल देता हूं। इस में कोई शक नहीं है कि रेलवे के कर्मचारियों ने पिछली सड़ाई में जिस हौसले और बहादुरी का सबूत दिया, उसकी मिसाल नहीं मिलती। गाड़ियों में लाइट नहीं थी मगर पंजाब के लोगों ने जिस तरीके से रेलवे कर्मचारियों का साथ दिया उन ले खाना दिया, धूमतसर, लुधियाना और जालन्धर जैसे स्टेशनों पर पूरी-पूरी गाड़ी को खड़ा करके खाना खिलाया, यह नहीं देखा कि यह मुसाफिर फौजी है या सिविलियन है, उन दिनों में जिन हालात में रेलवे कर्मचारियों ने काम किया, उसके लिये यह लोक सभा बहुत बहुत मशकूर है और सरहाना करती है, मगर उन्ही दिनों में हमारे देबन में एक और बात घई हमारी सैकड़ों बोगियां, पाकिस्तान के साथ उनका कोई एग््रीमेंट था, जिसके तेहत हिन्दुस्तान के कुछ डिब्बे पाकिस्तान के साथ एक्सचेंज होते थे, उनकी मेन्टेनेन्स के लिये, उनके घोबर-हाल के लिये और उनकी जैनरल देख धाल के लिये, दोनों मूलकों में कोई एग््रीमेंट था। मेरे ध्यान में यह बात लाई गई कि पाकिस्तान के सैकड़ों डिब्बे, एक डिब्बे की कीमत बहुत ज्यादा है, डाक्टर साहब बता सकेंगे, पाकिस्तान के सैकड़ों डिब्बे जो घाउट-मोडेब थे, टारन-घाउट थे, जिनकी कन्डीशन बहुत खराब हो चुकी थी, जो ट्रेक में नहीं चल सकते थे,

उनको समय से वापस नहीं किया गया। दूसरी तरफ हमारे देश के फर्स्ट क्लास के डिब्बे, उनको धोबरहाल करवा कर, पेंट करवा कर, फर्स्ट क्लास बनवा कर पाकिस्तान के सुपुर्व कर दिये गये। मैं चाहता हूँ कि इस बात की जांच की जाय और देखा जाय कि इसके लिये कौन जिम्मेदार है और इसमें कोई भेद की बात तो नहीं है। मैं चाहूँगा कि डाक्टर साहब इस बात की एन्क्वायरी करें।

मूझे बहुत दुःख के साथ यह बात कहनी पड़ती है कि दुर्भाग्य से नार्दन रेलवे के फीरेंडपुर डिबीजन में कुछ ऐसे घाक्रिसर घा गये हैं जिनका रबीया पंजाब में रहने वाले— अगर मैं सिख कहूँ तो बहुत से लोगों को ऐतराज होगा, क्योंकि जब हम यहाँ सिखों का नाम लेते हैं तो ये लोग कहते हैं कि हिन्दुस्तानी कहो

सभापति महोदय : सिख भी हिन्दुस्तानी हैं।

श्री बूटा सिंह : मगर जब उनके साथ क्यावती होती है तो उनका नाम लेना पड़ता है। जब हम और कपूर सिंह जी नाम लेते हैं तो यहाँ कहा जाता है कि उनका नाम न सी.पि.से, हिन्दुस्तानी कहिये। जब उनके साथ कोई क्यावती होती है तो हमें आईडेंटिफाई करना होता है। नार्दन रेलवे के फीरेंडपुर डिबीजन के लोकोशेड में काम करने वाले जितने भी सिख मजदूर हैं, उनके साथ बतौर एक श्रेणी के, बतौर एक जमायत के धम्माय हो रहा है। उसकी जांच करवायें। आपकी पता चलेगा कि सिख चाजमैन बर्गरह जो हैं उनको सिर्फ इस बिना पर तबदील कर दिया जाता है कि उनके जो सुपीरियर हैं, वे उनसे नफरत करते हैं। मैं किसी अफसर का नाम नहीं लेना चाहता हूँ। लेकिन मैं यह कहना चाहता हूँ कि ऐसी-ऐसी बातें सिखों के खिलाफ की जाती हैं कि अगर कहीं एक सांप हो और एक सिख मिस जाये तो सिख को पहले मारा जाये और सांप को बाद

में। डी० एम० ई० कहते हैं कि मैं सब से पहले सिख को मारूंगा और फिर सांप को।

सभापति महोदय : जनरलाइज करने से तो कोई मतलब हल नहीं होता है। पटिकुलर केस है तो मिनिस्टर साहब के नोटिस में धाप ला सकते हैं।

श्री बूटा सिंह : अगर धाप यह चाहते हैं तो मैं एक नहीं दर्जनों केस मिनिस्टर साहब को भेज दूंगा। मैं कहना चाहता हूँ कि उनको धाप बिसकरेज मत करो। उनका हिस्सा हिन्दुस्तान को बनाने में बड़ा शानदार रहा है। हिन्दुस्तान को बनाने में न सिर्फ उनका हाथ रहा है बल्कि जितना बड़ा हिस्सा इन लोगों का रहा है, उस पर हमें फथ है। मैं समझता हूँ कि डा० साहब स्वयं भी बहुत हमदर्दी के इनके प्रति रखते हैं और मूझे आशा है कि वह अवश्य ही इस बात की जांच करवायेंगे।

एक बात जो मैं पंजाब के जो मेन स्टेशन है, जो मेन लाइज के स्टेशन हैं उनके बारे में कहना चाहता हूँ। अमृतसर से मैं शुक करता हूँ। दिसी तक धाज धाप देखे कि तो किसी भी स्टेशन पर रिटायरिंग रूम नहीं है। शायद अंग्रेजों से तो भल हूँ गई। लेकिन हमारी गवर्नमेंट ने क्यों इसकी व्यवस्था नहीं की, मूझे मलूम नहीं है। सुधियाना एक इन्टरनेशनल बिजिनेस सेंटर है। धाज-कल वहाँ की मशीनरी अमरीका, कनाडा, जर्मनी और जापान तक में जाती है। इस बात पर हिन्दुस्तान को फथ होना चाहिये। वहाँ पर रेस्टॉरेंट भी अच्छा नहीं है। जहाँ तक रिटायरिंग रूम का सम्बन्ध है, यह ठी है ही नहीं

डा० राजेन सेन (कलकता पूर्व) : और कहा-कहा नहीं है ?

श्री बूटा सिंह : अमृतसर में नहीं, आसंधर में नहीं, पठानकोट में नहीं। जितने

[श्री बूटा सिंह]

पंजाब के ये बड़े-बड़े स्टेशन हैं वहां पर नहीं है ।

डा० रावेन सेन : पठानकोट में तो अच्छा है ।

श्री बूटा सिंह : मैं चाहता हूँ कि डा० राम सुभग सिंह जी इस पर ध्यान दें कि लुधियाना जो कि बिजिनेस सेंटर ही नहीं है बल्कि बहुत इम्पार्टेंट स्टेशन भी है और साथ ही साथ डिफेंस की स्ट्रेटजी को भी मद्देनजर भ्रगर रखा जाये तो वह सीकंड लाइन प्राफ डिफेंस का सेंटर हो सकता है, उसकी एक और बहुत बड़ी समस्या है जिसको बार-बार इस मंत्रालय के ध्यान में लाया गया है और वह समस्या यह है कि लुधियाना शहर से जो रेलगाड़ियां चलती हैं और वहां पर लुधियाना मेन लाइन के ऊपर जो एक रेलवे क्रॉसिंग है और उसके जंक्शन होने की वजह से सारा दिन गाड़ियां चलती रहती हैं हर रोज कोई न कोई एक्सीडेंट हो जाता है । उस क्रॉसिंग पर हर रोज कोई न कोई एक्सीडेंट हो जाता है । लुधियाना के शहरियों की तरफ से भी और हमने अपनी तरफ से भी रेल मंत्रालय का ध्यान इस ओर खींचा है, उसको इस बारे में लिखा है कि वह पुल जो है वह बहुत बाधा डालता है और उस का कोई इलाज किया जाए । जब हमारी पिछली बार पाकिस्तान के साथ लड़ाई हुई थी और उस पुल ने सब से ज्यादा बाधा डाली तो पी० डब्ल्यू० डी० ने एक बाईपास निकाला और उससे मिलिटरी की समस्या तो जरूर हल हो गई हो तो वह तो हो सकता था लेकिन जहां तक वहां के लोगों का सम्बन्ध है, जनता का सम्बन्ध है, वह जी० टी० रोड के ऊपर है और इसलिए सारा ट्रैफिक रेलवे क्रॉसिंग से होकर आता है और बहुत तकलीफ होती है । मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करता हूँ कि उस क्रॉसिंग पर जरूर पुल का इंतजाम किया जाए ताकि न सिर्फ लुधियाना के लोगों को बल्कि सारे पंजाब के लोगों को सहूलियत हो सके ।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि कुछ ऐसी गाड़ियां हैं जो कि ब्रांच लाइन्स की हैं और जिनका मेन लाइन की गाड़ियों से सम्बन्ध जुड़ना चाहिये । मेरी कॉन्स्टिट्यूएन्सी में मोगा, डिस्ट्रिक्ट फीरोजपुर और भटिंडा आते हैं और यह एक ऐसा सेक्टर है जो बोर्डर पर है । यह एक ऐसा इलाका है जो हिन्दुस्तान भर में भ्रगर यह कहा जाये कि भ्रनाज की उपज के मामले में सब से अच्छा है तो गलत नहीं होगा । यहां से जो गाड़ियां चलती हैं वे लुधियाना में मेन लाइन की गाड़ियों को मिलती हैं । उन गाड़ियों का जो टाइम रखा हुआ है खास तौर से जो दिन को चलती हैं जैसे फ्लाईंग मेल है, वह ठीक नहीं है । इस फ्लाईंग मेल को पहले भ्रमतसर-पंजाब मेल कहा जाता था । पता नहीं इसका नाम बदल कर फ्लाईंग मेल क्यों रख दिया गया । मैं सुझाव देता हूँ कि इसका पुराना नाम ही रखा जाए । उससे भ्रमतसर को इम्पार्टेंस मिलती है जो हमारे गुच्छों की नगरी है और जिसको देखने के लिए बाहर की सैलानी भी बड़ी तादाद में आते हैं और दर्शन करते हैं । उस गाड़ी को पकड़ने के लिए भटिंडा और फीरोजपुर से गाड़ियां आती हैं । प्राप इस बात को जानते ही हैं कि गाड़ियां ठीक समय पर बहुत कम चलती हैं और ब्रांच लाइन्स की तो बहुत ही कम चलती हैं । जो ब्रांच लाइन की गाड़ी आती है उसके आने के पांच सात मिनट बाद फ्लाईंग मेल छूट जाती है । सिर्फ पांच सात मिनट का समय ही यात्रियों को उस गाड़ी पर चढ़ने के लिए मिलता है । पांच सात मिनट तो उनको बिजिज को क्रॉस करने में ही लग जाते हैं और नतीजा यह होता है कि एक तो लेट ब्रांच लाइन्स की गाड़ियों के आने की वजह से और दूसरे पांच सात मिनट बिजिज को क्रॉस करने में लग जाने की वजह से उनको वह गाड़ी नहीं मिलती है । यह एक ऐसी समस्या है जिसकी तरफ जल्दी ध्यान दिखे जाने की आवश्यकता है । मैं चाहता हूँ कि

बंदी महोदय इस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करें।

मैं आपको जो समय आपने मुझे दिया है, उसके लिए धन्यवाद देता हूँ।

श्री श्री० ला० चौबरी (मद्रास) :
महतरिम चेयरमन साहब, रेलवे की ये जो डिमांड्स पेश की गई हैं, इनका मैं समर्थन करता हूँ (व्यवधान)। आप मुझ टोकिये नहीं। जब आप बोलते हैं तो मैं आपको इंटरप्ट नहीं करता हूँ।

मेरे दोस्तों ने इन डिमांड्स की बहुत मुबालिफत की है। मैं आपको बतलाना चाहता हूँ कि जिस वक्त हम ब्रिटिश एम्पायर से, ब्रिटिश सल्तनत से लड़ रहे थे, तलवार के जोर से उसका मुकाबला कर रहे थे तो ये प्रपोजीशन के मेरे दोस्त खामोश थे और गहरी नींद में सोये हुए थे। उस वक्त रेलों की जो हालत थी उसको हम अच्छी तरह से जानते थे और आज जो हालत है उसको भी हम अच्छी तरह से जानते हैं। आज बहुत ज्यादा सुधार आ गया है। आज बहुत ज्यादा सहूलियतें लोगों को दी जाती हैं जो कि तब नहीं दी जाती थीं। आप यह भी देखें कि हमने कितनी तरक्की की है। हमने बितरंजन में रेल इंजन बनाने का कारखाना स्थापित किया है। पता नहीं और क्या-क्या हमने कर दिखाया है। डिम्बे प्रब हमारे देश में बनने लग गए हैं। जवाहरलाल जी के नेतृत्व में और डा० राम सुभग सिंह के नेतृत्व में हमारे देश में बहुत प्रगति हुई है, रेलों ने बहुत प्रगति की है। शायद हमारे विरोधी दल के भाइयों ने जो तरक्की हुई है उस तरफ ध्यान नहीं दिया है और न वे देना चाहते हैं। इनको तो हर काम में बुराई ही बुराई दिखाई देती है और कोई अच्छाई इनको दिखाई नहीं देती है। इनका काम ही भ्रामोचना करना है।

मैं यह नहीं कहना चाहता हूँ कि जो खासिब हैं उनकी तरफ आप सरकार का

ध्यान न दिलायें, जो खराबियाँ हैं उनकी तरफ ध्यान न दिलायें लेकिन जो भी आप सजेशन दें वे कंस्ट्रक्टिव सजेशन होनी चाहिये। आपको साथ ही साथ इस बात को भी एप्रिशियेट करना चाहिये कि आज की के पहले रेलों की क्या हालत थी और आज क्या है। मैंने पहले प्लेटफार्म्स को देखा है, वे बहुत खराब हालत में हुआ करते थे, उन में से बंदू प्रयास करती थी, सफाई का कोई प्रबन्ध नहीं हुआ करता था लेकिन आज प्लेटफार्म्स की हालत बहुत सुधर गई है जो चतुर्मुखी प्रगति हुई है, वह काबिले तारीफ है। जो विदेशी घाते हैं, जो टूरिस्ट घाते हैं वे भी हमारी इस मामले में तारीफ करते हैं। मैं ने उनसे बात की है।

श्री श्रीकार लाल बेरवा (कोटा) :
हिन्दी में की थी ?

श्री श्री० ला० चौबरी : जर्मनी का एक भावमी आया था। उसके साथ मैंने हिन्दी में बात की थी। यह हिन्दुस्तान के लिये कोई नफरत की बात नहीं है। हिन्दी में बात करना नफरत की बात नहीं है। वह अपने मुल्क का एक बहुत अच्छा शहरी था। वह हिन्दी समझता था और उसने हमारे साथ हिन्दी में बात की। आपकी तरह से उसको हिन्दी से नफरत नहीं थी। अगर मां को मां कहें तो आप इसको बड़ी जिल्सत की बात समझते हैं लेकिन अगर मैडम कहें तो आपको बड़ी खुशी होती है . . . (व्यवधान) अगर आप मुझको इस तरह से टोकते चले गये तो मैं आपको बता देता हूँ कि धब्दा लगा कर मैं बैठ जाऊंगा और आपकी बोलने नहीं दूंगा। मैं बहुत धक्का भावमी हूँ। मैं जब आप बोलने हैं तो आपको इंटरप्ट नहीं करता हूँ।

15.18 hrs.

[Mr. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

हमारे देश की 45-46 करोड़ की आबादी है। आप लोगों को गुमराह करना

[श्री चं० सा० चौधरी]

चाहते हैं। प्राप सरकार को कमजोर करना चाहते हैं, मजबूत करना नहीं चाहते हैं। भ्रष्टाचारियों की तरफ प्राप गौर नहीं करते हैं, बुराईयों को ही प्राप झूठते हैं।

बहुत से माननीय सदस्यों ने कहा है कि रिजर्वेशन नहीं मिलता है। लेकिन मैं प्राप को बतलाना चाहता हूँ कि इसी दिल्ली शहर में बाज बाज दफ़ा बगीर रिजर्वेशन के प्राखिरी दिन मेरा काम हो गया था। मेरी पत्नी बीमार थी। मैं रिजर्वेशन नहीं करा सका था। मेरे पास तार प्राया था। मैं गया और बड़े ध्रदब के साथ कर्मचारी से बोला कि यह बात है और मुझे रिजर्वेशन चाहिये। उसने दे दिया। उसका भी हृदय पाषाण नहीं होता है, पत्थर का नहीं होता है, वह भी सहृदयी होता है। प्राप अपने रुतबे की वजह से रिजर्वेशन चाहें, इस वास्ते चाहें कि प्राप मेम्बर पार्लियामेंट हैं तो काम नहीं हो सकता। प्रापको उसको यह भी बतलाना चाहिये कि यह वजह है कि मैं रिजर्वेशन नहीं करा सका हूँ और ध्रब मुझे जाना पड़ गया है, इस वास्ते भगर प्राज रिजर्वेशन कर दो तो प्रापकी बड़ी मेहरबानी होगी तो कोई वजह नहीं है कि कि वह प्रापका रिजर्वेशन न कर दे। हर प्रादमी के पास उस के सोचने का दावरा होता है। भगर प्राप उस को नीकर समझते हैं तो वह भी प्रापको बूसरी तरह से देखेगा। प्रागर प्राप किसी के बाप की कद्र करते हैं तो कोई वजह नहीं है कि वह प्राप के बाप को गाली दे। लेकिन भगर प्राप किसी को गाली देंगे तो प्राप को गाली सुननी पड़ेगी। ... (व्यवधान)। उपाध्यक्ष महोदय, जो प्राप का अनुकरण करेगा यहाँ पर वही प्राप की कुर्सी पर बैठने लायक हो सकता है। जो गलत बात करेंगे वह कभी उस पर नहीं बैठ सकते हैं। यही बात सब जगह देखी जाती है। गांधी जी ने, जवाहरलाल नेहरू ने, शास्त्री जी ने, यह नमूना देश के सामने रक्खा।

उपाध्यक्ष महोदय : प्राप रेलवे डिमान्ड पर बोलिये।

श्री चं० सा० चौधरी : मैं प्राप की माफ़त कहना चाहता हूँ कि मैं रेलवे बोर्ड के चेअरमन की बड़ी इज्जत करता हूँ। उन्होंने लड़ाई के मौके पर जो काम किया उस के लिये एक हिन्दुस्तानी होने की हैसियत से बड़ा मशकूर हूँ, बड़ा शुकुगुजार हूँ। लेकिन इस के साथ साथ यह भी कहना चाहता हूँ कि बहुत स्टेशनों के नाम इस तरह के हैं जिन का कोई मतलब नहीं होता। प्राज मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस बात की तरफ दिलाना चाहता हूँ कि हमारे बहुत से बंहादुर सेनानियों ने प्राजादी की लड़ाई में कुर्बानी दी है सन् 1921, 1930 और 1942 में। उन लोगों ने निहत्थेपन से मुल्क के साथ वफादारी की और प्रंयंजों से लड़ाई लड़ी। उन लोगों के नाम पर स्टेशनों के नाम होने चाहियें। प्रापने मुजफ्फरपुर, मुजफ्फरनगर, इलाहाबाद जैसे नाम रक्खे हैं। मैं समझता हूँ कि उन शहीदों के नाम पर जो धपना खून बहा चुके हैं हम फ़वारे पर जाते हैं और सिर झुकाते हैं।

एक माननीय सदस्य : यह कौन सी डिमान्ड है।

श्री चं० सा० चौधरी : क्या प्राप नहीं जानते। मैं कहना चाहता हूँ कि उन बहादुरों के नाम पर हमें स्टेशनों के नाम रक्खने चाहियें। इससे प्राज के लोगों पर भी नहीं प्राने वाली पीढ़ियों पर भसर पड़ेगा कि हमारे मुल्क में ऐसे-ऐसे शहीद हुए थे जो प्राजादी की लड़ाई में मारे गये थे। इस तरह से कम से कम उन के नाम ध्रमर रहेंगे। इस तरह के दरवाजे बनाकर डा० राम सुभग सिंह और पाटिल साहब उन बहादुरों को याद रक्खें। साथ ही साथ मैं यह कहना चाहता हूँ कि प्रारा और सहसराम जैसे नामों के कोई मतलब नहीं होते। मैं नहीं समझता

कि इन नामों से किसी के दिल व दिमाग में किसी बहादुर आदमी का खयाल पैदा होता होता है ।

एक माननीय सदस्य : बक्सर की बात भी कहिये ।

श्री चं० ला० चौधरी : बक्सर की बात तो यह है कि वहां पर पुराने-पुराने लीडरों को को कैंद में डाला गया था । बक्सर में भी कोई बात नहीं है । बक्सर में कोई ऐसी बात नहीं हुई है जिस से हम को बहादुरी की जगह समझें । मैं रेलवे विभाग का ध्यान बाबू कुंवर सिंह जैसे सेनानी और झांसी की रानी लक्ष्मीबाई की तरफ खींचना चाहता हूँ ।

श्री श्रींकार लाल बेरबा : उपाध्यक्ष महोदय, सदन में कोरम नहीं है ।

उपाध्यक्ष महोदय : बंटी बजाई जा रही है । . . . प्रश्न कोरम हो गया है । माननीय सदस्य अपना भाषण शुरू करें ।

श्री चं० ला० चौधरी : मैं आप के जरिये से डा० राम सुभग सिंह का ध्यान इस तरफ धारकित करना चाहता हूँ कि धारा और सहस्रराम से बहादुर सेनानी बाबू कुंवर सिंह की याद आती है जो देश की आजादी के लिये लड़े थे । यह भारत के स्वतंत्रता संग्राम की तबारीख, की बात है और एक ऐसी बीज है जिस को इस देश के लड़ाकू सिपाही और आजादी के लिये लड़ने वाले परवाने जानते हैं । हम चाहते हैं कि आज जो सहस्रराम और धारा के नाम हैं उन को हटा दिया जाये और बीर सेनानी कुंवर सिंह के नाम पर इन दोनों स्टेशनों के नाम रख दिये जायें । साथ ही उनकी एक स्टैचू लगवाई जाये जो कि बोर्डे पर सवार हो जिस से लोग सबक ले सकें ।

रेलवे के प्रन्दर बहुत से माननीय सदस्यों ने धामियां बतलाई हैं कि यर्ड क्लास के

लिये नहीं मालूम क्या क्या किया जाये । लेकिन मैं यहां कहना चाहता हूँ कि लखनऊ से चलकर जो गाड़ी प्रसम तक जाती है उसी में सिलिगुड़ी तक मैंने वहां के जनरल मैनेजर को गोरखपुर से कई मर्तबे बीरा करते देखा है । मैंने अपनी धांख से से देखा कि उन्होंने चक्के के नीचे का खुद मुआयना किया । मैं एक मामूली बेश में हूँ । यह नहीं था कि मैं एक एम० पी० बनकर वहां गया था । मैं यह कहना चाहता हूँ कि अगर कोई प्रफसर कोई खास काम करता है तो ऐसा नहीं होना चाहिये कि उस के काम की सराहना न की जाये ।

एक बात की तरफ मैं भी आपका ध्यान धारकित करना चाहंगा... (ध्यावधान) प्राखिर इस पार्लियामेंट की कोई डिगनिटी तो होनी चाहिये । जिस तरह से यहां बाधा डाली जाती है वह हमारे प्रपोजीशन के लिये शर्म की बात है । क्या इस तरह से किसी इन्सान को करना चाहिये ।

मैं आप के जरिये डा० राम सुभग सिंह से कहना चाहता हूँ कि प्रसम सिलिगुड़ी के बीच में जो गाड़ी धाज आती और जाती है उस में डा० एस० ए० नवाब जैसे बड़े सज्जन को कुछ सफरों ने बहुत तंग किया । रेलवे के काफी इन्तजाम के बावजूद वह उन का सेमान छीन ले गये । मैं कहना चाहता हूँ कि इन बड़े सज्जन की तरह के धादमियों को चोरियों से इन गुंडों और बदमाशों को महफूज रखने के लिये रेलवे महकमे को बहुत सख्त कदम उठाने होंगे और रेलवे बोर्ड को भी इस का इन्तजाम करना होगा । और आपको कुछ उसके लिए गोपनीय लोग, गुप्तचर रखने पड़ेंगे जो यह ठेके कि इस किसम के कौन इन्सान हैं जिनकी बजह से बड़े धण्डे-धण्डे लोगों की बेइज्जती होती है और कभी-कभी तो फर्स्ट क्लास पैसेंजर का टिकट लेकर घुस जाते हैं और उस में भी चाकर धण्डे लोगों को हरेस करते हैं ।

[श्री चं० ला० चौधरी]

एक बात धीर कहना चाहता हूँ। हरि-जनों का मामला प्रायः धीर बहुत कुछ कहा गया कि रेलवे में यह बातें नहीं हुईं वह बातें नहीं हुईं। ठीक है लेकिन मेरे दोस्तों 1942 धीर 1921 तक हमारे हरिजनों की क्या हालत थी ? प्रायः सोचें गौर करें धीर जवाहरलाल जी शास्त्री जी पंत जी मोतीलाल नेहरू तथा मौलाना आज़ाद के प्रयास से हिन्दुस्तान में संविधान बना जिसमें हरि-जनों को यह राहत मिली जो कि न कभी मोगल एम्पायर में हुआ धीर न किसी धीर एम्पायर में मिल सकी। धीर न पहले कभी हरिजनों की कोई वकत थी। लेकिन प्राहिस्ता प्राहिस्ता प्रायः भी इसको देखें। अगर हम किसी से लड़ना चाहते हैं तो हमको भी दंड बैठक मारना पड़ेगा। तो हरिजनों को भी धाई० सी० ए० बनने के लिए यह तालीम पढ़नी पड़ेगी।

एक तरफ धीर मैं प्रायः ध्यान खींचना चाहता हूँ। हिन्दुस्तान में जो रेलवे के सारे काम हुए धीर दूसरे काम हुए वह सराहनीय हैं। लेकिन रेलवे कर्मचारियों के जो मासूम बच्चे हैं जिनको की कम तनक्वाह मिलती है धीर जो रेलवे कालोनीय रहते हैं वहां रेलवे कर्मचारियों के रहने का आवास प्रायः बनाते हैं तो उसके साथ साथ उनके मासूम बच्चों के लिए भी कम से कम स्कूल होने चाहिए लाजिमी तौर से जिससे उनके बच्चे सही सही शिक्षा प्राप्त करके प्रायः निकल सकें।

इसके अलावा स्टेशनों की बात जो मैंने कही है इलाहाबाद वगैरह की मैं चाहता था कि उस पर शहीदों का नाम धीर बड़े-बड़े लोगों का नाम पंतजी का नाम लिखा जाये मुजफ्फरपुर न रखें। मुजफ्फरपुर धीर मुजफ्फरनगर के कोई माने नहीं हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : धाईर धाईर।
सब प्रायः खत्म करें।

श्री चन्द्रमणिलाल चौधरी : इसी के साथ मैं रेलवे डिमांड की कुछ कद्र करता हूँ धीर उसकी तारीफ करता हूँ।

Shri Bakar Ali Mirsa (Warrangal):
Mr. Deputy-Speaker, Sir, I will not take much time of the House. I have got only two points to make. The Railway system is a measure of the country's progress. The length of railway lines and of roads proper communications, proper means of transport all these are the indications of the progress the country has made. That is also an instrument of social revolution. The differences between various communities and various castes and creeds and various linguistic divisions are removed when we travel by the Railways. And it is an excellent example of national integration. For the closer contact of the people of India and for the removal of all distinction from class to class, community to community, etc. we have to see the condition of our third-class carriage. All distinctions are removed, excepting the distinction of wealth and status.

I am not one who would condemn totally the condition of the third class and I would not agree with such a view, because, conditions have changed quite a lot nowadays. Sleeping accommodation is provided in the Indian Railways. Sleeping accommodation over long distances can be reserved beforehand. This is a thing which was unheard of and which could not be dreamt of during the British days. There is no overcrowding there but there is overcrowding else where no doubt, but anybody travelling on the Railways will admit that the crowd is less today than it was before.

About the speed of the railways I wish to say something. I am glad that the Railway Department and the Railway Ministry have put greater stress on the movement of goods than

on the movement of passengers. They have tried to help in the industrial development of the country by using diesel engines in railway trains for goods movement and steam engines mostly for passenger trains. But, Sir, we must admit and we must also realise that the Indian Railways are probably the slowest in the world. I have travelled many times from Hyderabad to Delhi. On the way the train would be two hours late, or two-and-a-half hours late or even three hours late. They make up that and reach Delhi in time. They can make up because there is no difficulty in making up; what is the difficulty then in respect of increasing the normal speed. Why cannot the normal speed of the train be increased when the capacity and capability is there. That is one of the important points. Speeding is very essential. I am glad in this regard that there is some improvement, especially in the speed of the trains in the Madras-Delhi section. I have been writing to the Railway Ministry and the Railway management for adjusting the time-tables in such a way that you can save some time in reaching Hyderabad from Delhi. The trains start from here with two hours difference and with a little speeding and some adjustment in the time table time could be saved and people could reach Hyderabad or Madras in reasonably good time. I have travelled on this line very many times and so I can speak of the condition here. In the new time table they have reduced the time between Kazipet and Delhi by as much as four hours. Now, if they could start two hours earlier from here, you could reach Kazipet; instead of 9 o'clock, you can reach there at 7 o'clock and you can be in Hyderabad by 10 o'clock, or 11 o'clock instead of reaching there the next morning as they do now. You save the rolling stock. You save the precious time of the passengers. I think, Sir, this is not a very revolutionary suggestion. The Railways have done something in this respect this year.

I hope in the near future they will be able to reduce the time further.

About catering, a great deal has been said. It is very difficult to satisfy different classes of people with different tastes and all that. You will agree, whether it is run by the Railway Department or by the contractors, the one thing that is very essential is cleanliness. It does not matter who runs it, who gets profit. I think one condition must be imposed that all those who are serving food should have clean clothes and in cases of persons who are found to be serving with dirty clothes necessary action should be taken. If a person wears clean clothes he also moves in a clean way. The Railways should see that necessary cleanliness is observed. This is the minimum that the Railways should do.

About the waiting rooms in Kazipet, a part of my constituency, the Railways have already started building one. At Warrangal this is not so. Large number of people live round about this station of Warrangal. The mail and express trains do not stop even for one minute. That is causing lot of difficulties to the passengers. This town has not grown in a normal fashion. It is a thin strip going from Warrangal to Kazipet and the third-class travellers have to travel beyond seven or eight miles to catch this mail or express. Therefore, the question of making Warrangal a halting station for mail and express trains and of providing waiting rooms for third-class passengers in Warrangal should be looked into straightway.

I am glad that there is going to be a special train from Hyderabad to Delhi. I hope this will not be postponed till the new Zone is actually formed.

The last thing which I wish to say is this: my hon. friend opposite complained that Sikhs are badly treated

[Shri Bakar Ali Mirza]

in the district of Lulhiana or Amertsar and so on. This approach by itself is really annoying and, to say the least, disgusting. Anybody who is travelling in a third class is a passenger. All the persons travelling in the same train will suffer the same inconvenience, whether they belong to one community or another. If there is no waiting room and if there is no facility, all will suffer. How is it that he can say that a particular community is not treated well?

Shri Buta Singh: It was in the context of the employees in the service.

Shri Bakar Ali Mirza: In services, you could argue that efficiency should be the criterion. Whoever is inefficient, whether he is a Brahman or Sikh or Muslim, should be thrown out. If he says that, I can agree with him; but if he says that just because a person is a Sikh and the officer is a Hindu or Muslim, therefore he is being removed, that is not a fair thing. That will lead to inefficiency, because all the time if I remember that I am a Muslim and my subordinate is a Hindu and if I do something, it will be interpreted in such a way that I am doing it to him for some reason other than that for good management; if I proceed on that basis, efficiency will certainly suffer. If a particular employee has not been given justice, his case can be brought to the notice of Shri Patil or Dr. Ram Subhag Singh and you could see that justice is done; if it is not done, you can make a complaint.

But to take a general remark that some particular community is being ill-treated is not right.

Shri Buta Singh: It was a question of facts. It was a trend which could not be checked.

Shri Bakar Ali Mirza: He belongs to one minority, I to another. I also know how things can be interpreted. I am a believer in this that whatever injustice is done to a particular person or group, by pursuing it and trying to get justice with a particular communal object in view, and all attempts from that narrow angle do not help. This search for security is really a thing which does not lead to progress of the society.

My hon. friend was talking about Sikhs not being treated well in Amritsar and so on. May I tell him that the Jews had been persecuted and condemned for 2,000 years not in one country but in several countries? And yet what has happened? They are now the most prosperous people in the world. The biggest bankers of the world in Wall Street are Jews. Most of the eminent scientists, artists, musicians, litterateurs are Jews. How is that? They have in their State, by sheer industry and perseverance, made the desert bloom.

This search for security, therefore, only leads to insecurity. We should not go after it. The search for security—only shows up a weak and imbecile mind. It will only make one insecure. Why should one be afraid? Why should one take the stand that one belongs to a particular community and should try to get things done on that basis? Bring the cases of injustice to the notice of the House. If Shri Patil does not do it, we will all support you. Everyone of us will be with you. But if you bring it under the garb of communalism, that is not fair.

For example, in Warangal there is no third class waiting room, there is no overbridge. Shall I say that it is just because the people in that area are Telugu-speaking Hindus

and Shri Patil is not an Andhra, that is why he is not attending to it? I cannot say that. This is not the type of argument we should adduce in support of our points.

This is all I wanted to say.

Shri Muthu Gounder (Tirupattur): First of all, I would thank the Railway Minister for the provision the Ministry has now made for stopping the Vrindavan Express at Jalarpet, on my suggestion made on many occasions, though it was done at the eleventh hour. Jalarpet is a very important junction in Madras State. If they had omitted to do this, it would have been a big injustice done to the Southern railway system and particularly to my constituency, because Jalarpet is the junction from where lines go to Mysore as well as to the southern side.

Vaniampadi is a very big leather trading centre. There is a flourishing leather industry there. We are earning valuable foreign exchange from that product. There is every justification for having at least the important mail trains stop at Vaniampadi, which is a very big municipal centre too.

Dharmapuri is another important place. It is 40 miles between Salem and Jalarpet on the northern side. Morapur was a junction before, but now it is not. It is near the Dharmapuri district centre. I would request the Ministry to see that all the important Express/Mail trains stop at Morapur because it will help officers going to the Dharmapuri district centre and also to Harur.

Also there was one train service between Tirupattur and Krishnagiri. It was removed at the time of the war. If it is possible to do so, I would request the Minister to resume that railway line between Tirupattur and Krishnagiri or connect Tirupattur with the proposed line under construction between Salem and Bangalore.

I also would request the Railway Minister to construct a line between Salem and Tiruchirappally via Rasiapuram and Namakkhal. These are very big trade centres. There is a very big starch industry there. It is a rural industry, a cottage industry, a small scale industry. There are about 400 or 500 units operating. We are sending daily 300 tonnes of starch to northern India, specially Ahmedabad and Bombay. But on account of the heavy railway freight on starch, we are not able to compete with other manufacturers, specially manufacturers of starch from the Malabar area who are sending their goods by sea from Calicut to Bombay. Therefore, I would plead with the Railway Minister to give some concession in freight charges to starch, 300 tonnes of which are being sent daily to Ahmedabad and Bombay, from this area.

There is need for overbridges at Morapur and Vaniambadi. Buses and cars and other vehicles have to be stopped for hours together. Nowadays the diesel engines carry many wagons so that you find that a train is nearly two furlongs long. Therefore, we find that the level crossings are always closed and the other traffic cannot move. So at Vaniambadi and Morapur, there is every justification for overbridges. It has been under consideration of the railway department for so many years. But now the construction of the overbridges at these places has become all the more important. This work should be taken up immediately.

In the catering department, they have increased the price of coffee to 22P. Even when good coffee is available in Madras for 15P the railways increased their price to 22P. There is no justification for it. Even now in Madras, in the best hotels one can have good coffee for 15P. But the railways have unnecessarily increased it to 22P. Simply taking advantage of some excuse or other, they increase the price and that too for ordinary

[Shri Muthu Gounder]

coffee. It is the poor people who suffer in the process, We are not able to get good coffee, even standard coffee, at any of the railway stations. Even in the train when we travel from Madras to Delhi, we are not supplied peaberry coffee; we get second-rate coffee and that too for 22P. There is no justification for this high price for ordinary quality. In the best hotels in Madras, even in very costly hotels, we can get peaberry coffee for 20P, but here on the railways we get ordinary coffee for 22P. There is no justification for this increase in price.

Some of the refreshment rooms are run by the department itself. I find from experience that they are not working well. Only where there is competition, there will be improvement in quality and quantity. Therefore, wherever there is refreshment room run by the Railway Department, it is better to hand it over by tender for competition to other traders. That will be very much preferable. With this I end my speech.

श्री सुनी लाल (भम्बाला) : उपाध्यक्ष महोदय सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया ।

जैसा कि आप जानते हैं इस मंत्रालय की बड़ी प्रशंसा हुई है । खास तौर से एग्जेशन के बक्त जो उसने काम किया उस से मुल्क में इस मंत्रालय को काफ़ी इज्जत मिली है । इसके प्रस्ताव हम देखते हैं कि इस मंत्रालय ने हर एक क्षेत्र में काफ़ी तरक्की की है । यही नहीं बल्कि इस मंत्रालय के भ्रष्टारों की बीबियों ने भी जवानों के लिए हजारों रुपयों का बन्दा इकट्ठा करके दिखाया है । इस के लिए वे बघाई के पात्र हैं ।

कैटरिंग के बारे में कुछ माननीय सदस्यों की राय है कि डिपार्टमेंटल कैटरिंग में ठीक काम होता है और कुछ की राय है कि प्राइवेट कंटेक्टर ठीक तरह से काम करते हैं । मैंने इस सिलसिले में काफ़ी दिलचस्पी ली

है कई जगह चैक भी किया है देखा भी है । मुझे इस कमेटी का मेम्बर रहने का भी इतिफाक हुआ है । मेरा अनुभव है कि पैसेजर्स को डिपार्टमेंटल कैटरिंग में जितनी सुविधा मिलती है, जितनी भ्रष्टी क्लबालिटी की चीजें मिलती हैं उतनी प्राइवेट कंटेक्टरों के जरिये नहीं मिल पाती हैं ।

प्राइवेट कंटेक्टरों कई दफ़ा तो सबलेट कर देते हैं । सबलेटी को कंटेक्टर को भी पैसा देना पड़ता है और भ्रष्टारों को खुश करने के लिए कुछ फल-फूल भी बढ़ाने पड़ते हैं । इसलिए वह पैसेजर्स को घटें क्लास क्लबालिटी की चीजें सप्लाई करते हैं । मैं समझता हूँ कि प्राइवेट कंटेक्टरों करीब-करीब पैसेजर्स को चीट करने की कोशिश करते हैं ।

दूसरी तरफ़ डिपार्टमेंटल कैटरिंग को किसी को फल-फूल बढ़ाने की जरूरत नहीं है । वे लोग भ्रष्टी क्लबालिटी की चीजें लेते हैं । और पैसेजर्स को सप्लाई करते हैं । उनके काम में एफिजेंसी भी होती है । यह ठीक है कि उनको कुछ नुकसान होता है लेकिन उस की वजह यह है कि वे पैसेजर्स को भ्रष्टी चीजें सप्लाई करते हैं । मैंने रेलवे कैटरिंग का कार्य साउथ इंडिया में भी देखा है और नार्थ इंडिया में भी देखा है । मेरा यह अनुभव है कि डिपार्टमेंटल कैटरिंग भ्रष्टी तरह से और सुचारु रूप से काम कर रहा है और उस से पैसेजर्स को काफ़ी फ़ायदा होता है ।

लेकिन इस बारे में मैं एक बात जरूर कहना चाहता हूँ कि रेलवे रेस्टोरान और डाईनिंग कार्ज ज्यादातर फ़र्स्ट क्लास और सेकंड क्लास के पैसेजर्स को ही खाना सर्व करते हैं । उन की तरफ़ से थर्ड क्लास के पैसेजर्स की कोई परवाह नहीं की जाती है । थर्ड क्लास के पैसेजर्स को इन रिफ़्रेगमेंट रुम्ब और डाईनिंग कार्ज से कोई फ़ायदा नहीं होता है, क्योंकि उन लोगों को वे खाना सर्व नहीं करते हैं ।

श्री कपूर सिंह (लुधियाना) : खाना बर्षे क्लास होता है ।

श्री चुनी लाल : खाना भ्रच्छा होता है । शायद माननीय सदस्य को भ्रच्छा नहीं लगता है ।

एक माननीय सदस्य : मुर्ता मिलता है ।

श्री चुनी लाल : मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूंगा कि फ्रस्ट क्लास और सीकण्ड क्लास के पैसेजर्ज के भ्रलावा डाइनिंग कारों और बूफेट कारों का खाना बर्षे क्लास के पैसेजर्ज को भी पहुंचाया जाना चाहिए, क्योंकि बर्षे क्लास के पैसेजर्ज को स्टेशन पर जो खाना मिलता है, जो पूरियां वरीरह मिलती हैं, वे भ्रच्छी नहीं होती हैं और इस वजह से उनको काफ़ी तकलीफ होती है ।

कुछ कंट्रेक्टर्ज ऐसे भी हैं, जो खुद तो रहते कहीं हैं और काम उनका कहीं और होता है, जिस की वजह से वे अपने काम की देख-भाल नहीं कर पाते हैं । वे कुछ मन्जूरे नखर होते हैं, जिनको ये कंट्रेक्ट दिये जाते हैं । दिल्ली ही के कुछ लोगों को दो सी, ती नसी मील दूर के स्टेशनों पर कंट्रेक्ट दिये गये हैं । वे खुद यहां बैठे हुए हैं और सब-लेट करके पैसा कमाते हैं । लेकिन इस व्यवस्था से पैसेजर्ज का नुकसान होता है । कई कंट्रेक्टर्ज ऐसे हैं, जिनके पास कई स्टेशनों के कंट्रेक्ट हैं । उसको भी रोकना चाहिए । मैं समझता हूं कि जो लोग खुद काम करते हैं, सिर्फ उन्हीं को कंट्रेक्ट दिये जायें, तो ज्यादा बेहतर है, बजाये इसके बड़े बड़े या रसूख वाले प्राधमियों को कंट्रेक्ट मिल जायें और वे दूसरों को सबलट करें और उससे पैसा कमायें ।

कुछ एयर-कण्डीशण्ड कोचिज बलाए जा रहे हैं और कुछ बनाए भी जा रहे हैं । मेरा ख्याल है कि आज उरुरत इस बात की

है कि हम बर्षे क्लास के पैसेजर्ज को कुछ धाराम दें । रेलवे का सब से ज्यादा उपयोग बर्षे क्लास के पैसेजर्ज करते हैं, न कि फ्रस्ट क्लास, सफंड क्लास या एयरकण्डीशण्ड कोचिज के पैसेजर्ज, जिनसे हमको उतना फ़ायदा भी नहीं होता है और जिनकी तावाद भी बहुत थोड़ी है । जो लोग बहुत थोड़ी तावाद में हैं, उन का इतना ज्यादा ख्याल हो और जो सारी जनता बर्षे क्लास में सफ़र करती है, उस की तरफ ध्यान न दिया जाये, यह मुनासिब नहीं है । इस-लिए यह उरुरी है कि बर्षे क्लास के पैसेजर्ज की तरफ ज्यादा ध्यान दिया जाये ।

बजाये इसके कि हम एयर-कण्डीशण्ड कोचिज बनायें, हमें बर्षे क्लास के कोचिज को बढ़ाना चाहिए और इस बात की कोशिश करनी चाहिए कि बर्षे क्लास के यात्रियों को अधिक से अधिक सुविधायें दी जायें । निसाल के लिए सफ़ाई की सुविधा को ले लीजिए । धाम तौर पर स्टेशनों पर बर्षे क्लास के डिब्बों में सफ़ाई की सुविधा नहीं होती है और उनके बाथ रूम गन्दे होते हैं ।

मेरी ख्वाहिश है कि फ्रस्ट क्लास, एयर-कण्डीशण्ड और सनून, इन तीनों को हटा देना चाहिए । हमारे देश में इस बक्त डेनोक्रसी है । जिस एटमास्फीयर में हम लोग रहते हैं, उस एटमास्फीयर में, उस जलवायु में रहने और सफर करने की प्रायत और सहन-शक्ति हम लोगों में होनी चाहिए । प्राप देख कि कितना भ्रन्तर हो जाता है कि एक तो सनून में सफ़र करता है और दूसरा बर्षे क्लास में सफ़र करता है, जिसमें इतनी भीड़ होती है । इस तरफ ध्यान देने की उरुरत है ।

कण्डीगढ़ पंजाब का कैपिटल है और हमने उस पर तीस करोड़ रुपये खर्च किये हैं, लेकिन उसके स्टेशन को देखने से ऐसा भासूम होता है कि जैसे वह किसी छोटे से गहर

[श्री चुनी लाल]

का स्टेशन है। मैं समझता हूँ कि एक तो खंडीगढ़ स्टेशन को मेन लाइन पर लाना चाहिए और दूसरे, उसके प्लेटफार्म और बेटिंग रूम वगैरह अच्छे बनाने चाहिए।

धम्बाला केन्ट स्टेशन बड़ा इम्पॉर्टेंट स्टेशन है। वह एक बहुत बड़ा जंक्शन स्टेशन है और वहाँ पर काफ़ी मिलिटरी के लोग आते-जाते हैं। वहाँ बेटिंग रूम बिल्कुल नहीं है। मेरे एक क्वैस्चन के जवाब में रेलवे मंत्री ने यह माना था कि वहाँ पर रिटायरिंग रूम बनने चाहिए और उन्होंने वादा किया था कि वहाँ पर रिटायरिंग रूम बनेंगे, लेकिन वे अभी तक नहीं बन पाए हैं। मैं निवेदन करूँगा कि मंत्री महोदय इस बारे में जल्दी कार्यवाही करें।

यह खुशी की बात है कि हिल स्टेशन के लिए कन्सेशन टिकट दिये जाते हैं। लेकिन जो लोग पहाड़ों पर रहते हैं, रेलवे की तरफ से उन पर कोई पनेस्टी नहीं होनी चाहिए। उन लोगों से एकबुधल माइलेज के हिसाब से तीन गुना ज्यादा किराया चार्ज किया जाता है। अगर माइलेज पचास मील है, तो उन से 150 मील का किराया चार्ज किया जाता है। आखिर वे भी मुल्क का हिस्सा हैं। धारे का सारा बोझ उन पर ही नहीं पड़ना चाहिए, बल्कि उसको सब में बांटना चाहिए।

श्री ए० प्र० शर्मा (बक्सर) : लोगों को वहाँ जाने के लिए एनकरेज करना चाहिए।

श्री चुनी लाल : चेंकिंग स्ट्राक के बारे में थोड़ा सा ध्यान देने की जरूरत है। बाबू श्रीकांत ने ऐसी मुसीबत में पड़ जाते हैं कि उनका चेंकिंग करना मुश्किल हो जाता है। दिल्ली से जो ट्रेनें चलती हैं, उनमें स्टूडेंट्स वगैरह कई लोग इकट्ठे हो कर चलते हैं। अगर उनसे टिकट मांगा जाये, तो वे लड़ने के लिए तैयार हो जाते हैं।

ऐसा एलिमेंट भी है, जो बगैर टिकट सफ़र करता है और रोब के साथ करता है। इसलिये यह जरूरी है कि चेंकिंग स्टाफ की प्रोटेशन का इन्तजाम किया जाये और उन को ऐसी सुविधा दी जाये, जिससे वे इस तरह के लोगों को चेक कर सकें।

सिर्फ एक बात कह कर मैं बैठ जाना चाहता हूँ और यह है कि स्टेशनों पर जो कुली होते हैं, वे बेचारे थोड़े से पैसों के लिये वहाँ काम करते हैं, उनको बहुत थोड़ा पैसा मिलता है। उनके लिये कोई सोच नहीं पाता है, रेलवे मन्त्रालय ने उनके लिये कभी नहीं सोचा है, खास कर उनकी बेतन और सुविधा के लिये, उनकी वर्दी प्रादि के लिये, इस लिये मन्त्रालय का फर्ज है, कि उनकी तरफ ध्यान दे। भ्रन्त में मैं आपको धन्यवाद देता हूँ, मन्त्री जी को भी बहुत धन्यवाद देता हूँ, उन्होंने बड़ी तरक्की की है और देश का बड़ा काम किया है।

श्री० राम सुभग सिंह : उपा.यज्ञ जी, इस बात की मुझे बड़ी प्रसन्नता है कि करीब 40 माननीय सदस्यों ने इस बहस में भाग लिया। अभी श्री चुनी लाल जी ने स्टेशन के उन सहायकों के लिये, जिनको कुली कहा जाता है, चर्चा की और उनके लिये बताया कि रेल मन्त्रालय कम ध्यान रखता है। लेकिन मैं उन्हें कहना चाहता हूँ कि यह हमारी कोशिश होगी कि कुली लोगों के लिये बाजिब हिफ़ाजत की बात की जाय। साथ ही यहाँ तीसरे दर्जे के यात्रियों के बारे में भी काफ़ी चर्चा की गई। प्रायः सभी सदस्यों ने इस सम्बन्ध में बताया कि इसके बारे में कुछ प्रगति और ज्यादा होनी चाहिये और यह बाजिब भी है। क्योंकि रेलों की ज्यादा से ज्यादा धाय तीसरे दर्जे के मुसाफ़िरों से होती है। यों तो माल की दुलाई से भी होती है।

मेरे साथियों ने बताया कि नई जगहों पर रेल-साइनें बिछाई जानी चाहियें। श्री राघे साल ब्यास और श्री राम सहाय जी तिवारी ने बताया कि पिछड़े इलाकों में ये साइनें डाली जानी चाहियें और वह बहुत मुनासिब भी है। क्योंकि मध्य प्रदेश या अन्य जगहों में जैसे भ्रमण वगैरह हैं, जो पिछड़े इलाके हैं, चाहे उत्तर, दक्षिण, पूरव या पश्चिम में हों, हर माननीय सदस्य की यह इच्छा रही है कि रेल मन्त्रालय की ओर से इनकी तरक्की का कार्य किया जाय और तीसरी पंचवर्षीय योजना में 147 करोड़ रुपये नई साइनों आदि के लिये रखे गये थे, फिर उसमें 59 करोड़ रुपया और प्राया, स्ट्रेटिजिक लाइन्स बनाने के लिये जो भ्रमण में काफ़ी बनाई गई हैं और कुल मिला कर 206 करोड़ रुपया लगा तीसरी पंचवर्षीय योजना में। चौथी पंचवर्षीय योजना में, वह अभी पूरी तरह स्वीकृत नहीं हो पाई है, लेकिन अभी 161 करोड़ रुपये की बात है। इसीलिये माननीय मन्त्री जी ने सम्बन्धित लोगों का ध्यान इस बात की ओर आकृष्ट किया है कि यह और बढ़ाया जाना चाहिये। श्री माधुर जी ने बताया कि कम-से-कम 300 करोड़ रुपया होना चाहिये और उसका दसम भाग यानी 30 करोड़ रुपया वैसे इलाकों पर खर्च किया जाना चाहिये कि जिन इलाकों को बिल्कुल वैसे इलाका माना जाता है कि जहां कुछ नहीं है। यह एक अच्छा उदाहरण है और इस लक्ष्य की ओर बढ़ने का सबको यत्न करना चाहिये और हम लोग भी करेंगे।

श्री पी० के० देव जी ने बताया कि साउथ ईस्टर्न रेलवे की गति कम हो गई है। वैसे बात नहीं है। ऐसी ही बात हमारे जगदलपुर से जो माननीय सदस्य हैं उन्होंने भी बताया है। लेकिन यदि वे साउथ ईस्टर्न रेलवे के एफिसियन्सी के आंकड़े देखें तो उन्हें मालूम होगा कि सन् 1955-56 में ये 105 थे, जबकि 1964-65 में 205 हो गये हैं। आपको श्रीमान्, यह भी मालूम है कि जितने

अपने लोहे के कारखाने हैं या जो बड़ी-बड़ी माइन्स हैं कोयले वगैरह की, करीब-करीब उनकी अधिकांश की सेवा इसी रेलवे के द्वारा होती है और उसके साथ-साथ वैसे इलाकों की भी सेवा होती है जो इलाके दण्डकारण्य के नाम से प्रसिद्ध हैं।

श्री मोहन नायक ने बताया और पिछली बार भी कुछ साथियों ने बतलाया था कि वहां पर यानी उड़ीसा में कोई गाड़ी दिन में जाती ही नहीं है। लेकिन यदि आप वहां मेल और एक्सप्रेस ट्रेन्स के टाइमिन्स को देखें तो आपको मालूम होगा कि करीब-करीब आधी गाड़ियां दिन में पहुंचती हैं। मैं जब भी ट्रेन से भुवनेश्वर गया हूँ तो दिन में गया हूँ और रात में भी वहां पर ट्रेनें चलती हैं। उन्होंने यह भी कहा कि वहां पहुंचने में तीन दिन लगते हैं और यह मांग भी की कि इसके लिये कोई व्यवस्था हो, अतः रेल मंत्रालय ने इस प्रकार का इन्तजाम किया है कि एक कोच सीधे भुवनेश्वर जाय और ऐसा नहीं है कि हावड़ा से होकर जाय, वह कोच बाया भासनसोल जायगी और सबसे तेज गाड़ी में लगाई जा रही है, आसाम मेल में। इससे उनको फायदा होगा।

श्री श्रीनारायण दास जी ने मीटर गेज के बारे में कहा और श्री चन्द्रमणि सास चौधरी ने और श्री नगेन्द्र प्रसाद यादव जी ने भी इसका चिह्न किया। श्री वासुमतारी जी ने बताया कि उनको बरौनी में कुछ दिक्कत हुई, मायद टिकट लेने में, बुकिंग आफिस में दिक्कत हुई। इन चीजों की तुरन्त देखभाल की जायगी कि आयन्दा किसी भी यात्री को कोई वहां पर कठिनाई न हो। लेकिन यह जरूर है कि जब मैं यहां कहता हूँ फिर भी अगर दिक्कत होती है तो उस पर जरूर धंक्रुम लगाया जायगा।

श्री दास जी ने ओवर-आउटिंग की बात कही। मीटर गेज में बहुत ज्यादा ओवर-आउटिंग होता है, यह बात सही है। दास जी

[डा० राम सुभग सिंह]

को इस बारे में मुझ से ज्यादा अनुभव है, हर इलाके का, और इनको मालूम होगा कि वहाँ पर जो सोनपुर का मेला लगता है, या चाहे कुम्भ मेला हो, तो पहले जो सोनपुर का मेला लगता था और पिछले साल जो मेला सोनपुर का लगा, चाहे कुम्भ का मेला हो, उसमें क्या अन्तर था मीटर गेज की प्रगति का। इसलिये नहीं कि मैं यह कहता हूँ, बल्कि उसकी निपुणता, कुशलता का यही सबूत है कि एक भी भादमी उस धोवर-फ्राउडिंग के कारण नहीं मरा, चाहे सोनपुर का मेला हो या हरिहर क्षेत्र का मेला हो। अगर आप इसके आंकड़ें देखें तो मालूम होगा कि अभी तक जितना सेंट्रलाइज्ड ट्रेफिक हुआ है वह खाली मीटर गेज में हुआ है। गोहाटी से चांगसारी तक और छपरा से गोरखपुर तक। हालांकि वह अभी इनीशियल स्टेज में है, लेकिन उसकी प्रगति और होती जायगी। जहाँ तक आंकड़ों का सवाल है, यह नहीं है कि केवल ब्राड गेज में ही हुआ है, अगर आप मीटर गेज को देखें तो मालूम होगा कि 1964-65 में 318 गाड़ियाँ चलीं, जिनमें 208 गाड़ी बड़ी लाईन पर चलीं, 106 मीटर गेज पर चलीं, और 4 नैरो गेज पर चलीं। इसी तरह से स्पेशल ट्रेज जो चलीं, उनमें से 887 स्पेशल ट्रेज मीटर गेज पर और 746 ब्राड गेज पर। गाड़ियों में भीड़-भाड़ कम करने के लिए इस वर्ष जहाँ तक संभव हो सका, गाड़ियों में और डिब्बे भी जोड़े गये। 1965-66 में 311 गाड़ियों में प्रतिरिक्त डिब्बे लगाये गये। इनमें से 203 गाड़ियाँ बड़ी लाईन पर और 108 गाड़ियाँ मीटर लाईन पर नियमित रूप से चल रही थीं। इसी तरह से कोचेज वगैरह के भी आंकड़ें हैं। लेकिन इन आंकड़ों से मैं यह नहीं बताना चाहता हूँ कि अब और कुछ करने की जरूरत नहीं है। करना बहुत बाकी है, यह लक्ष्य जरूर होना चाहिये। हम लोग भी अनुभव करते हैं कि जितने टिकट ईशू हों, उतनी सीटें हों। जैसे फर्स्ट क्लास में चार टिकट ईशू हुए तो चार भादमियों की सीटें रिजर्व हुईं,

बैसा ही बर्थ क्लास में भी हो, कि अगर 76 सीटें हैं, या उससे कम हैं, या उससे ज्यादा है, तो उतने ही टिकट दिये जायें। लेकिन जो व्यावहारिक कठिनाई है, उससे यह सदन अपरिचित नहीं है। लेकिन लक्ष्य हमारा यही रहेगा जो बास जी का है।

इसके साथ साथ खुद इनके इलाके में अभी पहली तारीख से एक नई गाड़ी चलेगी—समस्तीपुर से निर्मली तक और नरकटिया गंज और बरौनी की भी उन्होंने चर्चा की, तो उन सारी चीजों की ओर भी ध्यान रहेगा। सरदार सहगल जी ने मेहर बाबा की चर्चा की है और अध्यात्मवाद का प्रचार किया है। श्री चंद्रमणिलाल चौधरी ने कहा है कि तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारियों के लड़कों को शायद दिक्कत होती है। चौधरी साहब हमारे एक साथी हैं और वह हर जगह जाते हैं और उनको अनुभव भी है। उनको मालूम ही है कि हर जगह कोई न कोई रेलवे का स्कूल है। कोई इलाका यदि ऐसा कहीं है जहाँ नहीं है तो उसके लिए हम उसके अनुकूल विद्यालय का प्रबन्ध करने का यत्न करेंगे। हम ऐसा प्रबन्ध करना चाहते हैं और इसका यत्न करेंगे कि कोई लड़का जो रेल बालों का है और रेलवे की कालोनी में रहता है उसको पढ़ने की सुविधा मिले। आज तक हमने करीब सात सौ प्राइमरी और मिडल स्कूल और 100 से ज्यादा हायर सेकेंडरी स्कूल खोल रखे हैं।

हमारे बास्मीकी जी ने कहा कि चौथी श्रेणी के कर्मचारियों को दिक्कत है। चौथी श्रेणी के कर्मचारियों के लिए उन्होंने अस्पतालों की बात बताई है।

में उनको बतलाना चाहता हूँ कि भगर उनको दबा लेने में दिक्कत पड़ती है तो हमें बतायें और हम दूर करने की कोशिश करेंगे। उनको मैं बतलाना चाहता हूँ कि ऐसा इंतजाम किया गया है कि इन लोगों को ब्रायट वर्गरेह का पैसा भी न देना पड़े, जोकि दूसरों को देना पड़ता है। जिन की तनखाह 180 से कम है वह चाहे खुद या उसके परिवार का कोई सदस्य भगर भरती हो जाता है तो उससे खाने के भी पैसे न लिये जायें, ऐसी व्यवस्था हमने कर रखी है। भगर कहीं दिक्कत है तो वह हमें बतायें। रेलवे के 87 के करीब अस्पताल हैं और चार सौ से ज्यादा छोटे छोटे यूनिट हैं, जिसपैसरीज के साथ ही दूसरे अस्पतालों में भी बैड्स लिये गये हैं। उन में यदि कहीं दिक्कत हुई हो तो हमें बताया जाय तो हम उसको दूर करने की तत्काल व्यवस्था करा देंगे। इन्होंने घूस वर्गरेह का भी जिक्र किया है। ऐसा कहना हमारे लिए सम्भव नहीं है कि बिलकुल इस चीज को समाप्त कर दिया गया है। यह कुप्रथा अभी भी चलती है। इन्होंने दिल्ली स्टेशन की चर्चा की है और कहा है कि किसी ने ट्रांसफर के लिये छः सौ रुपये दिये। आज तक तो इन्होंने इस तरह की बात को बताया नहीं है। अब इन्होंने बताया है तो इसी वक्त तो जांच हो नहीं सकती है। भगर वह नाम वर्गरेह बता दें तो तत्काल इसकी जांच कराने की व्यवस्था हम लोग कर देंगे।

हमारे सहगल साहब ने और व्यास जी ने भी तथा कुछ माननीय सदस्यों ने भी कहा है कि मध्य प्रदेश में गाड़ियों की तादाद बढ़ाई जानी चाहिए और एक्सप्रेस गाड़ियाँ दी जानी चाहिए। बिस्तृत रूप से हम लोग उस के बारे में विचार करेंगे। तत्काल इस के बारे में कुछ कहना तो कठिन है। हमारे सहगल जी ने विलासपुर से एक डिब्बा लगाने की बात कही है। उनको यह जानकर खुशी होगी कि रायपुर से विलासपुर होते एक घूँ कोच प्राएगी दिल्ली तक पहली तारीख से।

हमारे रघुनाथ सिंह जी ने बताया है कि बीजल लोकोमोटिव वर्कशॉप के बारे में। उन्होंने मैरीन इंजन का भी जिक्र किया है और बंकट स्टेशन का भी जिक्र किया है। अभी चूँकि उनकी तरफ से यह सुझाव आया है इसलिए इसके बारे में पता लगाना पड़ेगा। माननीय रघुनाथ सिंह जी शिपिंग बोर्ड के चेयरमैन हैं। उन्होंने मैरीन इंजन के बारे में जो कहा है उसके बारे में मैं यह कहना चाहता हूँ कि अभी तो वह नई फैंकट्री है और अच्छा काम कर रही है। हम लोगों को उस पर बहुत गर्व है। रघुनाथ सिंह जी की तरफ से चूँकि इस फैंकट्री की प्रशंसा की गई और प्रमाण-पत्र दिया गया है इस वास्ते यह हमारे लिये गर्व की बात है। उन्होंने जो सुझाव रखा है उस पर हम लोग विचार करेंगे। उन्होंने कहा है कि वह वन प्राफ दी बँस्ट है एशिया में।

हमारे हंसदा जी ने खड़गपुर टाटा ट्रेन के बारे में कहा है। उन्होंने यह भी बताया है कि खड़गपुर में एक ऐसा स्कूल है जिसमें रेलवे कर्मचारियों के भी लड़के पढ़ते हैं और उनके लिए भी कुछ व्यवस्था की जानी चाहिये। स्कूल की जमीन शायद अपनी नहीं है। उस स्कूल को हम लोगों ने लिखा था कि जमीन ले लो। रेलवे की जहाँ जमीन है वहाँ हम देने को तैयार हैं और भगर वे चाहें तो ले लें। वह बिट्टी भी चली गई है। सामन्त जी और हंसदा जी को शायद मामूम है

Shri Subodh Hansda: (Jhargram):
Why not the school....

Dr. Ram Subhag Singh: That is another thing. We have accepted the first suggestion to provide a suitable plot to that school at a site convenient from the railway point of view. Your alternative suggestion is that failing that the railways can take over that school. The first suggestion is accepted by the railways and the second will have to be gone into only when a situation arises....

Shri Subodh Hansda: But the point is....

Dr. Ram Subhag Singh: Later on, not now. To meet the immediate local needs of the passengers, one Machhda local has been extended to and from Gidhni and train Nos. 321/322 Tata-nagar-Nagpur passenger trains have been extended to and from Khargpur.

खड़गपुर और टाटानगर के बीच की आवश्यकताओं को ये दोनों गाड़ियां कुछ हद तक पूरा कर देंगे ।

डा० चन्द्रभान सिंह ने कहा है कि रेलवे बोर्ड में एक सदस्य मैडिकल फ्रेटरनिटी का होना चाहिये । कहना तो उनका ठीक है लेकिन यह संभव नहीं है । हर डंग के कर्मचारियों को बोर्ड में अगर प्रतिनिधित्व मिले तो उससे बोर्ड मनवील्डी हो जाएगा । हमारे सिंह साहब अगर यहां मौजूद रहते बहस के दौरान तो उनको पता चलता कि बोर्ड की माननीय सदस्यों की तरफ से कितनी तारीफ की गई है

श्री बहन्वीकी : वह हड़ियों के एक्सपर्ट हैं ।

डा० राम सुभग सिंह : बोर्ड ने जो कार्य किया है और जो वह भागे करेगा उसके बारे में यहां सन्तोष प्रकट किया गया है । अभी हमारे माधुर साहब ने उसके काम की बड़ी दाद दी है । इस वास्ते मैं समझता हूँ कि बोर्ड को मनवील्डी बनाने की कोशिश नहीं होनी चाहिये । उन्होंने यह भी कहा है कि मैडिकल प्रोफेशन के जितने भी एक्सपर्ट्स हैं उनके सम्बन्ध में भी सोचना चाहिये । मैं उनको बतलाना चाहता हूँ कि जो भी बात यहां हाउस में रखी जाती है उस पर पूरी तरह से विचार किया जाता है उसकी पूरी तरह से छानबीन की जाती है और अब भी की जाएगी ।

I am sorry I am switching over to English because he may not able to

follow Hindi, I refer to Shri Muthiah He said about Tinnevely. He wanted that caution sign boards should be provided at all level crossings. That has been the practice and the railway accidents enquiry committee suggested the provision of road signs and signals at approaches to level crossings to warn the road users to reduce their speed and to pass over level crossings cautiously. The railways have fixed caution boards at approaches to all unmanned level crossings. We have also given suggestions to the road authorities to repeat it on roads which are owned by them. He also referred to the passenger amenities. This also has been attended to and the provision for users' amenities has also been raised from Rs. 3 crores to Rs. 4 crores, as the House knows, and basic amenities have already been provided at more than 5000 stations. Within two years we are going to extend those facilities to all the other stations on our railways. He also suggested about the provisions of facilities such as bigger waiting halls, bathrooms, covered platforms at Tinnevely station. The general manager had already paid a visit to the place and whatever suggestions were offered they are under his examination, not examination in the sense that they will be gone into after some years. They have virtually been taken up and some have been finalised also. There is the proposal for increasing the accommodation in the third-class waiting hall at Tinnevely and for providing separate covered accommodation for ladies together with bathroom facilities. Platform 1 is covered for 245 feet and platforms 2 and 3, for 212 feet. Covering for 120 ft. more on platform No. 1 is in progress and proposals for covering the entire length of platform Nos. 2 and 3 will be taken up progressively in the coming years. Shri Muthiah also suggested the Tirunelveli - Trivandrum - Kanya-Kumari railway line, and so

did Shri Warrior and some other hon. friends and Shri Maniyangadan who is not at the moment present here. That is being gone into, this project has been surveyed and it will be examined.

Shri Muthiah (Tirunelveli): What about the overbridge, Sir?

Dr. Ram Subhag Singh: The Chief Minister of Madras told us orally that he will be including the programme for the over-bridge near the Tirunelveli railway station in his plan and he will have that sent to us and we are awaiting it. It may be that he might have got that sent to our Southern Railway Headquarters. Whatever the position, the Chief Minister had himself orally told me, and I think that will be done.

Shri Muthiah: I came to know through the Divisional Engineer, Tirunelveli from the Chief Engineer, Highways, that the Chief Minister of Madras has included it in the fourth Plan and has allotted Rs. 40 lakhs and he is seeking more Central aid.

Dr. Ram Subhag Singh: That is the information which he is giving. We will be accepting that without any hesitation. Then, Shri V. B. Gandhi mentioned that industrial accidents had increased in the railway workshops, and said that the figure was 42.4 per 1,000 workers in 1962, against the prewar figure of 20. He stated that he had been informed regarding these accidents and suggested that a special organisation be set up for controlling the accidents in railway workshops, as had been done in respect of open line accidents. But the information that we have got after his speech is that there has been a progressive decrease in the incidence of accidents in railway workshops as can be seen from the figures which I shall quote. In 1952-53, the number of accidents per thousand employees was 95.9. I am not giving yearwise, but the figure has gone down progressively. In 1952-53, as I said, it was 95.9 in 1958-59, it came down to 69.6. In 1960-61, it came down to 64.1. In

1962-63, it came down to 49.5. In 1964-65, it was 44.5. So, I think Shri Gandhi will appreciate that, rather than increasing, it has progressively gone down. But we are not going to be complacent. We shall take suitable precautions to further reduce the rate of accidents. There has been a steady improvement in the precautionary measures also.

Shri D. C. Sharma—he is not here at present—referred to our research, designs and standards organisation which is located at Lucknow and said that not even one per cent of the railway revenue is being spent on that. He stated that he has been taking interest in this organisation. We are ourselves particular that every step should be taken to improve this organisation because this is an organisation which will provide avenues for improving the railways. He might be happy to know that the expenditure on this organisation which used to be of the order of Rs. 30 lakhs in 1956-57 has increased to Rs. 1.3 crores now. It will further go up, because we want to expand the activities of this organisation.

Pensionary matters were also mentioned by Shri Kashi Ram Gupta and some other hon. Members. Shri Kashi Ram Gupta pointed out that the staff who retired after 1957 should be given another chance to opt for pension. From 1957, the staff in service have had nine distinct opportunities of opting for pension, and the last option was recently given on 3rd March, 1966 and is open until 30th June, 1966. The staff in service on 1st April, 1957, had the opportunity of option up to March 1961, Those and 30th September 1959. Those in service on 1st July, 1957 had another option up to 30th March, 1961, Those in service on 1st April, 1961 were given an option up to 30th June 1961 and so on until this last option. Those who retired on contributory provident fund system, therefore, did so of their own deliberate choice.

Regarding quarters, some mention was made by some hon. Members. The Railway Ministry is fully conscious of

[Dr. Ram Subhag Singh]

the needs of the railway employees. Particularly Shri Subodh Hansda mentioned Khargpur and Shri Mohan Nayak also made a reference today and several other hon. Members suggested that there should be improvement. Nowadays, unlike in the pre-1947 period, we are not having one room tenements. Anybody who would like to see the quarters which are under construction on the Ranchi-Bondamunda line or anywhere else in India will realise that the pattern is more or less the same; that is, they are having at least two rooms, with store kitchen, lavatory, etc. Anyway, we are not satisfied with this either, because all the railway staff have not yet been able to get housing accommodation. Only a little less than 37 per cent have got the facility. But every year, during the third Plan period, on an average, about 14,000 units of quarters have been added on to the Indian railways, and the total expenditure on these during the same period would aggregate to about Rs. 53 crores. For 1966-67, the allocation made for staff quarters is about Rs. 11.36 crores. As soon as the funds position improves, further efforts will be made.

Shri A. P. Sharma: How many recruits were added every year, as against these 14,000 units which have been added every year?

Dr. Ram Subhag Singh: I have given the figures for the quarters. If the hon. Member wants the recruitment figure, that can be separately given, because that point was not raised during the course of the debate.

Shri A. P. Sharma: I was only asking for those figures of recruitment.

Mr. Deputy-Speaker: If you want he will give it later.

Dr. Ram Subhag Singh: Then, Shri Warior referred to the staff who stay in and around Olavakot. Under the extent principle, the house-rent allowance as admissible at Palghat to staff serving and residing outside the municipal limits of a qualifying city but

within eight kilometres from the periphery thereof, can be allowed provided that there is no other suburban municipality, notified area or cantonment within the eight kilometres limit. However, whatever be the position, Olvakot railway station proper falls within the municipal limits of Palghat and the staff are, therefore, already eligible for house-rent allowance. It is only the Divisional Office, Permanent Way Inspector's Office, hospital, electric repair shop and the office of the Assistant Inspector of Works that are situated a few yards away from the municipal limits. But all these persons also, as I said the other day, will be having the facility.

I have already covered Shri Mathur's suggestion regarding the allocation of Rs. 300 crores. I also made a reference to the suggestion about the need for the construction of a new line between Trivandrum and Cape Comarin. In the budget for 1966-67, provision has been made mostly only for continuing schemes, but a survey for this line has been made and the survey reports are expected to be received very shortly. When they are received, from Nagercoil that line is proposed to be constructed down to Kanyakumari.

Mr. Warior and Mr. Maniyangadan pointed out the need for converting the MG line at least between Quilon and Trivandrum into BG.

Mr. Warior (Trichur): Not between Quilon and Trivandrum but between Ernakulam and Quilon.

Dr. Ram Subhag Singh: The position is that the density of traffic operating on the Quilon-Ernakulam section is 1075 net ton kilometres per route kilometre per day which is very much below the highest density attained elsewhere on the metre-gauge, namely 7300.

From investigations of the capacity and traffic prospects, it is seen that spare line capacity is available on the existing MG line which can be further augmented by the provision of

minor line capacity works and dieselisation and no difficulty is anticipated for handling all the traffic foreseeable in the near future. This is the position and whole thing is being gone into.

The need for the construction of a BG line between Guntakal and Hospet was emphasised by Mr. Shankar Alva. With a view to step up the movement of iron ore from Bellary-Hospet area for export through Madras Harbour and to avoid transhipment at Guntakal, it was considered necessary to lay a separate BG line from Hospet to Guntakal.

Shri Basappa (Tiptur): That is not enough. The BG line must be extended from Hospet to Hubli and to Miraj.

Dr. Ram Subhag Singh: I know in the general discussion he had emphasised it. It will receive our attention.

About Paradip port, Mr. Raghunath Singh, Mr. Deo and others have spoken. The South-Eastern Railway have carried out preliminary engineering and traffic surveys for a new broad gauge line from Banspani to Paradip port via Nayagarh and Tomka Daitari iron ore areas. The survey reports of this line are now under examination of the Railway Board. The justification for this line is dependent on the schemes for export of Nayagarh ore via Paradip Port.

Shri Raghunath Singh: Without the railway line, Paradip Port is useless.

Dr. Ram Subhag Singh: Sardar Buta Singh referred to the Ferozepore loco shed. I may say on the floor of this House that our colleagues in the Ferozepur loco shed rendered marvellous duty towards the country during the Pakistani attack. We are proud of their performance. Everyone of them despite the bombardment stuck to their duty. I do not know what is the position there today. I went there soon after that. If there is anything of the

nature which has been pointed out by my hon. friend, we shall immediately attend to that.

It is a fact that there has been some difficulty on the catering front, because sometimes materials also are very scarce. We will do our best to improve the standard.

Shri M. L. Dwivedi: Why not hand it over to private parties?

Dr. Ram Subhag Singh: That is a matter of policy. All these matters will be dealt with tomorrow by my senior colleague. But constant efforts will be made to improve catering.

Shri M. L. Dwivedi pointed out about Bundelkhand. We know the zeal with which he and others work for it. The railways would not lag behind them. This much assurance, I will give. (Interruptions).

मैं धरा रहा हूँ देवी जी की धीर । सागर के बारे में धीर धीर कुछ स्टेशनों के बारे में देवी जी ने धीर ज्योतिषी जी ने बताया कि वहाँ पर धोवर ब्रिज होना चाहिए । देवी जी ने धीर एक दो जगहों के बारे में बताया । धोवर ब्रिज 24 फीट चौड़ाई का होता है । उसमें जो रोड का पोर्शन है उसे स्टेट गवर्नमेंट पी० डब्ल्यू० डी० के द्वारा बनवाये तो उसके लिए देवी जी के सजेसन को उनकी सरकार को भेज देंगे । वहाँ से जो जवाब प्रायेगा उसको देखेंगे । डा० सी० बी० सिंह ने कहा कि जितने रेल के पुल बनें उन सबों के साथ साथ रोड का भी बने पी० डब्ल्यू० डी० का । यह सजेसन उम्दा है मगर उसमें कठिनाई भी है धीर खासकर के एमर्जेंसी पीरियड में कठिनाई होती है । ब्यास में जो सरदार बूटा सिंह जी शायद जानते होंगे या धीर जगहों में भी कि कितनी सतर्कता बरतनी पड़ी थी तो यह किया जायेगा कि जितना सम्भव है रेल कम रोड ब्रिज बने । लेकिन स्ट्रेटिजिक दृष्टि से या सुविधा की दृष्टि से भी कुछ धरलग धरलग भी बनें तो खबड़ाने की जरूरत नहीं है । धीर यहाँ पर बताया गया परसोनल के बारे में ।

[Shri Subhag Singh]

Several hon. members, including Mr. Mathur, said there is not much scope for promotion for the railway people, that the railways used to attract the best talents, etc. It is a matter of pride that our officers who were Assistant Engineers or Divisional Engineers or others are today running the railways; some of them are members of the Railway Board; they have attained the highest post. That does not mean that we should not create a proper and congenial atmosphere to attract the best talent. We shall consider this matter, so that the best talent may be attracted towards one of the best public undertakings of India.

श्री सरजू पाण्डेय (रसड़ा) : गार्ड्स के बारे में बताइये ।

डा० राम सुभग सिंह : मैं आता हूँ उधर भी । पांडेय जी आप घबड़ायें मत । गार्ड्स टी० सी० और ए० एस० एम० बगैरह हर बर्ग के रेल के कर्मचारी की चर्चा की गई और यह सब ऐसी बातें हैं कि जिसमें विस्तृत रूप से विचार करने की जरूरत पड़ेगी और हम सारी बातों पर विचार करेंगे ।

गोविन्दपुर के बारे में जो आपने कहा था उसके बारे में पांडेय जी को शायद जानकारी भी होगी कि कई एक छोटे स्टेशन हैं जो चालू नहीं हैं और कुछ जो कम दूरी पर हैं यह नहीं है कि उधर ध्यान नहीं गया कल उनको थोड़ी चिन्ता हुई और हम लोगों को भी चिन्ता हुई कि एक ही दृष्टि से जैसे सारी दुनिया को देखें तो ऐसा तो नहीं करना चाहिए जो आपकी बाजब शिकायत है ।

श्री सरजू पाण्डेय : पिछली दफा भी कहा था और दो साल से बराबर कह रहा हूँ ।

डा० राम सुभग सिंह : वही मैं कह रहा हूँ कि एक नहीं है अनेक स्टेशन हैं कि जो बन चुके थे और जो नहीं चालू किये गये

हैं क्योंकि वह बीच-बीच में है नजदीक नजदीक है लेकिन यह हम सब लोगों की बड़ी इच्छा रही है कि ग्राम जनता को कोई दिक्कत न हो । क्योंकि वह मीटर गेज सेक्शन से आते हैं और जो श्री श्रीनारायण दास के बारे में मेरा जवाब है वह सारा जवाब उनके लिए भी लागू है क्योंकि वह भी मीटर गेज एरिया के हैं लेकिन मीटर गेज एरिया में कहीं कहीं दिक्कतें भी पैदा की जाती हैं । इसीलिये पांडेय जी को कहा था कि उन दिक्कतों से परहेज करना चाहिए ।

जो चौधरी चन्द्रमणिलाल ने कहा कि जिन जिन स्टेशनों पर सन् 42 में लोग मारे गये थे उनकी बात याद रखी जानी चाहिए और हाउस को खुशी होगी और एक सदस्य ने नाते मुझे भी हार्दिक प्रसन्नता है कि रेल मंत्री महोदय ने इस हाउस में और दूसरे हाउस में बताया कि इस युद्ध में जिन लोगों को वीर चक्र और परम वीर चक्र मिले हैं उनकी प्लेट स्टेशनों पर लगायी जा रही है । जितने साधियों की इस युद्ध में मृत्यु हुई है उनकी और 1942 वालों की भी यह नहीं कि हम उनको भुला दें और जैसा कि मेहर बाबा के ग्रन्थात्मवाद की ओर सरदार सहगल ने ध्यान आकृष्ट किया उनकी और जैसा मैंने कहा स्वतन्त्रता संग्राम के जितने सेनानियों ने अपने प्राणों की आहुति दी उनकी स्मृति को बनाये रखने के लिए हम रेलवे स्टेशनों पर कोई उनकी मुनासिब यादगार स्थापित करने की सोचेंगे ताकि उनकी यादगार बिरस्वायी हो और उनके नामों की प्लेट्स आदि लगायेंगे ।

Mr. Deputy-Speaker: Shri P. G. Sen.

Shri U. M. Trivedi: He has not covered some of the points....

Mr. Deputy-Speaker: The debate is not over. Shri Patil is going to reply tomorrow.

Shri U. M. Trivedi: I know that the Minister is going to reply tomorrow. The Minister of State in his reply covered only the points raised in the speeches. Unfortunately, the very purpose of moving Cut Motions is defeated if the hon. Minister does not apply his mind to those Cut Motions and refer to them in his reply. So, I would request him to deal with the Cut Motions also. It is not as if he should discard them.

Shri Buta Singh: I brought to the notice of hon. Minister the question of the exchange of wagons between India and Pakistan.

डा० राम सुभग सिंह : एक्सचेंज घ्रापः वंगस जो कि हिन्दुस्तान और पाकिस्तान के बीच में हुआ है और उसके बारे में जो माननीय सदस्य ने सिकायत की है उसकी जांच कराई जायगी ।

श्री क० गो० सेन (पूर्णिया) : उपाध्यक्ष महोदय मैं घ्रापका आधारी हूँ कि घ्राप ने मुझे रेलवेज की सप्लीमेंटरी डिमांड्स फार ब्रांट्स पर बोलने का अवसर दिया ।

घ्रापी मेरे मित्र माननीय मंत्री डा० राम सुभग सिंह ने रेलवेज के काम घ्रापि के बारे में जो बतलाया है मैं उसका स्वागत करता हूँ । मैं यह मानता हूँ कि रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन ने काफ़ी काम किया है विकास का काम भी किया है । रेलवेज ने अच्छा काम किया है इस बात का कोने-कोने में धोर है । घ्रापी भाई श्री रघुनाथ सिंह ने कुछ नये स्टेशंस खोलने के बारे में कहा था और मैं भी उन की बात की तारीफ़ करता हूँ । लेकिन अफ़सोस की बात यह है कि हमारे यहां एक खुला हुआ स्टेशन है जिसे कि बंद करने जा रहे हैं । घ्रालीनगर टुला एक हाल्ट स्टेशन है । वह कंट्रैक्ट बेसिस पर चल रहा है । कुल 4, 5 हजार रुपये की घ्रामदनी है । टिकटों की सेन ही क्या है ? टिकट भी 23 किलोमीटर की सेल के हैं उससे ज्यादा

के बेचने को नहीं देते हैं । घ्राब घ्रागर घ्राप इसे बंद कर बीजियेगा तो यह जितनी घ्रामदनी रेलवेज में घ्रापी घ्राती है वह भी बंद हो जायगी । इसी घ्रालीनगर टुला हाल्ट के पास गोकुलपुर पोलिंग बूथ पर एक स्पेक्टुलर साइट देखने में घ्रायी । सन् 62 के ऐलेक्शन में वहां के लोगों ने कहा था कि घ्राप को यहां से सैट परसैट बॉट्स मिलेंगे । इसलिए मैं उस पार्टीकुलर साइट पर घ्रास तौर से बोटिंग देखने के लिए गया था और जिस तरीके से बोट लोगों ने दिये उसे देख कर मैं हैरत में पड़ गया और जब बोटों की गिनती हुई तो मैंने देखा कि सैट परसैट बोट मेरे फेवर में गये । घ्राब यह जो घ्राप उस हाल्ट स्टेशन को उठाने जा रहे हैं बंद करने जा रहे हैं तो ऐडमिनिस्ट्रेशन की तरफ़ से यह कार्य मेरे मुंह पर एक जबरदस्त बप्पड़ होगा ।

घ्रापी वहां से 4, 5 हजार रुपये का घ्रामदनी है । घ्राप उस हाल्ट स्टेशन को कंट्रैक्ट बेसिस पर रन कर रहे हैं और घ्रागर घ्राप इसको बंद कर देते हैं तो वह रुपया रोडवेज में चला जायेगा क्योंकि लोग बैठे थोड़े ही रहेंगे । ऐसा करके घ्राप रेलवेज को होने वाली घ्रामदनी को बंद कर देंगे । घ्रापी वहां एक या दो ट्रेंस ही रकती हैं बाकी घ्रागर वहां पर इम्पोर्टेड ट्रेंस भी रकने लग जायं तो रेलवेज की उससे घ्रामदनी निश्चित रूप से बढ़ेगी । टिकटों की सेल प्रॉसीड से घ्रामदनी घ्राधिक बढ़ जायगी इसलिए घ्राप उस स्टेशन को बंद न कीजिये । मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय इस पर विशेष ध्यान दें और इसे बंद न करने का आदेश जारी करें ।

दूसरी बात मैं यह निवेदन करना चाहूंगा कि कठिहार से बरौनी तक ब्रीडगेज कर देनी चाहिए । कठिहार से असम तक ब्रीडगेज हो गयी है और इधर से भी बरौनी तक ब्रीडगेज है बाकी रह गया कठिहार बरौनी बीचघन जो कि 110-112 मील

[श्री फ० गो० सेन]

का है इस सैकशन को भ्रगर भ्राप ब्रौडगेज कर देते हैं तो दिल्ली से लेकर भ्रसम तक भ्राप का ब्रौडगेज हो जाता है। यहां दिल्ली से या पटना से लोग भ्रसम चले जायेंगे। ख्रास कर हमारी इस जोगमनी-बरोनी पैसेंजर गाड़ी में बिहार के काफ्री एम० एल० एज० लोग जाते हैं, टी प्लाटेशन है जिसके कि कारण बिहार से काफ्री लेबर क्लास जाता है और उस लाइन पर बड़ा रज रहता है। मैं चाहुंगा कि मंत्री महोदय इधर ध्यान दें और भ्रसम मेल तथा भ्रन्य गाड़ियों को डीजल इंजन से रन करवायें और बोगीज बड़ा दी जायें 17, 18 और 20 बोगीज दी जायें। चूंकि इसमें बिहार के काफ्री एम० एल० एज० जाते हैं और टी कल्टीवेशन के कारण बिहार के काफ्री लेबरर्स भ्रासाम जाते हैं और इस में भ्रत्यधिक भीड़ होती है ख्रासकर घी टायर्स वाली स्लीपिंग कोच लगाई जायें। भ्रब टू टायर्स की भ्रपेक्षा घी टायर्स वाली कोच ज्यादा पापुलर हो रही है इसलिए घी टायर्स की एक स्लीपिंग कोच इस गाड़ी में लगा दी जायें। मुझे भ्राशा है कि मंत्री महोदय इधर भ्रवश्य ध्यान देंगे और इस पैसेंजर गाड़ी में ख्रकर एक घी टायर्स वाली स्लीपिंग बोगी लगा देंगे। चूंकि हमारे एम० एल० एज० भ्राजकल बहुत रन करते हैं इसलिए उस में फस्ट क्लास का कम्पार्टमेंट भी ज्यादा होना चाहिए।

हमारे यहां कटिहार में ब्रौडगेज का स्टेशन भ्रलग है और कटिहार का मीटरगेज का स्टेशन भ्रसग है। भ्रभी दोनों को कनेक्ट नहीं किया हुआ है। मैं चाहुता हूं कि इन दोनों को कनेक्ट कर दिया जायें। ब्रौडगेज स्टेशन से मीटरगेज का स्टेशन करीब भ्राधे मील के फासले पर है। भ्रब पता नहीं कि यह दोनों इस तरह से भ्रलग-भ्रलग क्यों रखे गये हैं और इनको कनेक्ट क्यों नहीं किया गया है? मेरी तो भ्रकल काम नहीं करती है कि भ्राखिर ऐसा इनको इस तरह से बिस्कनेक्ट

क्यों रखा गया है? भ्रभी होता यह है कि ब्रौडगेज स्टेशन से लोग उतरे तो सामान उतार कर रिक्शा करनी पड़ती है और मीटरगेज स्टेशन पर जाकर रिक्शे से सामान उतार कर मीटरगेज स्टेशन पर पहुंचा जाता है। इसलिए इन दोनों को भ्रगर कनेक्ट कर दिया जायेगा तो पैसेंजर्स को भ्राज जो कठिनाई होती है वह दिक्कत उन्हें नहीं होगी और वह ट्रेन से ही ब्रौडगेज स्टेशन के प्लेटफार्मे से मीटरगेज स्टेशन के प्लेटफार्मे पर चले जायेंगे। मैं चाहुता हूं कि इन दोनों स्टेशनों को कनेक्ट करने की भ्राोर मंत्रालय ध्यान दे।

रेलवे कैंटरिंग के बारे में माननीय सदस्यों ने बहुत कुछ कहा है। भ्रापकी यह कैंटरिंग नो प्राफिट नो सास बेसिस पर चल रही है। भ्रब जाहिर है कि जब कैंटरिंग का काम नो प्राफिट नो लीस बेसिस पर चलेगा तो उसमें लीस का कहां सवाल रहता है? कैंटरिंग एक ऐसा बिजनेस है, एक ऐसी चीज है कि इस में हरगिज लीस नहीं होना चाहिए फिर कैंटरिंग जब नो प्राफिट नो लीस बेसिस पर चलेगी तब उस में लीस का कहां सवाल है? कैंटरिंग के काम में सब जानते हैं इतना प्राफिट है कि उस में लीस का सवाल ही नहीं भ्राता है। भ्रब होता वहां यह है कि भ्रगर एक चिकन तीन भ्रादमियों के लिए होता है तो वह 5, 6 और 8 भ्रादमियों तक चला दिया जाता है और जब ऐसी हालत हो तो लीस का सवाल ही कहां रहता है?

जो एन० ई० रेलवे ऐम्प्लायीज साउथ ईस्टर्न रेलवे में ऐबसोर्ब हो गये हैं उन के साथ बड़ा स्टैप मदरली ट्रीटमेंट हो रहा है। उनकी सिस्ट में ने दी है और लैटर लिखा है मैं चाहुता हूं उस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार होना चाहिए। ऐसे ऐबसोर्ब हुए ऐम्प्लायीज के साथ विमाता का व्यवहार क्यों होता है? 15-15 और 20-20 साल तक कोई प्रमोशन नहीं है लेकिन उधर पांच, सात सास के बाद ही प्रमोशन हो रहा है। यह भेदभाव

घौर अन्तर क्यों किया जा रहा है ? इस बारे में लिखा पढ़ी कर चुके हैं मगर उसे कोई देखने वाला नहीं है। ऐसा नहीं होना चाहिए। हमने इस विषय में एक लिस्ट दी है कि उन लोगों की कब की एपॉइंटमेंट है और वे इस समय कहाँ पर हैं। उसके ऊपर जरूर तबज्जह देनी चाहिए।

कटिहार—बारसोई सैक्शन में जाने वाले के लिए जोगबनी—बरोनी ट्रेन कटिहार देर से पहुंचती है और कटिहार—बारसोई सैक्शन की पैसेंजर ट्रेन उससे पहले चली जाती है। लोग शिकायत करते हैं कि उनको दिन भर कटिहार पड़े रहने के बाद शाम को गाड़ी मिलती है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि कटिहार—बारसोई सैक्शन को स्टॉप न किया जाये, बल्कि वहाँ घौर ट्रेन्ज दी जायें। ट्रेन नम्बर 104 को विदड़ा किया गया है। उम ट्रेन को पुनः चालू कर देना चाहिए।

रेलवेज में डाक्टरों की शाटेंज है। मेरा सुझाव है कि रेलवे प्रशासन की तरफ से शरीर तबके के लड़कों को स्कालरशिप दे कर उनको पढ़ाया जाये और फिर उनसे सविम ली जाये। हमारे हरिजन और बैकवर्ड क्लासिज के भाइयों से अच्छे लड़के मिल सकते हैं।

श्री हुशम खम्ब कल्लबाय : उपाध्यक्ष महोदय, मदन में गणपूर्ति नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : घंटी बजाई जा रही है—घब कोरम हो गया है। माननीय सदस्य अपना भाषण जारी रखें।

श्री क० गो० सेन : इसी तरह इंजीनियरों भी तैयार किये जा सकते हैं। बैकवर्ड क्लासिज के जो लोग इकानोमिकली बैकवर्ड हैं, अगर उनके बच्चों को रुपया उधार दिया जाये, तो वे शिक्षा प्राप्त कर सकते हैं। प्राजकल एजुकेशन एक कास्टली एफ़ेयर हो गया है। शरीर घरों के अच्छे अच्छे लड़के घन के अभाव के कारण नहीं पढ़ सकते हैं। उनको

सहायता दे कर डाक्टरों और इंजीनियरों की शाटेंज को दूर किया जा सकता है। मंत्री महोदय को इस बारे में कोई सूत्र निकालनी चाहिए।

एक बात मैं ने पहले भी कही है और मैं उमको दोहराना चाहता हूँ कि घासाम मेल में घर्ड क्लास के धी-टायर डिब्बे बढ़ा दिये जायें और उसकी बजह से वहाँ डीजल इंजन लगाना भी जरूरी होगा।

16.54 hrs.

[SHRI SHAM LAL SARAF in the Chair]

जहां तक हम एम० पीज० का सम्बन्ध है, हम लोग फ़र्स्ट क्लास में यात्रा करते हैं, लेकिन क्या हम अपने परिवार के लोगों को भी फ़र्स्ट क्लास में यात्रा करा सकते हैं ? सौ रुपया प्रति व्यक्ति के हिसाब से क्या हम अपने परिवार के लिए किराये पर तीन-चार सौ रुपया खर्च कर सकते हैं ?

इस सम्बन्ध में मैं आपको अपना अनुभव बताना चाहता हूँ। बरोनी में हमको धी-टायर नहीं मिला, इसलिए हमको टू टायर डिब्बे में घुमना पड़ा। मेरे साथ मेरे बाल बच्चे थे। हम को नम्बर 5, 6, 7, 8 और 9, ये पांच बर्थ मिल गये। लेकिन सीटिंग एरेन्जमेंट क्या रहा ? 15, 16, 21, 25 और 26। इसका नतीजा यह हुआ कि एक यहां है और एक वहां है—एक बच्चा यहां है और उसकी माता जी वहां बैठी है। चूंकि हमको नीचे की जगह नहीं मिली, इसलिए हमने 17 और 18 नम्बर या 18 और 19 नम्बर, के प्राकुपेंट्स को ऊपर फुल बर्थ दे दिया। उन दो बर्थ्स को हमने फोरगो कर दिया, हालांकि हमने उन को 3 रुपये, 75 पैसे प्रति बर्थ के हिसाब से रिजर्व करवाया था। इस की वजह यह थी कि मेरी फ़ैमिली मेरे साथ थी और मेरी वाइफ़ ऊपर नहीं जाना चाहती थी।

[श्री फ० गो० सेन]

हमारे लिए सीटिंग एरेंजमेंट इस तरह किया गया था कि एक यहाँ है और एक वहाँ है। नैचुरली बच्चे अपनी मां के साथ बैठना चाहते हैं। लेकिन सम्बद्ध अधिकारियों की तरफ से यह नहीं देखा जाता है कि यात्रा करने वालों में कोई बच्चा या महिला है या नहीं। इसी कारण हम को बर्थ तो 5, 6, 7, 8 और 9 मिले और सीट्स नम्बर 15, 16, 21, 25 और 26 मिलीं। जैसा कि आप जानते हैं, हर एक बर्थ के नीचे चार सीट्स होती हैं। इस तरह हमारे बर्थ के नीचे $4 \times 5 = 20$ सीट्स थीं। इसके बावजूद सम्बद्ध अधिकारी हम लोगों को सीरियली पांच सीट्स न दे सके।

जब हम लोग पीने घाट बजे स्टेशन पर पहुंचे तो गाड़ी में केमोटिक कन्डीशनर थी। हमारी सीटों पर सामान भरा हुआ था। ट्रेन के डिपार्टर तक हमको बैठने की जगह नहीं मिली कोई धरा रहा था और कोई जा रहा था। कोई चादर बिछा कर हमारी सीटों पर सो गया और कोई बैठ गया। उस वक्त उस टिब्बे के इनचार्ज बाहर लिस्ट ले कर क्या कर रहे थे? उसको पैसेंजर की सीट्स वगैरह की ठीक व्यवस्था करनी चाहिए थी। जब ट्रेन चली तो उसकी नींद भी खुल गई। वह धन्दर आया और तब लोग घ्राहिस्ता घ्राहिस्ता सरकने लगे।

श्री प्र० प्र० शर्मा (बक्सर) : माननीय सदस्य जिस गाड़ी में धरा रहे थे वह उसका नम्बर लिखवा दें।

श्री फ० गो० सेन : 21 तारीख आसाम मेल का कैरिज नम्बर 1414 टू-टायर। यह मेरा धन्दाबा है।

सभापति महोदय : माननीय सदस्य खरम करें। उनका वक्त खरम हो गया है।

श्री फ० गो० सेन : आपने हुकम दिया और मैं ने खरम कर दिया।

श्री तुलसीदास जाधव (नांदेड़) : सभापति महोदय, रेलवे के सम्बन्ध में मेरी

कास्टीट्यूएन्सी में जो तकलीफें हैं उनको मैंने कई बार यहाँ पर रखा है लेकिन उनकी तरफ जितना ध्यान दिया जाना चाहिए उतना ध्यान नहीं दिया गया है। इसलिए मैं एक बार फिर मिनिस्टर साहब के सामने अपनी कुछ मांगें रखना चाहता हूँ।

नांदेड़ डिस्ट्रिक्ट में मन्माड से कांचीगुड़ा तक मीटरगेज लाइन है। उस पर जो स्पेशल पैसेंजर ट्रेन मन्माड से परली-बीजीनाथ तक जाती है वह उसके प्रागे नहीं जाती है। वह प्रागे जाकर मुंबेड़ तक या कम से कम नांदेड़ चली जाये तो वहाँ पर पैसेंजर को जो तकलीफ होती है वह मिट जायेगी।

महाराष्ट्र गवर्नमेंट ने कई बरस पहले शोलापुर-औरंगाबाद की नई ब्राडगेज रेलवे लाइन को प्रायर्टी दी थी। इस बारे में उस ने सेंट्रल गवर्नमेंट को लिखा है, लेकिन अभी तक उस के लिए कुछ नहीं किया गया है। मेरा कहना है कि उस रेलवे लाइन की बड़ी गर्ज है क्योंकि महाराष्ट्र में मराठवाड़ा के औरंगाबाद, बीड, परभनी, नांदेड़ और उस्मानाबाद इन पांच डिस्ट्रिक्ट्स की जमीन घच्छी है लेकिन डेवेलपमेंट कम है। यह रेलवे लाइन होने से उन पांच जिलों की डेवेलपमेंट ज्यादा होगी और वहाँ का कच्चा माल, राँ मैटिरियल इधर उधर जाने से उस एरिया में और दूसरी जगहों पर भी नये धन्धे चलाये जा सकेंगे। इसके लिये महाराष्ट्र गवर्नमेंट ने भी लिखा था और उन पांच डिस्ट्रिक्ट्स के जितने एम० पीज हैं वे भी चाहते हैं कि औरंगाबाद-शोलापुर रेल होनी चाहिये। इस के बारे में मेरी विनती यह है कि इस काम को जल्द तुरन्त हाथ में लें।

दूसरी बात यह है कि मराठवाड़ा एरिया में ब्राडगेज लाइन नहीं है और वह पांच डिस्ट्रिक्ट्स का एरिया बहुत भारी एरिया है। वहाँ पर मनमाड से कांचीगुड़ा लाइन मीटर गेज है और उसके ऊपर ज्यादा गाड़ियाँ नहीं हैं, इस से वहाँ

की जनता को बड़ी तकलीफ होती है। वहाँ पर ब्राडगेज लाइन होनी चाहिये। पांच डिस्ट्रिक्ट्स से जो माल आता है वह मनमाड स्टेशन पर ब्राडगेज में बदला जाता है। मनमाड स्टेशन पर ब्राडगेज है इसलिये उस माल को एक बगन से दूसरे बगन में चढ़ाना पड़ता है उस से बहुत तकलीफ होती है। इसलिये मेरा सुझाव है कि मनमाड से कांचीगुडा तक ब्राडगेज लाइन कर दी जाये मराठवाड़ा की जो विकास परिषद् है उसने इस बारे में प्रस्ताव पास किया है जिसमें वहाँ के प्रेसीडेन्ट और चीफ मिनिस्टर श्री बसन्त राव नायक भी उपस्थित थे।

तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ हमारे यहाँ लातूर-मिरज लाइन नैरोगेज है। मैंने जहाँ तक सुना है और जैसा मुझे मालूम है कि हमारे प्राज कल के जो रेलवे मिनिस्टर श्री एस० के० पाटिल और डा० राम सुभग सिंह हैं वे दोनों गरीबों की जो तकलीफें होती हैं उनको दूर करने में बहुत ध्यान से काम करते हैं।

श्री बड़े : जब वह बन्दई धायेंगे, तो उन्हें पकड़ लेना।

श्री तुलशीदास जाधव : मैंने खुद श्री एस० के० पाटिल साहब से और डा० राम सुभग सिंह से इस बारे में बात की थी कि लातूर-मिरज लाइन में जो इन्जिन होते हैं वे बहुत पुराने हैं और बार बार खराब हो जाते हैं। बार महीने पहले वहाँ एक घटना घट गई। इन्जिन के दो भाग होते हैं एक कोयले-पानी का और दूसरा भाग इन्जिन का। एक दफा ऐसा हुआ कि इन्जिन चला तो उसका कोयला-पानी वाला भाग पीछे रह गया और इन्जिन वाला भाग आगे चला गया।

श्री बड़े : पाटिल साहब को इस का पता होगा।

श्री तुलशीदास जाधव : इस तरह वह इन्जिन कहीं भी गिर जाता। उस लाइन की बहुत बुरी हालत है। इसके अतिरिक्त बहुत दिनों से मांग है कि वहाँ पंढरपुर में बहुत

यात्री आते हैं वहाँ पर यात्री ज्यादा होने हैं तो उनको लाने से जाने के लिये जो माल ढोने की वैगन्ज होती है उनका इस्तेमाल करते हैं। बहुत वर्षों से वहाँ के लोग यह कहते रहे हैं कि घ्राप वैगन्ज के बजाय बोगियों की व्यवस्था कीजिये लेकिन यदि घ्राप बोगीज की व्यवस्था नहीं कर सकते तो वैगन्स को न चलायें, कम से कम पैलेंजर्स बगन के न चलने से घ्रापनी जगह पर तो रहेंगे, पंढरपुर नहीं जायेंगे, लेकिन वैगन्स में भेड़-बकरियों की तरह से भरकर ले जाया जाता है, उस से न उनको पेशाब के लिये जाने को मिलता है, न संडास जाने को मिलता है और न उतर ही सकते हैं। लातूर-मिरज लाइन की जैसी स्थिति है वैसी शायद सारे हिन्दुस्तान में और कहीं नहीं होगी। अगर घ्राप बोगी नहीं दे सकते तो न दें लेकिन भेड़-बकरी की तरह लोगों को ले जाना बन्द कर दें। मेरी विनती है डा० राम सुभग सिंह से जिनका स्वभाव जिनका रीति-रिवाज बहुत अच्छा है, कि वह इस चीज को बिलकुल बन्द करें। वहाँ पर तीस-तीस वैगन्ज में उनको लादा जाता है उसके बजाय पैसेन्जर बोगी की व्यवस्था की जाय तो बड़ी अच्छी बात है, अगर वह न मिले तो कम से कम बगन का इस्तेमाल न करें।

श्री ए० प्र० शर्मा : लाइन तो बतसा-इये क्या है ?

श्री तुलशीदास जाधव : पंढरपुर है।

श्री ए० प्र० शर्मा : उस में की वैगन्ज अब कहां मिलेंगे ?

श्री तुलशीदास जाधव : जब पैसेन्जर डिब्बे बनाते हैं तो क्या वह नहीं बना सकते। नहीं बना सकते तो इम्पोर्ट करें, अगर वह भी नहीं हो सकता तो इसे बन्द कर दें, लेकिन बगन का इस्तेमाल न करें।

जो वहाँ पर पुराने इन्जिन धंधेजों के जमाने के चलते हैं उसके बजाये नये इन्जिन

[श्री तुलशीदास जाधव]

या डीजल के इन्जिन इस्तेमाल करें। जब तक वहां परे ब्राडगेज लाइन नहीं बनती तब तक के लिये मेरा यह सुझाव है।

एक बात मुझे यह कहनी है कि श्री पाटिल साहब जब पिछले दिनों शोलापुर धाये थे तो हमारे वहां के प्रवासी संघ का एक शिष्ट-मंडल उनसे मिलने गया था और उन्होंने उनकी बात सुनी थी। उनको एक नकशे के ऊपर हम ने बताया कि लातुर से लातुर रोड तक 20 मील का फासला है, उसको जोड़ा जाये। वहां ब्राडगेज है और यहां नैरोगेज है, अगर यह 20 मील का फासला जोड़ दिया जाय तो इससे नार्थ इण्डिया साउथ इण्डिया से जुड़ जायगा, नहीं तो बहुत लम्बा रास्ता तय करना पड़ता है, मनमाड से दौण्ड और फिर शोलापुर घाना पड़ता है। इसलिये इस 20 मील के फासले को जोड़ा जाना पाटिल साहब कबूल कर लें, यह मेरी बिनती है।

एक बात मुझे और कहनी है। इस के बारे में मैंने लिखा भी था और अपनी रेलवे की स्पीच में कहा भी था। हमारे शोलापुर के पास बम्बई से मद्रास लाइन पर पाकणी और मुडेबाड़ी दो स्टेशनों के बीच में एक नदी है उसके ऊपर एक ब्रिज था, जिसके दोनों तरफ फुटपाथ बना हुआ था। जिसके द्वारा लोग इधर से उधर जाया करते थे। लेकिन अब से वहां पर नया ब्रिज बना है तब से वे दोनों फुटपाथ निकाल दिये गये हैं, जिसके कारण दोनों तरफ से लोगों को घाने जाने में बड़ी तकलीफ होती है। हर साल दो-तीन घाबमी फट जाते हैं। दो बरस पहले तीन घाबमी उस लाइन पर कट गये और उनके टुकड़े नदी में गिर गये। इस बारे में रेलवे मिनिस्टर का यह कहना है कि वह स्टेट गवर्नमेन्ट का काम है। मेरी बिनती है कि घाप स्टेट गवर्नमेन्ट को कहें, उनको कम्प्ले कर दें कि वह वहां पर फुटपाथ बनायें ताकि लोगों की यह तकलीफ दूर हो।

एक और बात बिना खर्च की है और इसको मिनिस्टर साहब या डिपार्टमेन्ट वाले अपने हाथ में लें। 17-18 बर्ष हो गये स्वराज्य को मिले हुए, लेकिन किसी भी स्टेशन पर यह बात नहीं होती कि किस बोगी में मिनिस्टर या कोई अधिकारी घाने वाले हैं। श्री एस० के० पाटिल जब शोलापुर धाये तो सब आफिसर हार लेकर खड़े हुए, लेकिन किस बोगी में हैं और वह बोगी कहां खड़ी होने वाली है, यह किसी को पता नहीं था। स्टेशन पर इन्जिन से लेकर घाबरी बोगी तक कौन बोगी कहां खड़ी होगी, इस का पता पैसेन्जर को नहीं चलता है। अर्थात् कहां पर बर्ड क्लास का डिब्बा खड़ा होगा, कहां पर फ्रस्ट क्लास का खड़ा होगा, इसका पता नहीं होता है और गाड़ी घाने पर पैसेन्जर्स यहां से वहां तक भागते हैं, बल्कि प्लेट फार्म पर गिर भी जाते हैं। इस काम में कोई पैसे का खर्च नहीं है, इन्जिन से लेकर आखिर तक 9-10 बोगियां होती हैं, उसको देखते हुए प्लेटफार्म पर निशान लगा दिये जाये, जिससे पैसेन्जर्स को पहले से पता हो सके कि यहां पर बर्ड क्लास की बोगी आकर खड़ी होगी, यहां पर फ्रस्ट क्लास की खड़ी होगी। यही मेरी बिनती है। इसके लिये चाहें तो हम मदद कर सकते हैं, लेकिन हम क्या मदद कर सकते हैं, इसकी बाबत मिनिस्टर और डिपार्टमेन्ट देखें।

Dr. Ranen Sen: I take this opportunity to raise a few important points.

The Sealajah Station is the only central station in the municipal limits of Calcutta. It is one of the most busy stations in India. For the last 15 years, we are hearing about the remodelling and re-alignment of this station. I want to know why there should be so much delay in regard to the remodelling of such important central stations, this one in the heart of the city of Calcutta.

Secondly, there are some suburban stations near about Calcutta, like Ulatadanga, Jadhavpur, Dhankuria, Ballygunge and Kalighat which need remodelling, because in these places the

pressure of the population has increased, and with the pressure of population, there is increase in the pressure of passengers also. Therefore, I want to draw the attention of the hon. Minister to these two points.

Then there is the question of having halt station at Haltu between Jadhavpur and Gharia. It is a distance of only six or seven miles. It is a populous area, and the people belonging to that area have been demanding a halt station or a flag station here between these two stations. I do not understand why the Railway Ministry should take such a miserly attitude towards those people living in that area. Moreover, a halt station will satisfy the people there, and their difficulties will be removed.

Then there is the question of the squatters on railway land in the Sealdah Division of Eastern Railway. Two or three years back the railway authorities had transferred certain plots of land to the West Bengal Government for settling those squatters. The West Bengal Government, after settling a few squatters, are not taking interest in the resettlement of most of the squatters who are squatting on the railway line. The railway needs expansion, therefore, the land should be acquired, nobody denies that, but I request the Railway Minister to see what has happened to the railway land which has been transferred to the West Bengal Government for the resettlement of the squatters. I also pray to the Railway Ministry to see that the squatters who are now on railway land in places like Pauchnantala and in the railway land like Dhakuria and Tollygunge are transferred to some other land belonging to the railways near about Calcutta, so that these people do not suffer, and at the same time, the railway also does not suffer.

Lastly, the attendants who are moving in the first class compartments in the main line mostly, are drawing a salary of Rs. 75, going up to Rs. 89.

Shri A. P. Sharma: First class and A.C. both.

Dr. Ranen Sen: After working for 14 hours, if a man draws only Rs. 89, what will happen to him and his family when he retires? Therefore, there should be a little consideration shown to those attendants, because in the A.C. compartments there are two types of attendants, one getting Rs. 120 to Rs. 200 and the other getting Rs. 75 to Rs. 89. Therefore, I request the Railway Ministry to see that this invidious discrimination is done away with.

Mr. Chairman: Shri A. P. Sharma. Seven minutes.

Shri A. P. Sharma: At the outset, I would like to thank the Railway Minister, Shri S. K. Patil, for his announcement for establishing a service commission on the Eastern Railway, at Danapur. This decision of the Minister and the Ministry will meet the long-standing demand not only of the people of a particular State, that is Bihar, but the people of the particular area, i.e., the people residing in the States of U.P., Bihar, Madhya Pradesh and area round about. In the limited time at my disposal I would like to deal with two or three points. First, I would say something about the railway board at the ministry level managing the affairs of the Indian railways. The members the railway board are drawn from the various railways from the ranks of the general managers. Then I would like to say something about the appointment of officers both in the technical and the administrative departments. The same old system which was guiding the appointments and promotions of these officers in continuing even today. The usual way in which officers are appointed to higher grades and promotional posts is based on the confidential reports of the immediate superior officers. These reports are sometimes based on the prejudices of the immediate superior officer... (Interruptions.)

Mr. Chairman: Order, order. When hon. Members go out, they should not

[Mr. Chairman]

talk in the gangway or stand there. They should sit down if they do not want to go out.

Shri A. P. Sharma: I do not know whether there is any system or procedure laid down to scrutinise these reports. Sometimes even the contents of these reports are not conveyed to the officers concerned. If a particular officer is not considered suitable for promotion to the next higher grade, the discretion of the appointing authority, whatever may be the appointing authority should be exercised at a much lower level. In my opinion, this screening should be done, this selection should be made at the level of the junior administrative rank and thereafter promotion should be based on doubt on the performance and seniority of the particular officer, because what is being done today creates a lot of dissatisfaction in the minds of the officers concerned. Lot of influences and wirepullings are exercised in various quarters to get promotion.

According to the present rules, one has to retire at the age of 58 years. This limit is applied only in the case of the gazetted employees. Most of the non-gazetted employees are made to retire at the age of 55 or with great difficulty, and sometimes at the discretion of the higher bosses, they get their extension from year to year. There should be no discretion left to give extension. There should be a fair and square rule laid down according to which these things should be done.

There is no personnel management cadre in the railways. I asked a question as to how many railway officers at various levels are qualified in the personnel management courses. The figures that I have been furnished, you will be surprised to know, show that there is not a single chief personnel officer qualified in the personnel management courses.

Mr. Chairman: You may please conclude now. There is no time left.

Shri A. P. Sharma: You gave me seven minutes, Sir; I have not even taken that time. I was saying about the personnel management course. According to this statement, two deputy chief personnel officers are qualified. If you go downwards, that means senior scale officers, there also you will not find sufficient number of qualified officers in the personnel department. Therefore, at this stage, I will repeat my previous request and draw the attention of the hon. Minister and particularly our hon. friend Dr. Ram Subhag Singh, that this question should be examined, if they want to manage the labour relations of the railways fairly well and according to the satisfaction of the labour also. The same answer should not be repeated again and again, namely, that the labour relation is very good and the workers are satisfied, in spite of the fact that the labour organisations, whether they belong to the right or the left—everybody—complaining that the labour relations on the railways are not managed well. Therefore, I request the Minister that the time has come when this question should be examined and there should be a regular personnel management cadre on the Indian railways right from bottom to the top at the Railway Board level. If this is not done, the Railway Ministry may feel satisfied, but the labour on the Indian railways are not going to be satisfied.

Since you have asked me to close and I do not like to take much of your time, I will simply say only one thing more. It is the popular demand of the people of my State, Bihar, that there should be a direct train between Patna and Dhanbad. This demand has been repeated and it is a very popular demand of the people from that area. I need not emphasise the importance of Dhanbad either to Dr. Ram Subhag Singh, the Minister of State or to Shri S. K. Patil, the Minister of Railways. I think both of them are aware of the importance of Patna being the capital of Bihar, and also the importance of

Dhanbad which, so to say, is the gold-mine of India because coal is gold. Therefore, the necessity for a direct train in that region and the importance of that place need not be over-emphasised. I hope they will consider this question and see that a direct train is provided between Patna and Dhanbad.

Only one word more and I will finish, and that is about the railway quarters. I had many points to make but since the time at my disposal is very short, I am closing my speech with this suggestion. My hon. friend the Minister of State said that the railways are constructing 14,000 quarters every year.

Mr. Chairman: Say immediately what you want. The time is up.

Shri A. P. Sharma: He has also said that only 37 per cent of the employees on the railways have been provided with quarters. I just wanted to know from the Minister of State how many lower grade staff in the railways are provided with quarters and how many higher grade people are provided with quarters and how long will it take to provide all the railway employees with quarters at this rate of construction of 14,000 quarters every year.

श्री साक्षर दास (शाहजहांपुर) : यों तो हम यह ख्याल करते हैं और हमारी सरकार भी बार बार यह एलान करती है कि यह समाजवादी सरकार है, लेकिन फिर भी रेलवे कर्मचारियों की तनख्वाहों में इतना घन्तर, इतनी असामनता क्यों है। रेलवे में बड़े बड़े कर्मचारियों की इतनी तनख्वाहें हैं लेकिन जो छोटे छोटे लोग हैं उन की तनख्वाहें बहुत कम हैं। इस की वजह से वह लोग चोरियां करते हैं। मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह असामनता नहीं होनी चाहिये। वैसे तो जिन की बड़ी बड़ी तनख्वाहें हैं वह लोग भी चोरियां करते हैं, लेकिन यह उनके लिये निन्दा की बात है।

दूसरी बात के लिये मैं रेलवे मंत्रालय को धन्यवाद भी देता हूँ। जितनी तरक्की रेलवे में हुई है उस के लिये धन्यवाद देना भी जरूरी है लेकिन जो जो खामियां हैं जैसे कि रेलवे में कोई व्यवस्था नहीं, लोकल ट्रेनों जो हैं, वह ठीक से चलती नहीं हैं, टी० टी० अपनी जेबे भरते हैं या अपनी जिम्मेदारी नहीं समझते हैं, उसके लिये उन की बुराई भी की जानी चाहिये। अक्सर देखा जाता है कि गुंडे या हमारे बच्चे भी बिना टिकट सफर करते हैं। इस के लिये रेलवे की तरफ से कोई व्यवस्था नहीं है। मैं एक दिन शाहजहांपुर के जिले के तिलहर स्टेशन पर पहुंचा तूफान या लोकल ट्रेन से तो वहां पर कोई टिकट पूछने वाला ही नहीं था। तब जो प्राइमी टिकट लेकर शाहजहांपुर स्टेशन से चला था, उस ने कहा कि मैंने बड़ी गलती की टिकट लेकर। सभी मसाफिर यही कहते सुने गये कि उन्होंने टिकट ही बेकार लिया। अगर इस तरह से होता है तो जो टिकट लेकर चलने वाले लोग हैं उन की टिकटें न लेने की मनोबुत्ति बनती है। ऐसी सूरत में जरूरी है कि रेलवे की तरफ से इसका उचित प्रबन्ध किया जाये। अगर यह नहीं किया जाता है तो इससे लोगों की बगैर टिकट चलने की प्रायत पड़ेगी।

दूसरी बात यह है कि रेलवे का सामान बेजा तरीके पर नष्ट भ्रष्ट किया जाता है। मैं रोज ही किसी न किसी गाड़ी पर सीटें नूची हुई देखता हूँ। चाहे गुंडे उनको नोचते हों, या हमारे बच्चे उनको नोचते हों, लेकिन इससे उन लोगों की प्रायतें खराब होती हैं। मैं तो यह दर्शागत करना चाहता हूँ कि अगर प्राय हमारे बच्चों के साथ कोई रियायत करना चाहते हैं तो प्राय उन को फी पास दीजिये। यहां तक तो ठीक है, लेकिन जो लोग बगैर टिकट के फर्स्ट क्लास में घानन्द से सफर करते हैं उस की रोक धाम की जाये और जो लोग सामान बरबाद करते हैं उस की भी रोक धाम की जाये। जो लोग टी० टी० बगैर अपनी जिम्मेदारी नहीं समझते, न टिकट देखते

[श्री लाखन दास]

हैं स्टेशनों पर, उन की रोक बाम के लिये भी काफी पुलिस का या किसी और तरह का इन्तजाम किया जाये । जो रेलवे के पुलिस के सिपाही हैं मैं तो उन को भी सफर करते हुए बिना टिकट देखता हूँ । मैं जब तिलहर से आ रहा था तब मैंने देखा कि फ्लर्ट क्लास में पुलिस का सिपाही बैठा हुआ था और मैं बड़ी मुश्किल से उस में घुस पाया । अगर घाप के पास घावमी कम हों तो इस बात की निगरानी करने के लिये और घावमी रखे जा सकते हैं क्योंकि धाजकल बिना टिकट चलने की मनोवृत्ति बहुत बढ़ती जा रही है और सामान भी बरबाद होता है । इससे वैसे

का घाप का नुकसान होता है और जो तरक्की घाप करना चाहते हैं वह नहीं हो पाती है ।

श्री हुक्म चन्द काछवाय : सभापति जी, हाउस में कोरम नहीं है ।

Mr. Chairman: The bell is being rung . . . The bell has stopped ringing. As there is no quorum in the House, the House stands adjourned.

17.33 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Thursday, March 24, 1966/Chaitra 3, 1888 (Saka).