

[Dr. Shrimati Seeta Parmanand.]  
Reading in order to attract the attention of the Law Ministry. It was stated the other day in reply to a question that about fifty Acts of the Indian Union have been put in place of other Portuguese Acts which were common there. As a common Civil Code was applicable to all the communities in Goa, I would like to ask the Deputy Minister whether that has also been replaced by Indian customs where the different communities are governed by different laws. In Goa the common Civil Code is applicable to all people irrespective of their religion. And if that is so, that would be a retrograde step. I hope my difficulty is clear to the hon. Deputy Minister. Therefore, in the light of the observations that I have made, I hope the Deputy Minister would reply why it was at all necessary in order to meet the problems felt by some of the guardians who wanted to adopt children whose bringing up as Hindus was not known, and certainly difficulties would remain in the case of institutions where religious training is not given.

SHRI BIBUDHENDRA MISRA: Sir, as I have already said while I moved the Bill, some difficulties were experienced by some philanthropic persons. They had made some adoptions, and when the question of inheritance came, they were told that the adoption was not valid because of the lacuna. They took expert legal advice and they wrote to the Prime Minister also who wanted that this question should be examined. It has now been thoroughly examined. Therefore, in order to remove this lacuna this Bill has been brought forward.

DR. SHRIMATI SEETA PARMANAND: What do the people in other religions, who want to adopt a child, do?

SHRI BIBUDHENDRA MISRA: I am talking of the Hindu Adoption Act. I am not talking of the Civil Code. Attention has been drawn to the definition of the word "Hindu". It has not been brought forth by this amending

Act; it is in the Hindu Adoption Act itself. Because this Act is applicable to the Hindus the Act goes on to enumerate those who are Hindus. Unless they are brought in the category of Hindus, they cannot come under the purview of the Act. So, if one wants to come under the Hindu adoption law, one has to be a Hindu. And that definition is already there; that definition has not been brought forward by this Act.

So far as the position in Goa is concerned, I am not able to make a statement at this stage because the whole question is being gone into. Therefore, Sir, it may not be proper on my part to say anything now about that system. Whether it is desirable or not, whether it should be changed or not, it is not possible for me to say at this stage.

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That the Bill be passed."

*The motion was adopted.*

#### THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 5 BILL, 1962

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI SHAH NAWAZ KHAN): Sir, on behalf of Sardar Swaran Singh, I move:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1962-63 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

Sir, in moving the Appropriation Bill covering certain Supplementary Demands for Grants for 1962-63 as passed by the Lok Sabha, I may say, by way of introduction, that these Supplementary Demands were framed before the present emergency on the basis of the post-budgetary

developments which had already taken place. For further funds as may be needed, Supplementary Demands will be moved later.

2. The Supplementary under Demand No. 15—Construction of New Lines (for Rs. 0.5 lakh)—is more or less a token provision, to facilitate making an immediate start on the construction of the Morwa-Singrauli-Katni line, the survey or pre-construction expenditure of which is already covered by Budget provision under Demand No. 2. This line is to serve the Singrauli coalfields which are being developed in the Third and Fourth Plans. The decision to construct this line as part of the 200 miles of "coal lines" provided for in Third Plan was taken recently in consultation with the Planning Commission. An immediate start on this project is necessary in view of the difficult nature of the construction.

The small Supplementary under Demand No. 16 (for Rs. 2.25 lakhs)—Open Line Works (Additions)—is to cover the purchase price of the Alnavar-Dandeli Railway branch line, which was acquired on 1st October, 1962 from the State Government of Mysore, at this negotiated price. The further expenditure necessary to improve this line will be met from within the existing Budget provision, but the purchase itself, though involving only a small expenditure, is regarded as a new 'service' for which Parliament's specific approval is necessary. It was felt that the development and strengthening of the line—for which, as the House is aware, there have been demands from the growing local industry—could be done better if the Central Government, who were managing or working the line, also owned the line, instead of having to approach the State Government, as owner, to undertake such measures.

Of the two Supplementaries under 'Revenue Working Expenses', the Supplementary under Demand No. 7—Operation (Fuel), is to cover

mainly the post-budgetary increases in the price of coal and partly the effect of receipt by the Railways of a greater proportion of inferior grades of coal than allowed for in the Budget thus resulting in larger consumption of coal. The aforesaid adverse effect is inevitable with the allotment of more and more of superior grades of coal to the steel plants, but every effort is made by the Railways to counteract the aforesaid adverse effect. The increase under Demand No. 9—"Miscellaneous Expenses"—is mainly made up of Government contribution to the Provident Fund Accounts of non-pensionable temporary employees, in which such contribution will be credited even during temporary service on completion of one year's service; this corresponds to the benefit given to pensionable staff on the Pay Commission's recommendations by way of counting all temporary service, followed by permanent service for pension, instead of only half the temporary service for pension as previously. This question of Government contribution to Provident Fund, which arises only for non-pensionable employees, will not be a continuing one, as future entrants to railway service since 15th November, 1957, are all pensionable.

*The question was proposed.*

श्री शेरखा (मैसूर) : जनाब चैयरमैन साहब, रेलवे मिनिस्टर साहब की जानिब से जो रेलवे एप्रोप्रिएशन बिल पेश हुआ है, मैं उसकी तारीफ करता हूँ। साथ ही साथ चन्द अलफ़ाज़ कहना चाहता हूँ, जिसमें इन्सान के खून की शरयानों की तरह अहम और जरूरी काम करने वाली हमारी यह रेलें अगर सही काम करती हैं, सारा निज़ाम ठीक होता है और अगर ग़लत काम करती हैं तो लाजमी तौर पर नुक़सान का बायस इन्तशार और परेशानी का सबब बनती हैं। ग़लत काम और उनके असरात की चन्द मिसालें मैं यहां पेश करना चाहता हूँ। हर छः माह बाद

[श्री शेरखां]

टाइम टेबल की नज़रसानी का लाज़मी यह मन्शा और तसव्वुर हुआ करता है कि जिस कदर ज्यादा मुमकिन हो सहुलत बहम पहुँचाई जाय। मौजूदा पीजीशन में किस कदर फायदा पहुँचा, सहुलत मिली और खामी कौन सी रही, इनको पेशे नज़र रखते हुए तबदीली की जाय। बजाय इसके आज जो पीजीशन है और जिस ढंग से और जिस अजीब अन्दाज से टाइम टेबिल पर नज़रसानी के नाम से बबांगे दुहल सहुलतों को दरहम बरहम किया जाता है उसकी एक मामूली मिसाल यह है। यकम अक्टूबर, सन् १९६२ के बाद से जो टाइम टेबिल बदला है उससे वाडी या सिकन्द्राबाद सेंट्रल रेलवे का पूरा एरिया मुतासिर हुआ है। मैं खुद इस वक्त अगर पार्लियामेंट सेशन के लिए रेल से आना चाहूँ तो जहाँ पहले दो दिन में देहली आ सकता था, वहाँ तीन दिन और रात पूरी तरह लग जाते हैं। इस लाइन पर दो पैसंजर ट्रेनें और एक मेल गाड़ी चलती है। दोनों पैसंजर ट्रेनें वाडी या सिकन्द्राबाद पर किसी डाइरेक्ट ट्रेन को कनेक्शन नहीं देती। मेल ट्रेन जो पहले वाडी-सिकन्द्राबाद फास्ट पैसंजर के नाम से चलती थी वह तांडूर और सेड़म पर ठहराई जाती थी। मौजूदा तब्दीली के बाद जबकि वह सिकन्द्राबाद-बम्बई कर दी गई इन्ही दोनों स्टेशनों पर नहीं रोकੀ जाती। तांडूर और सेड़म दोनों अहम तिजारती मुकाम हैं। तांडूर में चन्ना रेड्डी साहब का और सेड़म में मेरा मुस्तकर है। वहाँ के लोग हर तरह की कोशिश करने जा रहे हैं, दरख्वास्तें दे रहे हैं। मगर कोई दाद है और न कोई फरियाद मुनने वाला। मन माने जो चाहे रेलवे अथारिटी करती है। चाहे वहाँ के लोगों को आराम मिले या न मिले, परवाह नहीं और न ही उन्हें इसका एहसास है। हर छः माह बाद कुछ न कुछ करना ज़रूरी है, चाहे वह भला हो या बुरा, करते चले जाते हैं। हम नुमाइन्दा होकर आवाज उठायेँ या वहाँ के हालात को रखें तो कोई न कोई हीला और बहाना बतला कर टाल दिया जाता है। वाला

जनाब, रेलवे के चलाने का और टाइम टेबिल पर नज़रसानी का क्या यही मंशा है कि जो सहुलियतें और आराम पहले था, वह खत्म कर दिया जाय, नहीं तो फिर यह क्यों हो रहा है और किसके लिये किया जा रहा है, कौन मोहरिक है, किस की मांग और मतालबा पर यह तबदीली की गई है। वहाँ के लोगों ने तो कभी ऐसा मतालबा नहीं किया और न हम पार्लियामेंट के मेम्बर, जो उस हल्के के हैं, श्रीमती संगम लक्ष्मी पाल, श्री चन्ना रेड्डी साहब और मैं ने कभी इस बारे में किये, फिर यह तबदीली क्यों और किस लिये की गई? वाला जनाब, बतौर खास अपील करूंगा कि बम्बई-सिकन्द्राबाद मेल को सेड़म और वाडी पर ठहराने का हुक्म जारी फरमायें तो वहाँ के लोगों की बड़ी ज़रूरत पूरी होगी।

दूसरी बात। रेलवे के अमले में आज जिस कदर लापरवाही और एहसास गैर ज़िम्मेदारी मौजूद है और जो बढ़ रहा है, उसकी यह एक दो मामूली मिसालें पेश कर रहा हूँ। बतारीख २९ सितम्बर, सन् १९६२, शाम के साढ़े सात बजे सेड़म स्टेशन सेंट्रल रेलवे पर मैं खुद मौजूद था। एक माल गाड़ी, जबकि अन्धेरा हो चुका था, बिला लाइट चलाई गई। आज जबकि पटरियों के बाजू से तार निकाल दिये गये हैं, इस तरह की लापरवाही कितनी जानों की तबाही का बाईस होती रहती है, अन्दाजा लगाया जा सकता है।

वाडी जंक्शन, जो उस हल्के में अहम जंक्शन है, जहाँ सैकड़ों रेलवे के आदमी हैं, वहाँ माह अगस्त के दूसरे हफ्ते में एकाएक हैज़ा फैलता है। हैज़ा फैलने के बाद २४ आदमी वहाँ मुतासिर होते हैं और तकरीबन १२ आदमी मर जाते हैं। रेलवे स्टाफ खामोश रहता है। एक सोशल वर्कर अगर ० एम० राजूये, ३० अगस्त, सन् १९६२ को मिनिस्टर साहब और दूसरे लोगों को तार देना है, तब कहीं जाकर १२ आदमी मरने के बाद रेलवे से इन्तज़ाम होता है। इतनी लापरवाही और ग़फलत जो

तमाम हिन्दुस्तान में फैलती जा रही है, जिससे सैकड़ों जानों का नुकसान होता जा रहा है, क्या काबिले माफी है? अभी हाल का बिहार स्टेट में होने वाला हादसा ट्रेन पर बैठने की वजह से सौ आदमियों का मरना तारीख का सबसे ज्यादा तकलीफदेह और बदनमा हादसा है। यह कैसी गफलत या लापरवाही थी या दूसरा काम था जिसकी वजह से गाड़ी पर बैठने वाले सौ आदमी नहीं देखे जा सके। वाला जनाब, आज जो रेलवे में इन्सानी जानों से खेला जा रहा है, वह कैसे बर्दाश्त किया जा सकता है, कैसे खामोशी अख्तियार की जा सकती है। वाला जनाब, इसमें शक नहीं कि रेलवे कसीर रकम जानों के मुआविजा के तौर पर देती है, मगर कैसे बतलाया जाय, कैसे कहा जाय कि क्या रुपये से उनको, जिनके बाप मर गये, उनको जिनकी मां, भाई, बहन और बच्चे मर गये, वह मिल सकते हैं और अगर नहीं तो फिर इसका जिम्मेदार और जवाबदेह कौन है? बहरहाल, एक तो जानों का नुकसान और दूसरा रेलवे को, हुकूमत को मुआविजा के तौर पर लाखों रुपया का नुकसान यह किस हद तक कौम और पब्लिक की भलाई और खिदमत है, काबिले गौर है।

इसमें शक नहीं कि इधर चन्द दिन से इमर्जेंसी हालात रूनुमा हैं जहां रेलवे पर भारी जिम्मेदारी और भार पड़ रहा है, मगर इतने दिन से जो काम हुये या हो रहे हैं वह तो काबिले तहसीन नहीं कहे जा सकते। मिनिस्ट्री लेवल पर लाख तबदीली लाई जाय, लाख प्लान बनें, मगर जब तक नीचे काम करने वाले स्टाफ में एहसास जिम्मेदारी न पैदा हो, कुछ भी नहीं हो सकता और बिना इसके लाख कोशिशें धरी रह जाती हैं। इन चन्द अलफ़ाज़ के साथ अपनी तक्ररीर खत्म करता हूं।

**श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौर-डिया** (मध्य प्रदेश) : माननीय सभापति महोदय, जो माननीय मन्त्री जी ने बिल प्रस्तुत किया है, वह ऐसा लगता है कि जैसे जैसे

हमारे देश में ऐक्सिडेंट्स बढ़ते हैं, वैसे वैसे सप्लीमेंट्री ग्रांट बढ़ती जाती है। मैं माननीय मन्त्री जी से प्रार्थना करूंगा कि चाहे आप जितनी सप्लीमेंट्री ग्रांट्स लायें, किन्तु हमारे ऐक्सिडेंट्स में कमी करने का कष्ट करें, जो कि बढ़ोतरी पर है। दूसरी इसमें जो मांग की गई है उसका आधे से अधिक हिस्सा केवल कोयले की दलाली में चला गया और आप से अधिक रुपया हमसे कोयले की वजह से इस सप्लीमेंट्री डिमांड में मांगना पड़ रहा है। इसमें आप कहते हैं कि कोयले का भाव बढ़ गया और इसमें हमें १ करोड़ १४ लाख रुपया ज्यादा देना पड़ा। कोयले की क्वालिटी खराब आई, १ करोड़ १५ लाख रुपया उसके लिये ज्यादा देना पड़ा। भाव बढ़े, तो इसके लिये जिम्मेदारी हमारे ईंधन मंत्री पर आती है। क्या वजह है कि हमारी रेलवे मन्त्रालय को इतना अधिक मांगना पड़ा, यह उनका और ईंधन मन्त्री का आपस का झगड़ा है। लेकिन इनको इधर से देना पड़ा इसमें दो मत नहीं हैं। अब जहां तक कोयले की क्वालिटी का सम्बन्ध है, इसका जिम्मेदार कौन है? जब हमने बजट पास किया था और श्रीमान् के हाथों में करोड़ों रुपये दिये थे, तो उस समय इस आशा से दिये थे कि एक निश्चित क्वालिटी का कोयला हमेशा मिलता रहेगा और उतने रुपयों से हमारा काम हो जायेगा। आज काफी अर्सा बाद आप कहते हैं कि कोयले की क्वालिटी खराब निकल गई, इसलिये हमको १ करोड़ १५ लाख रुपये और दे दीजिये। यह आप नहीं बताते हैं कि किस की गलती की वजह से कोयले की क्वालिटी खराब हुई या अगर कोयले की क्वालिटी खराब हुई तो हमको पैसा कम देना पड़ा। यह चाहे ईंधन मन्त्री की गलती हो, चाहे रेल मन्त्री की गलती हो, मगर यह पैसा हमको अपनी जेब से देना पड़ रहा है। यह पैसा न ईंधन मन्त्री की जेब से जा रहा है और न रेल मन्त्री की जेब से जा रहा है। इसलिये मेरी यह प्रार्थना है कि जिस की वजह से यह खराब कोयला सप्लाई किया गया, जिसने क्वालिटी के हिसाब से कीमत

[श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरडिया] नहीं लगाई, उसके खिलाफ आपने क्या कार्यवाही की, ये सब बातें आप बतलायेंगे। क्या जिस क्वालिटी के कोयले का इस्तिमेट लगाया गया, वह कोयला नहीं आया और अगर नहीं आया तो उसके लिये जो जिम्मेदार है, उसके खिलाफ क्या कार्यवाही की गई, यह भी आप खुलासा में हमें बतलायें। किस वजह से यह गलती हुई, इसका यदि स्पष्टीकरण माननीय मंत्री जी करेंगे तो ज्यादा अच्छा रहेगा। यह ठीक है कि यह १ करोड़ १५ लाख रुपया बहुमूल के आधार पर स्वीकार हो जायेगा और पास होने पर तालियां भी बजाई जायेंगी, मगर इससे जो इसके लिये जिम्मेदार है उसके खिलाफ कोई कार्यवाही तो की नहीं जायेगी। वैसे तो मैं इसके लिये आपको जिम्मेदार मानता हूं। आपने लापरवाही की और आपने इस ओर ध्यान नहीं दिया जिसकी वजह से खराब कोयला आता रहा और हमारा पैसा लगता रहा और अब आप पैसा मांगने के लिये आ गये। हमने आपको वहां पर इसलिये बिठलाया है कि आप वहां पर बैठ कर नियन्त्रण करें और नियन्त्रण के साथ यह देखें कि हमारे धन का सदुपयोग होता है या नहीं। इसलिये मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि वे इस बात का स्पष्टीकरण करें कि इस कोयले की दलाली में कैसी कैसी और क्या क्या गड़बड़ी है और किस किस को सजा दी गई ?

इसमें दूसरी मांग कैंटेरिंग डिपार्टमेंट के सम्बन्ध में है। कैंटेरिंग के लिये सामिष और निरामिष दोनों के लिये जो अलग अलग बोर्ड बनाये गये हैं मगर खाना एक ही जगह बनता है, इधर की चम्मच उधर, इधर के बर्तन उधर। भारतवर्ष में ऐसी मान्यता है कि जो निरामिष भोजी है, वे चाहते हैं कि सामिष भोजियों के साथ न बैठें और उनके लिये अलग बैठने की व्यवस्था कर दी जाये। वे यह भी चाहते हैं कि हमारा खाना वहां न बने जहां सामिष खाना बनता है और वह अलग से बना करे। इसकी अभी तक सब जगह

पूरी व्यवस्था नहीं है कि निरामिष खाना अलग बने और सामिष खाना अलग बने। यह जरूर है कि ऊपर से बिल्कुल कम्प्लीट बन करके अलग आता है और यह पता नहीं होता है कि किसका चम्मच किस में डाला जाता है फिर भी एक स्थान पर भोजन बनने से लोगों की भावना को धक्का लगता है। मैं यह नहीं कहता कि आप अलग अलग जातियों के आधार पर बोर्ड लगायें कि यह क्षत्रियों का खाना है, यह ब्राह्मणों का खाना है, यह हरिजनों का खाना है और यह अमुक लोगों का खाना है। लेकिन जब निरामिष खाना हम देने को तैयार हैं तो क्यों नहीं आप ऐसी व्यवस्था करें कि उनका प्रिपेरेशन भी अलग हो और उसके खाने की जगह भी अलग हो। यदि इस तरह की व्यवस्था हम कर सकेंगे, तो हम लोगों की भावना का आदर करेंगे और उनको बहुत राहत देंगे। बहुत से लोग वहां खाना इसलिये पसन्द नहीं करते हैं; क्योंकि वहां बहुत गड़बड़ रहता है। वे यह कहते हैं कि चाहें हम को भूखों रहना पड़े, चाहें हमको सत्तू बांध करके लाना पड़े और उस सत्तू को पानी में पी कर अपना पेट भर लेना पड़े, मगर आपको कष्ट नहीं देंगे, आपके कैंटेरिंग डिपार्टमेंट को कष्ट नहीं देंगे। हमारे रेलवे डिपार्टमेंट द्वारा जो पूडियों वगैरह के विक्रय की व्यवस्था की गई है उसमें यह है कि बाज़ार भाव से इनका भाव ज्यादा है। अब, समझ में नहीं आता है कि चौकीदार रखने की वजह से या इंस्पेक्टर रखने की वजह से इनका भाव बढ़ जाता है या क्या कारण है। बाज़ार में जिस भाव से मिलती है उसी भाव से हमारे यहां भी मिलनी चाहिये। बाज़ार में जब आठ आने पाव का भाव है, तब यहां १० आने पाव का भाव है। जो थर्ड क्लास के पैसेजर्स हैं वे डाइनिंग कार में जाना और वहां खाना एफोर्ड नहीं कर सकते हैं, तो उनके लिये इसकी ठीक व्यवस्था करें। उन पर चौकीदार का खर्चा बढ़ा कर—उनका नाम चाहे इंस्पेक्टर हो—इंस्पेक्टर का खर्चा बढ़ा कर ऐसा किया जाये तो यह तो अच्छा नहीं लगता है।

इसमें एक और मांग कम्पेनसेशन के बारे में की गई है। कम्पेनसेशन के बारे में मेरा निवेदन है कि जहां तक मोटर वेहिकल्स एक्ट का सवाल है मोटर वेहिकल्स एक्ट के अनुसार उनके लिये थर्ड-पार्टी-इंश्योरेंस कराना जरूरी है और अगर किसी का एक्सीडेंट बगैरहू में नुकसान हो जाता है तो उसको नुकसान का पूरा कम्पेनसेशन मिलता है। मगर यहां गवर्नमेंट का काम होने की वजह से ऐसा नहीं है। गवर्नमेंट को चाहिये कि चाहे थर्ड-पार्टी-इंश्योरेंस करे या न करे—यों जो कम्पनी हैं, वे भी गवर्नमेंट की हैं और ड्रॉर के पाकेट से उधर के पाकेट में डालना है, उसमें कोई फर्क नहीं मालूम पड़ता है—लेकिन गवर्नमेंट की यह ड्यूटी है कि वह खुद ही ऐसा करे कि जिन बेचारों का नुकसान हो जाता है, जो मर जाते हैं या जिनको चोट आई है, उनके मामलों को स्वयं आगे बढ़ कर तय कर के उनको कम्पेनसेशन दिया करे। यह नहीं हो कि अगर किसी का रेलवे की वजह से नुकसान हो जाये तो वह कोर्ट में जा कर जब दावा करे, जब दोनों तरफ से खर्चा हो, व्यर्थ का लिटीगेशन हो, तब बाद में मामला तय हो और उसे कम्पेनसेशन मिले और यहां फिर चार्ज्ड एमाउंट के नाम से पूरक मांग रखना पड़े और देना पड़े। देना तो पड़ता है लेकिन इसमें उसका भी व्यय होता है और रेलवे का भी होता है, दोनों के समय का भी अपव्यय होता है और धन का भी अपव्यय होता है। ऐसी स्थिति में हम यह व्यवस्था क्यों नहीं करे कि जिस तरह से मोटर वेहिकल्स एक्ट के अन्तर्गत थर्ड-पार्टी-इंश्योरेंस कम्प्लसरी है उसी तरह से रेलवे डिपार्टमेंट स्वयं अपनी एक व्यवस्था करके उन लोगों को कम्पेनसेशन दे; क्योंकि जब आपके एक्सीडेंट्स बढ़ते जा रहे हैं तो केसेज भी बढ़ते जायेंगे। बिना इस तरह की व्यवस्था किये दोनों की शक्ति का नुकसान होगा। इसलिये मेरी प्रार्थना है कि कम्पेनसेशन का जहां तक सवाल है, मंत्री जी का इस बारे में पुनर्विचार करके एक ऐसी नीति का निर्धारण करना चाहिये, जिससे कि

ऐसे लोगों को जो कि किसी एक्सीडेंट्स से घायल होते हैं या मारे जाते हैं, उनके वारिसों को ठीक समय पर नुकसान मिल सके, कम्पेनसेशन मिल सके। उनको कोर्टबाजी करने की नौबत नहीं आये, जिससे कि हमारा भी नुकसान हो और उनका भी नुकसान हो।

इसमें एक मांग १४ लाख ८६ हजार रुपये की म्युनिसिपल टैक्सेज की है। माननीय सभापति महोदय, मुझे समझ में नहीं आता कि जो भी म्युनिसिपल टैक्सेज या पंचायत के टैक्सेज का क्लेक्शन हमारा रेलवे डिपार्टमेंट करता है वह जब बिल्कुल निश्चित है और जो टिकट बिकते हैं वह भी जब बिल्कुल निश्चित हैं तो फिर उसमें झगड़े का सवाल कहा से आता है। जहां हमारा हिसाब साफ नहीं हो, वहां यह चीज हो सकती है और इससे साफ प्रतीत होता है कि हमारे रेलवे डिपार्टमेंट का हिसाब साफ नहीं होने की वजह से व्यर्थ में नगरपालिकाओं को भी झगड़ा करना पड़ा और हमको भी करना पड़ा, उन्होंने अधिक की मांग की और और हमने कम दिया और फिर यह चीज सेटिल हुई। तो इस बारे में मेरी यह प्रार्थना है कि अगर आप उनको मासिक पेमेंट दे सकें या अगर मासिक नहीं कर सकते हैं तो क्वार्टरली पेमेंट कीजिये या अगर क्वार्टरली पेमेंट नहीं कर सकते हैं और हाफ-ईयरली पेमेंट कर सकते हो तो हाफ-ईयरली पेमेंट कीजिये और सारा स्टेटमेंट उसी तरह से तैयार करके उनको रेगुलरली दे दे, तो फिर झगड़े की गुंजाइश कहा रहती है। उसमें आपको भी शिकायत नहीं होगी और म्युनिसिपैलिटीज या पंचायतों को भी शिकायत नहीं होगी। इसलिये यह जो मांग है, वह मुझे ठीक नहीं लगती है। हम प्रार्थना करते हैं जो चीज फिक्स्ड है, तय है, उसको अगर ध्यान में रखेंगे तो ज्यादा अच्छा होगा।

एक नई लाइन के बारे में भी इसमें मांग की है। इसको पेज ७ पर बताया है और

[श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरडिया]  
इसमें लिखा है :

"To meet the needs of rail transport consequent on the development of the Singrauli Coalfields which is programmed during the Third Plan Period and beyond, the construction of a railway link between Obra on the new Robertsganj-Garhwa Road Line and Singrauli Coalfields was taken up in 1961-62".

अब, इसमें इसके लिये खर्चा मांगा है और रेलवे विभाग द्वारा जो बजट पेंपर दिया गया था १९६२-६३ का, उसके पेज ६० पर बताया गया है, रेलवे बजट का जो एक्सप्लेनेटरी मेमोरेण्डम होता है उसका जो १४ नम्बर का आइटम है, उसमें लिखा है, उसमें बताया है। Robertsganj-Garhwa Road Line, Northern Railway. Expenditure up to 1961-62 को बताया है फिर Provision for 1962-63 का बताया है और फिर इस प्राविजन के बाद आगे के आइटम्स में बताया गया है : Balance to complete: Nil. अब ऐसी स्थिति में when there is nothing to complete, तो उसके लिये सप्लीमेंटरी ग्रांट की जरूरत कैसे पड़ गई, यह कुछ समझ में आने सरीखी बात नहीं है। मन्त्री महोदय इसका भी स्पष्टीकरण करेंगे तो ज्यादा अच्छा होगा।

इन शब्दों के साथ मैं मन्त्री जी से प्रार्थना करूंगा कि उनको जो सुझाव दिये गये हैं, जो प्रार्थनाएं की गई हैं, उनको कार्यरूप में परिणत करने की कृपा करें और अगर उसमें कुछ ऐतराज हों, हमारी कोई गलतफहमी हो, तो उसे स्पष्ट करने का कष्ट करें।

Mr. CHAIRMAN: The Prime Minister will make an important statement now. Therefore, this discussion is, for the time being, suspended. We will continue this discussion afterwards.

# PRIME MINISTER'S STATEMENT RE. THE LATEST SITUATION IN NEFA AND LADAKH

THE PRIME MINISTER (SHRI JAWAHARLAL NEHRU): Mr. Chairman, Sir, I have to give grievous news to the House. Both Walong and the Sela Ridge in NEFA have fallen to the enemy. In the Chusul area fighting is proceeding.

In Walong the enemy attacked on the night of the 15-16 November. This was a two-pronged attack. The battle continued till the morning of the 17th. The enemy succeeded in shelling the airfield which was the only source of supply to our forces. On the 17th afternoon, our troops started withdrawing to defensive positions in the rear. In the Jang area, the enemy attacked our positions on the 17th November. Their attack was repulsed four times. Ultimately, there was an attack in greater strength and the Jang position had to be given up. Our troops fell back to the main position on Sela. In the meantime, the enemy by-passed our main post by a wide flanking movement between Sela and Bomdila. They attacked in the early hours of the 18th November and cut the road between Sela and Bomdila. The infiltrators were forced to withdraw. They formed up again, however, and renewed the attack. The situation is somewhat confused and fighting is going on, but our commander had to withdraw from Sela.

In Chusul sector in Ladakh heavy artillery attacks were made on the Chusul airfield and outposts. Our post at Rezang La was attacked on the 18th November morning. After fierce fighting, this post was overwhelmed. A part of another post, six miles east of Chusul, was also attacked. Other attacks on the Chusul area were repulsed. Fighting is still going on.

This is bad news. I cannot go into any further details at this stage. I should like to add that in spite of the