

[Mr. Speaker] is asked to 'take note' of a particular matter, it is a substantive motion and is put to vote.

Shri Hari Vishnu Kamath: It did not perhaps happen when she was in the Chair.

13.47½ hrs.

DEMANDS* FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS), 1964-65

Mr. Speaker: The House will now proceed with discussion and voting on the Supplementary Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 1964-65.

13.48 hrs.

[Mr. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

DEMAND NO. 1.—RAILWAY BOARD

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved:

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 2,00,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1965, in respect of 'Railway Board'."

DEMAND NO. 4.—WORKING EXPENSES—ADMINISTRATION

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved:

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 2,03,70,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1965, in respect 'Working Expenses—Administration'."

DEMAND NO. 5.—WORKING EXPENSES—REPAIRS AND MAINTENANCE

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved:

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 7,63,90,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course

of payment during the year ending the 31st day of March, 1965, in respect of 'Working Expenses—Repairs and Maintenance'."

DEMAND NO. 6.—WORKING EXPENSES—OPERATING STAFF

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved:

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 6,96,19,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1965, in respect of 'Working Expenses—Operating Staff'."

DEMAND NO. 7.—WORKING EXPENSES—OPERATION (FUEL)

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved:

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 31,81,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1965, in respect of 'Working Expenses—Operation (Fuel)'."

DEMAND NO. 8.—WORKING EXPENSES—OPERATION OTHER THAN STAFF AND FUEL

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved:

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 42,78,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day March, 1965, in respect of 'Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel'."

DEMAND NO. 10.—WORKING EXPENSES—LABOUR WELFARE

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved:

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 1,32,57,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course

*Moved with the recommendation of the President.

of payment during the year ending the 31st day of March, 1965, in respect of 'Working Expenses—Labour Welfare'."

DEMAND NO. 12—PAYMENTS TO
GENERAL REVENUES

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved:

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 1,28,99,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1965, in respect of 'Payments to General Revenues'."

DEMAND NO. 15—OPEN LINE WORKS—
ADDITIONS AND REPLACEMENTS

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved:

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 5,05,26,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1965, in respect of 'Open Line Works—Additions and Replacements'."

रेलवे मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : इसमें केवल 9 डिमांड्स हैं और एक एप्रोप्रिएशन है और 25 करोड़ 16 लाख की मांगें हैं। इसमें ऐसी कोई खास बात नहीं जिसके बारे में किसी को कोई एतराज करने की जरूरत पड़े। जहाँ तक संचालन व्यय का सवाल है इसके लिये कुल 18.76 करोड़ (ग्रास) की पूरक मांग की व्यवस्था की गई है जो अनुदान के संशोधित अनुमान से 1.06 करोड़ कम है। यह कमी इसलिये हो सकी है कि 1965-66 का बजट पेश करने के बाद रेल प्रशासनों द्वारा इस सम्बन्ध में कुछ संशोधन भेजे गये हैं। लेकिन निर्माण सम्बन्धी मांगों में बड़ी बहुत व्यवस्था की गई है कि जहाँ कोई बचत हुई है उसको दूसरी ग्रांट में दे दिया जाए और जहाँ कुछ कमी पड़ी है वहाँ दूसरे से लेकर रख दिया जाए। इस प्रकार

वे डिमांड्स नम्बर 1, 4, 5, 6, 7, 8, 10 और 12 हैं और बक्स के मुताबिक ग्रांट नम्बर 15 है।

इन सब चीजों को सदन के सामने इसलिए रखा गया है कि इनके लिये सधन की अनुमति मिले और मुझे पूरा भरोसा है कि सदन इन डिमांड्स को स्वीकार कर लेगा।

श्री बड़े (खारगोन) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय इन सप्लीमेंटरी डिमांड्स पर बोलते हुए सब से पहले मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह जो आडिट रिपोर्ट है 1965 की उसमें लिखा है कि जब जब रेलवे मिनिस्ट्री ग्रांट लेती है तब तब उसी महीने में सरेंडर करती है। इसमें पेज 5 पर लिखा है :

"During the year under report, surrenders made under 6 grants and 3 charged appropriations proved inadequate as the final savings inclusive of surrenders were largely in excess of the surrenders. The table below gives details of surrenders made and final savings in respect of Grants Nos. 2 and 13 during the last five years, from which, it could be seen that savings occurred year after year despite surrender of funds towards the close of the year, except in the case of Grant No. 2".

जब से मैं पब्लिक एकाउंट्स कमेटी का मेम्बर हूँ तब से मैं बराबर देखता हूँ कि हर साल यही गलती की जाती है। जो इनके फाइनेन्शियल एडवाइजर या बजट बनाने वाले हैं उनको यह देखना चाहिए। आपका इस पर चूक रखना चाहिए। इस प्रकार के सरेंडर क्यों होते हैं। जिस महीने में आप ग्रांट लेते हैं उसी महीने में सरेंडर क्यों करते हैं ?

5 supplementary grants covering 4 demands proved excessive. While additional funds provided in these cases totalled Rs. 708.98 lakhs (of which

[श्र: बडे]

Rs. 706.97 lakhs was voted in March 1964, the amount utilised was Rs. 396.19 lakhs, i.e. only 56% of the supplementary grants taken. It may be mentioned that out of the Rs. 706.98 lakhs, an amount of Rs. 184.12 lakhs was surrendered in the very month in which supplementary grants had been voted. In the case of Grant No. 9 the surrender in the same month was Rs. 98.70 lakhs or 39.7 per cent of the supplementary provision of Rs. 248.55 lakhs.

इसे भी आप सरेंडर करने वाले हैं या खर्च करने वाले हैं ? देखा यह जाता है कि जिस महीने में सप्लीमेंटरी ग्रांट मंजूर होती है उसी महीने में वह सरेंडर कर दी जाती है ।

तीन करोड़ रुपया ऐमीनेटीज पर खर्च करना है । इनके यहां हर साल सेविंग होती है पूरी ग्रांट नहीं लगायी जाती है लेकिन इस पर भी यह तीन करोड़ रुपया ऐमिनिटीज के लिए टैक्स लगाते हैं । जो खर्च करना चाहिए वह खर्च नहीं किया जाता है और उसे सेविंग बतलाते हैं । आखिर यह ग्रांट्स पूरी पूरी खर्च क्यों नहीं की जाती हैं ?

सिक्वोरिटी फोर्स के वास्ते पैसा मांगा है हालांकि सब जानते हैं कि यह पुलिस की सिक्वोरिटी फोर्स रेल यात्रियों को क्या सुरक्षा प्रदान करती है ? मैं अभी दो दिन पहले धूलिया गया था तो मैंने देखा कि वहां पर गुंडों द्वारा कैसे यात्रियों को परेशान किया जाता है । वहां हर जगह जब वह थर्ड क्लास बोगी आती है स्लीपिंग या कोई भी हो तो उनमें गुंडे लोग बैठे रहते हैं और जब तक उन्हें एक रुपया न दिया जाये तब तक वे सीट नहीं छोड़ते हैं । पुलिस को रिपोर्ट की जाती है तो वह कहते हैं कि हमें क्यों मरवाते हो ? किस्सा मुह्तसर यह कि गुंडागर्दी इस तरीके से चलती है । अभी वो तारीख की बात है जब मैं थर्ड क्लास में

बैठा वापिस आ रहा था तो उस डिब्बे में एक एक बैच पर एक एक आदमी सोया हुआ था । जब मैंने कहा कि चाभी लगा दो तो हमाल ने कहा कि एक रुपये की चाभी लगाइये काम हो जायेगा । इस पर मैं ने कहा कि एक रुपया नहीं आठ आने की चाभी लगाओ तो उसने कहा कि यह ताला गोडरेज का है और उसमें चाभी दो रुपये से कम की नहीं लगेगी । नतीजा यह होता है कि जब उनको रुपया दिया जाता है तब जाकर कहीं सीट मिलती है । मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय इनकौगनिटो भेष बदल कर यात्री बन कर इस बात की सच्चाई देख लें और मैं समझता हूं कि जब वे मिनिस्टर नहीं रहे होंगे तो उन्होंने भी सीट पाने के लिए एक रुपया दिया होगा । मंत्री जी ने सिक्वोरिटी फोर्स के वास्ते डिमांड की है लेकिन अगर वह यात्रियों को सुरक्षा प्रदान नहीं कर सकती है और गुंडों से उनको बचा नहीं सकती है तो उस फोर्स को रखने का मकसद ही क्या है ? मेरी आपत्ति यह है कि इसके बारे में वे अच्छा केस रक्खें ।

दूसरे इसमें नई लाइनों के डालने के वास्ते डिमांड की गई है । मेरा निवेदन है कि यह खंडुवा दाहीद नर्मदा बैली रेलवे नई लाइन चलाई जाय । यह पूरा का पूरा ट्रैक एक आदिवासी एरिया है जिसमें कि झाबुआ धार और वैस्ट निमाड के जिले शामिल हैं । इस इलाके में रेल लाइन चलाने के लिए सर्वे कराया जाय । इन जिलों में कौटेन और भाउन्ड नट काफ़ी होता है । कांग्रेस पार्टी की एक लेडी मेम्बर श्रीमता जमुना देवी ने भी इस इलाके में नई रेल लाइन बिछाने की मांग की है लेकिन अभी तक उधर मंत्रालय का ध्यान नहीं गया है । रेल मंत्रालय में श्री लाल बहादुर शास्त्री आये, मानपत्र लेकर चले गये, श्री जगजीवन राम आये वे भी चले गये और अब इसमें पाटिल शाहब और डा० राम सुभग सिंह आये हैं । क्या हम आशा करें कि इनके

कार्यकाल में यह लाइन वहां दे दी जायगी ? उत्तर प्रदेश मद्रास प्रादि प्रान्तों से जब मांग की जाती है तो वहां उनकी भावाज सुन ली जाती है और वहां पर रेलों की सुविधाओं का विस्तार कर दिया जाता है लेकिन मध्य प्रदेश की इस बारे में उपेक्षा की जा रही है। मांगने पर भी रेलवे लाइन नहीं मिलती है। और सर्वे कराने को भी तैयार नहीं होते हैं। इसलिए मेरी यह पुर-जोर मांग है कि दाहौद टु खंडवा लाइन का सर्वे होना चाहिए।

कैटरिंग के बारे में मेरा निवेदन है कि इसकी व्यवस्था में सुधार लाया जाय। मेरे पूछने पर कि उन्हें क्या कमीशन मिलता है मुझे यह बतलाया गया कि 100 रुपये की बिक्री हो तो 10 परसेंट कमीशन मिलता है। इसके अलावा सब जगह कमीशन एक जैसा नहीं है बल्कि प्लेस टु प्लेस वह डिफर करता है। इस दस परसेंट में जितनी टूट फूट हो वह भी उस बेचारे के जिम्मे रहती है। मन्त्रालय को इस बारे में ध्यान देना चाहिए और यह देखे कि कैटरिंग का कमीशन बराबर उनको मिलता है या नहीं।

इस के बारे में मेरा निवेदन है कि वह एक जगह मास स्केल पर बहुत बड़ी, ढीली और लम्बी बनवा ली जाती है जिसमें कि एक की जगह दो, दो भादमी समा जायें। पोशाक जो रेल कर्मचारियों को प्रोवाइड की जाय वह ढंग की बनाई जाय जो कि पहनी जा सके।

सरेंडर के बारे में मन्त्री जी को खास तौर पर ध्यान देना चाहिए। पब्लिक एकाउण्ट्स कमेटी का मैं दो साल से मैम्बर हूँ और हर साल मैं देखता हूँ कि इस सरेंडर को लेकर वहां काफी आपत्ति की जाती है। देखा यह जाता है कि जिस महीने में ग्रांट दी जाती है उसी महीने में सरेंडर कर देते हैं। मन्त्रालय इस बारे में जरा सावधानी बर्तें और देखे कि

व्यर्थ में पार्लियामेंट का समय बर्बाद न हो। अब जहां तक इन सप्लीमेंटरी ग्रांट्स की मंजूरी का सवाल है इन्हें पहले खर्च कर लिया होगा तो अब तो उनकी मंजूरी देनी ही पड़ेगी।

Mr. Deputy-Speaker: We had full discussion on the Railway Budget. For this one hour is allotted and let us try to finish this within that time.

Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshangabad): The Railway Budget is for next year; but the Supplementary Demands are for the current year.

Mr. Deputy Speaker: That is true. I am just appealing to the Members so that this can be finished before 2:30 P.M.; otherwise it will have to go to Monday and the discussion on General Budget will be held up.

Shri Hari Vishnu Kamath: What is the dead-line for passing of the supplementary Demands—the dead-line is the end of March, I believe. It can go to Monday, if necessary.

Shrimati Renu Chakravartty (Barrackpore): In passing the Supplementary Demands for Grants, we are voting quite a large amount on Demand No. 15—Open Line Works, Structural Engineering Works, etc. Now, Sir, I would just appeal to the Minister of Railways to see that we should have a plan in which these works connect the district headquarters and that takes the priority. Actually in my State because of the formation of Pakistan there are some district headquarters which even today do not have rail links. I have heard that that is the case with Bihar also. I would plead the case of Balurghat, which should now be connected by a rail link. It is strategically an important matter and also important for the entire people of that area. We had hoped that, when the Katihar Broad-gauge line was going, Balurghat would be connected. But that

[Shrimati Renu Chakravarti]

did not happen. This is one of the important points I would like to make.

Then, in certain parts of West Bengal there are still narrow gauge lines which are terribly over-crowded. That is the case of Burdwan—Katwa line and also Ahmadpur-Katwa line. This line, I believe, is going to be dismantled. If that is so, it will be a terrible disaster for the local people and before that is done, at least a broad-gauge line must be there.

Regarding Demand No. 16, we are voting something for the amenities of passengers and railway-users. I would just like to urge that in the case of EMU coaches for the suburban traffic there must be more cleanliness and daily clearing of coaches, because sometimes they are left so dirty. Secondly, there must be some sort of a regulatory machine in order to prevent the thefts. Large number of bulbs etc. are being regularly taken away. Lastly, there is need for introduction of lavatories in these coaches which are sometimes going for quite long distances. This should also be looked into.

14 hrs.

One last point and I am finishing and that is with regard to Demand on Labour. There is the case of those who have lost their jobs under security rules. I may mention one particular case, that of Shri Satyendra Nath Pal, who has not only been thrown out of his job, but his Special Contributory Provident Fund has been taken away. I would urge that this kind of victimisation should not take place. I have tried to speak to the Railway Board people, but they are out to victimise him. I personally think that it was unfair to deprive him of his job, but at least the provident fund money should be paid to him.

Shri Priya Gupta (Katihar): I have no objection to the sanctioning

of these Supplementary Demands, but I would like to draw the attention of the hon. Minister to some points.

Demand No. 10 is for expenditure on medical facilities, health and welfare services, education, canteens and other amenities provided for railway staff. I would like to lay stress on education. The railwaymen's sons and daughters and relatives do not get facilities in this respect either from the State Government or from the Central Government. When we go to the State Governments, they say that we are putting the cart before the horse, and when we go to the Central Government, they say it is not a concurrent subject, it is a State subject, and therefore it is the States' business to solve it. Very few schools have been opened by the railways, and even the primary schools that they had opened in some of the centres have been wound up. I submit that, as enshrined in the Constitution, education is one of the privileges of the citizens of India and it should not be denied. The Railway Ministry should find ways and means of solving this problem.

In regard to medical facilities we have seen that in different railways and health centres, the amount on this item is curtailed on the plea of economy. The availability of medical facilities does not depend on finance alone; it depends on doctors, their prescribing proper medicines etc. I would like to say here that for the same delivery case different medicines are prescribed by the doctors depending on the status of the railway employee, whether he belongs to Class I, Class II, Class III or Class IV. If better medicines are prescribed for Class III and Class IV, the doctors are taken to task by their superiors. At least in the matter of medical facilities, there should be no discrimination.

In Demand No. 6, there is reference to enhancement of the rates of mileage, overtime and running allowances of running staff sanctioned from April 1964, and the upgradation of certain posts of Station Masters and Assistant Station Masters, orders for which were issued in April 1964. In the process of this upgrading, the scale of Rs. 150-225 (P.S.) has been abolished and replaced by the scale of Rs. 200-300 (P.S.), but the posts in the latter scale are selection posts. Therefore, an incumbent in the scale of Rs. 150-225 may not necessarily be selected and may have to revert to the lower scale of Rs. 100-185 (P.S.) while an incumbent in the lower scale of Rs. 100-185 (P.S.) may be selected for the grade of Rs. 200-300. The incumbents in the scale of Rs. 150-225 (P.S.) should not be placed under this handicap, and they should automatically get the higher scale of Rs. 200-300.

In respect of mileage, overtime and running allowances of running staff, I suggest that on the light of modern conditions the RARS rules should be changed, since they were framed in British times.

श्री काशीनाथ पांडे (हाता) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं बहुत कम समय लूंगा। मुझे सिर्फ दो तीन बातों की तरफ़ माननीय मन्त्री जी का ध्यान आकर्षित करना है।

ग्राज देश में उद्योग धंधे बढ़ रहे हैं और बहुत सी ऐसी जगहों पर उद्योग लगाये जा रहे हैं, जहां पहले रेलवे लाइन की कोई व्यवस्था नहीं थी। उदाहरणस्वरूप मिर्जापुर जिले में बहुत से उद्योग धंधे चल रहे हैं। वहां एलुमीनियम फ़ैक्टरी है और रिहन्द डेम है। उनके अलावा और भी छोटे मोटे उद्योग बढ़ रहे हैं। इसलिए यह स्वाभाविक है कि ऐसी जगहों पर रेलवे लाइन की व्यवस्था की जाये। जब इन नई जगहों में रेलवे लाइन बनाई जाती है, तो वहां पर दस पन्द्रह हजार वर्कर काम करते हैं। लेकिन मुझे यह जान कर आश्चर्य हुआ कि

जिस वक्त लाइन बन जाती है उस वक्त जब वहां पर रेगुलर भ्रादमियों या परमानेंट भ्रादमियों के काम करने का प्रश्न उठता है तो उन पुराने भ्रादमियों को हटा कर नये भ्रादमी रखे जाते हैं। मैं चाहता हूँ कि रेलवे मन्त्रालय कम से कम इस बात पर ध्यान दे कि जिन लोगों ने जंगल और पहाड़ काट कर रेलवे लाइन बनाई, स्वभावतः उनको यह हक हो जाता है कि वे लोग पहले रोजगार पायें। मैं मन्त्री महोदय से यह निवेदन करूंगा कि जो लोग पहले काम करते थे उन की समस्या पर विचार किया जाये और उनकी व्यवस्था की जाये।

वहां पर जो नई लाइन बन रही है, मैंने देखा है कि उसके सम्बन्ध में चोपन में करीब करीब एक हजार से ज्यादा वर्कर एक वर्कशाप में काम करते हैं, लेकिन उनमें बहुतों के लिए न तो पानी की व्यवस्था है और न लाइट की व्यवस्था है। जब मैं ने वहां के अधिकारियों को कहा, तो उन्होंने जबाब दिया कि ये टैम्पोरेरी वर्कर्स हैं। माननीय मन्त्री जी यह देखें कि इन्सान के लिए जो जरूरी चीजें हैं—पानी और प्रकाश वे उन को जरूर मिलें।

रेलवे मन्त्रालय के अन्तर्गत जो कैजुअल लेबरर्स काम करते हैं उन की तनख्वाह रिजनवाइज अलग अलग निश्चित की जाती है। कैजुअल लेबरर बेचारा ऐसे ही अस्थायी मजदूर होता है उन्हें मजदूरी समुचित नहीं मिलती। फिर उन्हें मिर्जापुर में कुछ मिलता है, गोरखपुर में कुछ मिलता है और पंजाब या राजस्थान में कुछ मिलता है। ऐसा नहीं होना चाहिए, बल्कि सारे हिन्दुस्तान में कैजुअल लेबरर्स के वेतन की एक दर होनी चाहिए। जिस क्षेत्र की बात मैं कर रहा हूँ, वहां पर कैजुअल लेबरर्स का वेतन बहुत कम है। इस के बारे में अभी वहां पर बहुत लड़ाई हुई। उन का वेतन डेढ़ रुपये निश्चित किया गया है। मन्त्री महोदय इस पर विचार करें कि

[श्री काशी नाथ पांडे]

अगर रेलवेज के कैंजुअल एप्पलाईज सिर्फ डेढ़ रुपया पायेंगे, तो आज के जमाने में वे कैसे अपने खानदान का गुजारा करेंगे।

बहुत से माननीय सदस्यों ने कैंट्रिंग के बारे में कहा है। मुझ प्रसन्नता है कि रेलवे मन्त्री ने कहा है कि हम उसमें प्रतियोगिता पैदा करेंगे। इसका मतलब यह है कि कैंट्रिंग का काम चलाने के लिए कुछ प्राईवेट लोगों को भी लाइसेंस दिये जायेंगे। यह ठीक बात है। कैंट्रिंग के क्षेत्र में प्रतियोगिता की जरूरत है, ताकि वहां पर कुशलता बढ़ और लोगों को अच्छा खाना मिले। लेकिन मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि वहां पर इतनी इनएफिशेंसी है कि अगर प्रतियोगिता हुई, तो रेलवेज का कैंट्रिंग सिस्टम फ़ैल हो जायेगा। कब्ल इस के वह एक-दम खत्म हो जाये एक कमेटी बिठा कर इस बात पर विचार किया जाये कि वहां पर काम करने वाले हज़ारों श्रमिकों को बेकार न हों साथ ही कैंट्रिंग की स्थिति भी सुधर जाये।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री (बिजनौर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं इन अनुपूरक मांगों के सम्बन्ध में केवल दो बातें रेल मंत्री जी को कहना चाहता हूँ।

मुझे बड़े दुख के साथ कहना पड़ता है कि रेलवे मंत्रालय के द्वारा नई लाइनों के विकास के सम्बन्ध में जो पुस्तिका हम को दी गई थी, उस में कुछ आवश्यक कार्यों का उल्लेख नहीं है। मैं पिछले चार पांच वर्षों से रेलवे मंत्रालय के अनुदानों पर यह बात दोहराता चला आया हूँ कि एक लाइन पर इतनी अधिक गाड़ियां बढ़ा देना कि उन का पूरा उपयोग न हो पाए और दूसरी लाइनों पर गाड़ियों का बिल्कुल न होना समाजवादी सरकार की नीति के सर्वथा विपरीत है।

मसूरी एक्सप्रेस दिल्ली से देहरादून के लिए सहारनपुर हो कर रात्रि को जाती है।

जिस लाइन पर वह जाती है, वहां तीन एक्सप्रेस ट्रेन्ज और दो पैसेंजर ट्रेन्ज रात्रि को चलती हैं। पहले मसूरी एक्सप्रेस गजरोला बिजनौर और मौजमपुर नाराण के रास्ते से जाती थी। जैसा कि मैं ने कहा है कि सहारनपुर के रास्ते से फ्रंटियर मेल, जनता एक्सप्रेस और दूसरी गाड़ियां जाती हैं, इस लिए देहरादून जाने वाली मसूरी एक्सप्रेस को गजरोला, बिजनौर और मौजमपुर नागप्रग के रास्ते से पास किया जाये।

पुनर्वास मंत्री (श्री त्यागी) : बहुत अच्छा सुझाव है।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : मैं त्यागी जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने इस मांग का समर्थन किया है। मैं आशा करता हूँ कि डा० राम सुभग सिंह जी इसको भी देख लेंगे।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि 26 जनवरी, 1965 के बाद हिन्दी के सम्बन्ध में जो नीति संविधान में निर्धारित की गई है, उसमें कहीं ऐसा न हो कि उलटी गंगा बहने लगे और जो निर्णय पहले से लिये जा चुके हैं उनके विपरीत काम होने लगे। मैं इस दिल्ली का ही उदाहरण आपको देता हूँ। कनाट प्लेस में आपका आफिस है। 26 जनवरी के पहले वहां पार्सल जिन पर हिन्दी में पते लिखे हुए रहते थे, स्वीकार कर लिये जाते थे लेकिन 26 जनवरी के बाद जिन पर हिन्दी में पते लिखे रहते हैं उनको लौटाया जाने लगा है।

कानपुर में भी आपके आफिस से इसी प्रकार का एक सक्चुरल जारी हुआ है रेलवे बोर्ड के नाम पर कि रेलवे बोर्ड की इस प्रकार की इच्छा है कि जो बिल और वाउचर वगैरह तैयार किये जायें वे केवल इंग्लिश में ही तैयार किये जायें। मैं चाहता हूँ कि डा० राम सुभग सिंह जी इस को विशेष रूप से देखें कि क्या कुछ सरकारी अधिकारी इस प्रकार के हैं।

कि जो संविधान और राजभाषा अधिनियम के प्रादेशों की अवहेलना करते हुए, सरकार और संसद दोनों के निर्णयों की अवहेलना करते हुए, रेल मंत्रालय की जो अब तक नीति रही है, उसकी और जानबूझ कर तो उपेक्षा का मार्ग नहीं अपना रहे हैं। यदि ऐसा है तो इसके दुष्परिणाम प्रागे चल कर देश को किसी दूसरे रूप में देखने पड़ेंगे। मैं आशा करता हूँ कि आप इन दोनों पर अवश्य ध्यान देंगे।

इन शब्दों के साथ मैं इन मांगों का विरोध करता हूँ।

श्री किशन पटनायक (सम्बलपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मुझे एक बात मंत्री महोदय को कहनी है और वह ट्रेन्च में जो कोच एटेंडेंट होते हैं, उनकी हालत के बारे में है। उनमें जो कोच एटेंडेंट हो कर चलते हैं वे लोग कहाँ रहेंगे, रात कैसे बितायेंगे, इसका कोई इंतजाम नहीं होता है। जहाँ कहीं रनिंग रूम भी हैं स्टाफ के लिए वहाँ भी कोच एटेंडेंट्स के लिए कोई इंतजाम नहीं होता है। उसके कारण वे लोग इधर उधर भटकते रहते हैं। एक घटना की तरफ मैं आपका ध्यान दिलाता हूँ। इक निसार भली नाम का भ्रादमी कानपुर से दिल्ली आया। जब वह दिल्ली में था तो उसका एक घाठ साल का लड़का मर गया। कानपुर से उसको इसकी टैलीग्राम के जरिए से सूचना दी गई लेकिन चूँकि इन जोगों का रहने का कोई इंतजाम नहीं होता है इनके रहने की कोई व्यवस्था नहीं होती है इस वास्ते वह टैलीग्राम उसके पास नहीं पहुँच सकी और उसके लड़के की मौत की खबर भी उसके पास पहुँच नहीं सकी। मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि जब वह जवाब दें तो कुछ कोच एटेंडेंट्स के बारे में भी कहें। इनके बारे में कोई व्यवस्था हो सकती हो तो उसके बारे में भी जरूर बतायें।

श्री शिव नारायण (बाँसी) : मैं इन मांगों का समर्थन करता हूँ। लेकिन एक

दो जरूरी बातें मैं निवेदन करना चाहता हूँ। बजट स्पीच में भी मैंने कहा था लेकिन मेरी उस बात का जवाब सरकार की तरफ से नहीं दिया गया है। त्रिपुरा पाकिस्तान के मुंह में है। उसके साथ रेल से हमारा कोई लिफा नहीं है। यह बहुत इम्पोर्टेंट चीज है। जब हम सप्लीमेंटरी डिमांड्स पर विचार कर रहे हैं तो इस तरफ भी हमारा ध्यान जरूर जाना चाहिये। यह बहुत स्ट्रेटेजिक इम्पार्टंस रखता है। इसका सम्बन्ध रेल द्वारा जोड़ा जाना चाहिए। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस प्वाइंट को नोट कर लें।

हमारे मित्र ने प्रार० पी० एफ० वालों की बहुत शिकायत की है। मैं उसकी सराहना करता हूँ। जब चीन का हमला हुआ था नेफा में तो जितना काम इन्होंने किया था, जितना काम इन सिपाहियों ने किया था उतना किसी और ने नहीं किया। ऐसे ही हमें किसी की आलोचना नहीं करनी चाहिये। जो सराहना के पात्र हों, उनकी सराहना की जानी चाहिये।

जहाँ तक नौकरियों का सम्बन्ध है, मैं कहना चाहता हूँ कि हरिजन बच्चों का भी आप खयाल रखें उनको भी आप प्रोत्साहन दें। सही मानों में आप रुपये का इस्तेमाल करें यह भी मैं चाहता हूँ।

डा० राम सुभग सिंह : अभी बड़े जी ने कहा कि ग्राडिंट रिपोर्ट में रेल विभाग की त्रुटियाँ दिखाई गई हैं। उन्होंने सरेंडर करने की बात का भी जिक्र किया है। मैं कहना चाहता हूँ कि अगर आप ध्यान से पढ़ेंगे तो आपको पता चलेगा कि ग्राडिंट पैरा में 29 की कमी आई है 1962-63 में। यह बहुत थोड़ी सी कमी है। 1963-64 में भी यही है कि 48 की थोड़ी सी बढ़ोतरी है। इतनी सी कमी-बेशरी पर आपको कोई एतराज नहीं होना चाहिये।

[डा० राम सुभग सिंह]

रूपये वापिस करने की बात भी यहां बतलाई गई है। तीन करोड़ रुपये जो यात्री सुविधाओं पर खर्च होते हैं उन में आप देखेंगे कि कोई भी पैसा वापिस नहीं किया जाता।

बड़े जी ने आर० पी० एफ० का भी जिक्र किया था। मुझे बड़ी खुशी हुई कि हमारे मित्र श्री शिव नारायण ने उनके बारे में पूरी तरह से बता दिया है। शायद बड़े साहब को इसका पता नहीं था कि कितनी कठिन स्थिति में उन सभी ने काम किया है वम्बई में जो उन्होंने रिजर्वेशन वगैरह की दिक्कत का हवाला दिया है, उसपर हम लोग पूरा ध्यान देंगे।

अभी शिव नारायण जी ने त्रिपुरा के बारे में कहा है कि वह पाकिस्तान के मुंह में है। हमारे विदेश मंत्री यहां बैठे हुए हैं। त्रिपुरा, नेफा, तिब्बत आदि पर चीन और पाकिस्तान की निगाहें लगी हुई हैं और उनसे इन इलाकों की हमें रक्षा करनी है। जैसा कल मैंने कहा था रेलें स्वतंत्रता को कायम रखने का एक साधन है। इसकी बदौलत ही आम जनता का इस में विश्वास दृढ़ होता है। इन सब बातों को दृष्टि में रखते हुए मुझे पूरा भरोसा है कि त्यागी जी और सरदार साहब जैसे धुरंधर कैबिनेट मिनिस्टर त्रिपुरा की ही वाजिब मांगों को न केवल मंत्रीमंडल में रखेंगे बल्कि प्लानिंग कमिशन से भी इसके बारे में कहेंगे। मुझे पूरा विश्वास है कि धर्मनगर तक जो लाइन गई है उसको बढ़ाने की बात ये कहेंगे। उसी तरह से मनीपुर और नेफा की स्थिति का भी वे ध्यान रखेंगे।

इधर पश्चिमी इलाके में या पहाड़ी इलाके में और रेगिस्तानी इलाके में जो स्थिति है, उसको भी वे अपने सामने रखेंगे।

प्रकाशवीर शास्त्री जी ने भाषा के सम्बन्ध में कुछ कहा है। कल भी मैंने कहा था और

मैं स्वयं चाहता हूं कि भारत की भाषा, भारत का शासन आम जनता के हित की दृष्टि से चले न कि किसी नौकरी पेशे के हित की दृष्टि से। भाषा नीति संसद् द्वारा निर्धारित होती है। इस नीति में किसी भी विभागीय अधिकारी को परिवर्तन करने का कोई हक नहीं है। यदि कहीं ऐसा हुआ है, कोई गड़बड़ी हुई है तो उसे हम देख लेंगे—

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : कर रहे हैं आपके अधिकारी।

डा० राम सुभग सिंह : जहां कहीं कोई गड़बड़ी आएगी उसको हम जरूर दृष्ट कर देंगे।

श्री प्रिय गुप्त : रिफ्रेशर कोर्स में इज्जत-नगर के एक एस० एम० ने ओरल टेस्ट में हिन्दी में जवाब दिया तो उसको डी० सी० एस० ने कहा कि तुम तो मैट्रीकुलेट हो, इंग्लिश में क्यों जवाब नहीं देते हो। उन्होंने कहा कि जो किताबें पढ़ने के लिए दी गई हैं वे तमाम हिन्दी में हैं और आप भी हिन्दी जानते हैं, मैं भी हिन्दी जानता हूं तो क्यों न मैं हिन्दी में जवाब दूं? इस पर वह गुस्सा हो गए और उन्होंने उसको फैंल करवा दिया। उसको तब दुबारा ट्रेनिंग में रहना पड़ा और तब जाकर उसने पास किया। यह मामला एन० इ० रेलवे मुजफ्फरपुर ट्रेनिंग स्कूल का है।

डा० राम सुभग सिंह : इसको भी मैं देख लूंगा।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती ने बालूरघाट वगैरह का जिक्र किया है और कहा है कि रेल से जोड़ा जाना चाहिये। यह बहुत सुन्दर बात है। तकरीबन 33 जिले हैं और सारे के सारे जोड़े जा सकेंगे या नहीं या जोड़े जायें या नहीं, यह भी संसद पर निर्भर करता है। अभी जो सोलह राजधानियां हैं वे भी नहीं जुड़ पाई हैं। अग्रताला की बात मुझे अच्छी लगी।

इम्फाल, कोहिमा, श्रीनगर इत्यादि राज-धानियां भी कटी हुई है। यह क्रम जरूर होना चाहिये कि हम जिलों को भी जोड़ें। उससे जनता का मनोबल बढ़ेगा। लेकिन जहां यहां रुपये का प्रावधान है उसको देखते हुए जो भी मुनासिब होगा छोटी लाइनों के बारे में भी या और जगहों के बारे में भी कराया जाएगा।

कोच की सफाई के बारे में भी उन्होंने कहा। उस पर पूरा ध्यान देंगे।

श्री प्रिय गुप्त जी ने शिक्षा और स्वास्थ्य के बारे में जिक्र किया। एन० एफ० रेलवे में सौ से ज्यादा स्कूलों को चालू रखा गया है और भी बढ़ते जाते हैं और जो रेलवे के अस्पताल हैं वे काफी शानदार हैं। अगर कहीं कोई ट्रुटि होगी तो उसको दूर करा देंगे ताकि रेलवे के किसी मूलाजिम के लड़कों को कठिनाई न हो।

श्री काशीनाथ पांडे ने चोपन के बारे में कहा और पुराने लोगों के काम के बारे में जिक्र किया। वह एक ऐसी चीज है जिसका पता लगाकर जवाब दिया जा सकेगा।

गजरौला से होकर गाड़ी जाने की जो बात है उसके बारे में मैं शास्त्री जी तथा त्यागी जी को इत्तला भिजवा दूंगा।

अटेंडेंट के सम्बन्ध में अभी कुछ कहने की स्थिति में नहीं हूँ, पता लगा कर बता दूंगा और ए० एस० एम० के बारे में भी बता दूंगा।

मुझे इस बात का बहुत हर्ष है कि चारों ओर से समर्थन किया गया है।

रनिंग स्टाफ की मांग है। उनमें से कई लोगों ने मुझ से मुलाकात की थी और उनका रिप्रेजेंटेशन भी हमारे सामने है। उसके मैरिट्स पर विचार करके उसके बारे में निर्णय लिया जाएगा।

Mr. Deputy-Speaker: The question is:

"That the respective Supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the order paper be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1965, in respect of the following demands entered in the second column thereof—

Demands Nos. 1, 4 to 8, 10, 12 and 15.

The motion was adopted.

14.22 hrs.

ARMED FORCES (SPECIAL POWERS) CONTINUANCE BILL.

The Minister of External Affairs (Shri Swaran Singh): I beg to move:

"That the Bill to continue the Armed Forces (Special Powers) Regulation 1958 for a further period, be taken into consideration."

The Bill before the House seeks to continue for a further period the Armed Forces (Special Powers) Regulation, 1958. The regulation was promulgated by the President in 1958 in exercise of the powers conferred by article 240 of the Constitution read with paragraph 16(2) of the Sixth Schedule thereof. It conferred certain special powers on officers of the armed forces to enable them to aid effectively the civil power in those areas of Kohima and Mokokchung districts which were declared as disturbed areas by the Governor by notification in the official Gazette. The regulation was initially in force for a period of one year. Since the disturbed conditions in the areas of Kohima and Mokokchung districts continued