

PARLIAMENTARY DEBATES

IN THE
THIRTY-EIGHTH SESSION
OF THE
RAJYA SABHA

OFFICIAL REPORT

Volume XXXVIII

(Volume XXXVIII contains Nos. i—18)

Nos. 12—18

(3rd May 1962 to 18th May 1962)



RAJYA SABHA SECRETARIAT

No. 17.—Thursday, 10th May 1962—

| | |
|---|-----------|
| Oral Answers to Questions | 2729—2772 |
| Short Notice Question and Answer | 2773—2774 |
| Written Answers to Questions | 2774—2828 |
| Papers laid on the Table:— | |
| Tariff Commission Reports on fair retention price of Am- monium Sulphate produced by Sindri Fertilizers and Chemicals Ltd. and related papers | 2828—2829 |

| | |
|---|-----------|
| The Territorial Councils (Amendment) Rules, 1962 | 2829 |
| The Central Excise (First Amendment) Rules, 1962 | 2829 |
| The Central Excise (Sixth Amendment) Rules, 1962 | 2829 |
| Ministry of Finance (Department of Revenue) Notifications | 2830 |
| Notification under the Income Tax Act, 1961 | 2830 |
| Statement <i>re</i> publication of certain objectionable articles in "China Today" | 2830—2832 |
| Dress to be worn at the Swearing-in-Ceremony of the Presi- dent | 2832-2833 |
| The Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 1962 — <i>Returned</i> | 2834—2936 |

RAJYA SABHA

**Thursday, the 10th May, 1962/the 20th
Vaisakha, 1884 (SaJca)**

The House met at eleven of the clock, MR.
CHAIRMAN in the Chair

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS**SAINIK SCHOOL IN UTTAR PRADESH**

*395. SHRI M. P. BHARGAVA: Will the
Minister of DEFENCE be pleased to state:

(a) whether there is any proposal for
opening a Sainik School in Uttar Pradesh;

(b) on what basis Sainik Schools are
opened in a particular State;

(c) what are the academic qualifications
and age limits for gaining admission to these
Schools; and

(d) how is the admission made to these
Sainik Schools?

THE DEPUTY MINISTER IN THE
MINISTRY OF DEFENCE (SHRI D. R.
'CHAVAN'): (-a) There is no current proposal to
open a Sainik School in
U.P.

(b) The initiative for opening a school in
any State must come from State Government.

(c) Boys within the age group 8-14 years
who have V to IX standard of education are
eligible to apply for admission.

(d) Admissions are made on the results of
competitive Entrance Examination held at
various centres but on the basis of an all-India
standard.

SHRI M. P. BHARGAVA: May I know,
Sir, how many Sainik Schools are there at
present and the States in which they are
located?

SHRI D. R. CHAVAN: There are nine
Schools at present, Sir, and they are located in
various States.

SHRI M. P. BHARGAVA: Which are those
States?

242 RS— 1.

SHRI D. R. CHAVAN: Sir, one is at Satara.

SHRI V. K. KRISHNA MENON: Sir, this
question relates only to U.P. About other
States I would like to have notice.

SHRI M. P. BHARGAVA: Sir, I have not
been able to follow what the hon. Minister
has said.

MR. CHAIRMAN: He says that your
question was specifically about U.P. You
have asked whether there is any proposal for
opening a Sainik School in Uttar Pradesh.
Now, you are extending it—how many Sainik
Schools are there and where are they located
and all that.

SHRI M. P. BHARGAVA: Sir, it is all a
connected matter. I am not bringing in
anything new.

SHRI V. M. CHORDIA: Sir, part (b) of the
question says 'On what basis Sainik Schools
are opened in a particular State'. So, the hon.
Minister should answer that question about
States.

MR. CHAIRMAN: On what basis are
Sainik Schools started in different States?
That is what he asks.

SHRI V. K. KRISHNA MENON: Sir, the
initiative or the requirement for Sainik
Schools must come from the States, because
these Schools involve a heavy financial
responsibility and also there is that
responsibility for imparting education.
Therefore, it is only when a State takes the
initiative that we in the Government of India
can consider it. But the initiative must come
from the States.

SHRI M. P. BHARGAVA: May I know
whether any (representation has been received
from the State of Uttar Pradesh for
establishing a Sainik School there?

SHRI V. K. KRISHNA MENON: No, Sir.

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरङ्गिया :
क्या माननीय मंत्री महोदय बतायेंगे कि सैनिक

स्कूलों के लिये केन्द्रीय शासन के द्वारा क्या क्या सहायताएं दी जाती हैं ?

SHRI V. K. KRISHNA MENON: The Defence Ministry is responsible for some of the staff and administration. They provide a certain number of scholarships for the children of Service people. Its control is under a Council where the Chief Ministers of the States, which have Sainik Schools, sit.

SHRI A. D. MANI: I would like to draw the attention of the hon. Minister to part (b) of the question, which states as follows:

"On what basis Sainik Schools are opened in a particular **State.**"

Does not mean—from his answers—that if a particular State asks for a Sainik School, it will automatically be granted without the other conditions being fulfilled?

SHRI V. K. KRISHNA MENON: No, Sir. It will depend on the various circumstances, Sir. The initiative must come from the States and then we have to see and examine whether it is possible or not and whether a sufficient number of students in that area will be coming forth, and Sainik Schools, Sir, are based on the conception that they must be all-India schools with certain all-India standards.

SHRI M. P. BHARGAVA: May I know, Sir, the financial arrangements as between the Centre and the States for opening these Schools?

SHRI V. K. KRISHNA MENON: Although it is another question, I will answer it, Sir. The States normally provide land, buildings and equipment, unless the Defence Ministry has any land for this purpose. They provide a large number of scholarships, through their various educational bodies, from their revenues. Of course, scholarships may be paid by the Central Government or by the State Governments or by anybody

else. The commitment of the States is in regard to the basic expenditure.

SHRI N. M. LINGAM: May I know, Sir, the specified object with which the Schools are being opened all over the country?

SHRI V. K. KRISHNA MENON: Sir, the specified object is to prepare boys for the National Defence Academy by imparting public education to them.

SOME HON. MEMBERS: May we know, Sir . . .

MR. CHAIRMAN: That is all. Next question.

राष्ट्रीय कोयला विकास निगम के नाम हस्तांतरण विलेख का लिखा जाना

*३९६. श्री भगवत नारायण भार्गव : क्या खान तथा ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि राष्ट्रीय कोयला विकास निगम, जो १९५६ में स्थापित किया गया था और जिसको भूतपूर्व सरकारी कोयला खानों की सारी पूंजी और ऋण आदि हस्तांतरित किये गये थे, के नाम अभी तक कोई नियमित हस्तांतरण विलेख नहीं लिखा गया है ; यदि हां, तो इसका क्या कारण है ?

EXECUTION OF TRANSFER DEED INFAVOUR OF N.G.D.C.

*396. SHRI B. N. BHARGAVA: Will the Minister of MINES AND FUEL be pleased to state whether it is a fact that no regular transfer deed has yet been executed in favour of the National Coal Development Corporation which was set up in 1956 and to whom all capital and loans, etc., of the ex-State collieries were transferred; if so, what is the reason therefor?!

खान तथा ईंधन मंत्रालय में उपमंत्री (श्री आर० एम० हजरतबीस) : भूतपूर्व सरकारी कोयला खानों का स्वामित्व और प्रबन्ध राष्ट्रीय कोयला विकास निगम को पहली अक्टूबर, १९५६ को हस्तान्तरण

(transfer) किया गया था ? किन्तु हस्तांतरण का औपचारिक विलेख (formal deed) अभी तक कार्यान्वित नहीं किया गया है। देरी होने का कारण यह है कि भूतपूर्व सरकारी कोयला खानों की परिसंपत्ति और ऋण (assets and liabilities) के कुछ बहुत पुराने आंकड़ों के सत्यापन (verification) तथा पुनः जांच की आवश्यकता थी। भूतपूर्व सरकारी कोयला खानों के, जिनकी पुरानी रिकार्डों से और जांच करने की जरूरत नहीं है, परिसंपत्ति और ऋण के मुख्य हिस्सों से सम्बन्धित हस्तांतरण विलेख के पहले भाग को कार्यान्वित करने के लिये कदम उठाए जा रहे हैं। हस्तांतरण विलेख के दूसरे हिस्से में शामिल करने के लिये शेष मदों (items) की जांच की जा रही है।

[THE DEPUTY MINISTER IN CHARGE, MINISTRY OF MINES AND FUEL (SHRI R. M. HAJARNAVIS) : The management and ownership of the ex-State collieries were transferred to the National Coal Development Corporation, with effect from 1st. October, 1956. But the formal deed of transfer has not yet been executed. The delay is due to the fact that some very old figures relating to the assets and liabilities of the ex-State collieries required verification and re-checking. Steps are, however, being taken to execute the first part of the transfer deed covering a major portion of the assets and liabilities of the ex-State collieries which do not require further verification from the old records. The remaining items are being checked for inclusion in the second part of the deed of transfer.]

श्री भगवत नारायण भार्गव : क्या यह सही है कि यह फार्मल डीड न लिखे जाने के कारण कारपोरेशन कुछ कर्जों को वसूल नहीं कर सका और कुछ टाइम-बाई हो गये ?

SHRI R. M. HAJARNAVIS: I could not catch the question, Sir.

श्री भगवत नारायण भार्गव : सन् १९५६ में जब कारपोरेशन बना और उसको लोन्स ट्रांसफर किये गये, तो उन लोन्स को वसूल करने का अधिकार उस कारपोरेशन को था, लेकिन वह उनको वसूल नहीं कर सका क्योंकि कुछ रुपया टाइम-बाई हो गया था ?

SHRI R. M. HAJARNAVIS: I am not aware of that, Sir. If specific instances are brought to our notice, I will be able to reply.

श्री भगवत नारायण भार्गव : क्या मंत्री महोदय यह बतलाने की कृपा करेंगे कि उनको कितना कर्जा ट्रांसफर किया गया था और उसमें से इन छः वर्षों में कितना वसूल हुआ ?

SHRI R. M. HAJARNAVIS: I will require notice for these details to be given, Sir.

SHRI B. K. P. SINHA: May I know if it is necessary to execute transfer deeds before these properties can legally vest in the Corporation? What is the position in law?

SHRI R. M. HAJARNAVIS: The position is that the legal title will not vest but the beneficial title will certainly be there.

SHRI B. K. P. SINHA: If, Sir, legal ownership has not vested, for more than six years, in the Corporation, may I know the basis on which the Corporation has been entering or can enter into so many transactions?

SHRI R. M. HAJARNAVIS: This merely (relates to transactions between the Corporation and the ex-State collieries. So far as the contracts entered into by the third parties are concerned, the Corporation would certainly be able to enforce them.

SHRI B. K. P. SINHA: If the legal right does not vest, how can any valid transactions be entered into?

SHRI R. M. HAJARNAVIS: Sir, this adjustment relates merely to the assets and liabilities as between the Corporation and the ex-State collieries. It has nothing to do with the third parties.

श्री बिमलकुमार मन्नालालजी चौरङ्गिया : क्या श्रीमान जो यह बतायेंगे कि जो स्टेट की कोलियरीज थीं उनको कोई बैलेंस-शीट तैयार थी अथवा नहीं और यदि नहीं थी तो जिस समय उनको ट्रांसफर करने का प्रश्न आया उस समय मार्केट वैल्यू के हिसाब से असेट्स और लाइबिलिटीज का बैलेंस-शीट क्यों नहीं तैयार किया गया ?

SHRI R. M. HAJARNAVIS: Sir, as far as possible, these assets and liabilities and the value of the transfer are determined by agreement and once there is that agreement, there is no question with regard to market value.

SHRI K. SANTHANAM: May I know, Sir, if pending the transfer of title deeds any power of agent has been given by the owners to this Corporation?

SHRI R. M. HAJARNAVIS: I could not follow the question.

SHRI K. SANTHANAM: May I know, Sir, if any power of attorney as agent has been given by the owners pending the execution of title deeds?

SHRI R. M. HAJARNAVIS: I am not aware, but that would be a good suggestion.

एम० ए० की परीक्षा में श्रेणी देने की पद्धति

*३६७. श्री नवाबसिंह चौहान : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान १४ मार्च, १९६२ के 'हिन्दुस्तान टाइम्स' में छपे उस समाचार की ओर गया है जिसके अनुसार दिल्ली विश्वविद्यालय के उपकुलपति श्री सी० डी० देशमुख ने, कहा जाता है कि यह

सुझाव दिया है कि एम० ए० की परीक्षाओं में तीन श्रेणियों के स्थान पर दो श्रेणियाँ—सामान्य और विशेष योग्यता—देने की पद्धति चानू की जाये ; और

(ख) यदि हाँ, तो क्या सरकार भी इस विषय पर विचार कर रही है ?

SYSTEM OF DIVISION IN M.A. EXAMINATION

*397. SHRI NAWAB SINGH CHAUHAN: Will the Minister of EDUCATION be pleased to state:

(a) whether his attention has been drawn to the news item published in the Hindustan Times of the 14th March, 1962 according to which Shri C. D. Deshmukh, Vice-Chancellor of the Delhi University is said to have suggested that the system of three classes in the M.A. examination be replaced by two—pass and distinction; and

(b) if so, whether the matter is also under Government's consideration?!

शिक्षा मंत्री (डा० कालू लाल श्रीमाली)

(क) जी हाँ ।

(ख) जी नहीं ।

[THE MINISTER OF EDUCATION (DR. K. L. SHRIMALI): (a) Yes, Sir.]

(b) No, Sir.]

DR. K. L. SHRIMALI: I may, however, add that this matter has been considered by the University Grants Commission. Shri C. D. Deshmukh has two proposals: (i) that the students who pass the M.A. and M.Sc. examinations in third division should be allowed to reappear for the examination to improve their standard. This has not been found feasible and practicable by the Inter-University Board and the University Grants Commission. Therefore, this proposal has been dropped. The second proposal is

with regard to the abolition of third class in Post-Graduate courses. Now, this has been examined by the Examination Reform Committee. They have submitted the report and on that the views of the Universities are being obtained.

श्री नवाबसिंह चौहान : क्या तमाम यूनीवर्सिटीज के विचारों को इस सम्बन्ध में जानने की कोशिश की गई है या जिसके वाइस-चांसलर श्री सी० डी० देशमुख जी हैं उसी यूनीवर्सिटी से इसके सम्बन्ध में राय जानी गई है ?

डा० कालू लाल श्रीमाली : जहाँ तक दूसरा मामला है उसके सम्बन्ध में सब यूनीवर्सिटीज की राय जानी जायेगी ।

SHRI M. P. BHARGAVA; May I know, Sir, whether the Universities are free to consider this subject and come to a decision or whether they have to get the approval of the University Grants Commission also before enforcing it?

DR. K. L. SHRIMALI: Universities are free to take a decision in this matter.

मुख्य निर्वाचन-आयुक्त की पत्रकारों से भेंट

*३६८. **श्री नवाबसिंह चौहान :** क्या विधि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मुख्य निर्वाचन-आयुक्त, श्री के० वी० के० सुन्दरम् ने पिछली २८ मार्च, को पत्रकारों से हुई एक भेंट में कहा कि वोटों की गिनती और चुनाव के परिणामों की घोषणा के समय निर्वाचन-अधिकारियों पर भारी नियंत्रण रखने के लिये निर्वाचन आयोग को और अधिक तथा सुपरिभाषित शक्तियाँ दी जानी चाहिएं; और

(ख) यदि उपरोक्त भाग (क) का उत्तर 'हां' हो, तो क्या उन्होंने इस आशय के कोई सुझाव दिये हैं, और यदि हां, तो वे सुझाव क्या हैं ?

INTERVIEW OF THE CHIEF ELECTION COMMISSIONER WITH THE PRESS

*398. SHRI NAWAB SINGH CHAUHAN: Will the Minister of LAW be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Shri K. V. K. Sundaram, the Chief Election Commissioner, said in an interview with the journalists on the 28th March last that more and well defined powers should be given to the Election Commission in order to have effective control over the Returning Officers at the time of counting of votes and declaration of election results; and

(b) if the answer to part (a) above be in the affirmative, whether he has made any suggestions to that effect and if so, what are those suggestions?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF LAW (SHRI B. MISHRA): (a) Yes, Sir.

(b) No formal proposal has so far been made to Government by the Chief Election Commissioner who, it appears from the report, is still considering the matter as well as the specific powers which should, according to him, be conferred on him.

विधि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बी० मिश्रा) : (क) जी हां ।

(ख) मुख्य निर्वाचन आयुक्त ने इस विषय में अब तक सरकार के सामने कोई औपचारिक सुझाव नहीं रखा है और रिपोर्ट से यह प्रतीत होता है कि वह इस विषय पर और साथ ही साथ उन विशिष्ट शक्तियों के बारे में जो कि उसके विचारानुसार उसे प्रदत्त की जानी चाहिये, अभी विचार कर रहा है ।]

श्री नवाबसिंह चौहान : क्या माननीय मंत्री जी यह बताने की कृपा करेंगे कि चीफ इलेक्शन कमिशनर को मौजूदा इंतजाम में क्या डिफिकल्टीज हैं, क्या दिक्कतें हैं जिसकी वजह से वह ऐसा सोच रहे हैं ?

SHRI B. MISHRA: According to the report the Chief Election Commissioner feels that so far as the counting of the votes is concerned, the decision of the Returning Officer is final. That is the law, and it cannot be challenged except through an election petition. There have been some cases in which the counting, according to him, has not been proper but, then, he was quite helpless. Since, under the Constitution the responsibility for the conduct of the election vests in the Election Commissioner, he feels that at the stage of counting and the declaration of result if more effective power is given to him to supervise the work of the Returning Officer, probably much of the dispute which goes before the Election Tribunal would not arise.

SHRI BHUPESH GUPTA: May I know, Sir, whether it is not a fact that the Returning Officers are appointed from amongst the Government servants of the State concerned and not from the Central Government servants, and that in a number of cases it has been pointed out by the various parties, notably in Punjab, that this particular officer behaved in the interests of certain candidates of the Government party and there were other reasons also . . .

DIWAN CHAM AN LALL: Which candidate?

SHRI BHUPESH GUPTA: . . . May I know, Sir, whether the Government has considered the advisability of calling a conference of the Chief Election Commissioner together with the representatives of various parties to consider the question whether and how the Election Commissioner could be invested with greater effective powers in the matter?

SHRI B. MISHRA: This is a suggestion. The Chief Election Commissioner himself says that he is considering the matter and the Government is waiting to know as to what specific

powers the Election Commissioner would like to have in the matter. His reply is awaited. They are still considering the matter.

SHRI FARIDUL HAQ ANSARI: May I know, Sir, whether it is a fact that almost all the Returning Officers in these general elections are from the Executive and none from the Judiciary?

SHRI B. MISHRA: I could not get the question.

MR. CHAIRMAN: He wants to know whether they are all from the Executive side, or whether there are any from the Judiciary.

SHRI B. MISHRA: I require notice.

SHRI A. B. VAJPAYEE: Is it not a fact that under the present law the Chief Election Commissioner enjoys extraordinary powers of direction, control and superintendence and if it is so, why these powers were not utilised when serious complaints were made?

SHRI B. MISHRA: Sir, according to the law, as I have said earlier, once the result is declared by the Returning Officer, the election cannot be challenged except through an election petition.

SHRI A. B. VAJPAYEE: Is it not a fact that in a particular Parliamentary constituency the Deputy Election Commissioner asked the Returning Officer not to announce the result, and the result was announced in spite of the request of the Deputy Election Commissioner?

SHRI B. MISHRA: Sir, the question is very vague, since the constituency has not been named. If my hon. friend gives notice, I will try to find out the answer.

SHRI BHUPESH GUPTA: Is the hon. Minister aware that at the time of the elections, in West Bengal there was a meeting in the Free School St. where the Civil Supplies, rather the Food Ministry is situated, of the Returning Officers in the Chowringhee Constituency from where the Chief Minister of West Bengal contested, and that at this meeting certain instructions were given to the officers—the Polling Officers there as to how they should behave in the interests of Dr. B. C. Roy, and that this matter was brought to the notice of the Chief Election Commissioner and that some Members of Parliament, the leaders of the Communist Party, were prepared even to divulge the names and the source of information and produce all evidence. I should like to know why such things were not investigated?

MR. CHAIRMAN: Mr. Vajpayee.

SHRI BHUPESH GUPTA: Let him answer that question. It is a specific question. I would like to know what happened to such allegations.

MANUFACTURE OF PEOPLE'S CAR

*290. SHRI A. B. VAJPAYEE: Will the Minister of STEEL AND HEAVY INDUSTRIES be pleased to state;

(a) whether a final decision has been taken on the question of manufacture of the People's Car in the public sector; and

(b) if so, what is the decision?

THE MINISTER OF STEEL AND HEAVY INDUSTRIES (SHRI C. SUBRAMANIAM) :

(a) Not yet, Sir.

(b) Does not arise.

SHRI A. B. VAJPAYEE: May I know, Sir, how long this People's Car will continue to elude the people and what stands in the way of the Government to arrive at a decision?

SHRI C. SUBRAMANIAM: Till it is manufactured, Sir, it will continue to

Transferred from the 8th May, 1962

elude. We have to take a decision. I am going into the case and I hope to take a decision soon.

DIWAN CHAMAN LALL: May I know, Sir, whether it is a fact that the previous Minister in charge made a definite statement on the floor of this House that within a very short time an announcement would be made, in a matter of days? And now several months have expired and yet no decision has been announced.

SHRI C. SUBRAMANIAM: Sir, I agree that no decision has been taken. But I also require some time to study the case. Since I am now in charge, I should also be satisfied about it.

DIWAN CHAMAN LALL: May I ask my hon. friend whether he is aware that there has been a lot of lobbying by existing manufacturers trying to prevent the Government from taking a decision with regard to this matter?

SHRI C. SUBRAMANIAM: I can assure the hon. Member that there has been no such lobbying, as far as I am concerned.

SHRI N. C. KASLIWAL: In this respect the Pandey Committee was appointed. It has reported suggesting that there should be some kind of collaboration with a French Company in the manufacture of People's Car. May I know, Sir, whether the hon. Minister has studied that report and has come to any conclusion in that respect?

SHRI C. SUBRAMANIAM: That is what I am doing. I am studying that report and all the connected matters. I have to take a decision after taking into consideration the various factors which have come into existence after the submission of the report.

SHRI R. P. N. SINHA: Is the hon. Minister aware that there has been an impression in the country—it may be a wrong impression—that the decision is being delayed in the interest of a particular car manufacturer?

SHRI C. SUBRAMANIAM- As far as I am aware, it is completely wrong. I am not aware of that interest. I am taking an objective view of the thing. I am studying the case and I hope to take a decision soon.

SHRI BHUPESH GUPTA: Now, I am coming to a connected thing for the purpose of a connected answer in a connected way. May I know, Sir, whether it is not a fact that a committee was appointed to enquire into the automobile industry and that the report of that committee was submitted on the 6th February, and that following the submission of this report the Government adopted Resolution No. A.E. Ind 1(90)60?

SHRI K. SANTHANAM: He is giving old history.

SHRI BHUPESH GUPTA: It is signed by Shri D. S. Joshi. That resolution was gazetted. The next part of the resolution, concerning the appointment of a committee which came to be known as the Pandey Committee, was also announced. May I know, Sir, whether this Pandey Committee was not asked to find out whether such a cheap car would be produced here, and the Pandey Committee also submitted its report on May 29, 1961 saying that it was a feasible proposition and that the Secretaries of the Finance Ministry and the Ministry of Planning approved of that report? Then the Government also gazetted that they were going to do that. May I know, in view of all this, when the matter has been put through various stages, even after all these things, why there is delay in the Government arriving at a decision when the Expert Committee itself, after going through the entire question, recommended that this could be done? The answer should be given factually.

SHRI C. SUBRAMANIAM: I am extremely grateful to the hon. Member for giving the history of the case but even though the Expert Committee has gone into it, the recommendation of the Expert Committee cannot be sub-

stituted for the decision of the Government. The Government will have to take the decision. Since I am the Minister in charge of it, I have to study the case and I have to satisfy myself.

SHRI N. M. LINGAM: Is it a fact that there is difference of opinion in the Planning Commission itself regarding the priority to be given to this project and that is the reason why the whole thing is not finalised?

SHRI C. SUBRAMANIAM: I stated that the matter is still under consideration.

SHRI M. RUTHNASWAMY: Why is this wretched car called the 'People's Car'? The people might be spared at least this insult.

(No reply.) SHRI BHUPESH GUPTA: May I know whether it is not a fact that the concurrence of the Finance Ministry and the Planning Commission to the note was obtained and the note was meant for the Cabinet? Every thing was gone into. Yet this delay has been caused and the French firm—Messrs. Renault and Company—had to be written four times in order to get the time extended. May I know whether it is not a fact? Let him deny, if he has the courage that all these things have been done due to pressure or due to certain representation—I will put it in your language—made by the Hind Motors so that this scheme does not materialise. Let him deny it because I have other evidence which I may release . . .

MR. CHAIRMAN: He said that he knows all the history, he knows the suspicion which you have cast so freely but he is trying to study the whole matter and advise the Government to come to a proper decision. That is what he says.

ADDITIONAL INCREMENTS TO SECTION OFFICERS

*399. SHRI M. P. BHARGAVA: Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether there is any proposal under Government's consideration to grant advance increments at certain stages to the Section Officers in their grade; and

(b) if so, what is the proposal and by when it is likely to be implemented?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI B. N. DATAR): (a) and (b) A representation has been received from one of the associations representing the Section Officers' Grade of the Central Secretariat Service for providing a substantial increase in pay in the 7th year in the revised scale of pay prescribed for that grade and the matter is under consideration. No decision has yet been arrived at in the matter.

SHRI M. P. BHARGAVA: May I know by what time a decision is likely to be taken on their representations?

SHRI B. N. DATAR: We shall take a decision as early as possible.

BREAKDOWNS IN ROURKELA STEEL PLANT

*400. SHRI N. SRI RAMA REDDY: Will the Minister of STEEL AND HEAVY INDUSTRIES be pleased to state the number of breakdowns that occurred in the Rourkela Steel Plant since it was started in February, 1959?

THE MINISTER OF STEEL AND HEAVY INDUSTRIES (SHRI C. SUB-RAMANIAM) : There were in all ab'out twenty-six breakdowns, most of them of a minor character.

SHRI N. SRI RAMA REDDY: It is said that the breakdowns were not of a minor character. Is it a fact?

SHRI C. SUBRAMANIAM: Most of them were of a minor character.

SHRI N. SRI RAMA REDDY: Many of them were of a major character. That is the inference I could make from the answer of the Minister. May I know the causes for such break-

downs? And it is also reported that a special committee from Germany came to investigate into the causes of this breakdown and the report has been submitted. If so, will the Minister be pleased to give the salient features of the report and what action is being taken in it?

SHRI C. SUBRAMANIAM: The report has not yet been submitted. I hope it will be submitted at an early date.

SHRI N. C. KASLIWAL: By what percentage has there been a shortfall in the production of steel?

SHRI C. SUBRAMANIAM: As a matter of fact, we tried to assess the shortfall but it has not been possible to do so.

SHRI BHUPESH GUPTA: May I know

MR. CHAIRMAN: I want to give a chance to people who do not ask questions on everything.

SHRI BHUPESH GUPTA: Then the Government escapes.

SHRI BAIRAGI DWIBEDY: May I know whether Dr. Robert Bintrop, the German expert, has tendered his resignation through the German Embassy due to such breakdowns through the negligence of the Indian experts engaged in the factory?

SHRI C. SUBRAMANIAM: I am not aware of it.

SHRI N. SRI RAMA REDDY: I want to know whether Indian experts were also associated with the Committee or whether the Government is going to rely entirely on the report of the German Committee in view of the fact that a certain experiment at the cost of the Hindustan Steel Company was said to have been conducted by the Germans in India and which has cost us a great deal.

SHRI C. SUBRAMANIAM: Before the visit of the German delegation to look into the working of this plant, there were two committees *to go* into

the breakdown. One was headed b/ Mr. Hayath and the other was by-Mr. Isaac. Therefore, the hon. Member may be assured that Indian experts also have had a look into it.

SHRI NIREN GHOSH: May I know whether the General Superintendent of Rourkela Steel Works has tendered his resignation?

SHRI C. SUBRAMANIAM: I am not aware of it.

BHILAI STEEL WORKS

*401. SHRI N. SRI RAMA REDDY: Will the Minister OF STEEL AND HEAVY INDUSTRIES be pleased to state whether it is a fact that slowing down of rolling mills in the Bhilai Steel Works has recently been ordered owing to lack of wagon allotment to move the stocks out of the plant?

THE MINISTER OF STEEL AND HEAVY INDUSTRIES (SHRI C. SUBRAMANIAM) : During the first fortnight of April, 1962, one of the mills at Bhilai slowed down rolling on account of congestion in the stock-yard. The situation has since improved with the assistance of the Railways.

SHRI N. SRI RAMA REDDY: I would like to know what is the production capacity of this plant and how much stocks were held up on account of the non-movement of these stocks out of the factory?

SHRI C. SUBRAMANIAM: The capacity is 1 million tons of ingot steel, but if the hon. Member is interested in the stock position with regard to the various items, I can give it but I can assure the hon. Member that there has been considerable improvement now and there is no congestion.

SHRI SURJIT SINGH: May I know whether huge quantities of rejected rails are lying in the steel yard and if so, how the Government proposes to dispose of them?

SHRI C. SUBRAMANIAM: I would like to have notice.

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरडिया :

जैसा कि माननीय मंत्री महोदय ने अभी बतलाया कि रेलवेज से कोआर्डिनेशन करके हमने अब स्थिति को ठीक कर लिया है तो क्या यह कोआर्डिनेशन पहले नहीं किया जा सकता था ?

SHRI C. SUBRAMANIAM: There was a certain delay in moving these articles because of certain other activities to which the Railways had to give priority particularly during the Goa action. That is why there were some congestions. There is continuous co-ordination—attempted coordination anyhow—'between the Railways and the Bhilai Steel Works.

SHRI N. C. KASLIWAL: May I have an assurance from the Minister that in no case will there be a slowing down of production and that the Railways have promised to give the necessary wagons?

SHRI C. SUBRAMANIAM: It is not a question of the Railways or the Railway Minister giving a promise. Sometimes a situation arises where in spite of ourselves there is slowing down of the movement and I cannot give a positive assurance that on no account would such a situation arise.

SHRI A. D. MANI: I would like to ask the Minister whether any officer of the Bhilai Steel Works is associated with the railway set-up in respect of advice about wagon allotments?

SHRI C. SUBRAMANIAM: There is a Movement Officer but in spite of that, as I already stated, there was a difficult period when the Railways could not cope up with the production in the Bhilai Steel Plant and sufficient numbers of wagons were not available but now the situation has considerably improved.

*402. {The questioner (Shri A. C. Gilbert) was absent. For answer vide cols. 2774-75 infra.]

एवरेस्ट पर चढ़ाई करने वाला भारतीय दल

***४०३. श्री राम सहाय : क्या वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :**

(क) जो भारतीय दल एवरेस्ट पर चढ़ाई कर रहा है, उसके बारे में अन्तिम सूचना कब मिली थी ; और

(ख) क्या चढ़ाई कार्यक्रम के अनुसार चल रहा है ?

f [INDIAN TEAM ENGAGED IN EVEREST EXPEDITION

*403. SHRI RAM SAHAI: Will the Minister of SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS be pleased to .state:

(a) when the latest information was received about the Indian team which is engaged in the Everest expedition; and

(b) whether expedition is progressing according to programme?]

THE MINISTER OF SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS (SHRI HUMAYUN KABIR): (a) On 5th May, 1962.

(b) The progress of the team after Camp IV which was reached on 8th April, was held up due to bad weather and unsatisfactory ice conditions on Lhotse Face. The expedition has since established Camp V at a height of 24,000 ft. and is now on its way to establish Camp VI at South Col at a height of 26,000 ft. Delays due to bad weather etc. are not uncommon in high altitude climbing.

‡[वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री (श्री हुमायून कबिर) :
(क) ५ मई, १९६२ को ।

(ख) चौथे पड़ाव के बाद जो ८ अप्रैल को डाला गया था चढ़ाई इस लिये

रोक दी गई थी क्योंकि मौसम खराब था और ल्होत्से फेस पर बरफ का हालत संतोषजनक नहीं था। उसके बाद दल २४,००० फीट की ऊंचाई पर पांचवां पड़ाव डाल चुका है और अब दक्षिणी कौल पर २६,००० फीट की ऊंचाई पर छठा पड़ाव डालने की तैयारी कर रहा है। ऊंची चढ़ाइयों पर खराब मौसम की वजह से देर होना कोई खास बात नहीं है।]

श्री राम सहाय : क्या उन्होंने वहां से अपने अनुभवों के बारे में कोई रिपोर्ट भेजी है ?

श्री हुमायून कबिर : अभी तो वे ऊपर जाने की कोशिश कर रहे हैं इसलिये इस तरह की रिपोर्ट अभी नहीं मिलेगी, पीछे मिलेगी ।

श्री राम सहाय : क्या आपको उनसे प्रतिदिन समाचार प्राप्त होते हैं अथवा कोई खास वक्त मुकरंर है ?

श्री हुमायून कबिर : वे हमको खबर भेजते रहते हैं और जैसा मैंने अभी बतलाया कि उन्होंने आखरी खबर ५ मई को भेजी ।

SHRI B. K. GAIKWAD: How much has the Government spent up till now on Indian teams who were and are engaged in these expeditions?

SHRI HUMAYUN KABIR: I can give the figures about the Everest expeditions only. For the others I would require notice. About Rs. 6 lakhs were spent on the first expedition and on the second also Rs. 5 lakhs may be spent.

PANDIT S. S. N. TANKHA: Are the conditions considered likely to be favourable for further climbing up during the next fortnight of this hot summer?

SHRI HUMAYUN KABIR: That, I am sure, will be the hope of every Member of this House.

राष्ट्रीय एटलस संगठन द्वारा प्लेटों का मुद्रण

*४०४. श्री राम सहाय : क्या वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री १९६१-६२ के वर्ष के लिये अपने मंत्रालय के संक्षिप्त प्रतिवेदन के पृष्ठ ३ को देखेंगे और यह बताने की कृपा करेंगे कि वे ४० और प्लेटें जिनके प्रूफ राष्ट्रीय एटलस संगठन द्वारा तैयार किये जा रहे थे कब तक छप जायेंगी और क्या पिछली १० प्लेटों और इन ४० प्लेटों को इकट्ठा करके छापने का विचार है ?

t [PRINTING OF PLATES BY NATIONAL ATLAS ORGANIZATION

"404. SHRI RAM SAHAI: Will the Minister of SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS be pleased to refer to -page 3 of the Summary Report of his Ministry for 1961-62 and to state by when the 40 more plates the proofs of which were under preparation by the National Atlas Organization will be printed and whether it is proposed to consolidate the previous 10 plates and these 40 plates and then print them?]

वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० मन मोहन दास) : ४० प्लेटों में से एक प्रकाशित की जा चुकी है और ८ और प्लेटों को छापने के आदेश दे दिये गये हैं। बाकी ३१ प्लेटों को छापने में करीब डेढ़ साल का समय लग सकता है। ये ४० नक्शे और अब तक जो १० प्रकाशित हो चुके हैं एटलस के मुख्य संस्करण का हिस्सा होंगे।

t[THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS (DR. MONO MOHAN DAS) : Out of the 40 plates, one has since been published and print orders have been Issued for 8 more plates. It may re-

quire about a year and a half to get the remaining 31 plates printed. These 40 maps and the ten already published will form part of the main edition of the Atlas.]

श्री राम सहाय : क्या मैं यह जान सकूंगा कि उनसे किस किस प्रकार की जानकारी मिलसकेगी और उसका मूल्य क्या होगा ?

DR. MONO MOHAN DAS: The total cost of the whole thing has not yet been ascertained. But for the information of the hon. Member I can say that for the Hindi edition of this Atlas, the De Luxe type costs Rs. 125 and the ordinary edition costs Rs. 100. So far as the English Edition is concerned, each plate has got different price. Ten plates have been published and each of them has got a different price.

PANDIT S. S. N. TANKHA: I understand that a committee has been appointed by the Government to evaluate the work of this organisation. May I know whether the appointment of this committee has stopped the normal working of this department for the time being, or does it continue its normal activities?

DR. MONO MOHAN DAS: There can be no question of stopping its work. The hon. Member himself is a member of the Advisory Board and he is aware of everything that is going on.

ACQUISITION OF LAND LYING BETWEEN GANDHI NAGAR AND VILLAGE MANDA-VALI ON PATPARGANJ ROAD

*405. SHRI NAWAB SINGH CHAUHAN: Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to refer to the answer given to Unstarred Question No. 379 in the Rajya Sabha on the 16th March, 1961 and state:

(a) whether any decision has since been taken in regard to the acquisition of the land lying between Gandhi Nagar and Village Mandavali on the Patparganj Road, Delhi; and if so, what is the decision; and

(b) by what time the plot-holders in this area are likely to get compensation for their land?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI B. N. DATAR): (a) No.

(b) It is not possible to say at this stage as to when this land will be acquired and compensation paid.

श्री नवाबसिंह चौहान : क्या यह भूमि सन् १९५९ व १९६१ में जो नोटिफिकेशन निकाले गये थे उनमें सम्मिलित थी अगर थी तो क्या बजह है उसको अभी तक एक्वायर नहीं किया गया और लोगों को मुआवजा नहीं दिया गया है ?

SHRI B. N. DATAR : The Notification was issued as per assurance given to this House, to acquire 34,000 acres of land. The Notification was issued on 13th November 1959. Part of the land, about 8,000 acres, is under the process of acquisition and therefore, this particular land is covered by the notification of 1959.

श्री नवाबसिंह चौहान : यह कवर तो होती है लेकिन मैं ने आप से यह पूछा था कि यह एक्वायर कर ली गई है या नहीं ? अगर नहीं की गई है तो क्यों नहीं की गई ? इसके साथ ही साथ यह भी बतलाने की कृपा करें कि क्या दिल्ली प्रशासन को सरकार ने कोई खास आदेश दिये हैं जिनके जरिये वह शेष जमीन को एक्वायर कर सके ?

SHRI B. N. DATAR : I would invite the hon. Member's attention to the detailed statement laid on the Table of the House by me on the 6th September 1961. Therein, I have given the information that is required and also the details of the processes of acquisition, so far as these 34,000 acres are concerned.

SHRI M. H. SAMUEL : On this portion of the land there have been a number of colonising projects. Does the hon. Minister's answer cover all these colonising projects also?

SHRI B. N. DATAR: If the hon. Member reads the statement that I have referred to, he will find that we have given priorities to certain categories of persons and associations.

SHRI B. K. GAIKWAD : The information that I wanted has partly been obtained. But I would like to know for what purpose this land is to be acquired and also if it is acquired, I want to know whether those now living there in so many jhonpris and jhuggis will be provided for.

SHRI B. N. DATAR: In some cases that can be done, but not in all cases.

कलकत्ते में पाकिस्तानी

*४०६. श्री राम सहाय : क्या गृह-कार्य मंत्रा यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जैसा कि १९ अप्रैल, १९६२ के "हिन्दुस्तान" (एक हिन्दी समाचार-पत्र) में छपा है, क्या यह सच है कि कलकत्ते में तीन लाख पाकिस्तानी हैं ; और

(ख) यदि उपरोक्त भाग (क) का उत्तर 'हां' हो, तो इस अतः प्रवाह को रोकने के लिये सरकार ने क्या उपाय किये हैं अथवा करने का विचार रखती है और जो आ चुके हैं उनके बारे में क्या किया गया है अथवा करने का विचार है ?

PAKISTANIS IN CALCUTTA

♦406. SHRI RAM SAHAI: Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether it is a fact as is reported in the "Hindustan" (a Hindi newspaper) dated the 19th April, 1962, that there are 3 lakh Pakistanis in Calcutta; and

(b) if the answer to part (a) above be in the affirmative, what measures have been taken or are proposed to be taken by Government to check this inflow* and what has been done *Ch*

is proposed to be done about those who have already come?]

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बी० एन० दातार) : (क) और (ख) सूचना एकत्रित की जा रही है और प्राप्त होने पर समा पटल पर रख दी जावेगी।

—[THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI B. N. DATAR) : (a) and (b) The information is being collected and will be laid on the Table of the House when it is available.]

श्री राम सहाय : क्या मैं यह जान सकूंगा कि उन सब के बारे में जो शिकायत है कि ३ लाख वहां आये। तो ये लोग कितने समय के अन्दर आये, क्या सरकार को इसके बारे में कुछ पता है ?

SHRI B. N. DATAR : I have seen the report to which reference has been made. My information is that it is exaggerated. We have got the figures of conviction in respect of a number of charges and these would show that this figure has been exaggerated beyond all limits. Persons numbering below 4,000 were arrested and convicted on account of violating the passport rules.

SHRI SURJIT SINGH : Is it not a fact that thousands of Pakistanis are working under the Calcutta Port Authorities and under the contractors working in the Port?

SHRI B. N. DATAR: Government have check-posts at a number of places and Government have alerted all those persons. All the same I may point out that the figures mentioned in the newspapers appear to be highly exaggerated.

SHRI B. K. P. SINHA : Since the information that is being collected will be laid on the Table of the House, may I have information also as to the means of livelihood of these people, the kind of avocation of these people, how they are employed and how long

they are here and how long they are working and so on?

SHRI B. N. DATAR : Will all that be necessary in respect of persons who have violated the law?

SHRI N. SRI RAMA REDDY: The impression is that Pakistanis from East Pakistan have been infiltrating into this country all along the border in large numbers. Therefore, may I know if the Home Minister is taking adequate precautions to prevent such infiltration, or are they only taking action after the people have entered?

SHRI B. N. DATAR: Our law is strong enough and we have also got a number of check-posts on the border and the State Government and the Central Government are taking strong steps to prevent such infiltration,

SHRI B. K. P. SINHA: Sir, I would like to clarify my last question. The law may be strict, but I want to know out of this number of 3 lakhs—it may be less, may be 1 lakh—who are now in India and in Calcutta, what their avocation is, how they are employed, whether they are getting employment legally and they are living here legally and so on. This is very important.

SHRI B. N. DATAR: It is a large question that the hon. Member is asking, since we are asked to find out the types of professions these persons who have violated the law are following. The enquiry will be very extensive.

SHRI A. B. VAJPAYEE: Sir, there is a contradiction in what the hon. Minister has just now stated. He said that the information was being collected. And then he said that the figures that had appeared in the papers were highly exaggerated. May I ask whether the Government have got their own figures; if not, how can the hon. Minister be in a position to say that the figures that appear in the newspapers are highly exaggerated?

SHRI B. N. DATAR: In order to correct the impression, I have the figures with regard to the arrests and*

convictions between July 1961 and February 1962. The figure of (he arrests was below 4,000, about 3,700. I gave the figure and it shows that the figure of 3 lakh is an extremely exaggerated one.

SHRI FARIDUL HAQ ANSARI: In view of the fact that very bitter anti-Indian propaganda is being conducted and also there is concentration of Pakistani forces on the border, may I know why the Government is taking so much time in making these enquiries about the Pakistanis who are here in India?

SHRI B. N. DATAR: The Government have got these figures of arrests and convictions before them. The first news appeared in a Hindi newspaper and immediately we contacted the West Bengal Government and collected all the information.

SHRI A. D. MANI: From the way the hon. Minister has been answering, am I right in inferring that there is no effective control over Pakistani immigration into Bengal? Can the hon. Minister give an assurance that the control is effective?

SHRI B. N. DATAR: I have already stated that the law is strong enough. We have got a number of check-posts and we are taking special action for the purpose of arresting those who violate the laws.

SHRI JAI NARAIN VYAS: May I know whether the Pakistanis referred to in the answer include minorities also?

SHRI B. N. DATAR: They are both, Hindus and Muslims.

SHRI NIREN GHOSH: In view of the fact that among the persons who are supposed to be Pakistanis, it has been found, there are many stateless persons, that is, citizens neither of India nor of Pakistan. May I know how many such persons, stateless persons, are there amongst those who are supposed to be Pakistanis?

SHRI B. N. DATAR: Let the hon. Member put a specific question about the alleged stateless persons.

SHRI BHUPESH GUPTA: One point about the port was mentioned. Is it not a fact that these Muslims who work in the port are extremely useful and even though they may be Pakistanis, they have been working for many many years and that they are entitled to continue to do their work and that any attempt to persecute them or to put them in the category of the undesirable would be disastrous from every point of view, including the running of the port?

SURI B. N. DATAR: That is a question of interpretation, Sir.

EXCAVATION OF ANCIENT MONUMENTS IN JAMMU PROVINCE

*407. SHRI KRISHAN DUTT: Will the Minister of SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS be pleased to state:

(a) the ancient monuments in Jammu Province recently excavated by the Archaeological Department of the Government of India;

(b) what steps have so far been taken for the preservation of the said monuments; and

(c) whether there is any proposal under Government's consideration to take steps to preserve ancient monuments which are at present lying neglected there?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS (DR. MONO MOHAN DAS). (a)

A statement is laid on the Table of the House.

(b) Repairs are carried out according to the requirements of individual monuments.

(c) Yes, Sir. Monuments which after inspection are found to be of sufficient archaeological, architectural and historical importance will be taken over.

STATEMENT

| Name of Monument | Locality |
|------------------|----------|
|------------------|----------|

District Kathua

| | |
|--|---------|
| 1. Visvesvara Cave temple and other cave temples | Basohli |
|--|---------|

| <i>Name of monument</i> | <i>Locality</i> |
|---|-----------------|
| 2. Rock carvings of Devi riding a lion | Basohli |
| 3. Rock carvings of Sitala, Narda, Brahma and Radha Krishan | Ditto. |
| 4. Group of ancient temples | Bilawar |
| 5. Trilochananath temple | Mahadhora |
| <i>District Uthampur</i> | |
| 6. Group of ancient temple | Bahour |
| 7. Group of four temples | Nirmchi |
| 8. Fort attributed to Raja Suchet Singh | Ramnagar |
| 9. Samadhi of the Queen of Raja Suchet Singh | Ramnagar |
| 10. Palace attributed to Raja Suchet Singh | Ramnagar |
| <i>District Jammu</i> | |
| 11. Remains of Ambaran | Akhnoor |

श्री गीडे मराहुरि : क्या मंत्री महोदय यह बतलाने की कृपा करेंगे कि उनको पता है कि खजुराहो और अन्य प्राचीन जगहों से मूर्तियों को चुरा कर विदेशों को भेजा जा रहा है ? यदि ऐसा है, तो इसके बारे में सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

SHRI HUMAYUN KABIR: That question hardly arises, Sir.

COMMITTEE ON THERAPEUTICAL VALUES OF YOGIC PRACTICES

»408. SHRI KRISHAN DUTT: Will the Minister of EDUCATION be pleased to refer to the answer given to Starred Question No. 103 in the Rajya Sabha on the 30th November, 1960 and state:

(a) whether the Committee on therapeutical values of Yogic practices has submitted its report to Government;

(b) whether Government propose to take any further steps for advancement of the work of Yogic Institutes »on the basis of the said report; and

if so, what are those steps?

THE MINISTER OF EDUCATION (DR. K. L. SHRIMALT): (a) Yes, Sir.

(b) and (c) The matter is under consideration.

FINDING OF ANCIENT STONES WITH PICTOGRAPHIC INSCRIPTIONS AT AMBARAN IN JAMMU PROVINCE

*409. SHRI KRISHAN DUTT: Will the Minister of SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that certain ancient stones with pictographic inscriptions have been found at Amba-ran near Akhnoor in Jammu province;

(b) if so, what steps, if any, have been taken by Government to excavate further that ancient site of Ambaran; and

(c) whether any efforts have been made to decipher the script of inscriptions on the stones and to ascertain the period to which these stones belong?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURE/O, AFFAIRS (DR. MONO MOHAN DAS) : (a) Some stones with inscriptions but not pic-tographs have been found.

(b) Mere finding of inscriptions does not warrant any excavation.

(c) They are being deciphered and appear to be Tibetan.

CLERKS HANDLING CASH IN DELHI SCHOOLS

♦410. SHRI NIRANJAN SINGH: Will the Minister of EDUCATION be pleased to state;

(a) the number of Upper Division and Lower Division Clerks respectively who are handling cash in the Government High/Higher Secondary Schools in Delhi/New Delhi;

(b) how many of them are getting cash allowance according to the Ministry of Finance Office Order No.

F. 11(42)-E-IH/60, dated the 4th September, 1961; and

(c) how many of them are not getting any such allowance for handling cash from Rs. 4,000 to Rs. 20,000 per month and what are the reasons thereof?

THE MINISTER OF EDUCATION (DR. K. L. SHRIMALI) : (a) Upper Division Clerks—169.

Lower Division Clerks—Nil,

(b) and (c) None is getting any cash allowance at present. The question of giving them a cash allowance is under consideration.

SHRI NIRANJAN SINGH: The orders were issued on the 4th September, 1961 and the information was collected next month. May I know as to how long this matter will be delayed and why is it that so much of time is being taken?

DR. K. L. SHRIMALI: The matter is being dealt with by the Delhi Administration and they have informed us that they are examining this matter and are taking necessary action. It is under their consideration at present.

SHRI NIRANJAN SINGH: I know that it is a matter under the Delhi Administration but it is controlled by the Education Ministry here. May I know whether the Ministry has taken any effective steps to implement this?

DR. K. L. SHRIMALI: The Ministry does not take any direct action in this matter. I think there is some misunderstanding in the mind of the hon. Member. The orders of the Ministry of Finance dated the 4th September, 1961, relate to the delegation of powers to the Ministries and Heads of Departments for granting special pay to cashiers employed in the various Central Government offices. Now, these orders relate to the L. D. Cs. and U.D.Cs, and Assistants who per-242 RS—2.

form the duties of cashiers. The Finance Ministry has authorised them to give allowances. These orders do not automatically apply to cashiers or clerks who are at present not in receipt of any cash allowance but are paid specific scales of their own. So, there is a difference between clerks employed as L.D.Cs. and doing part-time duty and persons who are transferred as cashiers but in any case, the Delhi Administration has informed us that the matter is under their consideration.

SHRI NIRANJAN SINGH: May I know whether the clarification has been made that these persons are included in this order?

DR. K. L. SHRIMALI: If a reference comes from the Delhi Administration, the necessary clarification will be given.

SHRI ARJUN ARORA: In view of the fact that these clerks are not paid any allowance for handling cash, may I know whether they are held responsible for any shortages of cash and asked to make them good?

DR. K. L. SHRIMALI: They will certainly be held responsible for any default.

श्री विमलकुमार प्रन्नालालजी जौरडिया:

क्या मंत्री महोदय बतलायेंगे कि अलाउंस देने के सिलसिले में जो मेमोरेण्डम आपने उनको भेजा वह आज तक उन्होंने विचार ही करने में रखे रखा है, तो जिस आशय से आपने भेजा था वह आशय शीघ्र पूरा हों सके, इसके लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

डा० कालू लाल श्रीमाली : मैंने आपसे निवेदन किया कि दिल्ली एडमिनिस्ट्रेशन ने कहा है कि वे विचार कर रहे हैं और मैं आशा करता हूँ कि शीघ्र ही वे इस मामले पर निर्णय ले लेंगे और अगर नहीं लेंगे तो उनकी याददहानी की जायेगी ?

SHRI A. B. VAJPAYEE: Now, the matter is under consideration but would the payment be made from the 4th September, 1961, if at all Govern-

ment decides to pay these allowances to the clerks?

DR. K. L. SHRIMALI: As far as I am aware, payments are not made with retrospective effect but I will have to ascertain it from the Delhi Administration.

SHRI R. S. KHANDEKAR: May I know whether any security has been taken from the persons who are charged with the task of handling cash to the tune of Rs. 4,000 to Rs. 20,000?

DR. K. L. SHRIMALI: The Delhi Administration must have taken all necessary measures in this connection.

SHRI BHUPESH GUPTA: In any case, payments are made with retrospective effect. In view of the fact that they actually perform their duties and take the risks, why should not the payment be made in their cases with retrospective effect and why should there be any doubt about payment being made with retrospective effect? They are entitled to it.

DR. K. L. SHRIMALI: Unless this matter is examined by the Delhi Administration, it is not possible for me to give any categorical answer to this question.

SPECIAL REORGANISATION UNIT

♦411. SHRI M. P. BHARGAVA: Will the Minister of FINANCE be pleased to state;

(a) the number of Ministries whose working were studied by the Special Reorganisation Unit, in 1961;

(b) how many recommendations were made by the said Unit in 3 961 after their study; and

(c) how many of the recommendations were accepted by Government and what was the approximate economy affected as a result of these recommendations?

THE DEPUTY MINISTER IN CHARGE OF THE MINISTRY OF FINANCE (SHRIMATI TARKESHWARI SINHA); (a) During

the year 1961, the Special Reorganisation Unit conducted work studies of six Ministries and thirty-four other organisations besides making a study of specific procedures and methods which are common generally to offices of the Government of India.

(b) and (c) Arising out of these studies a large number of suggestions and recommendations were made. However a mere numerical count of these recommendations, which vary widely both in scope and content will not be realistic. The recommendations made by the Special Reorganisation Unit covered all aspects of administration including analyses of organisational patterns, procedures^ methods of work and standards and levels of performance, the objective being achievement of increasing efficiency consistent with economy in administration. A majority of the suggestions have been accepted for implementation and the rest are under examination. In 1961-62 the economy in the cost of staff which was effected as a result of the studies of Special Reorganisation Unit is of the order of Rs, 48 lakhs. This is attributable firstly to (a) surplus or excess staff located in various departments (which however is to be worked off against increase in work loads resulting from, normal expansion of activities or from additional responsibilities of Third Plan schemes) and (b) demands and proposals for additional staff which were not sanctioned, as a result of the assessment made by Special Reorganisation Unit.

SHRI M. P. BHARGAVA: May I know the present strength of the Special Reorganisation Unit?

SHRIMATI TARKESHWARI SINHA: Sir, it is a departmental unit and I do not know exactly the number of persons working there. It is one wing working in the O. & M. Division.

SHRI M. P. BHARGAVA: May I know how recruitment is made to the Special Reorganisation Unit?

SHRIMATI TARKESHWARI SINHA: I did not catch the question, Sir.

SHRI M. P. BHARGAVA: Since this matter of civil expenditure was raised in Parliament, may I know from the hon. Minister whether it is proposed to take the House into confidence and place a note about the achievements of the Special Reorganisation Unit on the Table of the House?

SHRIMATI TARKESHWARI SINHA: I have said, Sir, that the total saving that has accrued is Rs. 48 lakhs, but, as I said, this cannot be judged by sheer number or by saving of a few lakhs of rupees which has accrued. It is the way and the method by which the Special Reorganisation Unit specialises that matters. It adopts those ways and methods by which the administrative machinery improves in performance. This Unit has been doing this work in various Ministries and it has covered most of the Ministries of the Government. It has also extended its activities to various State Governments. It is very difficult to give all that detail in the Question Hour but if the hon. Member is interested, I can give him details of the saving which has accrued in the year 1961-62.

SHRI M. RUTHNASWAMY: Will the reports of these units be published and circulated to Members of Parliament?

SHRIMATI TARKESHWARI SINHA: This is an internal examination of the working of the Ministries. It is not possible for all the reports to be submitted to the House. It will be embarrassing to the Ministries.

SHRI M. RUTHNASWAMY: Unless Parliament knows how these reports are being put into effect, how can there be any confidence in these units?

SHRIMATI TARKESHWARI SINHA: The Special Reorganisation Unit, as I said in my answer, examines the working of the various Ministries and sees where there is over-staffing and where more expenditure is incurred for less work. It goes on doing that; it is a continuous process. It is difficult for any Ministry to publish any specific features about this examination because it might embarrass the working of the Ministries themselves.

SHRI BHUPESH GUPTA: In view of the fact that the hon. Minister promises to supply us various reports when we ask questions but never does so, may I know whether in this particular case she is going to supply the report within some specified time and whether the promise will be kept?

SHRIMATI TARKESHWARI SINHA: The difficulty is the hon. Member never waits for the answer. He gets annoyed, walks out of the House and never comes back in time. It is not my fault. If the hon. Member is interested in any specific problem and if he seeks information about that and if it is not embarrassing to the department, certainly I shall try to give the information.

SHRI MORARJI R. DESAI: Last year in the Consultative Committee many Members wanted to understand this and I had arranged a meeting of those Members with the person who is at the head of the Special Reorganisation Unit. If Members are interested, I am prepared to do it again this year.

HOSPITAL FOR THE DRUGS RESEARCH INSTITUTE, LUCKNOW

*412. SHRI J. C. CHATTERJEE: Will the Minister of SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Drugs Research Institute at Lucknow has successfully discovered many new drugs, and that these drugs cannot be experimented upon for lack of hospital facilities; and

(b) if so, whether a hospital will be attached to this Institute for facilitating experimentation of these drugs?

THE MINISTER OF SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS (SHRI HUMAYUN KABIR): (a) A number of chemical compounds isolated from indigenous drugs or syn-thesised have shown promise on laboratory scale. Clinical trials have not been possible for want of adequate organisation of facilities in hospitals.

(b) A proposal for setting up a 100 bed hospital where clinical trials could be carried out is under consideration.

SHRI M. P. BHARGAVA: May I know whether any facilities are given to this Institute at present for experimenting on what they achieve?

SHRI HUMAYUN KABIR: As I have said, the facilities are not adequate. Actually, four hospitals have been co-operating for some time at Lucknow, Jaipur, Bombay and Kanpur and recently two more hospitals in West Bengal and Madras have also agreed to provide necessary facilities.

PANDIT S. S. N. TANKHA: May I know the names of the diseases for which specific medicines have been discovered by this Institute?

SHRI HUMAYUN KABIR: I would not say definitely that we have found the answer but there are very promising results in a number of fields, for example, in leucoderma, leprosy, dysentery, tuberculosis and diabetes and also some interesting work has been done with regard to anti-fertility agents for family planning.

PANDIT S. S. N. TANKHA: Is the hon. Minister aware that a number of leucoderma cases went up to this Institute but they were not permanently cured by the medicines which had been discovered?

SHRI HUMAYUN KABIR: I stated just now that we cannot give final results but I have seen certain cases where there has been improvement in

leucoderma, and investigations are proceeding.

SHRI B. K. P. SINHA: May I know if Government is in a position to assure the House that when experiments are carried on in the hospitals, it will be under the control of highly qualified doctors and that due precautions will be taken as otherwise much harm will be done to the patients?

SHRI HUMAYUN KABIR: It is obvious that they must be under controlled conditions.

SHRI P. N. SAPRU: Is the hon. Minister aware that there is general dissatisfaction with the working of this Drugs Institute in Lucknow and Uttar Pradesh generally?

SHRI HUMAYUN KABIR: I am not aware of that; on the contrary, I have seen some very commendatory reports both in journals in India and outside.

NEWSPAPER REPORT REGARDING DEFENCE MINISTER'S VIEWS ON NEW CHINESE INCURSION INTO LADAKH

•413. SHRI FARIDULHAQ ANSARI: Will the Minister of DEFENCE be pleased to state:

(a) whether he has read a report published in the Times of India, dated the 21st April, 1962, that "the Defence Minister declared in Madras yesterday that the new Chinese incursion into Ladakh did not create any new situation"; and

(b) if so, whether the report was correct?

THE MINISTER OF DEFENCE (SHRI V. K. KRISHNA MENON): (a) Yes, Sir. I have seen a press report purporting to convey this meaning.

(b) No, Sir.

DEPUTATION OF LANDLESS PEOPLE OF GARHWAL TO HOME MINISTER

•414. SHRI FARIDUL HAQ ANSARI: Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state whether a deputation of landless people of Garhwal

(Uttar Pradesh) met him in the third week of April, 1962 in New Delhi and pleaded that 50,000 acres of fallow land lying between Ganga and Ram Ganga rivers be given to them for cultivation?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI B. N. DATAR): A few representatives of Pidith Janta Sangh, Kotd-war, District Garhwal, met the Home Minister on the 21st April, 1962. The subject-matter of their representation has been brought to the notice of the Chief Minister and the Forest Minister of Uttar Pradesh.

SHRI FARIDUL HAQ ANSARI: May I know whether it is a fact that these people in their poverty and misery had made the request to the Uttar Pradesh Government also and when the Uttar Pradesh Government did not accede to their request then they approached the Central Government?

SHRI B. N. DATAR: It was their contention that they had approached the Uttar Pradesh Government and they did not receive any relief but when they met the Home Minister and then the Minister for Agriculture they were informed that this was a matter which fell within the ambit of the State Government. And that is the reason why the Home Minister has written to the Forest Minister and to the Chief Minister of Uttar Pradesh to look into the matter.

SHRI FARIDUL HAQ ANSARI: May I know whether the Home Ministry has received any reply from Uttar Pradesh about this matter?

SHRI B. N. DATAR: We have not received any reply.

SHRI B. K. P. SINHA: May I know if Government are aware that people from outside that area have been allowed to establish agricultural farms and colonise in that area while the residents of that area have been denied the use of the land?

SHRI B. N. DATAR: It is entirely a State matter. It is only the good offices that the Home Minister has been using; nothing more.

SHRI B. K. P. SINHA: It may be a State matter but I simply want to know whether Government have any information about this.

SHRI B. N. DATAR: We have no information, Sir.

SHRI NIREN GHOSH: May I know, when the Home Ministry wrote to the State Government, whether they gave any inkling to the State Government that this case of the landless labourers should be sympathetically considered?

SHRI B. N. DATAR: There is no question of giving any inkling in a matter which the State Government have to deal with themselves.

SHRI BHUPESH GUPTA: Since the hon. Minister received a deputation it stands to reason that when they write to the State Government even in a persuasive language they can express their sentiments and opinion in the matter and it is done generally. It is not strange or alien to Government practice.

SHRI B. N. DATAR: That is what has been done. The Home Minister has used his good offices and requested the Uttar Pradesh Forest Minister and the Chief Minister to look into the matter.

EXCAVATION OF OLD MONUMENT BELONGING TO MOGHAL PERIOD IN DELHI

*415. SHRI FARIDUL HAQ ANSARI: Will the Minister of SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether any old monument belonging to Moghal period has been excavated in a cemetery in Delhi recently; and

(b) if so, what is the importance of this excavation?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS (DR. MONO MOHAN DAS) : (a) Two underground chambers were brought to light during the clearance work undertaken by a private party.

(b) The discovery is not considered to be of any importance.

I may add that on making enquiry it was discovered that this place was in use till 1947 and it was probably during the disturbances after independence that the enclosure wall around the graves of Khwaja Mirdard was broken and the area was disturbed considerably.

VIGYAN MANDIRS OPENED IN VILLAGES

*416. SHRI DEOKINANDAN NARAYAN: Will the Minister of SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS be pleased to state the number of Vigyan Mandirs opened so far in villages with a population of 5,000 or below?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS (DR. MONO MOHAN DAS) : The information is being collected and will be laid on the Table of the House.

HEAVY ELECTRICALS LTD., BHOPAL

*417. SHRI NIRANJAN SINGH: Will the Minister of STEEL AND HEAVY INDUSTRIES be pleased to state how many workers have so far been suspended by the authorises of the Heavy Electricals Limited, Bhopal for taking part in the recent strike?

THE MINISTER OF STEEL AND HEAVY INDUSTRIES (SHRI C. SUBRAMANIAM) : None, Sir.

SHRI NIRANJAN SINGH: May I know how many were arrested, how many were in prison after arrest and how many were convicted?

SHRI C. SUBRAMANIAM: This question is with regard to suspension. I do not have the facts relating to arrests and conviction.

SHRI NIRANJAN SINGH: I have asked about the strike and about the number of workers suspended. Now, I want to know how many were arrested and how many were put in fall.

SHRI C. SUBRAMANIAM: As I said, I have no information with regard to that.

SHRI BHUPESH GUPTA: May I know whether in view of the importance of the matter the hon. Minister has applied his own mind, since he is a new blood with a fresh mind, to this question so that no one is persecuted and victimised?

SHRI C. SUBRAMANIAM: This is a matter of internal administration but as far as I am concerned, it is my intention to see that there is good labour relationship, particularly in the public sector projects.

CENTRAL MACHINE TOOL DESIGN INSTITUTE

*418. SHRI S. C. DEB: Will the Minister of STEEL AND HEAVY INDUSTRIES be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Government have decided to set up the Central Machine Tool Design Institute at Bangalore; and

(b) if so, what would be the total cost involved in establishing it and when the Institute will actually start functioning?

THE MINISTER OF STEEL AND HEAVY INDUSTRIES (SHRI C. SUBRAMANIAM) : (a) Yes, Sir.

(b) The Institute which would cost about a crore of rupees is proposed to be established with Czech technical assistance. Discussions are going on for the preparation of a Project Report. It is only when the Project Report is received that an indication of the programme of construction and equipping will be known.

MR. CHAIRMAN: Question hour is over.

12 NOON

SHORT NOTICE QUESTION AND ANSWER**NON-AVAILABILITY OF FORMS FOR WEALTH-TAX AND INCOME-TAX**

1. SHRI DAHYABHAI V. PATEL: Will the Minister of FINANCE be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Income-tax-offices in Bombay are unable to provide the required forms for filling in Wealth tax and Income tax returns according to amendment of the Income-tax Act last year;

(b) whether it is a fact that requests for the supply of these forms have repeatedly been made to the Income-tax offices in Bombay during the last few months, both by assesseees and Income-tax practitioners, but the forms were not made available; and

(c) what is the reason for the non-availability of forms and what steps have been taken to provide these forms?

THE MINISTER OF FINANCE (SHRI MORARJI R. DESAI) : (a) The Income-tax forms have been printed and are under supply. No shortage of Wealth-tax forms has been reported in Bombay.

(b) and (c) The Income-tax Rules including forms were notified on the 26th March 1962 and they came into force from the 1st April 1962. The forms have been available from the beginning of this month. On account of the introduction of the Income-tax Act 1961, new rules and forms had to be issued which resulted in the old income-tax return forms being replaced by new forms.

SHRI DAHYABHAI V. PATEL: May I ask how long it takes Government to notify the consequential amendments that came about as a result of the Income-tax (Amendment) Act? In the answer the hon. Minister was pleased to say that the notification was published in March. Am I to

understand that it took about **six** months or so for the notification to be published and that was the reason for the delay?

SHRI MORARJI R. DESAI: It takes quite a few months to frame the Rules, get them scrutinised by the Law Ministry and to see that there are no loopholes left. It does take quite a few months and, therefore, they were notified in March.

SHRI BHUPESH GUPTA: In view of the fact that these taxes are to be assessed for a particular Budget or fiscal year, may I know what steps the Government take in such matters when the framing of Rules takes such a long time, six months or so? Is it not a fact that in such circumstances, the collection of the tax or the assessment will be handicapped?

SHRI MORARJI R. DESAI: No, Sir. The assessment will not be handicapped. It only means perhaps a delay of fifteen days or a month, nothing more than that.

SHRI A. D. MANI: In view of **the** delay that has occurred in the supply of forms to the public—whatever the reason may be—will the Government consider extending the date by which the replies are expected to be received?

SHRI MORARJI DESAI: If it is necessary to do so, that also will be done. People will not be put to inconvenience.

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS**FOREIGN EXCHANGE FOR SCOOTER INDUSTRY**

♦402. SHRI A. C. GILBERT: Will the Minister of STEEL AND HEAVY INDUSTRIES be pleased to state whether any representation has been made by the scooter motor cycle industry to Government regarding providing adequate foreign exchange allocation for the expansion of the industry?

THE MINISTER OF STEEL AND HEAVY INDUSTRIES (SHRI C. SUBRAMANIAM) : Yes, Sir.

BLAST FURNACE FOR PIG IRON IN PUNJAB

*419. SHRI SURJIT SINGH: Will the Minister of STEEL AND HEAVY INDUSTRIES be pleased to state whether Government have considered the feasibility of putting up a blast furnace for pig iron in the State of Punjab?

THE MINISTER OF STEEL AND HEAVY INDUSTRIES (SHRI C. SUBRAMANIAM): Possibility of starting an iron making industry in the State of Punjab is being investigated by the Government of Punjab.

दिल्ली में प्राथमिक और मिडिल कक्षाओं के लिये पाठ्य पुस्तकें

*४२०. श्री भगवत नारायण भार्गव : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली के शिक्षा निदेशक ने अभी हाल में प्राथमिक और मिडिल कक्षाओं की पाठ्य पुस्तकों में कुछ परिवर्तन करने का निश्चय किया है ;

(ख) यदि हाँ, तो इसकी सूचना पुस्तक विक्रेताओं तथा विद्यार्थियों को कब और किस प्रकार दी गई ; और

(ग) कितने विषयों की कितनी पुस्तकें बदली गई हैं ?

BOOKS FOR THE PRIMARY AND MIDDLE CLASSES IN DELHI

*420. SHRI B. N. BHARGAVA: Will the Minister of EDUCATION be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Director of Education, Delhi has recently decided to make some changes in the text books for the primary and middle classes;

(b) if so, when and in what manner the information in this regard was passed on to the booksellers and the students; and

(c) how many books of how many subjects have been changed?]

शिक्षा मंत्री (डा० कालू लाल श्रीमाली):

(क) जी हाँ ।

(ख) संशोधित की जाने वाली अथवा बदली जाने वाली पुस्तकों का उल्लेख करते हुए एक परिपत्र २० अप्रैल, १९६२ को सभी स्कूलों के प्रधानों को भेजा गया था जिसमें उनसे विद्यार्थियों को इन पुस्तकों के केवल १९६२ के संस्करण खरीदने के लिए सलाह देने का अनुरोध किया गया था । उस परिपत्र का एक-एक प्रति सम्बन्धित प्रकाशकों को भी भेजा गई था ताकि जो पुराना स्टॉक उनके पास अथवा उनसे पुस्तक-विक्रेताओं के पास है, उसकी बिक्री बन्द कर दी जाए ।

(ग) कुल सात पुस्तकें—जिनमें से २ हिन्दी की हैं, ३ सामाजिक अध्ययन की और २ अंग्रेजी की ।

THE MINISTER OF EDUCATION (DR. K. L. SHRIMALI): (a) Yes, Sir.

(b) A Circular, indicating the books to be revised and changed, was sent by the Director of Education on 20 th April, 1962 to all Heads of Schools, asking them to advise the students to buy only the 1962 editions of those books. A copy of this Circular was also endorsed to the publishers concerned, asking them to freeze the old stocks with them or their booksellers.

(c) Seven books in all—2 of Hindi, 3 of Social Studies and 2 of English.]

केंद्रीय सरकार के शिमला स्थित कर्म-चारियों के भत्ते

*४२१. श्री भगवत नारायण भार्गव : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन के मंत्रालय के २२ जून, १९६१ के एक परिपत्र के अनुसार केन्द्रीय सरकार के शिमला स्थित कर्मचारियों को नगर भत्ता, मकान, किराया भत्ता और जाड़ा भत्ता दिया जाता है; यदि हाँ, तो क्या उक्त परिपत्र का एक प्रति सभा पटल पर रखा जायेगा;

(ब) वे भत्ते किस किस विभाग के कर्मचारियों को (१) दिये जाते हैं और (२) नहीं दिये जाते हैं; और

(ग) इस सम्बन्ध में समान नीति क्यों नहीं अपनायी जाती?

t [ALLOWANCES FOR CENTRAL GOVERNMENT EMPLOYEES STATIONED AT SIMLA

•421. SHRI B. N. BHARGAVA: Will the Minister of FINANCE be pleased to state:

(a) whether Central Government employees stationed at Simla are paid city compensatory allowance, house rent allowance and winter allowance in accordance with a circular letter issued by his Ministry on the 22nd June, 1961; if so, whether a copy of the said circular will be laid on the Table of the House;

(b) the names of the Departments to whose employees these allowances (i) are given and (ii) are not given; and

(c) the reason for not following an uniform policy in this regard?

वित्त मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती तारकेश्वरी सिनहा): (क) जी हाँ। इस विषय से सम्बन्ध रखने वाले आदेशों की प्रतियाँ संसद के पुस्तकालय में रख दी गयी हैं।

(ख) ये आदेश शिमले में रहने वाले केन्द्रीय सरकार के सभी कर्मचारियों पर लागू होते हैं, लेकिन उन पर नहीं जिन्होंने पहले के आदेशों के अनुसार मिलने वाले भत्तों की

[] English translation.

निश्चित रकम लेते रहने का इच्छा प्रकट की है।

(ग) यह सवाल पैदा हो नहीं होता।

[THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRIMATI TARKESHWARI SINHA): (a) Yes, Sir. Copies of the relevant orders have been placed in the Library of the Parliament.

(b) The orders are applicable to all Central Government employees stationed at Simla except those who have elected to retain the fixed amount of the allowances admissible under the earlier orders.

(c) Does not arise.]

आय-कर की बकाया रकम

*४२२. श्री गोडे मुराहरी: क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) अप्रैल, १९५२ से मार्च, १९६२ तक की अवधि के लिए कितनी पार्टियों की तरफ आय-कर की कितनी रकम बकाया है; और

(ख) प्रत्येक वर्ष के लिए कितनी कितनी रकम बकाया है?

ARREARS OF INCOME-TAX

•422. SHRI G. MURAHARI: Will the Minister of FINANCE be pleased to state:

(a) the number of parties from whom arrears of Income-tax are due for the period April, 1952 to March, 1962 and the amount due from them; and

(b) the year-wise break-up of the arrears due?]

वित्त मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती तारकेश्वरी सिनहा): (क) १ अप्रैल, १९५२ से ३१ मार्च १९६२ तक मांगी गई कर की बकाया रकम और जिन पार्टियों की तरफ

यह बकाया है उन की संख्या और बकाया रकम का सालाना विवरण उपलब्ध नहीं है और मांगी गयी (इंडेन्टेड) कर्मचारियों पर अनुचित दबाव डाले बिना यह सूचना इकट्ठी नहीं की जा सकती।

(ख) फिर भी, इतना बताया जा सकता है कि १ जनवरी, १९६२ को वसूल होने लायक कुल बकाया रकम ११८ करोड़ रुपये थी। इस रकम का व्योरा यह है :—

(करोड़ पया)

| | |
|---|-------|
| १९५६-६० और इससे पहले के वर्षों में मांगी गयी रकम में से बकाया रकम | ६० |
| १९६०-६१ में मांगी गयी रकम में से बकाया रकम | २८ |
| | ----- |
| जोड़ | ११८ |
| | ----- |

[THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRIMATI TARKESHWARI SINHA): (a) The information regarding the arrears out of the demand created from 1st April 1952 to 31st March 1962, the number of parties from whom it is outstanding and their year-wise break-up is not available; and it is not possible to collect this information without undue strain on the administrative machinery.

(b) However, the total effective arrears outstanding on 1st January 1962 were Rs. 118 crores. The break-up of the above arrears is as below:—

| | |
|--|----------------|
| Arrears out of the demand created in 1959-60 and earlier years | Rs. 90 crores |
| Arrears out of the demand created in 1960-61 | Rs. 28 crores |
| TOTAL | Rs. 118 crores |

t[]English translation.

INTERFERENCE BY POLICE ETC. IN ELECTIONS IN BHIND AND GWALIOR DISTRICTS

*423. SHRI R. S. KHANDEKAR: Will the Minister of LAW be pleased to state:

(a) how many complaints were received from the Districts of Bhind and Gwalior regarding interference by the police and executive authorities in the election campaign in favour of the ruling party;

(b) how many of them were enquired into and what were the findings thereof; and

(c) what action was taken by Government to prevent such occurrences?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF LAW (SHRI B. MISHRA): (a) Five complaints from District Bhind and one from District Gwalior in regard to the interference of the police and executive in elections in those Districts were received.

(b) and (c). Three of the complaints have been referred to the Government of Madhya Pradesh, and three others to the Chief Electoral Officer of that State for enquiry. Reports in all the cases are still awaited.

UNIVERSITY AT GWALIOR

*424. SHRI R. S. KHANDEKAR: Will the Minister of EDUCATION be pleased to state:

(a) whether Gwalior is included in the list of places where new Universities are proposed to be established during the Third Five Year Plan period; and

(b) if not, what are the reasons therefor?

THE MINISTER OF EDUCATION (DR. K. L. SHRIMALI): (a) No, Sir.

(b) No proposal has been received from the Government of Madhya Pradesh.

ORDERS FOR 'PUSHPAK' AIRCRAFT

*425. SHRI NIRANJAN SINGH: Will the Minister of DEFENCE be pleased to refer to page 47, para (iv), of the Annual Report of his Ministry

for the year 1961-62 and state the names of the parties who have placed orders for the 40 'Pushpak' aircraft?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF DEFENCE (SHRI K. RAGHURAMAIAH) : A statement is laid on the Table of the House.

STATEMENT

| | |
|---|-----------|
| 1. Madhya Pradesh Flying Club | 1 |
| 2. Assam Flying Club | 4 |
| 3. Bengal Flying Club | 2 |
| 4. Northern India Flying Club | 3 |
| 5. Kerala Flying Club | 3 |
| 6. Rajasthan Flying Club | 2 |
| 7. Gujrat Flying Club | 4 |
| 8. Madras Flying Club | 2 |
| 9. Coimbatore Flying Club | 3 |
| 10. Andhra Pradesh Flying Club | 3 |
| 11. Delhi Flying Club | 1 |
| 12. Bihar Flying Club | 2 |
| 13. Orissa Flying Club | 1 |
| 14. Vanasthali Vidyapith Flying and Gliding Club, Rajasthan | 1 |
| 15. Directorate General, Civil Aviation | 8 |
| TOTAL | 40 |

STEEL PLANT AT SALEM

*324. SHRI S. C. DEB: Will the Minister of STEEL AND HEAVY INDUSTRIES be pleased to state:

(a) whether it is a fact that a Steel Plant is proposed to be set up at Salem; and

(b) if so, when this project is going to be completed and what is its present stage?

THE MINISTER OF STEEL AND HEAVY INDUSTRIES (SHRI C. SUBRAMANIAM) : (a) and (b) A pro. vision has been included in the Third Five Year Plan for setting up a pig iron plant based on Neyveli lignite. Various tests are conducted by the Government of Madras to determine the technical and economic feasibility of the project. A decision regarding setting up of the project and its location will be taken when the results of these tests are known. •(Transferred from the 8th May 1962."

SETTING UP OF FRUIT PRESERVATION REGIONAL RESEARCH STATIONS

*376. SHRI MAHABIR DASS: Will the Minister of SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that his Ministry has decided to set up nine regional research stations for the fruit preservation industry during the Third Plan; and

(b) if so, what are the names of the places where the regional research stations will be set up?

THE MINISTER OF SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS (SHRI HUMAYUN KABIR) : (a) It has been decided to set up 6 main Stations and 5 Sub-stations for research on fruits and vegetables preservation.

(b) Main Stations:

1. Bombay.
2. Lucknow.
3. Gauhati.
4. Delhi.
5. Simla.
6. Kodur.

Sub-Stations:

1. Nagpur.
2. Trichur (Kerala).
3. Jadavpur (Calcutta).
4. Kulu.
5. Bihar (probably Sabaur).

शिक्षा मंत्रालय के फार्मों का हिन्दी में अनुवाद

३१३. श्री नवाब सिंह चौहान : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) शिक्षा मंत्रालय में अभी ऐसे कौन कौन से कार्यालय हैं जिन्होंने केन्द्रीय हिन्दी निदेशालय को विभागीय फार्म हिन्दी अनुवाद के लिये नहीं भेजे हैं, और

(ख) इस प्रकार के कार्यालयों से अभी कितने फार्म आने शेष हैं ?

Transferred from the 9th May 1962.

TRANSLATION OF FORMS OF EDUCATION
MINISTRY INTO HINDI

313. SHRI NAWAB SINGH CHAU-HAN:
Will the Minister of EDUCATION be pleased to state:

(a) the names of the offices under the Ministry of Education which have not yet sent departmental forms for translation into Hindi to the Central Hindi directorate; and

(b) the number of forms which are yet to be received from such offices?]

शिक्षा मंत्री (डा० कालू लाल श्रीमाली)

(क) कोई भी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

†[THE MINISTER OF EDUCATION
(DR. K. L. SHRIMALI): (a) Nil.

(b) Does not arise.]

गज़ट का हिन्दी में प्रकाशन

३१४. श्री नवाबसिंह चौहान : क्या विधि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार के निश्चय के अनुसार गज़ट ऑफ इंडिया के जिन भागों का अंग्रेजी के साथ हिन्दी में प्रकाशन होना है क्या उस के लिये निर्वाचन आयोग द्वारा आवश्यक व्यवस्था कर ली गई है ; और

(ख) क्या उस निश्चय के अनुसार प्रकाशन का कार्य आरम्भ हो गया है ?

PUBLICATION OF GAZETTE IN HINDI

314. SHRI NAWAB SINGH CHAU-HAN:
Will the Minister of LAW be pleased to state:

(a) whether necessary arrangements have been made by the Election Commission for the publication of such parts of the Gazette of India as are to be published in Hindi along with English according to the decision of Government; and

(b) whether the work of publication has started in accordance with that decision?]

[] English translation.

विधि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बी० मिश्रा): (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

†[THE DEPUTY MINISTER IN THE
MINISTRY OF LAW (SHRI B.
MISHRA): (a) No.

(b) Does not arise.]

हिमाचल प्रदेश प्रशासन द्वारा प्रयोग में लाये
जाने वाले फार्मों का हिन्दी अनुवाद

३१५. श्री नवाबसिंह चौहान : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिमाचल प्रदेश प्रशासन के कितने फार्मों का अब तक हिन्दी में अनुवाद करा लिया गया है और कितनों का अनुवाद होना अभी बाकी है ;

(ख) जिन फार्मों का हिन्दी अनुवाद हो चुका है उन में से कितनों का हिन्दी में या सम्मिलित रूप से हिन्दी-अंग्रेजी दोनों में छपवा लिया गया है ; और

(ग) शेष फार्मों का हिन्दी में अनुवाद कराने और उनका हिन्दी में छपवाने की क्या व्यवस्था की गई है अथवा की जा रही है ?

HINDI TRANSLATION OF FORMS BY
HIMACHAL PRADESH ADMINISTRATION

315. SHRI NAWAB SINGH CHAU-HAN:
Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state:

(a) the number of forms of the Himachal Pradesh Administration which have been got translated into Hindi so far and the number of them which still remain to be translated;

(b) out of the forms which have already been translated into Hindi, how many have been got printed in Hindi or in the bilingual form both in Hindi and English; and

(c) what arrangements have been made or are being made to get the re.

maining forms translated and printed in Hindi?]

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री
(श्री बी० एन० दातार) : (क) से (ग). सूचना ईकड्डी की जा रही है और यथा समय तब पटल पर रख दी जायेगी ।

THE MINISTER OF STATE in THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI B. N. DATAR): (a) to (c). The information is being collected and will be laid on the Table of the House in due course.]

दिल्ली पुलिस के हिन्दी जानने वाले पदाधिकारी

३१६. श्री नवाबसिंह चौहान : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली पुलिस के कितने अफसर तथा अन्य कर्मचारी हिन्दी जानने वाले हैं और कितने हिन्दी नहीं जानते ; और

(ख) इनमें से जो व्यक्ति हिन्दी जानते हैं उनको हिन्दी में काम करने के लिये क्या अवसर प्रदान किये गये हैं ?

HINDI-KNOWING OFFICERS OF DELHI POLICE

316. SHRI NAWAB SINGH CHAUHAN: Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state:

(a) the number of officers and other employees of the Delhi Police who know Hindi and the number of them who do not know Hindi; and

(b) what opportunities have been provided to enable Hindi-knowing employees to work in Hindi?]

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री
(श्री बी० एन० दातार) : (क) ६२६० जानते हैं । १२४३ हिन्दी नहीं जानते ।

(ख) (i) हिन्दी जानने वाले व्यक्तियों को सहायता करने के लिये ताकि वे कार्यालय का कार्य हिन्दी में करें दिल्ली पुलिस के महानिरीक्षक ने पुलिस के तमाम सुपरिटेण्डेंटों को अनुदेश जारी किए हैं ।

(ii) हिन्दी-पत्रों के उत्तर अधिकतर हिन्दी में भेजे जाते हैं ।

(iii) पुलिस योग्या (Drill) में समादेश हिन्दी शब्दों में दिये जाते हैं ।

(iv) दिल्ली पुलिस में विभिन्न प्रकार के प्रयोग में आने वाले फर्मों का अनुवाद हिन्दी में हो रहा है और यथाशक्ति वे फर्म प्रयोग में आने लगेगे ।

[THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI B. N. DATAR): (a) 6260 know Hindi. 5243 do not know Hindi.

(b) (i) Instructions have been issued by the Inspector General of Police, Delhi, to all Superintendents of Police etc. in the Delhi Police to encourage Hindi knowing personnel to do official work in Hindi.

(ii) Replies to letters in Hindi are mostly sent in Hindi.

(iii) Hindi words of command are used in Police drill.

(iv) Various types of forms used by the Delhi Police are being translated into Hindi and will be brought into use as soon as possible.]

दिल्ली प्रशासन द्वारा प्रयोग में लाये जाने वाले फार्मों का हिन्दी अनुवाद

३१७. श्री नवाबसिंह चौहान : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली प्रशासन के कितने फार्मों का अब तक हिन्दी में अनुवाद करा लिया गया है और किन्तों का अनुवाद होना अभी बाकी है ;

(ख) जिन फार्मों का हिन्दी अनुवाद हो चुका है उनमें से कितनी ही हिन्दी में या सम्मिलित रूप से हिन्दी-अंग्रेजी दोनों में छपाया गया है ; और

(ग) शेष फार्मों का हिन्दी में अनुवाद कराने और उनका हिन्दी में छपाने की क्या व्यवस्था की गई है अथवा की जा रही है ?

HINDI TRANSLATION OF FORMS USED BY DELHI ADMINISTRATION

317. SHRI NAWAB SINGH CHAUHAN: Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state:

(a) the number of forms of the Delhi Administration which have been got translated into Hindi so far and the number of them which still remain to be translated;

(b) out of the forms which have already been translated into Hindi, how many have been got printed in Hindi or in the bilingual form both in Hindi and English; and

(c) what arrangements have been made or are being made to get the remaining forms translated and printed in Hindi?

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बी० एन० दातार) : (क) दिल्ली प्रशासन में प्रयोग में आने वाले फार्मों की कुल संख्या लगभग २००० है। इनमें से १४६ फार्मों का हिन्दी में अनुवाद हो चुका है और शेष का अनुवाद किया जा रहा है।

(ख) हिन्दी में अनुवाद हुए १४६ फार्मों में से ६६ फार्म हिन्दी या दोनों भाषाओं में छपे जा चुके हैं।

(ग) शेष फार्मों के अनुवाद का कार्य अभी हाल में खोले गये हिन्दी विभाग को सौंपा गया है। अनुवाद हो जाने के पश्चात् सम्बन्धित विभाग इनको छपाने के प्रश्न उठायेगे।

[] English translation.

[THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI B. N. DATAR): (a) Total number of forms in use in Delhi Administration is about 2000. Out of these 149 have been translated into Hindi and the remaining are being translated.

(b) Out of the 149 forms translated into Hindi 99 have been printed in Hindi or bilingual form.

(c) The translation of the remaining forms has been entrusted to the Hindi Department set up recently. After these forms have been translated into Hindi, the Departments concerned will take up the question of getting them printed.]

हिमाचल प्रदेश के न्यायालयों में हिन्दी जानने वाले कर्मचारी

३१८. श्री नवाबसिंह चौहान : गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि: हिमाचल प्रदेश के न्यायालयों के जो अधिकारी तथा अन्य कर्मचारी हिन्दी नहीं जानते उनका हिन्दी सिखाने के लिये क्या व्यवस्था की गई है या की जा रही है ?

HINDI-KNOWING EMPLOYEES IN HIMACHAL PRADESH COURTS

318. SHRI NAWAB SINGH CHAUHAN: Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state what arrangements have been made or are being made to teach Hindi to those officers and other employees of Himachal Pradesh Courts who do not know Hindi?

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री बी० एन० दातार) : शिमला में इस मंत्रालय के अधीन हिन्दी शिक्षण योजना की जो सुविधायें हैं वे हिमाचल प्रदेश प्रशासन के कर्मचारियों को भी दे दी गई हैं।

[THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI B. N. DATAR): Facilities under the Hindi Teaching Scheme of this

Ministry available at Simla have been extended to the employees of the Himachal Pradesh Administration as well.]

वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्रालय के कर्मचारियों को हिन्दी टाइप-राइटिंग तथा शीघ्रलिपि का प्रशिक्षण

३१६. श्री नवाबसिंह चौहान : क्या वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उनके मंत्रालय के संलग्न तथा अधीनस्थ कार्यालयों में कितने कितने कर्मचारी अब तक हिन्दी टाइपराइटिंग तथा हिन्दी शीघ्रलिपि का प्रशिक्षण प्राप्त कर चुके हैं और इन कार्यालयों के कितने कितने कर्मचारी इस समय ऐसा प्रशिक्षण प्राप्त कर रहे हैं; और

(ख) क्या उन व्यक्तियों को जो ऐसा प्रशिक्षण प्राप्त कर चुके हैं हिन्दी के काम पर लगाया जा रहा है ; और यदि नहीं तो इसके लिये क्या व्यवस्था की जा रही है ?

TRAINING OF EMPLOYEES OF SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS MINISTRY IN HINDI TYPE-WRITING AND SHORTHAND

319. SHRI NAWAB SINGH CHAU-HAN: Will the Minister of SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS be pleased to state:

(a) the number of employees who have so far received training in Hindi typewriting and Hindi shorthand respectively in each of the attached and subordinate offices of his Ministry and the number of those receiving such training at present in each of these offices; and

(b) whether those persons who have received such training are being employed on Hindi work; and if not, what arrangements are being made for the same?]

वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री (श्री हुमायुन कबिर) : (क)

और (ख) एक विवरण सभा पटल पर रखा है। [देखिये परिशिष्ट ३८, अनुपत्र संख्या ३४]

†[THE MINISTER OF SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS (SHRI HUMAYUN KABIR): (a) and (b). A statement is placed on the Table of the House. (See Appendix XXXVIII, Annexure No. 34.)]

खान तथा ईंधन मंत्रालय के कर्मचारियों को हिन्दी टाइपराइटिंग तथा शीघ्रलिपि का प्रशिक्षण

३२०. श्री नवाबसिंह चौहान : क्या खान तथा ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उनके मंत्रालय के संलग्न तथा अधीनस्थ कार्यालयों में कितने कितने कर्मचारी अब तक हिन्दी टाइपराइटिंग तथा हिन्दी शीघ्रलिपि का प्रशिक्षण प्राप्त कर चुके हैं और इन कार्यालयों के कितने कितने कर्मचारी इस समय प्रशिक्षण प्राप्त कर रहे हैं ; और

(ख) क्या उन व्यक्तियों को जो ऐसा प्रशिक्षण प्राप्त कर चुके हैं हिन्दी के काम पर लगाया जा रहा है और यदि नहीं तो इसके बारे में क्या व्यवस्था की जा रही है ?

TRAINING OF EMPLOYEES OF MINES AND FUEL MINISTRY IN HINDI TYPEWRITING AND SHORTHAND

320. SHRI NAWAB SINGH CHAU-HAN: Will the Minister of MINES AND FUEL be pleased to state:

(a) the number of employees who have so far received training in Hindi typewriting and Hindi shorthand respectively in each of the attached and subordinate offices of his Ministry and the number of those receiving such training at present in each of these offices; and

(b) whether those persons who have received such training are being employed on Hindi work, and if not,

what arrangements are being made for the same?]

खान तथा ईंधन मंत्री (श्री ०० डी० मालवीय) : (क) भारतीय भूगर्भीय सर्वेक्षण विभाग के दो कर्मचारी और कोयला नियंत्रक की संस्था के तीन कर्मचारी हिन्दी टाइप-राइटिंग में प्रशिक्षण प्राप्त कर चुके हैं। उपरोक्त संस्था के तीन कर्मचारी मौजूदा समय में हिन्दी शीघ्रलिपि में प्रशिक्षण पा रहे हैं। नागपुर में स्थित भारतीय खान विभाग और खनन पट्टों के नियन्त्रक के कार्यालय दोनों के किसी भी कर्मचारी ने हिन्दी टाइपराइटिंग या हिन्दी शीघ्रलिपि में प्रशिक्षण नहीं पाया है क्योंकि ऐसे प्रशिक्षण के लिये नागपुर में कोई सुविधा उपलब्ध नहीं है।

(ख) एक प्रशिक्षित हिन्दी टाइपिस्ट भारतीय भूगर्भीय सर्वेक्षण विभाग में और एक हिन्दी टाइपिस्ट कोयला नियन्त्रक के कार्यालय में हिन्दी टाइप के कार्य पर नियुक्त किये गये हैं। इन दफ्तरों में कार्य की मात्रा इतनी अधिक नहीं है कि इस स्थिति पर और प्रशिक्षित व्यक्तियों की आवश्यकता पड़े। जब कभी आवश्यकता होती है अन्य प्रशिक्षित टाइपिस्टों की सेवाओं का भी इस्तेमाल किया जाता है।

[THE MINISTER OF MINES AND FUEL (SHRI K. D. MALAVTYA): (a) Two employees of the Geological Survey of India and three employees Of the Coal Controllers' Organisation, have received training in Hindi Typewriting. Three employees of the latter Organisation are currently receiving training in Hindi Shorthand. None of the employees of the Indian Bureau ■ of Mines and the office of the Controller of Mining Leases, both located in Nagpur, has received training either in Hindi typewriting or Hindi shorthand, as facilities for such training are not available in Nagpur.

[] English translation.

(b) One trained typist in the Geological Survey of India and one in the Office of the Coal Controller are employed on Hindi typing work. The volume of the work in these offices does not warrant the services of more trained persons at this stage. The services of other trained typists are, however, utilised whenever required.]

गृह-कार्य मंत्रालय के कर्मचारियों को हिन्दी टाइपराइटिंग तथा शीघ्रलिपि का प्रशिक्षण

३२१. श्री नवाबसिंह चौहान : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उनके मंत्रालय में अलग अलग कितने कर्मचारी अब तक हिन्दी टाइप-राइटिंग तथा हिन्दी शीघ्रलिपि का प्रशिक्षण प्राप्त कर चुके हैं और कितने इस समय ऐसा प्रशिक्षण ले रहे हैं; और

(ख) क्या उन व्यक्तियों को हिन्दी के काम पर लगाया जा रहा है जो ऐसा प्रशिक्षण प्राप्त कर चुके हैं ?

**TRAINING OF EMPLOYEES OF
HOME MINISTRY IN HINDI TYPEWRITING
AND SHORTHAND**

321. SHRI NAWAB SINGH CHAUHAN: Will the Minister of HoMi (F-FAIRS) be pleased to state:

(a) the number of employees of his Ministry who have so far received training in Hindi typewriting and Hindi shorthand respectively; and the number of those who are receiving such training at present; and

(b) whether those persons who have received such training are being employed on Hindi work?]

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री ०० एन० दातार) : (क) अपेक्षित सूचना से समाविष्ट एक विवरण पत्र सभा पटल पर रख दिया गया है।

(ख) जी हां, जहां और जब आवश्यकता होती है।

STATEMENT No. of persons trained in— number at those who are receiving training at present; and

Hindi Typewriting—53.
Hindi Shorthand—10.

(b) whether those persons who have received such training are being employed on Hindi work?]

No. of persons receiving training in— Hindi
Typewriting—12.
Hindi Shorthand—4.

[THE MINISTER OF STATE IN THE
MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI B. N.
DATAR): (a) A statement containing the
requisite information is laid on the Table of
the House. (See above.)

(b) Yes, as and when required.]

**वित्त मंत्रालय के कर्मचारियों के लिये हिन्दी
टाइपराइटिंग तथा शीघ्रलिपि का
प्रशिक्षण**

३२२. श्री नवाबसिंह चौहान : क्या
वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उनके मंत्रालय में अलग अलग
कितने कर्मचारी अब तक हिन्दी टाइपराइटिंग
तथा हिन्दी शीघ्रलिपि का प्रशिक्षण प्राप्त
कर चुके हैं और कितने इस समय प्रशिक्षण
ले रहे हैं ; और

(ख) क्या उन व्यक्तियों को हिन्दी
के काम पर लगाया जा रहा है जो ऐसा
प्रशिक्षण प्राप्त कर चुके हैं ?

वित्त मंत्री (श्री मोरारजी आर०
देसाई) : (क) (i) हिन्दी टाइपिंग की
ट्रेनिंग पाये हुए व्यक्तियों की संख्या—७०

(ii) हिन्दी आशुलिपि (शार्टहेड)
की ट्रेनिंग पाये हुए व्यक्तियों की संख्या—११

(iii) हिन्दी टाइपिंग की ट्रेनिंग लेने
वाले व्यक्तियों की संख्या—६२

(iv) हिन्दी आशुलिपि (शार्टहेड)
की ट्रेनिंग लेने वाले व्यक्तियों की संख्या
— २६

(ख) मौका आने पर इन ट्रेनिंग पाये
हुए व्यक्तियों से हिन्दी का काम लिया
जाता है ।

t[THE MINISTER OF FINANCE (SHRI
MORARJI R. DESAI) : (a) (i) No. of persons
trained in Hindi Typewriting—70.

(ii) No. of persons trained in Hindi
Shorthand—11.

t [TRAINING OF EMPLOYEES OF FINANCE
MINISTRY IN HINDI TYPEWRITING AND
SHORTHAND

(iii) No. of persons receiving training in Hindi
Typewriting—62.

322. SHRI NAWAB SINGH CHAUHAN:
Will the Minister of FINANCE be pleased to
state:

(iv) No. of persons receiving training in Hindi
Shorthand—29.

(a) the number of employees in his Ministry who have so far received training in Hindi typewriting and Hindi shorthand respectively and the (b) The services of these trained persons are utilized for doing Hindi work whenever such an occasion arises.]

t[] English translation.

गजट का हिन्दी में प्रकाशन

३२३. श्री नवाबसिंह चौहान : क्या खान तथा ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार के निश्चय के अनुसार गजट आफ इंडिया के जिन भागों का अंग्रेजी के साथ हिन्दी में प्रकाशन होना है, क्या उसके लिये उनके मंत्रालय तथा संलग्न कार्यालयों में आवश्यक व्यवस्था कर ली गई है; और

(ख) क्या उस निश्चय के अनुसार प्रकाशन का कार्य आरम्भ हो गया है ?

PUBLICATION OF GAZETTE IN HINDI

323. SHRI NAWAB SINGH CHAU-HAN: Will the Minister of MINES AND FUEL be pleased to state:

(a) whether necessary arrangements have been made in his Ministry and its attached offices for the publication of such parts of the Gazette of India as are to be published in Hindi alongwith English according to the decision of Government; and

(b) whether the work of publication has started in accordance with that decision?]

खान तथा ईंधन मंत्री (श्री के० डी० मालवीय): (क) जी हां ।

(ख) अब तक ऐसा कोई अवसर नहीं हुआ है कि खान और ईंधन मंत्रालय को अपना कोई विषय गजट में अंग्रेजी के साथ साथ हिन्दी में भी छपवाने की आवश्यकता पड़ी हो । जब कभी इस प्रकार छपवाने की आवश्यकता पड़ेगी तो यह आवश्यकता सरकार के निर्णय के अनुसार पूरी की जायेगी ।

[THE MINISTER OF MINES AND FUEL (SHRI K. D. MALAVIYA): (a) Yes, Sir.

[] English translation.

Ob) There has been no occasion so far on which the Ministry of Mines and Fuel was required to publish any of its matters in Hindi alongwith English in the Gazette. This requirement will be fulfilled in accordance with Government decision as and when the necessity thereof would arise.]

स्टाफ के कल्याण सम्बन्धी कार्यक्रमों के हिन्दी में सरकुलर

३२४. श्री नवाबसिंह चौहान : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन मास में विभिन्न मंत्रालयों ने स्टाफ के कल्याण सम्बन्धी कार्यक्रमों के विषय में कितने सरकुलर जारी किये ;

(ख) उनमें से (१) कितने अंग्रेजी में और (२) कितने हिन्दी में थे; और

(ग) क्या इस बात की कोई व्यवस्था की जा रही है कि भविष्य में ऐसे सरकुलर हिन्दी में भी जारी किये जाया करें ?

ISSUE OF CIRCULARS REGARDING STAFF WELFARE PROGRAMMES IN HINDI

324. SHRI NAWAB SINGH CHAU-HAN: Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state:

(a) how many circulars were issued by the various Ministries in connection with staff welfare programmes during the last three months;

(b) how many of those were issued (i) in English and (ii) in Hindi; and

(c) whether any arrangements are being made to ensure that in future such circulars are issued in Hindi also?]

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बी० एन० दातार) : (क) उपलब्ध सूचना के अनुसार ऐसे ११८ सरकुलर जारी किये गये ।

(ख) १५ सरकुलर हिन्दी तथा अंग्रेजी दोनों में जारी किये गये और शेष केवल अंग्रेजी में ।

(ग) अभी भी ऐसे सरकुलर जो विशेष रूप से चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों से सम्बन्धित होते हैं हिन्दी में भी जारी किये जाते हैं । इसके अतिरिक्त ऐसा प्रबन्ध किया जा रहा है कि भविष्य में कर्मचारियों की कल्याण योजनाओं से सम्बन्धित सभी सरकुलर हिन्दी और अंग्रेजी दोनों भाषाओं में जारी किये जा सकें ।

f [THE MINISTER OF 1ST ATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI B. N. DATAR): (a) According to available information 118 such circulars were issued.

(b) 15 circulars were issued both in Hindi and English and the rest in English only.

(o) The circulars which are of particular interest to Class IV employees are even now issued in Hindi also. Arrangements are, however, being made to issue all future circulars regarding staff welfare programmes both in Hindi and English.]

दिल्ली प्रशासन के विक्री-कर विभाग के फार्मों का हिन्दी अनुवाद

३२५. श्री नवाब सिंह चौहान : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली प्रशासन के विक्री कर विभाग के कितने फार्मों को अब तक हिन्दी में या सम्मिलित रूप से हिन्दी अंग्रेजी में छपवा

लिया गया है और कितने फार्म अभी तक अंग्रेजी में ही हैं; और

(ख) जो फार्म अभी तक अंग्रेजी में हैं, उन्हें हिन्दी में अथवा द्विभाषी रूप में छपवाने की कब तक आशा है

HINDI TRANSLATION OF FORMS OF SALES TAX DEPARTMENT OF DELHI ADMINISTRATION

325. SHRI NAWAB SINGH CHAUHAN: Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state:

(a) the number of forms of the Sales Tax Department of Delhi Administration which have been got printed so far either in Hindi or in the bilingual form both in Hindi and English and the number of those which are still in English; and

(b) by when the forms which are still in English are expected to be printed in Hindi or in the bilingual form?]

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बी० एन० दातार) : (क) अजबल प्रयोग में आने वाले कुल फार्मों की संख्या लगभग ८० है । ये सब फार्म केवल अंग्रेजी में ही छापे जाते हैं । फार्मों को सम्मिलित रूप से अंग्रेजी तथा हिन्दी में छापने का प्रबन्ध किया जा रहा है ।

(ख) दिल्ली-प्रशासन इस विषय में कार्यशील है और यथाशीघ्र इनको द्विभाषी रूप में छापने की कार्यवाही कर रहा है ।

[THE MINISTER OF 1ST ATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI B. N. DATAR): (a) The total number of forms in use at present is about 80. All these 'forms' are printed in English only. Arrangements have been initiated for printing of the forms in the bilingual form in Hindi and English.

[] English translation.

(b) Delhi Administration is already seized of the matter and every effort is being made to get them printed in the bilingual form as early as possible.]

दिल्ली प्रशासन के विक्रय-कर विभाग द्वारा हिन्दी में जारी की गई सूचनाएँ

३२६. श्री नवाब सिंह चौहान : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली प्रशासन के विक्रय-कर विभाग ने गत तीन मास में कितनी सूचनाएँ जारी कीं ;

(ख) इन में से कितनी सूचनाएँ (१) हिन्दी में और (२) अंग्रेजी में जारी की गईं ; और

(ग) क्या जनता की सुविधा के लिये ऐसी सूचनाएँ हिन्दी में जारी करने के लिये कोई निर्णय किया गया है ?

[ISSUE OF NOTICES IN HINDI BY THE SALES TAX DEPARTMENT OF DELHI ADMINISTRATION]

326. SHRI NAWAB SINGH CHAU-HAN: Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state:

(a) how many notices were issued by the Sales Tax Department of Delhi Administration during the last three months;

(b) how many of these notices were issued in (i) Hindi and (ii) English; and

(c) whether any decision has been taken to issue such notices in Hindi for the convenience of the people?]

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बी० एन० दातार) : (क) लगभग ७,५०० ।

[] English translation.

(ख) ये सब सूचनाएँ अंग्रेजी में छपी गईं ।

(ग) अभी तक नहीं ।

[THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI B. N. DATAR): (a) 7,500 approximately.

(b) All these notices were printed in English.

(c) Not yet.]

हेवी इलेक्ट्रिकल्स प्लांट, भोपाल

३२७. श्री बिमलकुमार मन्नालालजी चौरङ्गिया : क्या इस्पात तथा भारी उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भोपाल स्थित हेवी इलेक्ट्रिकल्स प्लांट पर मूलतः कितनी लागत आने का अनुमान था और कितना निर्माण कब कब तक पूरा होना अपेक्षित था ;

(ख) लागत तथा निर्माण के मूल अनुमानों में क्या क्या परिवर्तन किये गये और कब कब किये गये ;

(ग) ३१ मार्च, १९६२ तक कुल कितनी रकम खर्च की गई थी और उत्पादन की कितनी क्षमता थी तथा उस तारीख को वास्तविक उत्पादन कितना था ;

(घ) खर्च तथा उत्पादन की मूल योजना का पालन न करने के क्या क्या कारण हैं ;

(ङ) उक्त प्लांट का सारा काम कब तक पूरा हो जाने की संभावना है; और

(च) उक्त प्लांट का निर्माण पूरा हो जाने पर उसकी उत्पादन क्षमता कितनी होगी ?

HEAVY ELECTRICALS PLANT, BHOPAL

327. SHRI V. M. CHORDIA: Will the Minister of STEEL AND HEAVY INDUSTRIES be pleased to state:

(a) what was the original estimated cost of the Heavy Electricals Plant at Bhopal and what work required to be completed by what time;

(b) what changes were made in the original estimates of cost and work and when they were made;

(c) what was the total amount that was spent and what was the capacity of production upto 31st March, 1962 and what was the actual production on that date;

(d) what are the reasons for not adhering to the original plan of expenditure and production;

(e) by when the entire work in respect of the above plant is likely to be completed; and

Of) what will be the production capacity of the said plant after its completion?]

इस्पात तथा भारी उद्योग मंत्री (श्री सी० सुब्रह्मण्यम्) : (क) से (च) एक विवरण संलग्न है।

विवरण

(क) प्रायोजना प्रतिवेदन के अनुसार हेवी इलेक्ट्रिकल्स प्लांट, भोपाल की मूलतः लागत का अनुमान ३५ करोड़ के लगभग था। यह रिपोर्ट एसोसिएटेड इलेक्ट्रिकल इण्डस्ट्रीस लि०, यू० के०, प्रायोजना के तकनीकी सलाहकार द्वारा १९५६ में प्रस्तुत की गई थी। इस लागत में सक्रिय पूंजी शामिल नहीं है और इस से एक पारी में १२.५ करोड़ रुपये या दो पारियों में २२ करोड़ रुपये का वार्षिक उत्पादन प्राप्त करना था। प्रायोजना प्रतिवेदन में एक अनुसूची में विभिन्न कामों के पूरे होने की तारीखें दिखाई गई थीं। अनुसूची

के अनुसार स्विचगियर और कुछ अन्य विभागों में उत्पादन का काम १ जुलाई, १९६० को शुरू होना था। वास्तव में फैक्टरी ने इस तारीख को उत्पादन शुरू कर दिया।

(ख) देश की विदेशी मुद्रा की समस्त कमी तथा सामान्य वित्तीय कठिनाइयों के कारण १९५७ में प्रायोजना को तीन प्रवस्थाओं में बांटने तथा २० करोड़ रुपये की लागत से ६.२५ करोड़ रुपये का अनुमानित वार्षिक उत्पादन प्राप्त करने के लिए प्रायोजना को प्रथम प्रवस्था को शीघ्र ही क्रियान्वित करने का निश्चय किया गया। १९५८ में दो पारियों से १२.५ करोड़ रुपये प्रतिवर्ष का उत्पादन प्राप्त करने के लिए संपूर्ण फैक्टरी का निर्माण करने का निश्चय किया गया। १९६० में संयंत्र के उत्पादन को २५ करोड़ रुपये प्रति वर्ष तक बढ़ाने का निश्चय किया गया। देशीय आवश्यकताओं को मूट करने के लिए यह आवश्यक था कि प्रस्थापित विस्तारण के साथ साथ प्रत्येक ट्रांसफार्मर युनिट और जल-बरोवर्त के साइज को बढ़ा किया जाय जिस से तेल क्षेत्र, मशीन-टूल्स और उपकरणों के साइज में ऊर्ध्व-संशोधन अनिवार्य हो गया। २५ करोड़ रुपये प्रतिवर्ष के उत्पादन के लिए प्रायोजना का संशोधित प्रावकलन ४० करोड़ रुपये के लगभग है जिस के आधार पर अब प्रायोजना का निर्माण कार्य चल रहा है। इस प्रावकलन में बस्ती के विकास की लागत तथा सक्रिय पूंजी की आवश्यकताएं सम्मिलित नहीं हैं। फैक्टरी के सलाहकारों द्वारा तैयार की गई एक अनुपूरक प्राजक्ट रिपोर्ट भी सरकार के विचाराधीन है जिसमें यह बताया गया है कि सिविल निर्माण, मशीन-टूल्स और और उपकरणों में वृद्धि करके ५२ करोड़ रुपये के लगभग वार्षिक उत्पादन प्राप्त करने के लिए प्लांट का किस तरह विस्तार किया जा सकता है।

(ग) ३१ मार्च, १९६५ तक फैक्टरी पर कुल लगभग २६ करोड़ रुपये खर्च

हुए। ३१ मार्च १९६२ तक ३.५ करोड़ रुपये का उत्पादन होने का अनुमान था। इस लक्ष्य के मुकाबले में इस अवधि में हुए वास्तविक उत्पादन के २ करोड़ रुपये से कुछ अधिक होने की संभावना है।

(घ) सामान्यतः निर्माण-कार्य अनुसूची के अनुसार हो रहा है। उत्पादन की मूल योजना का पालन न हो सकने के मुख्य कारण हैं (१) प्रथम वर्ष के उत्पादनार्थ यू० के० से घटक तथा कच्चा माल प्राप्त करने में देरी और (२) श्रमिक कष्ट।

(ङ) २५ करोड़ के उत्पादन कार्यक्रम से सम्बन्धित काम के १९६३-६४ तक पूरा हो जाने तथा तीसरी योजना की समाप्ति से पूर्व संयंत्र के २५ करोड़ रुपये के उत्पादन का निर्धारित लक्ष्य प्राप्त कर लेने की संभावना है। १९६६-७० तक लगभग ५२ करोड़ रुपये का वार्षिक उत्पादन करने के लिए फैक्टरी का विस्तार करने के बारे में सरकार विचार कर रही है।

(च) अन्त में हैवी इलेक्ट्रिकल्स प्लांट, भोपाल, बिजली के भारी उपकरण जैसे हाईड्रोलिक और थर्मल टरबाइंस ट्रांसफार्मर, स्विचगियर और इण्डस्ट्रीयल कंट्रोलगियर, जेनरेटर्स और मोटर्स (जिन में लोको-मोटिव्स के लिए ट्रेक्शन मोटर्स भी सम्मिलित हैं) और केपीसीटर्स तैयार करेगा।

[THE MINISTER OF STEEL AND
HEAVY INDUSTRIES OSHRI C.
SUBRAMANIAM]: (a) to (f) A state
ment is attached.

STATEMENT

(a) The original estimated cost of the Heavy Electricals Plant at Bhopal, as envisaged in the Project Report submitted by Associated Electrical Industries Limited, U.K., the Technical Consultants to the Project, in 1956, was about 35 crores, exclusive of working capital, for achieving an an-

nual output of Rs. 12-5 crores in single shift or Rs. 22 crores by working in two full shifts. The project report contained a schedule showing the dates by which different construction works were to be completed. According to the schedule, production work in the Switchgear and certain other Departments was to commence on the 1st July, 1960. The Factory actually started production on this date.

(b) Due to overall shortage of country's foreign exchange resources and general financial stringency, it was decided, in 1957, to divide the project into three phases and to take up the implementation of phase I of the programme for an estimated annual production of Rs. 6'25 crores at a cost of about Rs. 20 crores, immediately. In 1958, it was decided to proceed with the construction of the factory in its entirety for an annual output of Rs. 12.5 crores with double shift working; subsequently in 1960, it was decided to expand the output of the plant to Rs. 25 crores per annum. As it was found necessary to, simultaneously, increase the sizes of individual units of transformers and water turbines along with the proposed expansion, to suit indigenous requirements, an upward revision in the floor space and in the sizes of machine tools and equipment was rendered necessary. The revised project estimate for the expanded annual output of Rs. 25 crores is of the order of Rs. 40 crores (approximately) on the basis of which the construction of the project is now proceeding. This estimate does not include the cost of development of township and working capital requirements. Government have also under consideration a supplementary project report prepared by the Consultants of the factory as to how the plant could be expanded for an annual output of about Rs. 52 crores per annum by addition of civil works and installation of machine tools and equipment.

(c) The total expenditure incurred on the factory up to 31st March, 1962 is Rs. 26 crores (approximately). The estimated production to be achieved by

31st March, 1962 was Rs. 3.5 crores. As against this target, the actual production for this period is likely to be just over Rs. 2 crores.

(d) Construction work is progressing generally according to schedule. The fall in production compared to the estimate is mainly attributable to (i) delays in obtaining raw materials and components from U. K. for the first year's production; and (ii) labour troubles.

(e) Work connected with the Rs. 25 crores output programme is likely to be completed by 1963-64; and the capacity of the plant is expected to reach the targetted output of Rs. 25 crores before the end of the Third Plan. The expansion of the factory for an annual output of about Rs. 52 crores to be achieved by 1969-70, is under consideration.

(f) The Heavy Electricals Plant at Bhopal will ultimately produce heavy electrical equipment such as hydraulic and thermal turbines, transformers, switchgear and industrial controlgear, generators and motors (including traction motor, for electric locomotives) and capacitors.]

चोरी छिपे सामान ले जाते हुए गवर्नमेंट फार्मस प्रेस, अलीगढ़ के कर्मचारी का पकड़ा जाना

३२८. श्री नवाबसिंह चौहान : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि २० दिसम्बर, १९६१ को गवर्नमेंट फार्मस प्रेस, अलीगढ़ का एक कर्मचारी विदेशों से चोरी छिपे सामान लाता हुआ पालम हवाई अड्डे पर कस्टम अधिकारियों द्वारा पकड़ा गया था ;

(ख) यदि उपरोक्त भाग (क) का उत्तर 'हां' हो तो उसके पास क्या क्या सामान पाया गया ; और

(ग) क्या उसके घर की भी तलाशी ली गई थी और यदि हां, तो वहां से क्या क्या कागजात बरामद हुए थे उस मामले में इस समय क्या कार्यवाही हो रही है ?

t [EMPLOYEE OF GOVERNMENT FORMS PRESS, ALIGARH CAUGHT FOR SMUGGLING OF GOODS

328. SHRI NAWAB SINGH CHAUHAN: Will the Minister of FINANCE be pleased to state:

(a) whether it is a fact that an employee of the Government Forms Press, Aligarh was caught by the Customs authorities at the Palam Airport on the 20th December, 1961 while smuggling goods from abroad;

(b) if the answer to part (a) above be in the affirmative, what goods were found with him; and

(c) whether his house was also searched, and if so, what documents were seized there and what action is being taken in this case at present?]

वित्त मंत्री (श्री मोरारजी आर० देसाई):

(क) और (ख) यह ठीक है कि गवर्नमेंट ऑफ इंडिया प्रेस, अलीगढ़ का एक कर्मचारी २० दिसम्बर, १९६१ को पालम हवाई अड्डे पर उतरा। लेकिन कस्टम वालों को उसके पास कोई निषिद्ध वस्तु नहीं मिली। उस समय उसके पास जो कागजात मिले, उनसे पता चलता था कि उसने विदेशी मुद्रा विनियमन अधिनियम (फारेन एक्सचेंज रेगुलेशन ऐक्ट), १९४७ के कुछ उपबन्धों (प्रावीजन्स) का उल्लंघन किया है। मामला विचाराधीन है।

(ग) यह सच है कि इस मंत्रालय के प्रवर्तन निदेशालय (एनफोर्समेंट) डाइरेक्टरेट के अफसरों द्वारा अलीगढ़ में इस व्यक्ति के घर की तलाशी ली गयी थी, लेकिन कोई कागज बरामद नहीं हुआ।

t[THE MINISTER OF FINANCE (SHRI MORARJI R. DESAI): (a) and (b) It is a fact that an employee of the Government of India Press, Aligarh, landed at Palam Airport on 20th December, 1961. No contraband articles were, however, found from him by the Customs. Certain documents which were seized from him then, however, indicate that he may have contravened some provisions of the Foreign Exchange Regulation Act, 1947. The case is under adjudication.

(c) It is a fact that his residence at Aligarh was searched by the officers of the Enforcement Directorate of this Ministry; but no document was seized.]

क्षेत्रीय सेना की योजना सम्बन्धी परामर्श समितियाँ

३२६. श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरङ्गिया : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्षेत्रीय सेना की योजना के संबंध में जनता का सहयोग प्राप्त करने के लिये किन किन राज्यों में परामर्श समितियाँ बनाई गई हैं; और वे कब कब बनाई गई थीं; और

(ख) मध्य प्रदेश की समिति बनने के बाद उसकी कितनी बैठकें हुई हैं ?

t [ADVISORY COMMITTEE ON TERRITORIAL ARMY SCHEME

329. SHRI V. M. CHORDIA: Will the Minister of DEFENCE be pleased to state:

(a) the names of the States where Advisory Committees have been set up to enlist public co-operation in the Territorial Army Scheme and when each one of them was set up; and

(b) the number of meetings held by the committee for Madhya Pradesh since its setting up?]

प्रतिरक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० रघुरामैया) : (क) निम्नलिखित राज्यों में उनके सामने दी गई तिथियों को राज्य मन्त्रणा समितियाँ बनाई गई थीं :

| | |
|------------------------|--|
| आंध्र प्रदेश | ११-१२-५४ |
| असम | ७-८-५४ |
| बिहार | ५-१२-५३ |
| गुजरात | १६-२-६१ |
| केरल | ६-२-५४ |
| मध्य प्रदेश | ४-७-५३ |
| मद्रास | २३-७-५३ |
| महाराष्ट्र | पहले पहल बम्बई राज्य के लिये बनाई गई थी १६-६-५३ को |
| मैसूर | २५-१-५६ |
| उड़ीसा | १६-६-५३ |
| पंजाब और हिमाचल प्रदेश | पहले पहल पंजाब और हिमाचल प्रदेश दिल्ली के लिये बनाई गई थी २७-२-५४ को |
| राजस्थान | १५-११-५७ |
| उत्तर प्रदेश | ५-१२-५३ |
| पश्चिमी बंगाल | १६-६-५३ |
| संघ क्षेत्र दिल्ली | १५-६-६१ |
| (ख) आठ । | |

†[THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF DEFENCE (SHRI K. RAGHURAMIAH): (a) State Advisory Committees were constituted in the following States on the dates shown against each of them:—

| | |
|----------------------|------------------------|
| Andhra Pradesh | . 11th December, 1954. |
| Assam . . . | . 7th August, 1954.. |
| Bihar . . . | . 5th December, 1953. |
| Gujarat . . . | . 16th February, 1961. |
| Kerala . . . | . 6th February, 1954. |
| Madhya Pradesh . . . | . 4th July, 1953. |
| Madras . . . | . 23rd July, 1955. |

| | |
|-------------------------------------|---|
| Maharashtra . . . | Originally formed for BOMBAY State on the 19th September 1953. |
| Mysore | 25th January 1956 |
| Orissa | 19th September 1953 |
| Punjab & Himachal Pradesh | Originally formed for PUNJAB and DELHI on the 27th February 1954. |
| Rajasthan | 15th November 1957 |
| Uttar Pradesh | 5th December 1953 |
| West Bengal | 19th September 1953 |
| Union Territory of Delhi | 15th June 1961. |

(b) Eight.]

विदर्भ के बुलढाना जिले के गांव सिध खेड़ा में नौ 'ग्राउंड हालो' का पाया जाना

३३०. श्री भगवत नारायण भार्गव : क्या वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विदर्भ के बुलढाना जिले के गांव सिध खेड़ा में हाल में जब जीजा माता स्मारक होस्टल के निर्माण के लिए जमीन खोदी जा रही थी, नौ 'ग्राउंड हाल' पाये गये हैं ;

(ख) क्या इन हालों के अतिरिक्त पुरातत्व महत्व की कोई अन्य वस्तुएं भी पाई गई हैं ;

(ग) ये हाल अनुमानतः कितने पुराने हैं और ये किस काल से सम्बन्धित हैं ; और

(घ) इस सम्बन्ध में पुरातत्व विभाग ने क्या क्या खोज की है और उनके क्या परिणाम निकले हैं ?

t [FINDING OF NINE "GROUND HALLS" IN VILLAGE SIDH KHERA IN BULDHANA DISTRICT OF VIDARBHA

330. SHRI B. N. BHARGAVA: Will the Minister of SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that nine "ground halls" were found recently in village Sidh Khera in Buldhana District of Vidarbha when land was being dug for the construction of Jeeja Mata Memorial Hostel;

(b) whether any other articles of archaeological importance have been found besides these halls;

(c) approximately how old are these halls and with which period they are connected; and

(d) what investigations have been made by the Department of Archaeology in this connection and with what results?]

वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० मन मोहन दास) : (क) जी हां ।

(ख) ब्यौरा अभी नहीं मिला है ।

(ग) १७वीं शताब्दी, मराठा काल ।

(घ) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण की खोज से पता चला है कि ये अण्डर ग्राउण्ड हाल खास ऐतिहासिक महत्व के नहीं हैं ।

f[THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS (DR. MONO MOHAN DAS): (a) Yes, Sir.

(b) Details are not yet available.

(b) The 17th Century, Maratha Period.

(d) As a result of the investigations carried out by the Archaeological Survey of India, it has been found that these underground halls are not of any outstanding historical importance.]

ELECTION TRIBUNALS

331. SHRI M. P. BHARGAVA: Will the Minister of LAW be pleased to state:

(a) the number of Election Tribunals which have been constituted by

•f[] English translation.

the Election Commission upto 30th April, 1962 for trying election petitions;

- (b) what is their state-wise breakup; and
(c) whether some more Election Tribunals are likely to be formed?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF LAW (SHRI B. MISHRA) : (a) Ten election tribunals have been constituted upto the 30th April 1962, in the various States for trying election petitions.

(b) The State-wise break-up of the tribunals set up till the 30th April, 1962, is as follows: —

| | |
|-----------------------------|---|
| Assam | 1 |
| Mysore | 4 |
| Orissa | 1 |
| Uttar Pradesh | 1 |
| West Bengal | 1 |
| Jammu and Kashmir | 2 |

(c) More election tribunals will be constituted as soon as the petitions are admitted and copies of the petitions are published in the official Gazettes and notices are served on the respondents.

HIGHER SECONDARY SCHOOLS IN DELHI

332. SHRI M. P. BHARGAVA: Will the Minister of EDUCATION be pleased to state:

- (a) the number of Higher Secondary Schools in Delhi as on the 15th August, 1947; and
(b) the number of Higher Secondary Schools in Delhi as on 31st March, 1962?

THE MINISTER OF EDUCATION (DR. K. L. SHRIMALI) : (a) 45.

(b) 300.

वैज्ञानिक सेविवर्ग समिति

३३३. श्री भगवत नारायण भार्गवः
क्या वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक
कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वैज्ञानिक सेविवर्ग समिति की स्थापना के बाद से अब तक उस की कितनी बैठक हुई है और उसकी सिफारिशें क्या हैं ;

(ख) क्या यह सच है कि इस समिति ने कतिपय उल्लिखित विषयों के बारे में अध्ययन कराने के लिये श्री पीताम्बर पन्त, डा० डी० एस० कोठारी, श्री आर० प्रसाद और श्री इन्द्रजीत सिंह को नियुक्त किया था ; और

(ग) यदि हां, तो क्या इन महानुभावों ने समिति को अपने प्रतिवेदन दे दिये हैं ; और उनके मुख्य सुझाव क्या हैं ?

[SCIENTIFIC PERSONNEL COMMITTEE

333. SHRI B. N. BHARGAVA; Will the Minister of SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS be pleased to state:

(a) the number of meetings so far held by the Scientific Personnel Committee since its setting up and what were its recommendations;

(b) whether it is a fact that the Committee appointed Shri Pitamber Pant, Dr. D. S. Kothari, Shri R. Prasad and Shri Indrajit Singh for conducting studies on certain specified subjects; and

(c) if so, whether these persons have submitted their reports to the Committee; and what are their main suggestions?]

वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक-
कार्य मंत्री (श्री हुमायून कबिर) : (क)

अब तक समिति ने छः बैठकें की हैं। समिति ने अभी तक अपनी सिफारिशों को अंतिम रूप नहीं दिया है।

(ख) जी हां।

(ग) उन्होंने निम्नलिखित से सम्बन्ध रखने वाले प्रारम्भिक कागज पत्र दे दिये हैं :—

- (१) स्कूलों में प्रयोग के लिये वैज्ञानिक सज्जा,
- (२) हर एक स्कूल में कुछ छात्रों के लिये विज्ञान की शिक्षा जारी करना,
- (३) वैज्ञानिक शिक्षा को बढ़ावा देना,
- (४) विज्ञान के छात्रों को छात्रवक्तियां,
- (५) १९६०—७५ के दौरान होने वाले विकास को ध्यान में रखते हुए अध्यापकों की जरूरतें,
- (६) वैज्ञानिकों का पूल-स्कीम का लागू करना।

ये पत्र प्रमुख समस्याओं और रुचिकर सूचनाओं को प्रकाश में लाते हैं लेकिन इस विषय पर विस्तार से विचार करने की जरूरत है इसके पहले कि कोई निश्चित निर्णय किया जाय।

¶[THE MINISTER OF SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS (SHRI HUMAYUN KABIR): (a) The Committee has held six meetings so far. The Committee has not yet finalised its recommendations.

(b) Yes, Sir.

(c) They have submitted preliminary papers dealing with: —

- (1) scientific equipment for use in schools;

- (2) introduction of science teaching in every school for some students;
- (3) incentives for scientific teaching;
- (4) scholarships to science students;
- (5) requirements of teachers in the context of perspective of development, 1960—1975;
- (6) *Pool of Scientists*—the implementation of the scheme.

These papers raise important issues and provide interesting information but the subjects need detailed consideration before any definite conclusions can be drawn.]

प्रतिरक्षा मंत्रालय के अधीन काम करने वाले ज्योलोजिस्ट

३३४. श्री भगवत नारायण भार्गव : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि उन के मंत्रालय के अधीन ३१ मार्च, १९६२ को कितने कितने असिस्टेंट ज्योलोजिस्ट, जूनियर ज्योलोजिस्ट, सीनियर ज्योलोजिस्ट, सुपरिटेंडिंग ज्योलोजिस्ट तथा अन्य उच्च पदाधिकारी काम कर रहे थे ?

t [GEOLOGISTS WORKING UNDER DEFENCE MINISTRY

334. SRI B. N. BHARGAVA: Will the Minister of DEFENCE be pleased to state the number of Assistant Geologists, Junior Geologists, Senior Geologists, Superintending Geologists and other high ranking officers working under his Ministry on the 31st March, 1962?]]

प्रतिरक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० रघुरामैया) : प्रतिरक्षा मंत्रालय के अधीन भूगर्भ वैज्ञानिकों के कोई पदस्थान नहीं हैं।

¶[THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF DEFENCE (SHRI K. RAGHURAMIAH): There are no such

t [] English translation.

posts of Geologists under the Ministry of Defence.]

अन्तर्राष्ट्रीय संस्कृत पुस्तकालय, मैसूर के लिये पुस्तकें

३३५. श्री भगवत नारायण भार्गवः
क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या अन्तर्राष्ट्रीय संस्कृत पुस्तकालय, मैसूर के लिये पिछले तीन वर्षों में विदेशों से विशेषतः जर्मनी से संस्कृत पुस्तकें मंगाई गई हैं और यदि हां, तो किन किन देशों से मंगाई गई हैं और किस मूल्य पर ?

t [BOOKS FOR THE INTERNATIONAL SANSKRIT LIBRARY, MYSORE

335. SHRI B. N. BHARGAVA: Will the Minister of EDUCATION be pleased to state whether Sanskrit books have been procured from abroad, especially from Germany, during the last three years for the International Sanskrit Library at Mysore, and if so, the names of the countries from where they have been procured and the prices thereof?]

शिक्षा मंत्री (डा० कालू लाल श्रीमाली) :
सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

†[THE MINISTER OF EDUCATION (DR. K. L. SHRIMALI): The information is being collected and will be laid on the Table of the House.]

संस्कृत की पुरानी पुस्तकों का मुद्रण तथा प्रकाशन

३३६. श्री भगवत नारायण भार्गवः
क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने संस्कृत की उन पुरानी पुस्तकों के मुद्रण तथा प्रकाशन के

सम्बन्ध में कोई निर्णय किया है, जिनका छपना बन्द हो गया है या जो प्रकाशित नहीं हुई ; यदि हां, तो इस योजना का व्यौरा क्या है ; और

(ख) क्या उन पुस्तकों की कोई सूची तैयार की गई है जिनका छपना बन्द हो गया है और यदि हां, तो क्या उसकी एक प्रति सभा पटल पर रखी जायेगी ?

t [PRINTING AND PUBLISHING OF OLD-SANSKRIT BOOKS

336. SHRI B. N. BHARGAVA: Will the Minister of EDUCATION be pleased to state:

(a) whether Government have taken a decision in regard to the printing and publishing of the old Sanskrit books which are out of print or which are unpublished; if so, what are the details of the scheme; and

(b) whether any list of the books which are out of print has been prepared and if so, whether a copy of the same will be placed on the Table of the House?]

शिक्षा मंत्री (डा० कालू लाल श्रीमाली) :

(क) और (ख) विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है ।

विवरण

(क) और (ख) संस्कृत के विकास और प्रकार से सम्बन्धित विषयों पर भारत सरकार को सलाह देने के लिए स्थापित किए गए केन्द्रीय संस्कृत मण्डल की सिफारिश के अनुसार निम्नलिखित पुरानी संस्कृत पुस्तकों का प्रकाशन प्रारम्भ किया गया है :—

१. शब्द कल्पद्रुम

२. महाभारत में व्यक्तिवाचक नामों की अनुक्रमणिका (Index to the proper names in Mahabharata)
(लेखक : सोरेंसन)

३. गणरत्न महोदधि

5.S. C. Vasu's translation of Ash-tadhyayi.

४. उपनिषदों की अनुक्रमणी
(Concordance of the Upanishads)

6.S. C. Vasu's translation Of Siddh-anta Kaumudi.

(लेखक : कर्नल जेकब)

Complete works of Shankara-charya in two or three volumes— Cheap Edition.

५. श्री एस० सी० वसु द्वारा अनुदित
अष्टाध्यायी

Mahabhashya with commentaries—
Pradip, Udyota, Chhaya—Cheap edition.

६. श्री एस० सी० वसु द्वारा अनुदित
सिद्धांत कीमुदी

The question of printing of Apte's Sanskrit-English and English-Sanskrit dictionaries (students edition) in cheap editions has also been taken up.]

७. दो अथवा तीन खण्डों में शंकराचार्य
की सम्पूर्ण रचनाएँ—सस्ते
संस्करण

तिरुपती (आंध्र प्रदेश) में केन्द्रीय संस्कृत
विद्यापीठ

८. टीका सहित महाभाष्य—प्रदीप,
उद्योत, छाया—सस्ते संस्करण

३३७. श्री भगवत नारायण भार्गव :
क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे
कि :

आप्टे के संस्कृत-अंग्रेजी और अंग्रेजी-
संस्कृत शब्दकोषों को (विद्यार्थी संस्करण),
सस्ते संस्करणों में प्रकाशित करने का कार्य भी
प्रारम्भ कर दिया गया है ।

(क) तिरुपति (आंध्र प्रदेश) स्थित
केन्द्रीय संस्कृत विद्यापीठ में संस्कृत की
उन्नति के लिये किस प्रकार का काम होगा
और वहां अनुसन्धान तथा अध्ययन के लिये
क्या क्या प्रबन्ध किये जायेंगे ; और

[[THE MINISTER OF EDUCATION
(DR. K. L. SHHIMALI): (a) and (b)
A statement is laid on the Table of
the House.

STATEMENT

(a) and (b) On the recommendation of the Central Sanskrit Board which has been set up for advising the Government of India on matters relating to the pfopagation and development of Sanskrit printing of the following old Sanskrit books has been taken in hand: —

1. Shabda Kalpadruma.
2. Index to the proper names in Mahabharata by Sorenson.
3. Ganaratna-Mahodadhi.
4. Colonel Jacob's Concordance of Upanishads.

■f [] English translation.

(ख) क्या इस संस्था में कोई पुस्तकालय
होगा, और यदि हां, तो इस के लिये कितनी
घनराशि मंजूर की गई है ?

t [CENTRAL SANSKRIT VIDYAPEETHA AT
TIRUPATT (ANDHRA PRADESH)

337. SHRI B. N. BHARGAVA: Will the Minister of EDUCATION be pleased to state:

(a) what nature of work will be done at the Central Sanskrit Vidyapeetha at Tirupati in Andhra Pradesh for the progress of Sanskrit and what arrangements will be made there for research and study; and

(b) whether there will be any library in this Institute, and if so, what amount Of money has been sanctioned for the same?]

शिक्षा मंत्री (डा० कालू लाल श्रीमाली) :
(क) और (ख) विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है ।

विवरण

(क) आरम्भ में, केन्द्रीय संस्कृत विद्यापीठ के मुख्यतः दो तरह के कार्यक्रम होंगे :—

(अ) शिक्षण की आधुनिक पद्धति में संस्कृत शिक्षकों को प्रशिक्षित करना ; और

(आ) संस्कृत ज्ञान की कुछ विशिष्ट शाखाओं में अनुसन्धान आयोजित करना ।

इसके लिये अध्यापकों, अनुसन्धान सहायकों आदि को नियुक्ति एवं उचित छात्रवृत्तियों की व्यवस्था की जा रही है ।

(ख) इस प्रयोजन के लिए केन्द्रीय संस्कृत विद्यापीठ तिरुपति सोसाइटी के बजट अनुमानों में १९६२-६३ के लिए १०,००० रुपये की राशि सम्मिलित की गई है ।

THE MINISTER OF EDUCATION (DR. K. L. SHRIMALI): (a) and (b) A statement is laid on the Table of the House.

STATEMENT

(a) The Kendriya Sanskrit Vidya-peetha will undertake the following programme to begin with—(i) training of Sanskrit teachers in the improved methods of teaching and (ii) conducting research in some of the specialized branches of Sanskrit learning.

For this necessary arrangements are being made to appoint suitable staff

and to award scholarships to trainees and scholars.

(b) A sum of Rs. 10,000 has been included for this purpose in the budget estimates of the Kendriya Sanskrit Vidyapeetha Tirupati Society for the year 1962-63.]

लीव ट्रैवल कन्सेशन योजना

३३८. श्री नवाबसिंह चौहान : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) लीव ट्रैवल कन्सेशन योजना की मुख्य बातें क्या हैं और उस से किन किन श्रेणियों के कर्मचारी लाभान्वित होते हैं ; और

(ख) क्या इस योजना को अन्य श्रेणियों के कर्मचारियों पर भी लागू करने का विचार है ; और यदि नहीं तो इसका क्या कारण है ?

t [LEAVE TRAVEL CONCESSION SCHEME

338. SHRI NAWAB SINGH CHAU-HAN: Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state:

(a) what are the salient features of the Leave Travel Concession Scheme, and the categories of the employees who are benefited by it; and

(b) whether it is proposed to extend it to other categories also; if not, the reason thereof?]

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बी० एन० दातार) : (क) केन्द्रीय सरकार के सभी कर्मचारी (अखिल भारतीय सेवाओं के कर्मचारी, राज्य सरकारों के व कर्मचारी जिनकी प्रतिनियुक्ति केन्द्रीय सरकार में हुई है तथा औद्योगिक व कार्य-प्रभार कर्मचारी इनमें शामिल हैं) जो नियमित छुट्टी के अधिकारी हैं इस रिआयत के पात्र हैं । गृह मंत्रालय के ज्ञापन संख्या ४३/१/५५-एस्टेबलिशमेंट

(ए) —पीटी दिनांक ११-१०-१९५६ तथा संख्या ६/७/५६-एस्टेबलिशमेंट (ए) दिनांक १५-६-१९६० की प्रतिलिपि सभा पटल पर रख दी गई है। [देखिए परिशिष्ट ३८, अनुपत्र संख्या ३५]

(ख) प्रश्न नहीं उठता क्योंकि केन्द्रीय सरकार के सभी औद्योगिक तथा अनीद्योगिक नियमित कर्मचारियों को यह रिआयत प्राप्य है।

[THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI B. N. DATAR): (a) All the employees of the Central Government (including members of All India Services, employees of State Governments on deputation with the Central Government industrial and work-charged staff) who are entitled to regular leave are eligible for the concession. A copy of Ministry of Home Affairs O.M. No. 43/1/55-Ests (A)-Pt., dated 11th October, 1956 and O.M. No. 6/7/59-Ests(A), dated 15th June, 1960 are laid on the Table of the House. [See Appendix XXXVIII, Annexure No. 35.]

(b) Does not arise as the concession is already admissible to all regular Central Government servants, industrial and non-industrial.]

राज भाषा (विधायी) आयोग

३३६. श्री नवार्बसिंह चौहान : क्या विधि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राज भाषा (विधायी) आयोग के सभी सदस्यों की नियुक्ति हो चुकी है;

(ख) यदि हां, तो आयोग के सदस्य कौन कौन हैं; अ.र.

(ग) यदि उपरोक्त भाग (क) का उत्तर 'ना' हो, तो देरी का कारण क्या है और ये नियुक्तियां कब तक हो जायेंगी ?

†[OFFICIAL LANGUAGE (LEGISLATIVE) COMMISSION

339. SHRI NAWAB SINGH CHAUHAN: Will the Minister of LAW be pleased to state:

(a) whether all the members of the Official Language (Legislative) Commission have been appointed;

(b) if so, what are the names of the members of the Commission; and

(c) if the answer to part (a) above be in the negative, what is the reason for the delay and by when these appointments will be made?]

विधि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बी० मिश्रा) : (क) जी नहीं। आयोग के १८ सदस्यों में से अब तक चौदह व्यक्तियों की नियुक्ति हुई है।

(ख) आयोग में निम्नलिखित व्यक्ति नियुक्त किये गये हैं :—

(१) श्री सी० पी० सिन्हा—अध्यक्ष

(२) श्री बी० जी० मुद्गेश्वर—उपाध्यक्ष

सदस्य

(३) श्री मौलिकन्द शर्मा

(४) श्री घनश्याम सिंह गुप्त

(५) श्री एस० एन० भट्टाचार्य

अंशकालिक सदस्य

(१) प्रो० जी० सी० वैकटामुन्नाराव

(२) श्री पी० एल० सोमे

(३) श्री यशोधर एन० मेहता

(४) श्री के० पद्मनाभन्

(५) श्री नजीर अहमदशाह

(६) श्री जी० सी० शर्मा

(७) श्री एस० एन० अग्रवाल, एम०एल०ए०

(८) श्री एस० एस० मोरे, एम०पी०

श्री बाल कृष्ण—सदस्य सचिव

(ग) आयोग में नियुक्त किये जाने के लिए सभी सदस्य चुन लिये गये थे किन्तु चार

व्यक्तियों की औपचारिक नियुक्ति नहीं की जा सकी। एक सदस्य को पूर्णकालिक नियुक्ति के लिए उत्तर प्रदेश से चुना गया था किन्तु दुर्भाग्य से उसकी मृत्यु हो गई है तथा दूसरे व्यक्ति के चुने जाने का प्रश्न विचाराधीन है। पूर्णकालिक सदस्य के रूप में नियुक्ति के लिए मद्रास से जो एक सदस्य चुना गया था, उसने सदस्य बनने से इंकार कर दिया है। दूसरे जिस व्यक्ति को नियुक्ति के लिए चुना गया था, मद्रास सरकार ने उसे कार्यमुक्त नहीं किया। अतः मद्रास से किसी दूसरे व्यक्ति को चुनने का प्रश्न भी विचाराधीन है।

अंशकालिक सदस्यों के दो रिक्त स्थानों में से उड़ीसा के एक व्यक्ति को नियुक्ति के लिए पहले ही लिखा जा चुका है तथा उसकी स्वीकृति की प्रतीक्षा की जा रही है। मैसूर के एक व्यक्ति के सामने भी उसे नियुक्त किये जाने का प्रस्ताव रखा गया था किन्तु उसने इंकार कर दिया था। अतः मैसूर से किसी दूसरे व्यक्ति के चुने जाने के प्रश्न पर सरकार विचार कर रही है। आशा की जाती है कि, ये नियुक्तियां बहुत जल्दी हो जायेंगी।

t[THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF LAW (SHRI B. MISHRA) :

(a) No, Sir. Out of the 18 members of the Commission, fourteen persons have so far been appointed.

(b) The following persons have been appointed to the Commission:—

1. Shri C. P. Sinha—*Chairman*.
2. Shri B. G. Murdeshwar—*Vice-Chairman*.

Members

3. Shri Mauli Chandra Sharma
4. Shri Ghanshyam Singh Gupta
5. Shri S. N. Bhattacharya

Part-time Members

1. **Prof.** G. C. Venkata Subbarao
2. Shri P. L. Shome

t[1 English translation.

3. Shri Yashodhar N. Mehta
4. Shri K. Padmanabhan
5. Syed Nazir Ahmed Shah
6. Shri G. C. Sharma
7. Shri S. N. Agrawal, M.L.A.
8. Shri S. S. More, M.P.

Shri Bal Krishna—Member-Secretary.

(c) All the persons to be appointed to the Commission were selected but formal appointment in respect of four persons could not be made. One of the Members who was selected from U.P. for appointment as a full-time Member has, unfortunately, expired and the question of selecting another person is under consideration. A person who was selected from Madras for appointment as full-time Member had declined the offer. Another person who was selected for appointment could not be relieved by the Madras Government and the question of selecting another person from Madras is also under consideration.

Out of the two vacancies of part-time Members, an offer of appointment has already been made to a person from Orissa and his acceptance is awaited. An offer of appointment was also made to a person from Mysore, but he had declined the offer. The question of selecting another person from Mysore is receiving the attention of the Government. These appointments are expected to be made shortly.]

राज भाषा (विधायी) आयोग के लिये आवश्यक स्टाफ

१४०. श्री नवाबसिंह चौहान : क्या विधि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राज भाषा (विधायी) आयोग को जो कार्य सौंपा गया है, उसे पूरा करने

के लिये कितने स्टाफ की आवश्यकता है और अब तक कितना स्टाफ भर्ती कर लिया गया है; और

(ख) बाकी स्टाफ कब तक भर्ती कर लिया जायेगा और इस देरी का क्या कारण है ?

STAFF REQUIRED FOR THE OFFICIAL LANGUAGE (LEGISLATIVE) COMMISSION

340. SHRI NAWAB SINGH CHAU-HAN: Will the Minister of LAW be pleased to state:

(a) the strength of the staff which is required to complete the work entrusted to the Official Language (Legislative) Commission and how much staff has been recruited so far; and

(b) by when the remaining staff will be recruited and what is the reason for the delay?]

विधि मंत्रालय में उपमंत्रा (श्री बी० मिश्रा) : (क) और (ख) वर्तमान स्थिति में यह बताना सम्भव नहीं है कि राजभाषा (विधायी) आयोग के काम को पूरा करने के लिए कुल कितने स्टाफ की आवश्यकता होगी। आयोग को तत्काल ही जितने प्राविधिक कर्मचारियों की आवश्यकता है, यह प्रश्न सरकार के विचाराधीन है। आयोग के रोजमर्रा के कामों को चलाने के लिए प्रशासन सम्बन्धी कुछ पद मंजूर हो चुके हैं जिन्हें भर लिया गया है।

t[THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF LAW (SHRI B. MISHRA) : (a) and (b) It is not possible to indicate at this stage the exact staff that would be required to complete the work of the Official Language (Legislative) Commission. The question regarding the immediate requirements of the Commission in respect of the technical staff is under consideration of the Government. A few posts on the administration side have, however, been sanctioned and

filled in to carry on the day to day Work of the Commission.]

वे देश जिनके विद्यार्थी पारस्परिक विनिमय के आधार पर भारत में शिक्षा व प्रशिक्षण प्राप्त कर रहे हैं

३४१. श्री राम सहाय : क्या वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विद्यार्थियों के पारस्परिक विनिमय की योजना के अधीन किन किन देशों के विद्यार्थी भारत में शिक्षा व प्रशिक्षण प्राप्त कर रहे हैं; और

(ख) इसी योजना के अधीन किन-किन देशों में भारतीय विद्यार्थी शिक्षा प्राप्त कर रहे हैं और वे किस किस विषय में शिक्षा प्राप्त कर रहे हैं ?

COUNTRIES WHOSE SCHOLARS ARE RECEIVING EDUCATION AND TRAINING IN INDIA ON MUTUAL EXCHANGE BASIS

341. SHRI RAM SAHAI: Will the Minister of SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS be pleased to state:

(a) the names of the countries whose scholars are receiving education and training in India under the scheme of mutual exchange of scholars; and

(t) the names of the countries in which Indian students are receiving education under the same scheme and the subjects in which they are receiving education?]

वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री (श्री हुमायून कविर) : (क) और (ख) माननीय सदस्य का ध्यान इस मंत्रालय द्वारा प्रकाशित विवरणिका "स्कालरशिप्स फ़ार स्टडी एन्ड रिसर्च एट होम" (तीसरा संस्करण, १९६१) की ओर दिलाया जाता है, जिसकी

[] English translation.

एक प्रति संसद् पुस्तकालय में मिल सकती है। जब से विवरणिका प्रकाशित हुई, ग्रीस, नार्वे, पश्चिम जर्मनी और यू० ए० आर० के साथ छात्रों के विनिमय के लिये इंतजाम हुआ है। विवरणिका में उल्लिखित विषयों के अलावा चार भारतीय यू० ए० आर० में अरबी ज्ञान और इस्लाम का अध्ययन कर रहे हैं।

[THE MINISTER OF SCIENTIFIC RESEARCH AND CULTURAL AFFAIRS (SHRI HUMAYUN KABIR): (a) and (b) Attention of the Hon'ble Member is invited to the brochure, "Scholarships for Study Abroad and at Home" (Third Edition, 1961), published by this Ministry, a copy of which is available in the Parliament Library. Since the brochure was published, arrangements for exchange of scholars have been made with Greece, Norway, West Germany and the U.A.R. In addition to the subjects mentioned in the brochure, four Indians are studying Arabic language and Islamic Studies in the U.A.R.]

MANUFACTURE OF CYLINDER PISTON ENGINE BY H.A.L.

342. SHRI NIRANJAN SINGH: Will the Minister of DEFENCE be pleased to refer to page 47, para No. (x) of the Report of his Ministry for the year 1961-62 and state the number of cylinder piston engines for light aircraft that have been manufactured so far in the Hindustan Aircraft Limited

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF DEFENCE (SHRI K. RAGHURAMIAH) : The engine is still undergoing development tests, and has not yet been put into production.

FBLOCKING UP OF JAMMU-SRINAGAR ROAD

343. SHRI KRISHAN DUTT: Will the Minister of DEFENCE be pleased to state:

Transferred from the list of Questions for the 9th May, 1962 where it appeared as Starred Question No. 372.

(a) whether Government are aware that the portion of the Jammu-Sri-nagar road between Batote and Bani-hal gets blocked up very often owing to landslides and washing away of bridges and culverts; and

(b) if so, what special steps, if any, Government propose to take to prevent such blocking up of the said highway?

THE MINISTER OF DEFENCE (SHRI V. K. KRISHNA MENON): (a) Yes, Sir.

(b) Projects for improvement of the road have been sanctioned and a special agency created to supervise these works and to assist the State P.W.D. to clear any slips or landslides that may occur.

PAPERS LAID ON THE TABLE

TARIFF COMMISSION REPORTS ON FAIR RETENTION PRICE OF AMMONIUM SULPHATE PRODUCED BY SINDRI FERTILIZERS AND CHEMICALS LTD. AND RELATED PAPERS.

THE MINISTER OF STEEL AND HEAVY INDUSTRIES (SHRI C. SUB-RAMANIAM) : Sir, I beg to lay on the Table, under sub-section (2) of section 16 of the Tariff Commission Act, 1951, a copy each of the following papers:—

(i) Report (1959) of the Tariff Commission on the fixation of fair retention price of ammonium sulphate produced by the Sindri Fertilizers and Chemicals Limited. [Placed in Library. See No. LT-86/62.]

(ii) Supplementary Report (1960) of the Tariff Commission on the fixation of fair retention price of ammonium sulphate produced by the Sindri Fertilizers and Chemicals Limited.

(iii) Government Resolution No. Ferts. 1(15)/58-Vol. II, dated the 16th January, 1962.

(iv) Statement under the proviso to sub-section (2) 01 section 16 of the Tariff Commission Act, 1951, explaining the reasons why the documents referred to at (i) to (iii) above could not be laid within the period mentioned in that sub-section.

[Placed in Library. See No. LT.-87/ €2 for (ii) to (iv)]

THE TERRITORIAL COUNCILS (AMENDMENT) RULES, 1962

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI B. N. DATAR) : Sir, I beg to lay on the Table, under sub-section (3) of section 54 of the Territorial Councils Act, 1956, a copy of the Ministry of Home Affairs Notification G.S.R. No. 216, dated the 14th February, 1962, publishing the Territorial Councils (Amendment) Rules, 1962. [Placed in Library. See No. LT-106/62.]

I. THE CENTRAL EXCISE (FIRST AMENDMENT) RULES, 1962

II. THE CENTRAL EXCISE (SIXTH AMENDMENT) RULES, 1962

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRIMATI TARKESHWARI SINHA) : Sir, I beg to lay on the Table a copy each of the following Notifications of the Ministry of Finance (Department of Revenue), under section 38 of the Central Excises and Salt Act, 1944: —

- (i) Notification G.S.R. No. 27, dated the 6th January, 1962, publishing the Central Excise (First Amendment) Rules, 1962.
- (ii) Notification G.S.R. No. 500, dated the 24th April, 1962, publishing the Central Excise (Sixth Amendment) Rules, 1962. [Placed in Library. See No. LT-92/ <62 for (i) and (ii).]

MINISTRY OF FINANCE (DEPARTMENT OF REVENUE) NOTIFICATIONS

SHRIMATI TARKESHWARI SINHA: Sir, I also beg to lay on the Table: —

- (a) A copy of the Ministry of Finance (Department of Revenue) Notification G.S.R. No. 489, dated the 21st April, 1962, publishing a corrigendum to Government Notification G.S.R. No. 269, dated the 3rd March, 1962. [Placed in Library. See No. LT-93/62.]
- (b) A copy of the Ministry of Finance (Department of Revenue) Notification G.S.R. No. 490, dated the 21st April, 1962, publishing a corrigendum to Government Notification G.S.R. No. 440, dated the 7th April, 1962. [Placed in Library. See No. LT-94/62.]

NOTIFICATION UNDER THE INCOME-TAX ACT, 1961

SHRIMATI TARKESHWARI SINHA: Sir, I also beg to lay on the Table, under sub-section (5) of section 287 of the Income-tax Act, 1961, a copy of the Ministry of Finance (Department of Revenue) Notification S.O. No. 738, dated the 6th March, 1962. [Placed in Library. See No. LT-109/ 62.]

STATEMENT RE PUBLICATION OF CERTAIN OBJECTIONABLE ARTICLES IN "CHINA TODAY"

MR. CHAIRMAN: Mrs. Menon wants to make a statement. It is in response to a Notice of Motion for Papers given by Mr. Vajpayee regarding publication by the Chinese Embassy in their journal "China Today", of matters challenging India's territorial integrity and the printing of the same by the "New Age" printing press in New Delhi and it is circulated in India. That is what you wish to make a statement on. Is it not so?

THE MINISTER OF STATE *m* THE MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS (SHRIMATI LAKSHMI MENON) : Yes, Sir. This matter has come to our notice. Normally, if official statements of the Chinese Government had been given in their periodical "China Today", we would have permitted it, but publications of this kind by the Chinese Embassy of extracts, etc., given a one-sided version, stands on a different footing. The Home Ministry is issuing orders to confiscate all copies of this particular number of "China Today". We have also lodged a protest with the Chinese Embassy.

SHRI A. B. VAJPAYEE (Uttar Pradesh) : May I be allowed to put a few questions? I do not know what the practice here is.

MR. CHAIRMAN: If you want any elucidation, you may ask, but there should not be any discussion.

SHRI A. B. VAJPAYEE: In my Motion for Papers, I referred to the fact that this particular journal has been printed in the "New Age" printing press. May I know if any action is being taken against the press as well?

SHRIMATI LAKSHMI MENON: Government will consider whether any further action should be taken in this matter.

SHRI A. B. VAJPAYEE: Is it not a fact that under the law any publication which goes to challenge the frontiers of India and challenges the territorial integrity of India is liable to be prosecuted, and why should there be any hitch on the part of the Government to prosecute the owners of the printing press?

SHRIMATI LAKSHMI MENON: That is what I said. We are considering the matter.

MR. CHAIRMAN: They are considering the matter still—she says.

SHRI B. K. P. SINHA (Bihar): Does not this matter come under the Press (Objectionable Publications) Act?

SHRIMATI LAKSHMI MENON: The confiscation is done under the Criminal Law (Amendment) Act, 1961.

MR. CHAIRMAN: Sardar Swaran. Singh.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SARDAR SWARAN SINGH); Sir, I beg
to . . .

DRESS TO BE WORN AT THE
SWEARING-IN-CEREMONY OF THE
PRESIDENT

SHRI BHUPESH GUPTA (West Bengal): Sir, before that, I just wish to draw your attention to an important matter. We have received an invitation to participate in the 'Swearing-in-Ceremony' of the President and the slip says: —

"Dress for Swearing-in-Ceremony

Indian—

**Civilians: White or Cream Achkan
White or Cream Churidar
Pyjama**

Non-Indian—

National equivalent."

I do not know in which dress the President will participate in the Swearing-in-Ceremony, but I do know that my national dress, as far as Bengal is concerned, is the dress which I am wearing here. 'Churidar Pyjama and Achakan' is not the national dress of Bengal, nor of the Malayalis. Now, it is very important. Why, Sir, in these things, should it be stated like that? Do we have only one single national dress or do we have other national dresses for the Bengalis, Gujaratis, Malayalis, Telugus, Tami-hans, Assamese, etc?

MR. CHAIRMAN: When you look at Parliament, you see all types of dress.

SHRI BHUPESH GUPTA: Then, Sir, I would like to know why this kind of slip is sent to us? We are not just to be browbeaten into this kind of particular dress.

MR. CHAIRMAN: That will do.

SHRI BHUPESH GUPTA: I want to know from you. It is very difficult for you to say anything. What I want to know from the Government is— whoever has issued the invitation— whether we are entitled to come in our own national dresses, whether as a Bengali I am entitled to come in this dress. Otherwise, we do not come at all to the Swearing-in-Cere-money.

MR. CHAIRMAN: Please sit down.

SHRI BHUPESH GUPTA: The Government should know how to treat us a little better in this respect.

SHRI FARIDUL HAQ ANSARI (Uttar Pradesh): What is the position? May I know whether people who do not wear 'Achkan and Churidar Pyjama' are allowed to participate in the function or not?

MR. CHAIRMAN: That will do.

SHRI BHUPESH GUPTA: For instance, a Soviet citizen can come wearing Uzbek dress, or a British subject can come in the Scottish dress, but we in India cannot come in the Bengali, Malayali, Telugu or 'Tand.' dress.

MR. CHAIRMAN: That will do.

SHRI N. SRI RAMA REDDY (Mysore): It is all the more important to everybody in this House, and it should be made clear. This dress has been prescribed and the doubt has arisen in the minds of several Members on this side of the House also,

SHRI BHUPESH GUPTA: Who is replying?

MR. CHAIRMAN: The way in which you appear when the President addresses the Joint Session, in the same way you can appear even now.

SHRI BHUPESH GUPTA: Thank You. You, Sir, as Chairman of the House, should direct that this slip be ■withdrawn.

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 2 BILL, 1962

THE MINISTER OF RAILWAYS (SARDAR SWARAN SINGH) : Sir, I beg to move:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain 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 that the Bill to authorise payment and appropriation of certain 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, may I say, by way of introduction that, in one of the Demands, namely, Demand No. 16—"Open Line Works—Additions" there has been an unavoidable alteration in regard to distribution of the provision between 'Charged' and 'Voted' without, however, affecting the total provision under the Demand covering 'Charged' and 'Voted' together. This was one of the points raised in the House the other day. The provision for 'Charged' expenditure has been increased by Rs. 10.73 lakhs, with a corresponding reduction in the 'Voted' portion. This is also indicated in the addendum which has been circulated and the effect of which is incorporated in the Appropriation Bill.

I may make it clear that there was no clerical mistake which is being corrected. The increase in the provision for 'Charged' expenditure, under Demand No. 16, from Rs. 8.50 lakhs to Rs. 19.23 lakhs, that is, an increase of Rs. 10.73 lakhs, is to cover the payment to be made to a firm in satisfaction of Arbitrators' Award in respect of a supply contract entered into by the Ministry of Works, Housing and Supply on behalf of the Ministry of Railways. The outcome of the

[Sardar Swaran Singh.] matter under arbitration could not be foreseen earlier. The receipt of the Arbitrators' Award and its acceptance and transmission to the Railway-Ministry by the Ministry of Works, Housing and Supply, are developments subsequent to the presentation of the Railway Budget in the Parliament on 19th April, 1962. This has necessitated accommodation of the amount of the Award pertaining to the Railways, namely, Rs. 10.73 lakhs as additional 'Charged' expenditure under Demand No. 16, requiring additional provision, since the 'Charged' provision under this Demand earlier was only Rs. 8.50 lakhs. In order not to increase the total requirements under the Demand as a whole—that is, 'Charged' and 'Voted' taken together, a corresponding small reduction of Rs. 10.73 lakhs has been made from the total provision of Rs. 358 crores, approximately, under 'Voted'.

The question was proposed.

SHRI P. K. KUMARAN (Andhra Pradesh): Sir, the Railway Administration have been observing economy, I think, for the last three or four years. In actual working these economy measures have been applied mainly to two aspects. One in reduction in the supply of tools and spare parts for loco and running sheds and maintenance sheds where these are mainly required. This lack of supply of tools and spare parts has been affecting the working of the railways in a very bad way. Today in many of the loco sheds what is happening is, when an engine is to be prepared for a train, they find that a plug or a nut or a bolt has gone out, and in order to replace it the stock in the store room is not available. So, they simply remove some parts from the next engine and put them on to the engine which is currently required. Like that what happens is, when a second engine is required, the relevant parts are removed from a third engine and put on to the second

Sine. If you go to any loco shed, you can easily find out such engines. They will be coughing and sneezing through almost all the joints all over the place. When these engines go out on line, generally in many cases they fail. When failures occur, the drivers are charge-sheeted and punished.

When such an engine failure takes place on the open line, naturally the train service is disrupted and the train is delayed; and not only that particular train but other trains also are delayed, and punctuality is disrupted. These engine failures are generally due to the lack of supply of parts, but the staff are being taken to task.

Similar is the case with tools also. For lack of proper tools the work which an ordinary fitter or a boiler attendant can do in one hour, for that he has to take one and a half hours nowadays. Like that man-hours are also being lost. In the final analysis this economy measure is resulting in more expenditure.

Another aspect is non-filling up of vacancies on the railways. Of course, recruitment has started, but for the last two and a half years or three years vacancies have been piling up with the result that when the employees want leave, leave is not sanctioned. Weekly offs are not being sanctioned, weekly rest is not being sanctioned, and they are forced to do overtime. For overtime, of course, they are being paid. If the amount of overtime that is paid is taken into consideration, in many cases we will find that it exceeds and in fact it is far more than the amount required for employing the extra staff necessary for fulfilling the work. Generally this understaffing is the main cause of accidents. For example, when a driver is made to work 17 or 18 hours, which is nowadays normally the practice on many goods trains, his mental and physical faculties fail. When such exhausted people are on duty especially in the small hours

ot

the morning, sometimes they fail to understand the significance of a particular signal or lack of signal. It is in such cases that accidents take place. Of course, in the accident reports a large number of accidents are attributed to the failure of the human element, but the reason why the human element fails has not been gone into. I think the Railway Board should appoint a Committee to go into this aspect of the problem and find out why the human element fails in a large number of cases. Especially in the matter of collisions, I think 99.9 per cent, of the accidents are attributable to human element. By failure of the human element what I understand is, that it is due to the gross negligence of the administration in not arranging relief in time and in not appointing the proper number of complementary staff to run the trains and do their normal duties so that they do not get exhausted. Accidents generally occur in a factory. If an accident takes place in a factory, perhaps the concerned worker and also that part of the machine which he is operating may get involved. But when an accident happens on the railways, it becomes a national calamity. Sometimes many lives get involved. These accidents can be avoided if proper tools are supplied, if proper spare parts are supplied and if a sufficient complement of staff is appointed.

[THE DEPUTY CHAIRMAN in the Chair]

The so-called saving by reducing or restricting supplies and reducing the number of people is completely wiped out by a single accident so much so we find the Railway Ministry coming forward every year with Supplementary Demands for Grants. I give you one example. Recently, in the Rajah-mundry loco-shed a fitter, Mahankali by name, was crushed to death underneath a broken crane. This happened at about 10.45 or so in the night. This worker should, have gone home at 17.00 hours, in the evening. But he was found dead at about 10.45 in the

night. The day previous to his death he went home at about 3.00 A.M. Even on that day he should have gone home at about 17.00 hours. They are being made to do overtime up to 10.00 or 12.00 in the night though the overtime is booked only for one or one and a half hours. In this particular case the accident happened because a particular supervisor in his anxiety—he was also doing overtime—to finish the job early wanted to lift the running-board fixed on to a 170-ton engine with the help of a 5-ton hand crane, so that the board could be pushed in. The crane broke and the employee died. These things could have been avoided if the number of staff was improved. The work goes in arrears simply because the number of staff is not increased.

Another wastage on the Railways is in the matter of coal. Nowadays in certain cases, of course, second quality coal is being supplied to the railways. But sometimes they get such a bad quality of coal that when they are put into the fire-box, they become a sort of pulp and instead of heat, more smoke comes out of this coal. In such cases, a large quantity of coal is required to maintain the steam. Another thing is this. When spare parts are not supplied and when the steam is leaking from the engine, more coal is required. Thus, the purpose of observing economy is being defeated. In the loco-sheds it is a practice to employ contractors for collecting and then removing the cinders. What is happening is that these contractors generally remove large quantities of coal covered by cinders. In Vijayawada loco-shed alone, there is, on an average pilferage of 20 tons of coal. The position in any other loco-shed is not different.

Detention of trains is another reason why coal is being consumed in large quantities. When a train is detained *en route* the fire cannot be dropped, and until the train finds the path, the steam should be maintained. The Railway Board nowadays is worried

. mmm

[Shri P. K. Kumaran.]

only about a few express trains and some link goods trains. Nobody is worried about the fate of the other trains. Many passenger and goods trains are delayed for hours and hours together in almost all the sections. A train which is scheduled to reach its place within nine or ten hours takes eighteen, twenty or twenty-two hours. These extra delays cost a lot of coal and the purpose of economy is defeated there also.

On the construction side also, planning and execution do not appear to be intelligent and proper. I will give you an example. I think that five years ago, Pasivedala a flag station on the Southern Railway, was converted into a block station, a fully interlocked block station. After construction, the Railways discovered that the conversion of that flag station into a block station was not necessary for the maintenance of proper transport. Again they spent a lot of money, dismantled the whole thing and converted the block station into a flag station. The station was converted into block station by spending more than Rs. 3 lakhs. And again, for dismantling it another sum was spent. The result, I think, is that more than a lakh of rupees would have been spent by the administration for nothing, giving allowance for the parts, machinery and instruments which might have been recovered and put to other use.

Recently, I came across an instance at Bhimadol where the administration decided to construct a cabin. Half of the cabine was constructed. Then suddenly the engineers and the inspectors discovered that if the cabin were constructed, the visibility of the signal would be obstructed, and the construction was stopped. There was another instance at Guntur. This also was reported to me. A cabin was planned and was constructed. But after construction, they discovered that the block instrument could not be installed; even if installed, there would be no moving space for the

operator to move about and operate. If these elementary things are not taken into consideration before planning and constructing anything, what is the use, and who is responsible for these losses? I do not think they are being wilfully neglected, but a certain amount of proper care has to be bestowed on such things before spending such huge amounts on these things. Such examples can be cited in good number. Railway performance should be improved but it cannot be improved by observing this kind of economy. It can be improved by making the Staff do their work properly and efficiently. Their duty hours should be limited according to their capacity. The time should be actually according to the roster. At a few way-side stations, I have found instances where relief is not arranged for the station masters for days together. Day in and day out one man goes on working. Because his house is near, he is able to come and go. What happens is that sometimes they fail, but when station masters or drivers fail, accidents definitely take place. Even yesterday, in reply to a question the answer was that vacancies for station masters and yard porters were not being filled. But these vacancies are very important in train services and the Railways should take immediate steps to fill in those vacancies and normal working hours should be restored to them.

And as for the workers, apart from the increased facilities, even the existing facilities are not being properly given. On the railways now it has become a practice, almost a system; so much so nobody knows in how many cases the Payment of Wages Act is violated or the Factories Act or the Industrial Disputes Act is being violated; illegal deductions from salaries and unauthorised deductions in payment of increments, etc. have become a common factor. Now I come to the EL.R. staff and I think from 1953 onwards the Railway Board has been issuing circular after circular to

the different Railway Administrations that the a proper enquiry should be conducted and the casual labourers and the extra labourers, if employee concerned should be given a proper chance to defend his case. But on the Southern Railway, I do not know why the Administration should be treated as entitled to C.P.C. scales, Railway, I do not know why the Administration appears to be rather shy of enquiries. A done and I do not know whether secret number of station masters, coupling porters instructions are also issued along with the and yard porters are removed from service circulars to see that breaks are caused in simply under the said Rule 149. Sitting in their service, that there is no continuity of service their office they decide that such and such men in the period after the completion of which they should have been responsible for the accident, become entitled to C.P.C. scales. Somehow the and instead of conducting an enquiry the order inspectors or the other authorities see that their goes under Rule 149 removing them from service is broken every now and -then with the service, because the President has result that casual labourers who have put in delegated his power to the General Manager, service for 12 years and 13 years—this and the order goes saying: "You are removed applies almost to all railways—are not yet under Rule 149. I do not want your services". eligible to the C.P.C. scale, to which they are And the matter is finished like this. The dele- legitimately entitled if they put in six months' gation of the powers exercised under Rule 149 continuous service. This is a defect which to the General Manager has been done, I should be Removed. They are not a think, rather thoughtlessly, and I hope that this few thousands; they are nearly 2½ lakhs, all the delegation will be cancelled, or the railways put together. I want to tell the Railway Minister should exercise his powers Railway Minister that almost all the labour- of judgment and rule that Rule 149 should not protective Acts are being violated on this be resorted to by the Genera] Managers Railway. Of course, there is the Railway Act of until the matter is referred to him. Some such 1890 and there is a clause—71D or so—which step has got to be taken, because instances of the says that when the hours of employment use of Rule 149 are increasing on the Southern regulations are violated they are to be punished. Railway. But I have not seen the administration or any railway officer being punished for violating the provisions of this Act although, on an average, the running I staff on this Railway are now working for more than 400 hours in a month. So a stricter supervision over the working of this Railway is very necessary in order to improve the service as well as to make the staff do their work properly. The threat of punishment and other kinds of intimidation cannot improve their work.

Thank you

On the Southern Railway, of late, a tendency has grown to use Rule 149 of the Indian Railway Establishment Code rather indiscriminately when accidents take place. The provisions are clear; when accidents take place,

१ महावीर दास (बिहार) : मैडम
प्टी चेयरमैन, बिल नं० ३७, १९६२,
पर बोलते हुए माननीय मंत्री महोदय का ध्यान
मैं इस ओर ले जाना चाहता हूँ कि भारत में
रेलवे की बुनियाद १८५३ ई० में पड़ी और
१९६१ ई० तक जो भारतीय रेलवे में विस्तार
और उन्नति हुई है वह एशिया और फार-ईस्ट
में तुलनात्मक तौर पर बहुत अधिक और
प्रशंसनीय है। स्वतंत्रता के बाद, आप विचार
करेंगे तो मालूम होगा कि १९५०-५१ में
जो नेशनल इंकम ८,८५० करोड़ रुपये थी
वह १९६०-६१ के अन्त तक १२,५३०
करोड़ रुपये हो गई। इससे साफ सिद्ध होता है

[श्री महावीर दास]

कि भारत प्रगति पर है और थर्ड प्लान का कम्प्लीशन होने तक हम बहुत आगे बढ़ जायेंगे ।

अखबारों में बहुत-सी बातें छपीं और सदन में सुनने में आया कि भाड़े में वृद्धि करना बहुत गलत है और वह ठीक नहीं किया गया है । मैं यह आपके ध्यान में ला देना चाहता हूं कि भारतीय रेलवे में १९५१ से अब तक भाड़े में कोई भी वृद्धि नहीं हुई है । सिर्फ एयरकंडीशंड को छोड़ कर और किसी दर्जे में भाड़े में वृद्धि नहीं हुई है । १९५७ में जो पैसेंजर फेयर टैक्स जोड़ा गया है उससे रेलवे की अर्थ-व्यवस्था में कोई फायदा, कोई लाभ नहीं हुआ है । १९३८-३९ की अपेक्षा अगर आप मिलान करेंगे तो आप देखेंगे कि कोयले के मूल्य में ४०० प्रतिशत की वृद्धि हुई है, थोक माल की दरों में २२५ प्रतिशत की वृद्धि हुई है, कर्मचारियों के खर्च में २२५ प्रतिशत की वृद्धि हुई है परन्तु अगर आप इस प्रस्तावित वृद्धि को जोड़ कर भी रेल भाड़े को देखेंगे तो उसमें, अर्थात् रेल भाड़े में आप पायेंगे कि अधिक से अधिक ११८ प्रतिशत की ही वृद्धि हुई है । इसके साथ साथ आपको यह भी देखने में आयेगा कि फर्स्ट क्लास में अगर १५ नये पैसे फी रुपये की वृद्धि भाड़े में होती है तो सेकेंड क्लास और थर्ड क्लास में सिर्फ १ नये पैसे प्रति किलोमीटर की ही भाड़े में वृद्धि होगी । इसके अतिरिक्त डीलक्स एयरकंडीशंड के भाड़े से आप मिलान करके देखेंगे तो पता लगेगा कि मेल ट्रेन के सेकेंड क्लास के भाड़े से भी वह कम है । इसके अतिरिक्त कलकत्ता, बम्बई, मद्रास आदि बड़े बड़े शहरों में माहवारी टिकट पर चलने वाले अधिक यात्री हैं और आप पायेंगे कि उनमें सिर्फ एक नये पैसे प्रति दिन की वृद्धि है । अन्न के भाड़े में १६० किलोमीटर से अधिक होने पर सिर्फ ४ नये पैसे प्रति मन की वृद्धि होती है । इन आंकड़ों को देखने से ज्ञात होता है कि १९५१ से भाड़े में कोई

वृद्धि नहीं हुई है और आज जो वृद्धि हो रही है वह भी कोयले के मूल्य, थोक माल के मूल्य तथा कर्मचारियों के खर्च में जो वृद्धि हुई है उसके मुकाबिले में सिर्फ ११८ प्रतिशत की वृद्धि है जब कि और सब में वृद्धि बहुत अधिक हुई है । तो इससे सिद्ध होता है कि रेलवे मिनिस्ट्री ने बहुत सोचसमझ कर, बहुत विचार कर रेलवे की तरक्की के लिये यह वृद्धि की है और जबकि भारतीय रेलवे एशिया में ही नहीं फार-ईस्ट में भी एक उन्नतिशील रेलवे कही जा रही है तब मैं समझता हूं कि यह बहुत ज्यादा आलोचना का विषय नहीं है बल्कि यह सपोर्ट करने के लायक है ।

रेलवे के विस्तार के साथ साथ आपको यह भी विचार करना होगा कि अगर हम ग्रामदानी नहीं बढ़ायें तो फिर हमारे पास जो कर्ज हैं उनको कैसे चुकता करें और हम यह भी चाहते हैं कि देश के एक एक नागरिक को रेलवे की सुविधा पहुंचायें तो हम उस सुविधा को पहुंचाने में कैसे कामयाब हो सकते हैं ? हमने वर्ल्ड बैंक से ५७.१४ करोड़ रुपया कर्ज लिया है, हमने अमेरिका से २३.८१ करोड़ रुपया कर्ज लिया है और कनाडा से ७७.८३ लाख कर्ज हम ले चुके हैं और हमें इसका भुगतान भी करना है । इससे यह सिद्ध होता है कि हम उन्नतिशील हैं और टैक्स बढ़ा कर, भाड़ा बढ़ा कर हम इस कर्ज की चुकती भी करना चाहते हैं । आप देखेंगे कि दूसरे प्लान के अंत में, दूसरे प्लान के कम्प्लीट होते होते १५ प्रतिशत इम्प्रूवमेंट करने का टारगेट था । १५ प्रतिशत ही इम्प्रूवमेंट करने का टारगेट हमारा निश्चित था परन्तु सेकेंड फाइव इयर प्लान के कम्प्लीट होने पर हमने देखा कि कैरिजेज में २६.४ प्रतिशत की वृद्धि हुई, सीटिंग कैपेसिटी में २७ प्रतिशत की वृद्धि हुई । रेलवे कर्मचारियों के लिये निवास-स्थान, अस्पताल, बच्चों की शिक्षा के लिये विद्यालय आदि ये सब इम्प्रूवमेंट अधिक मात्रा में हुए हैं जिससे यह सिद्ध होता है कि हम जो भी खर्च रेलवे विभाग को

ऑथोराइज करते हैं वह उन्नति की दिशा में है और जो हम टारगेट बनाते हैं, उससे भी अधिक लाभ हमको प्राप्त होता है। आप देखेंगे कि रेलवे यूजर्स ऐमिनिटीज में भी वृद्धियाँ हुई हैं जो “टुवर्ड्स बेटर कण्डीशन्स आफ ट्रैवल” की किताब में छपी हैं।

इस रिपोर्ट को पढ़ने से साफ जाहिर होगा कि हम कितनी उन्नति रेलवेज में कर चुके हैं। १९६२-६३ के बजट के अनुसार हमें ३१ लाख ५८६ हजार रुपये खर्च करने होंगे और यात्रियों की सुविधाओं में और भी हम बढ़ोतरी करेंगे। अगर हम उनकी सबकी सब डिमाण्ड को मंजूर नहीं करते तो हम समझते हैं कि जनता के हित के काम में हम रुकावट डालते हैं।

अब आप देखेंगे कि आमदनी से जो बचत हम करना चाहते हैं वह सिर्फ डेवलपमेण्ट की ओर है, हमारा जो भी पैसा बचता है वह डेवलपमेण्ट की ओर जायेगा। कोयले की मांग हमारे गांव गांव तक बढ़ रही है। पहले हम देखते थे कि कोयला शहरों में लोग जलाते थे लेकिन अब आप पायेंगे कि गांव गांव में उसकी मांग हो रही है। नतीजा यह होगा कि रेलवे को अधिक से अधिक वैगन इसके लिये देने होंगे और जब तक यह नहीं होगा कोयले की सप्लाई नहीं हो सकेगी। जनता एक के बाद एक चिल्लाती रहेगी कि हमारे पास यह ऐमिनिटी नहीं पहुंचायी जाती। इसलिये आपको वैगन्स बढ़ाने होंगे। आप देखेंगे १९६०-६१ में ३,३६८ वैगन्स बंगाल और बिहार की कोयला खानों में इस्तेमाल हुए थे, किन्तु १९६१-६२ में ३,५८० वैगन्स इस्तेमाल किये गये हैं। इससे यह निश्चित लगता है कि १९६२-६३ में इन कोयला खानों के लिये हमें और भी वैगन्स देने होंगे तभी हम जनता की जरूरियात की पूर्ति कर सकेंगे।

आप देखेंगे कि रेलवे यूजर्स ऐमिनिटीज में आगे और काम बढ़ा रहे हैं। अभी ३५० रुट्स १९६२-६३ में इलेक्ट्रिफाई करने हैं और यह बहुत जरूरी है जनहित के लिये।

आप और हम सभी बातों पर सोचते विचारते हैं और यह भी अच्छी तरह से समझ रहे हैं कि जब से हमें स्वराज्य मिला है तब से हमारी क्या प्रगति हो रही है। उस पर दृष्टिपात करने के बाद हमें यह भूलना नहीं चाहिये कि राष्ट्रपति जी ने सबसे पहले, शुरू में ही कहा था, कि हमें स्वराज्य मिला है, हमने गुलामी से तो छुटकारा पाया है लेकिन गरीबी से नहीं और गरीबी से अभी आपको लड़ना है। और जब गरीबी से लड़ना है तो आपको अभी से देश को बनाने में—रचनात्मक काम करने में—खर्च करना होगा और जब इसके रचनात्मक काम को बढ़ायेंगे तब यह निश्चित है कि रेलवे का बजट दिनों-दिन बढ़ता ही जायेगा, इसकी जरूरियात आगे बढ़ती ही जायेगी और इसके द्वारा ही हम रचनात्मक काम को बढ़ावा दे सकेंगे।

भारत में जिस प्रकार आप देखते हैं कि हरिजनों की समस्या है, ठीक उसी तरह से भारत जब गुलाम था, उस समय उसकी हालत उसी तरह से थी जिस तरह से, आप समझिये, हरिजन थे। जब हमारा देश गुलाम था तब हरिजनों की हालत और भी ज्यादा बदतर थी। अगर हम मूर्ख थे और हमारे देश में अधिक से अधिक मूर्ख थे तो वे हरिजन तो बिल्कुल के बिल्कुल मूर्ख थे। हमारे देश की आर्थिक हालत खराब थी, तो हरिजनों की वैसे ही हालत खराब थी। यानी, मेरे कहने का यह अर्थ है कि समूचे देश की हालत उस समय अत्यन्त गरीब-गुजरी थी। आज हरिजनों के लिये आप प्लानिंग करते हैं, पहले हरिजनों में एजुकेशन को बढ़ाना चाहते हैं, उनको रिजर्वेशन देते हैं, हर चीज देते हैं। किस लिये? क्योंकि आप जानते हैं कि आपको हरिजनों का विश्वास प्राप्त करना है। हरिजन लोग हर तरह से दबा कर—आर्थिक, सामाजिक, नैतिक, राजनैतिक तरह से दबा कर—इतने रखे गये थे और सदियों तक रखे गये थे कि उनको उठाने की और उनके लिये व्यवस्था करने की अत्यन्त आवश्यकता हो गई है।

[श्री महावीर दास]

उसी तरह से भारत को अपना पिछड़ापन दूर करने के लिये प्लानिंग बढ़ाना ही होगा और अपने रचनात्मक कार्यों को आगे बढ़ाने के लिये प्लानिंग करना ही होगा। किसी ने पूछा था कि हरिजनों को इतनी छूट दी जाती है, उनको वजीफा दिया जाता है प... लिये तो ऐसा होता है कि कुछ लड़के पढ़ते हैं कुछ छोड़ देते हैं, कुछ वजीफा लेकर शादी-व्याह में लगा देते हैं। एक बहुत बड़े विद्वान् ने कहा है कि यह घबड़ाने की बात नहीं है, हरिजन सदियों से दबाये हुए थे, उन्हें सब चीजों की जानकारी नहीं थी और संभव है वे लोग धीरे धीरे चलती करेंगे, उठेंगे, संभलेंगे और आगे बढ़ेंगे। उसी तरह से अपने देश का निर्माण महत्वपूर्ण है। आपके पास इंजीनियर नहीं, डाक्टर नहीं, टेक्नीशियन्स नहीं। फिर आपने क्या किया? आप उनको एक तरफ पढ़ाते हैं, एक तरफ विदेशों में भेज कर सिखाते हैं और फिर अपने देश के उन्नतिशील कामों में, रचनात्मक कामों में उन्हें लगाते हैं। वे चलती भी करते हैं, कुछ उनके एक्सपेरिमेंट में भूल भी होती है। फिर भी वे हमारे देश के लोग हैं, वे बिगड़ते हैं और बनते हैं और फिर बन कर बालिग होंगे तो वही इंजीनियर, वही वैज्ञानिक समूचे विश्व में सिरमौर होंगे और भारत एक ऊँचे स्थान पर पहुँचेगा।

मैंडम, मैं आपका ध्यान इस ओर ले जाना चाहता हूँ कि मेरे बहुत से मित्रों ने यह कहा है कि हरिजनों को जो रिजर्वेशन प्रमोशन के सिलसिले में दिया गया है वह सम्भवतः ऐक्सीडेंट का कारण हो। मैं नहीं समझता

श्री शीलभद्र याजी (बिहार) : ऐसा किसी ने नहीं कहा है, इस हाउस में।

श्री विमलकुमार मन्नालालजी खैरड़िया (मध्य प्रदेश) : निकालीजिये अगर भ्रम हो गया हो तो।

श्री महावीर दास : मैं आपका ध्यान इस ओर ले जाना चाहता था। माननीय सदस्य ने कहा कि ऐसी बात नहीं कही गई है। खैर, मैं उसे स्वीकार कर लेता हूँ। दूसरी बात में यह कहना चाहता हूँ कि हमारे एक माननीय सदस्य ने ध्यान दिलाया है कि हमारा स्टाफ बहुत ज्यादा अन्डर स्टाफ्ड है जिसकी वजह से उन्हें ओवरवर्कड रखना पड़ता है और इसी सबब से ऐक्सीडेंट होता है। मैं नहीं समझता कि ऐक्सीडेंट का कारण यही है क्योंकि ऐक्सीडेंटों के संबंध में जितना रिपोर्ट आज तक हमारे सामने पेश हुई उनमें कहीं भी यह कारण नहीं दिखलाया गया है और कहीं भी यह कारण प्रस्तुत नहीं हुआ है कि फलां जगह जो ऐक्सीडेंट हुआ है उसका कारण यह "ओवरवर्क" है। हम देख रहे हैं, रेलवेज एक्ट १८६० में किसी भी सप्ताह में, किसी रेलवे कर्मचारी को ५४ घंटे काम करना पड़ता है और ४८ घंटे आराम करने के होते हैं। एग्जिश्युटिव सर्विस में जो लोग हैं उनके लिये हफ्ते में ७४ घंटे निश्चित हैं काम करने के और उसी हफ्ते २४ घंटे निश्चित हैं आराम करने के और जो इंटेंसिव वर्क करते हैं उनके लिये हैं ४५ घंटे काम करने के और ३० घंटे आराम करने के। तो मैं नहीं समझता कि जो अधिकारी हैं, जो बांड के अधिकारी हैं, जो जंतरल मैनेजर हैं क्या वह इस कानून को तोड़ते हैं? क्योंकि आज तक हमारे सामने ऐसी कोई भी रिपोर्ट नहीं आई है कि उन अधिकारियों ने कानून को तोड़ कर कार्यकर्ताओं से काम लिया है जिससे कि ऐक्सीडेंट हुआ है। यह बात जरूर है कि सेक्शन ७१ (सी) के सब-सेक्शन ४ में यह निश्चित किया हुआ है कि जिन्हें कोई खास काम और ज्यादा काम दिया जाये, तो उनको जितना उनके दैनिक वेतन के रेशो में पड़ता है उसका डेढ़ गुना अधिक देना होता है। अगर किसी कर्मचारी का वेतन एक रुपया है तो एक्सेस वर्क के लिए उसे डेढ़ रुपया दिया जाता है। इससे यह सिद्ध होता है कि उन्हें जो

रुपया मुआवजा दिया जाता है, खर्च दिया जाता है या वेतन में वृद्धि के तौर पर दिया जाता है, वह इसलिए दिया जाता है कि उनकी हेल्थ को किसी प्रकार अफेक्ट न करे और वे अच्छी तरह से अपने कार्य कर सकें। इसलिए एक रुपये वेतन की जगह में जो डेढ़ रुपया एक्सेस दिया जाता है वह बहुत सोच-विचार करके दिया जाता है। इस तरह से मैनेजमेंट ने और बोर्ड आफ डायरेक्टर्स ने इस तरह का जो प्रोविजन किया है वह ठीक ही किया है।

आप देखेंगे कि हमारे पास जितना कार्य करने को है उसे हमें सोच विचार करके भागे बढ़ाना है जिससे हमारा देश अच्छी तरह से भागे बढ़ सके, उन्नति कर सके और शक्तिशाली हो सके। आप सब लोगों ने देखा होगा कि जब माननीय श्री जगजीवन राम जी ने इस सदन में सन् १९६२ का रेलवे बजट मार्च के महीने में रखा था तो उन्होंने अपने वक्तव्य में यह कहा था कि हमें नये कार्य करने के लिये नये रिसोर्सेज खोजने होंगे और उनके इस वक्तव्य को सदन ने स्वीकार भी कर लिया था। उन्होंने यह भी कहा था कि जब तक उन्हें रिसोर्सेज नहीं मिलते तब तक उन्हें कर्ज की स्वीकृति मिलनी चाहिये। इससे यह सिद्ध होता है कि सदन ने उन्हें नये रिसोर्सेज टेप करने की स्वीकृति दे दी थी। आज के बजट में वे रिसोर्सेज प्रस्तावित हैं जिनसे आपका बजट पूर्ण होता है। इससे हम यह समझते हैं कि जो प्रस्तावित बिल पेश किया गया है वह बिल्कुल ठीक है। जो बजट माननीय रेलवे मंत्री जी ने मार्च, १९६२ में सदन के सम्मुख पेश किया था और जो भाषण दिया था उससे कोई भी अन्तर नहीं पड़ता है।

आज हमको और आपको इस देश में रचनात्मक काम करना होगा और उसके लिए यह देखना होगा कि जहाँ हम एक तरफ तो मिनिस्ट्री के कामों की बात करते हैं वहाँ दूसरी तरफ हमें यह बात भी जनता में दफन करनी होगी कि जो लोग बिना महसूल रेल में

यात्रा करते हैं उन्हें किस तरह से एजुकेट किया जाये ताकि वे बिना टिकट यात्रा न करें। इस चीज, अर्थात् बिना टिकट यात्रा करने को बढ़ावा देकर हम देश को आगे नहीं बढ़ा सकते हैं बल्कि इससे देश का नुकसान ही करते हैं। इसलिए हम सब लोगों का यह कर्तव्य हो जाता है कि जो लोग बिना भाड़े के रेल से यात्रा करते हैं उन्हें एजुकेट किया जाये और उन्हें इस लायक बनाया जाये कि वे किसी तरह से भी नेशनल इंकम को श्रुत तरीके से नष्ट न करें।

दूसरी बात आपको यह भी देखनी है कि हमारे कर्मचारियों द्वारा जो भूँ हो जा रही हैं उसके लिए उनसे जवाब तलब किया जाना चाहिये। उन्हें यह नहीं समझना चाहिये कि हम सरकारी नौकर हैं और जो गलती हम करते हैं उसके लिए जवाबदेह नहीं हैं। जो सरकारी कर्मचारी इस तरह की श्रुती करते हैं उनको अपनी जवाबदेही पूर्ण रूप से समझनी चाहिये। हमारे सरकारी कर्मचारियों की भूल की वजह से रेलवे विभाग को काफी नुकसान उठाना पड़ता है। वे लोग बिना टिकट मुसाफिरों से कुछ रुपया लेकर छोड़ देते हैं। माल के भेजने में कुछ गलतियाँ कर देते हैं जिससे रेलवे विभाग को उस गलती का मुआवजा देना पड़ता है। इसी तरह से ठेकेदारों से हमारे सरकारी कर्मचारी सम्बन्धित होकर गलतियाँ करते हैं जिससे हमारे रेलवे विभाग को काफी रुपये का नुकसान सहन करना पड़ता है। मैं कहूँगा कि हम सब लोगों का और सरकार का यह कर्तव्य है कि जनता का और सरकारी कर्मचारियों का ध्यान इस क्षति की ओर दिलाया जाय और उन्हें एजुकेट किया जाये ताकि इस तरह की राष्ट्रीय क्षति फिर न हो।

मैंने इस सदन में बहुत बार यह सुना है कि रेलवे कर्मचारी और अधिकारी बहुत

[श्री महावीर दास]

गलतियाँ किया करते हैं जिससे रेलवे विभाग को बहुत नुकसान होता है। सचमुच में हमारे ये अधिकारी जो इस तरह की गलतियाँ करते हैं वे जवाबदेह हैं। जिन गलतियों के बारे में माननीय सदस्य रेलवे अधिकारियों का ध्यान आकर्षित करते हैं उनकी ओर उन्हें अच्छी तरह से ध्यान देना चाहिये और सुधारना चाहिये। यह ख़तरा है कि गलतियाँ होंगी—गलतियाँ करना मनुष्य का स्वभाव है—लेकिन जान-बूझ कर गलती नहीं की जानी चाहिये। अगर कोई कर्मचारी या अधिकारी जानबूझ कर कोई गलती करता है तो वह सचमुच में आलोचना के लायक है। लेकिन जो गलती अच्छे इन्टेन्शन से की गई हो या स्वाभाविक हो तो उसको सिवाय सुधार करने के और कुछ नहीं किया जा सकता है।

उपसभापति महोदय : एक मिनट बाकी रह गया है।

श्री महावीर दास : मैं अपना भाषण खत्म कर रहा हूँ। मैं माननीय सदस्यों का ध्यान एक बात की ओर दिलाना चाहता हूँ जो हमारे प्रधान मंत्री जी हमेशा कहा करते हैं कि इस देश की उन्नति के कामों में हमारा नारा “आराम हराम है”। मैं समझता हूँ कि अगर हम इस बात को ध्यान में रखेंगे तो हमारा काम तीन क्षेत्रों में बंट जाता है। सरकार अपना कार्य गवर्नमेंट लेवल पर करे और हमारा काम बाहर के लोगों को एजुकेट करने का हो जाता है कि वे रेलवे को किसी तरह से क्षति न पहुँचायें। हमारे सरकारी कर्मचारियों का यह कर्त्तव्य हो जाता है कि वे अगर कोई नुकसान करते हैं तो वे उसके जवाबदेह होंगे। उन्हें इस तरह का कार्य करना चाहिये ताकि सरकार का एक पैसे का भी नुकसान न हो। इन शब्दों के साथ मैं आपका ध्यान बिल नं० ३७ आफ़ १९६२ की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ जिसमें १,१४३,८०,५५,००० रुपये की मांग की गई

है। ये डिमाण्ड्स जिन कार्यों के लिये मांगी जा रही हैं वे बिल में वर्णित हैं। मैं समझता हूँ कि यह जो डिमाण्ड है वह ठीक है, जायज़, उपयुक्त है और मेरा विश्वास है कि सदन इसको अपनी स्वीकृति देगा ताकि रेलवे विभाग अपना कार्य पूरा कर सके और हमारा देश उन्नति कर सके। मैं इन शब्दों के साथ इस बिल का समर्थन करता हूँ और विश्वास करता हूँ कि सदन के सब सदस्य इसको स्वीकार करेंगे।

SHRIMATI DEVAKI (GOPIDAS) (Kerala): Madam Deputy Chairman, I thank you at the outset for giving me this privilege to speak, but I feel that I ought to have got a better chance as a new entrant.

THE DEPUTY CHAIRMAN: You were absent from your seat.

SHRIMATI DEVAKI (GOPIDAS): I want to speak only on some of the local affairs in that small State of Kerala and we feel that it is not getting the consideration that it deserves. Now the Kerala State is always termed as the problem State and still, after the First and the Second Five Year Plans, it remains as a problem not yet solved. Considering all the problems there, the unemployment problem is the most important one and to solve that industrialisation is the only possibility. It is admitted; that the railways play a very important role in the development of industries. Unfortunately, the development of a proper railway system in Kerala has, all the while, been completely ignored. Even the existing one that we have is only about 550 miles of railways. That itself is a haphazard growth...

THE DEPUTY CHAIRMAN: The House stands adjourned till 2 P.M.

The House then adjourned for lunch at one of the clock.

The House reassembled after lunch at two of the clock. THE DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.

SHRIMATI DEVAKI (GOPIDAS): As I was saying when the House adjourned for lunch, Kerala State has only 550 miles of rail road in all and that comes to only 3-3 miles per lakh of the population, as against 3'3 miles in the rest of India. Of these 550 miles, only 156 kilometre* " were constructed during the First and Second Plan periods. Even on this little bit of rail road, we have got the most neglected and careless service; I am sorry to say that. A portion of this is also metre gauge. The oldest and rotten bogeys and engines are used, there. We feel that what is rejected from other parts is being dumped there. The paints are not there and there are no proper latrine arrangements, even in the ladies compartments. The doors and windows are unserviceable. The whole thing is dirty. Nobody cares to dust the seats even in the morning when the service begins. In the rainy season the roofs of the carriages are so leaky that we are forced to squat inside with open umbrellas. There is no consideration even for the increase in the passengers during week-ends, vacations and festive occasions, so much so that passengers are finding it very difficult to travel in those trains.

SHRI DAHYABHAI V. PATEL (Gujarat): You may add also, at the end of a Parliament session.

SHRIMATI DEVAKI (GOPIDAS): I feel that especially in the night services more spacious bogeys are to be given to the ladies in the third class compartments.

At this stage I would like to congratulate the Ministry on having given some additional facilities to the third class passengers. The introduction of the sleeper coaches is one example.

I have to bring to the notice of the House that Kerala offers tremendous scope for the development of railway

lines due to the numerous products that are being expected from there, and also because of the innumerable places of tourist attraction there. Our State is supplying about 70 per cent, of the total production of coconut in India. Out of the total production of 32,000 tons of pepper, Kerala alone supplies 27,000 tons. The most important plantation crop of Kerala is tea which is the principal 'foreign exchange-earner'. The cultivation of raw rubber on plantation scale is undertaken almost exclusively by Kerala. In the whole of India, Kerala is the sole supplier of rubber. And as we all know, from time immemorial, India had the monopoly in the supply of cardamom to the entire world and as much as 50 per cent. of the total yield are coming from Kerala meets 96 per cent, of the total requirement of arecanut of the whole world is met from Kerala. So also Kerala meets 96 per cent, of the total cashewnut requirement of the world. Lemon-grass oil is an important dollar earner, since it is in great demand in the world market as being the best oil for the manufacture of perfumes and this also Kerala exports. Besides we have thorium and monazite and such other minerals that are very important in the present atomic age. These are the things that we have got to export. Besides, ours is a deficit area for food.

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI S. V. RAMASWAMY) : Monazite is not to be exported.

SHRIMATI DEVAKI (GOPIDAS): As regards food production, our State is deficit and inside the State we are able to produce only what is sufficient for 5 months. For the rest 7 months of the year we have to depend on what can be got from outside. For that also railway facilities are very greatly needed. In spite of all these things, the railway construction there is still remaining as it was before the Plan period.

FShrimati Devaki (Gopidas).] There is a great demand for the extension of the railway lines to different places. The line from Ema-kulam to Trivandrum is there. The portion from Quilon to Trivandrum is the fresh line that we have got. There is a demand that this line should be extended to Cape Comorin also. This demand is also made by the Madras State.

We are having only one express service from Cochin to Madras, so much so that there is too much of congestion on this train. We request that one more express service from Cochin to Madras and back from Madras to Cochin be introduced. Also an express service from Cochin *via* Mangalore to Bombay is an urgent necessity. Those who travel to the North find it very difficult to get accommodation in the Grand Trunk Express and on the way back we have got to get down at Madras and unnecessarily spend a day there. If the G.T. Express is extended from Madras to Cochin, that will be a great help to the people coming from the South to the North and going back. That will also facilitate the commercial activities.

The doubling of the line from Coimbatore has to be taken up as an urgent measure, I mean the line connecting it to Cochin Port. We know that Cochin Port had already been declared as a major port in 1936 and there is large scope for the development of the Cochin Port. This port is also connected with deep-water transport and it is on the direct route to Australia and other countries of the Far East. So the doubling of this line will ease the congestion on the Bombay line also. From Cochin these can be directly transported to Coimbatore, Madras and such other places which are quickly developing industrially. This is a local requirement which can easily be conceded. Well, the increase in freight has to be conceded but we are demanding more efficient and quicker service. There

is booking for the Quick Transport System from Cochin but almost all the hill produce are booked from Kottayam, and it will be of use if this system could be extended to Kottayam. This will minimise delay and unnecessary expenditure. More goods wagons have to be made available. Easy booking and quick transporting of goods will facilitate trade and blocking of money will be avoided and this will help the business world. Ticketless travelling can also be avoided thus adding to the income of the State. During festivals and such congested occasions more staff from the leave reserve should be employed and that way I think we can avoid ticketless travelling and have more income.

These level-crossings have become a nightmare to road traffic. I think there is a feeling that the Railways, are considered a Central subject and road transport a State affair. If we can have co-ordination between the two by means of a Road Transport Corporation, I think, that will help to do away with this anomaly.

There are ever so many complaint* about pilferage of goods, more especially in the Railway yards. This has to be gone into and remedied. There are so many complaints that I personally know of. This has to be rectified. Those who are travelling from Madras to Delhi have this experience of too much dust coming in. We have to find some remedy for this too.

The main objective of the Third Plan is to secure a rise in national income of 5 per cent, per annum, to expand basic industries and to utilise manpower resources to the fullest extent possible. If we want to achieve these main objectives with reference to Kerala, I am sure industrialisation is the only solution. If industrialisation is to come about, railway facilities are to be given. When we ask for heavy industries, the answer is that there are no transport facilities. When we ask for railways, we are

told that there are not many units of heavy industry. If we want to get rid of this anomaly we must have more railway facilities. I have, in this connection to say that the metre gauge system is creating a number of difficulties. Kottayam is the main importing centre and all the hill produce comes there. From there everything has to be taken to Erna-kulam and then changed on to the broad gauge. So much of difficulty is being felt because of this metre gauge system and in my opinion it has to be scrapped. The Kerala people always think that their case is not being considered at this farthest north because they are in the southernmost end and the capital is in the northern end, that their case is not being heard and even if heard, nothing is being done. This is how the people are thinking and this is being fanned by the Communist Party there. I would, therefore, request Government to take note of the difficulties of the tiny little problem-State of Kerala, rectify the defects and give us an opportunity to develop.

श्री निरंजन सिंह (मध्य प्रदेश) : उप-सभापति महोदय, सबसे पहले मैं दो-तीन बातों के बारे में—जो कि यहां सभा-भवन में उठाई गई हैं और जिनका अभी तक संतोषजनक उत्तर नहीं मिला है—कहना चाहता हूं। जहां तक ट्रांसपोर्ट का सवाल है, ट्रांसपोर्ट के द्वारा ही हमारा सारा इम्प्रूवमेंट हो सकता है और ट्रांसपोर्ट के द्वारा ही हम तरक्की कर सकते हैं; लेकिन जितना उसको यह सरकार नेगलेक्ट कर रही है उतना शायद दूसरे कामों को नहीं कर रही है। मैं पहले यह कह दूं कि हमारा दृष्टिकोण तारीफ करने का नहीं होता, हमारा दृष्टिकोण क्रिटिकल होता है, इसलिये जो अवगुण हैं, वहां मैं बताने की कोशिश करूंगा, जो गुण हैं, वह तो दूसरी पार्टी के जो लोग हैं, वे बतायेंगे।

अब, जहां तक ट्रांसपोर्ट का सवाल है, बैगन्स के सम्बन्ध में इस सभा-भवन में और बाहर भी बार-बार इस चीज की मांग की गई 242 RS.—5.

है कि इस बारे में कुछ किया जाय, क्योंकि आपके पास जितने बैगन्स हैं उनको रेगुलर वे में आप सप्लाई नहीं कर रहे हैं। उदाहरण के लिये, सरकार को यह मालूम है कि अनाज दो महीने, मई और जून में आता है, इसी समय वह किसानों के पास से मंडियों में आता है, लेकिन उस समय जहां भी मण्डी है वहां बैगन्स नहीं दिये जायेंगे और जब बरसात शुरू हो जायगी, जून-जुलाई का महीना होगा या अगस्त का महीना होगा, तब बैगन्स दिये जायेंगे। एक तरफ तो यह कहते हैं कि किसानों को फॅसिलिटीज दे रहे हैं और दूसरी तरफ उनके अधिकारों पर आप कुठाराघात कर रहे हैं, क्योंकि जब फसल आयेगी और बैगन्स नहीं मिलेंगे तो क्या होगा? होगा यह कि मार्केट में अनाज तो आयेगा, लेकिन अनाज खरीदने वाले नहीं होंगे क्योंकि उसके लिये पैसा नहीं होगा। एक तरफ तो रेजिमेंटेशन के कारण बैंक वाले पैसा देते नहीं हैं और दूसरी तरफ जब ट्रांसपोर्ट नहीं होगा तो माल बाहर नहीं जायेगा और फिर टर्न-ओवर नहीं होगा और इसलिये बाजार में, मण्डी में, किसान का अनाज ले नहीं सकेंगे। तो जब किसानों के पास आमदनी का जरिया होता है, तब आप ट्रांसपोर्ट का इन्तजाम नहीं करते हैं और उसके लिये बार-बार ट्रेलियाम दिया जाता है, बार-बार सरकार से प्रार्थना की जाती है, लेकिन कोई सुनवाई नहीं होती है। सुनवाई कब होती है जबकि बरसात शुरू हो जाती है। इसी तरह से आज स्टील प्लान्ट्स के सम्बन्ध में कहा गया कि वहां ज्यादा सामान इकट्ठा हो गया था, क्योंकि बैगन्स नहीं मिले थे। तो रेलवे डिपार्टमेंट का काम यह है कि जहां पर जिस समय बैगन्स का काम हो, वहां उसको पूरा किया जाय और यदि वह ऐसा नहीं करता है तो फिर इसकी जिम्मेदारी सरकार के ऊपर है और सारा देश इसके लिये उसको दोषी ठहरायेगा। तो जैसा कि मैंने कहा, बैगन्स का डिस्ट्रीब्यूशन ठीक नहीं है। मैंने अनाज की बात कही लेकिन कल यहां पर सवाल हुआ और उसमें बताया कि जापान को नमक भेज रहे

[श्री निरंजन सिंह]

है, क्योंकि यह हमारे पास सरप्लस है; लेकिन आपको ताज़्जुब होगा कि बरसात के पहले जबकि देहातों के लिये नमक चाहिये, तब वह वहां पहुंच नहीं पाता है। आप देखें कि सारे हिन्दुस्तान में बहुत ही थोड़ी रेलवे है और जो बड़े बड़े सेंटर्स हैं वहाँ से सामान आता है और तब वह देहातों में डिस्ट्रीब्यूट होता है। तो नमक के लिये बैग्स नहीं मिलते हैं, इस वजह से वह देहातों में पहुंच नहीं पाता है और आज यहां कह दिया जाता है कि वह सरप्लस है। जब आप बैग्स देंगे नहीं, तो सरप्लस होगा ही। आप यहां पर बतायेंगे कि वह सरप्लस है लेकिन वहां पर आदमियों को कठिनाई है, वह बरसात से पहले नमक लेकर रखना चाहते हैं, उसको खरीदना चाहते हैं, क्योंकि उनको अपने घर से उसको खरीदने के लिये १५-१५ मील, २०-२० मील या ४०-४० मील जाना पड़ता है और बरसात के दिनों में वे जा नहीं सकते हैं। बरसात के दिनों में गुड़ और नमक के बिना कोई भी देहात में नहीं रह सकता है और इसलिये बार बार बिजनेस करने वालों की और दूसरे आदमियों की उसके लिये डिमाण्ड होती है और यह शिकायत होती है कि साहब हमको बैगन नहीं मिला, कोटा नहीं मिला। रेलवे वाले कहते हैं कि अभी आपका कोटा नहीं मिला; कभी कहते हैं, आपको जितने बैगन मिलने थे, मिल चुके। परिणाम यह होता है कि जब आदमियों को समय पर ये वस्तुएं जैसे गुड़ है, नमक है, नहीं मिलता तो बड़ी परेशानी होती है। जब तक आप इसके लिये प्रबन्ध नहीं करते, आपका ट्रांसपोर्ट सिस्टम सफल नहीं होने का है।

फिर आपके सिस्टम का यह हाल है कि जहां एक जगह आपका कोई डिवीजन सेण्ट्रल गवर्नमेंट के मातहत है और दूसरी जगह उसका कोई डिवीजन या डिपार्टमेंट राज्य सरकार के मातहत होता है, तो आपका कानून अलग अलग लागू होगा। वह सारे डिवीजनों में एक सा लागू होना चाहिये। लेकिन दुर्भाग्य यह है

कि रेलवे में जितने डिवीजन आपने बनाये हैं उनमें अलग अलग कानून, अलग अलग तरीके, अलग ड्रेस, अलग फैसिलिटी है। इस तरह का जब तक आप यूनीफिकेशन नहीं करते तब तक आप कुछ कंट्रोल नहीं कर पायेंगे और कंट्रोल नहीं कर पायेंगे तो यह जो ऐनीमली है जो कि मैंने आपको अभी बताया, यह बहुत नुकसान-देह होगी और दूसरों को शिकायत करने का मौका मिलेगा, दूसरों को यह कहने का होगा कि रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन में धांधली हो रही है। वे आपके कानून को नहीं देखेंगे, जो एक्चुअल प्रैक्टिस में हो रहा है, उसको देखेंगे। परिणाम यह होता है कि आपके रूल्स एण्ड रेगुलेशन्स बेकार सिद्ध होते हैं। जब तक रेलवे का और डिवीजनों का दोनों का एक सा समन्वय नहीं होगा, तब तक आप उसको ठीक से अमल में नहीं ला सकेंगे।

कहीं कहीं आप यह देखेंगे कि आपके डिवीजन डिवीजन में कायदा दूसरा होगा। सेण्ट्रल रेलवे में भुसावल डिवीजन में एक दूसरा कायदा होगा और झांसी में जबलपुर में कुछ और होगा। यदि आपको झांसी डिवीजन में बैगन मिलता है तो ईस्ट बंगाल या आसाम के लिये कोई एक्कावट नहीं होगी। वहां न तो इस बात का रेस्ट्रिक्शन है कि कितने बैगन 'पर डे' होने चाहियें, लेकिन यदि उसी चीज को जबलपुर डिवीजन में आप लेंगे तो वहां कह देंगे : आपके इतने बैग्स हुए, एक महीने में एक बैगन या दो महीने में तीन बैगन। इतने से ज्यादा नहीं मिल सकते हैं, ईस्ट में जाने के लिये। तो परिणाम यह होता है कि पास के स्टेशनों को जो दस मील पर पड़ते हैं उनको कभी फायदा हो सकता है और दस मील के फासले पर जो दूसरा स्टेशन है, उसको नुकसान भी हो सकता है। तो जब तक आप इस तरह की डिसपैरिटी को दूर नहीं करेंगे तब तक लोगों में असन्तोष रहेगा। एक ही कानून में एक ही रूल के मातहत सब का बांधिये, तो कठिनाई नहीं होगी।

अब मैं आपको खास कर लोको के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ । मेरे पूर्व वक्ता ने कहा था कि कुछ वहां पर डिफिकल्टीज हैं, स्पेयर पार्ट्स नहीं मिलते । मैंने तो यहां तक देखा है कि बोल्ट भी ऐसे हैं कि जो एक जगह के हों तो दूसरी जगह नहीं लगते । उनको बोल्ट लगाना है तो ट्रेन की ट्रेन बांध देंगे और बांध के चला देंगे । परिणाम यह होता है, अभी एक सज्जन ने कहा, इसके कारण, डिरेलमेंट होता है । मैं स्वयं भुक्तभोगी हूँ और मैं, कल ही हाउस के सामने इस सम्बन्ध में उत्तर मांगा था । १६ तारीख को एक पैसेन्जर गाड़ी नागपुर से चलती है, इंजन वहां पर लगता है, ट्रेन वहां से बनती है और वहां से भरतवाड़ा केवल सात मील दूर है और स्टेशन पर आपने यह लिखा है कि २५ मिनट वहां से लेट चली । असली बात यह थी कि इंजन में दोष था और वह मालूम हो गया, पच्चीस मिनट वहां लग गये । इंजन को भरतवाड़ा ले गये, क्योंकि ७ मील दूर है । तीन घंटा १२ मिनट सात मील दूर वह गाड़ी खड़ी रही, तो हालत यह हो गई है कि अब जब कोई पैसेन्जर ट्रेन में जाता है, तो यह अन्दाजा ही नहीं लगता कि राइट टाइम पर आयेगी कि नहीं । एक्सप्रेस और मेल की तो बात समझ में आती है लेकिन पैसेन्जर कभी राइट टाइम में नहीं आयेगी, उसका जीता जागता उदाहरण यह है कि सात मील के अन्दर साढ़े ३ घण्टे गाड़ी लेट है और उसकी कोई सुनवाई करने वाला नहीं है । इससे लोकल पैसेन्जर को तो बड़ी भारी दिक्कत होती है । मैंने एक बार कहा था कि जो ब्रांच लाइन होती है, उसमें हमेशा यह कठिनाई आती है । लेकिन आप यह देखिये कि जब स्टेशन से गाड़ी चलती है तो यह चीज पहले से देखना चाहिये था कि इंजन में क्या खराबी है । तो इस तरह से अगर यह गाड़ी साढ़े तीन घंटे लेट होगी और उसमें अगर कोई आदमी इटारसी जाना चाहता है, वहां से मेल पकड़ना चाहता है, दूसरी जगह जाने के लिये तो उसके लिये क्या सुविधा है ? अगर इस तरह से यात्री को रेल से जाने में परेशानी होने लगेगी, तो वह बस में टूटल

करना पसन्द करेगा । असल में इसका कारण यह है कि जो नैगलिजेंस होती है वह लोको में होती है । कई बार ऐसा होता है कि खराब कोयला इंजन में डाल दिया जाता है, पत्थर डाल दिया जाता है । लेकिन चलते समय यह तो देखना ही चाहिये कि इंजन में किस तरह का, कौनसा डिफैक्ट है । यदि डिफैक्ट है तो स्टेशन मास्टर को मार्क आउट करना था, पहले से उसको डिटेक्ट कर लेना था; लेकिन यह क्या कहना हुआ कि हमने तो गाड़ी स्टेशन से छोड़ दी और सात मील जाने में साढ़े तीन घंटा लेट हो गई । इतने समय में जो साइकल पर जाना चाहता है, पैदल जाना चाहता है, वह आसानी से सात मील जा सकता है और यहां ट्रेन को यह हालत है कि उससे कम से कम दुगुने, तिगुने और चौगुने टाइम तक इंतजार में पड़ा रहना पड़ता है । मेरे कहने का मतलब यह है कि इन्जनों की हालत दुस्त है कि नहीं इसकी जिम्मेवारी किसी के ऊपर आजकल नहीं रखी गई है । पहले कायदा यह था कि जिनके चार्ज में जो इंजन रहता था उसकी देखभाल वही ड्राइवर करते थे जो उसको चलाते थे । अब यह होता है कि कहीं अगर कोई चीज टूटी फूटी हो तो उसको वह नहीं देखता और जब लोको में उसको भेजा जाता है तो वहां भी पूरी तौर से उसकी जांच नहीं होती, वे समझते हैं कि किसी तरह से यह बला निकल जाय । तो जहां ये सब बातें होती हों वहां ट्रेनें राइट टाइम पर कैसे पहुंच सकती हैं ? और इस तरह से यात्रियों को जो फ्रैसिलिटी आप देना चाहते हैं वह कैसे दे पायेंगे ? जब आपकी चीजों की देखभाल नहीं होगी और कोई देखने वाला नहीं होगा तो रेगुलैरिटी कैसे होगी । इस तरह का जो आपका रवैया है, लोको में काम कराने का, वह ठीक नहीं है ।

फिर आप स्टेशन बढ़ाते जा रहे हैं । बहुत से स्टेशन भी बढ़ायेंगे, यार्ड भी बढ़ायेंगे; लेकिन फ्रैसिलिटी कुछ नहीं देंगे । आप जो छोटे स्टेशन बनाते हैं वहां पर न तो स्टेशन मास्टर के ठहरने की जगह है, न पीने के पानी का

[श्री निरंजन सिंह]

इन्तजाम है, न उसके लड़के बच्चों के रहने की वहां जगह है, न वहां कोई सोसाइटी है। वहां पर एक टैन्ट या छपर सा डाल दिया, इससे कहीं उनको राहत हो सकती है। इमरजेंसी की बात दूसरी है, यदि दो-तीन-चार महीने के लिये किसी को करना पड़ जाय तो ऐसी हालत में हर एक को बर्दाश्त करना चाहिये लेकिन छः महीने के बाद तीन-तीन साल तक वह वहां पड़ा रहे, उसके लड़के, बाल-बच्चे दूसरी जगह हों, न उसके खाने पीने की व्यवस्था हो सके, न रहने की व्यवस्था हो सके, तो कैसे काम चलेगा। इसका परिणाम यह होता है कि ड्यूटी में नेगलिजेंस होने लगती है, आदमी सोचता है कि मुझे तो यहां समय काटना है, फिर मैं जिम्मेदारी क्यों बरतूँ, जब मेरे साथ कोई जिम्मेदारी से बर्ताव नहीं करता, मैं भी गैर-जिम्मेदारी से बर्ताव करूँ, इसमें मेरा कोई दोष नहीं है। तो जैसा मैंने इटारसी के सम्बन्ध में कहा था, कटनी के यार्ड के सम्बन्ध में कहा था, आपने बड़ा से बड़ा यार्ड तो बना दिया लेकिन वहां कोई व्यवस्था ही नहीं है। रास्ते में कोई आदमी घड़ी बांध कर नहीं ले जा सकता। दो तीन मील अंधेरे में जाना पड़ता है, कोई लाइट नहीं है, सड़क नहीं है। अपने साथ पैसा लेकर वहां से कोई नहीं जा सकता। अब आप समझें कि ऐसे में गार्ड क्या करेगा? ड्राइवर के पास घड़ी नहीं होगी तो वह "पंक्चुर" कैसे रहेगा। जब तक आप उनके लिये साधन नहीं जुटाते तब तक उनसे एक्सेक्ट नहीं कर सकते कि तभी जगह पर काम कर सकें। जैसा मैंने पहले कहा था और आज भी मैं कहना चाहता हूँ कि इटारसी के यार्ड की हालत यह है कि आपने यार्ड वहां खोल दिया, ट्रेनें वहां आती जाती हैं, लेकिन न तो वहां पर जो काम करने वाले आदमी हैं उनके लिये आपने साधन जुटाया, न वहां जाने के लिये रास्ता है, न वहां पर रात में चलते वक्त कोई उजाला रहता है, अंधेरा ही अंधेरा रहता है और अपनी रक्षा नहीं हो सकती। अंधेरे में सांप भी आ सकता है, बिच्छू भी

काट सकता है, जानवर भी हमला कर सकते हैं, सब कुछ हो सकता है, कोई अटैक भी कर सकता है। मुझे ऐसे उदाहरण मालूम हैं कि दस रुपया जेब में रख कर कोई आदमी निकलता है तो उसको छीन लिया जाता है, उसके बाद वह नंगा का नंगा हो गया। इस तरह से आपकी रेलवे स्टेशनों और यादों की व्यवस्था है। वहां पर आपने उन लोगों के लिये कोई प्रोटेक्शन की व्यवस्था नहीं कर रखी है। जंगलों में जहां स्टेशन बनाये गये हैं और जहां पर ए० एस० एम० और सिगलमैन के सिवाय दूसरा आदमी नहीं रहता है वहां पर आपने इन लोगों की रक्षा के लिये कोई व्यवस्था नहीं कर रखी है। जब ये लोग इन स्टेशनों पर काम करने के लिये आते हैं तो अपने साथ सिर्फ एक खाने का डिब्बा लाते हैं या घर से खाना खाकर आते हैं। वे लोग अपने साथ एक भी पैसा नहीं लाते, क्योंकि उन्हें डर रहता है कि रास्ते में कोई हमला न कर दे। अक्सर यह होता है कि जब समय पर उन्हें रिलीव करने के लिये आदमी नहीं पहुंचता है, तो वे लोग भूखे रह जाते हैं, क्योंकि उनके पास और कोई खाने का साधन नहीं होता है। आपको उनके जीवन की रक्षा का प्रबन्ध करना चाहिये, तब ही वे लोग अच्छी तरह से अपना कार्य कर सकते हैं। जब आप कोई नया स्टेशन जंगल में बनाते हैं तो पहले आपको उनकी रक्षा की व्यवस्था भी करनी चाहिये। इसलिए मेरा निवेदन यह है कि आप जहां कहीं भी नये रेलवे स्टेशन या यार्ड बनाते हैं, वहां पर आपको अपने कर्मचारियों को सुविधा देनी चाहिये और उनके लिये प्रबन्ध पहले से ही करना चाहिये ताकि वे अपनी ड्यूटी अच्छी तरह से कर सकें। आप अपनी तरफ से तो उनको सुविधा प्रदान नहीं करते हैं और उन पर चार्जशीट लगा देते हैं। मुझे इटारसी के कुछ लोगों का मामला मालूम है, जिन्हें चार्जशीट दिया गया है। जब आप उन्हें चार्जशीट देते हैं तो उन्हें जवाब देने का मौका भी देना चाहिये ताकि वे बतला सकें कि जिस चीज के लिये चार्जशीट उन्हें दिया गया है, वह ठीक भी है या नहीं। अक्सर यह

होता है कि गलती कोई करता है और चार्ज-शीट किसी दूसरे को दे दी जाती है, जिसका नतीजा यह होता है कि बेगुनाह आदमी को सजा मिल जाती है और जो गुनाह करता है वह साफ बच जाता है। इसलिये मेरे कहने का मतलब यह है कि जब आप चार्जशीट किसी को देते हैं तो उसको जवाब देने के लिये समय भी देना चाहिये ताकि वह साबित कर सके कि उसने गलती की है या नहीं? आपको उन्हें हर प्रकार की सुविधा देनी चाहिये, ताकि वे अपना काम अच्छी तरह से कर सकें। अगर सुविधा देने के बाद भी वे अपना कार्य अच्छी तरह से नहीं करते हैं या वे कोई गलती करते हैं, और उसके लिये उन्हें सजा दी जाय तो कोई हर्ज नहीं।

अब मैं आपके सामने ट्रांसफर के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूँ। यह बात ठीक है कि जो सरकारी नौकरी पर है उसका कहीं भी ट्रांसफर किया जा सकता है। लेकिन अबसर देखने में यह आता है कि एक रेलवे कर्मचारी अगर हिन्दी क्षेत्र में रहता है, तो उसका ट्रांसफर मराठी क्षेत्र में कर दिया जाता है, जहाँ उसको अपने बाल-बच्चों को पढ़ाने में काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है। इस तरह की बातें सदर्न और सेण्ट्रल रेलवे में देखने में आती हैं। जो रेलवे कर्मचारी इस तरह के क्षेत्र में ट्रांसफर हो जाते हैं जहाँ उनके लड़कों को लैंग्वेज का सामना करना पड़ता है तो वे अपने बाल-बच्चों को पढ़ाने के लिये पुराने ही स्थान में छोड़ आते हैं। इसका नतीजा यह होता है कि अगर किसी के दो लड़के हो गये तो उसे अपने लड़कों को पचास-पचास रुपया पढ़ाई के लिये भेजना पड़ता है। उसकी तनखाह तो १५० रुपया माहवार होती है और जब उसका इस तरह से खर्चा बढ़ जाता है तो वह रिस्वत का सहारा लेता है। आपने हाउस के अन्दर कई बार कहा कि हम अपने कर्मचारियों के लड़कों को पढ़ाने के लिये स्कालरशिप देते हैं, लेकिन देखने में यह आता है कि आप अपने कर्मचारियों को इस तरह की कोई

सुविधा नहीं देते हैं। ये लोग कीर्ति बड़े अफसर तो नहीं बन पायेंगे, सिवाय एसिस्टेंट स्टेशन मास्टर के। जब उनकी तनखाह कम होगी और उनका खर्चा ज्यादा होगा तो रेलवे में रिस्वत भी होगी। जब तक आप इन लोगों को सुविधा प्रदान नहीं करेंगे तब तक रेलवे से भ्रष्टाचार भी कम नहीं हो सकता है। आप इन लोगों का एक दम ट्रांसफर कर देते हैं। किसी का खण्डवा से भुसावल कर दिया या बडनेरा कर दिया। जब आप इस तरह का ट्रांसफर करते हैं तो आपको यह देखना चाहिये कि उनके लड़कों के पढ़ाने के साधन वहाँ पर मौजूद हैं या नहीं। इसके साथ ही साथ आपको यह भी देखना चाहिये कि उनके जीवन के लिये या उनकी प्रोग्रेस के लिये वहाँ पर कितनी सुविधा है। रेलवे अधिकारियों को मतमाने ढंग से ट्रांसफर नहीं करने चाहिये, रेलवे अधिकारियों को यह देखना चाहिये कि जिन कर्मचारियों को वे पॉन्चमेंट के तौर पर एक जगह से दूसरी जगह ट्रांसफर करते हैं उनकी वजह से उनकी फैमिली को सफर करना न पड़े। उनके लड़के और बच्चों को उनके ट्रांसफर से किसी तरह का नुकसान न होने पावे। जब इस तरह के ट्रांसफर किये जाते हैं, तो इस बात का खयाल रखा जाना चाहिये कि उन लोगों के बच्चों को और परिवार वालों को वहाँ पर किसी तरह की परेशानी तो नहीं होगी। इस दृष्टिकोण को सामने रख कर रेलवे कर्मचारियों का ट्रांसफर किया जाना चाहिये।

जहाँ तक डिसमिसल का सम्बन्ध है, इसके बारे में मेरे एक सहयोगी ने कहा और मैं भी यह कहना चाहता हूँ कि मेरे पास कम से कम ते-चार और दस नाम ऐसे लोगों के हैं, जिन्हें "शो काज नोटिस" दिया गया है। इस तरह के जो नोटिस दिये जाते हैं वे रेलवे अधिकारियों की धांधली की वजह से दिये जाते हैं।

उपसभापति महोदय : आपका दो मिनट रह गया है।

श्री निरंजन सिंह : मेरा टाइम तो अभी खत्म नहीं हुआ

उपसभापति महोदया : अभी बहुत से मيم्बर बोलने वाले हैं।

श्री निरंजन सिंह : अभी २० मिनट पूरे नहीं हुए।

THE DEPUTY CHAIRMAN: You started at 2.15.

श्री निरंजन सिंह : अभी तो मैंने आधा भी खत्म नहीं किया। कहने का मतलब यह है कि आप उन्हें बिना किसी एक्सप्लेनेशन के निकाल देते हैं जो कि गलत बात है। अगर आप किसी को सजा देते हैं तो उससे यह जानकारी हासिल कर ली जानी चाहिये कि उसने गलती की है या नहीं? अक्सर यह देखने में आता है कि जो आदमी गलती करता है, उसको तो सजा नहीं मिलती है और जो इन्फोर्मेन्ट होता है उसको सजा मिल जाती है और उसको जीवन भर के लिये नौकरी से निकाल दिया जाता है। यह बात ठीक नहीं है और इस चीज पर रेलवे अधिकारियों को गौर करना चाहिये।

मैं अब अपनी बातों को जल्दी जल्दी कह देता हूँ। आपका जो स्कैम आयरन है, वह जगह जगह बड़े बड़े जंक्शनों में फँसा पड़ा हुआ है। खड़गपुर में इस तरह का आयरन फँसा पड़ा हुआ है और उसकी देखभाल करने वाला कोई नहीं है। लोग उसको चुरा ले जाते हैं, मगर उनको रोकने वाला कोई नहीं है। आप नया स्कैम आयरन खरीदते हैं और दूसरी तरफ आपका इतना आयरन चोरी, चना जाता है। इसलिये मेरा रेलवे मंत्रालय में यह निवेदन है कि वह इस ओर ध्यान दे और इस तरह का इन्तिजाम करे जिससे कि जो आयरन इस तरह से बिखरा पड़ा हुआ है वह चोरी होने से बचाया जा सके।

अब मैं आपके सामने रेलवे विभाग में प्रमोशन की बात रखना चाहता हूँ। अक्सर

यह देखने में आता है कि एक आदमी को जब अप्वाइन्ट किया जाता है, तो उसको एक-दो महीने में प्रमोशन दे दिया जाता है। इस तरह से उसको कुछ ही महीनों के अन्दर दो तीन प्रमोशन देकर दूसरी पोस्ट में बढ़ा दिया जाता है। इसका नतीजा यह होता है कि उसी विभाग में काम करने वाले जो कर्मचारी होते हैं, उनका मन दूट जाता है और वे यह समझने लगते हैं कि हमें इस तरह के प्रमोशन के योग्य नहीं समझा जाता है और न ही हमें यह जगह मिलने वाली है। इसका नतीजा यह भी होता है कि उस विभाग में जो और कर्मचारी काम करते हैं, वे मन लगाकर काम नहीं करते हैं। मेरा निवेदन है कि रेलवे मंत्रालय को इस ओर अत्यधिक ध्यान देना चाहिये और जो प्रमोशन का तरीका अख्तियार किया जा रहा है, उसको बन्द किया जाना चाहिये।

अब मैं ट्रेनों के सम्बन्ध में कुछ कहने चाहता हूँ। एक सवाल के उत्तर में यह जवाब दिया गया था कि दिल्ली से बम्बई को एक रेल शुरू की जायगी। एक तरफ गवर्नमेंट स्टेटमेंट देती है और दूसरी तरफ जनरल मैनेजर स्टेटमेंट देते हैं कि बम्बई से लखनऊ को गाड़ी निकलेगी, यहां से निकलेगी, वहां से निकलेगी, कानपुर से निकलेगी, यानी उन दोनों के स्टेटमेंट में अलग अलग बातें होती हैं। सेंट्रल रेलवे वालों ने अभी हाल में यह स्टेटमेंट दिया कि जल्दी ही आठ, दस गाड़ियां नई चलने वाली हैं। लेकिन जब गवर्नमेंट उत्तर देती है तो कहा जाता है कि सन् १९६६ के बाद यानी तीसरे प्लान के खत्म होने के बाद नई गाड़ियां शुरू की जायेंगी। चौथे प्लान में हम नई गाड़ियों के चलाने की बात सोचेंगे। इस तरह की बातों की ओर रेलवे मंत्रालय को ध्यान देना चाहिये। यह मेरा निवेदन है।

आप हर साल तीन करोड़ रुपये रेलवे एमिनिटीज के ऊपर खर्च करते हैं, लेकिन उसका ठीक तरह से डिस्ट्रिब्यूशन नहीं होता है। जब मैंने इसके बारे में सवाल पूछा था

तो कह दिया गया कि इस तरह की कोई बात नहीं है। जहां इस चीज की जरूरत होती है वहां हम देते हैं। जहां तक डिस्ट्रिब्यूशन का सवाल है, उसकी तरफ रेलवे मंत्रालय को अच्छी तरह से ध्यान देना चाहिये। अक्सर देखने में यह आता है कि जहां से ज्यादा प्रेशर आ गया वहां आप दे देते हैं और जहां से प्रेशर नहीं पड़ा वहां नहीं देते हैं। उदाहरण के तौर पर मैं आपको बतलाता हूं कि नार्थ ईस्ट फ्रंटियर रेलवे में इस तरह की कोई राशि नहीं दी गई। इस तरह की बात नहीं होनी चाहिये। जो एमिनिटीज सर्वे रेलवे और वेस्टर्न रेलवे के लिये थी वह तो आपने दे दी लेकिन जहां से प्रेशर नहीं आया वहां आपने नहीं दी। इस तरह से जिस क्षेत्र के लिये जितना रुपया एमिनिटीज के लिये रखा जाता है वह आपको दे देना चाहिये और इक्वली इस चीज को बांटना चाहिये। इस चीज को आपको बराबर हर साल देना चाहिये। इस तरह की जो चीज बांटने के लिये होती है उसको मिस्टमैटिक ढंग से बांटना चाहिये जहां तक अपाइन्टमेंट और सेलैशन का सवाल है, उसकी ओर रेलवे मंत्रालय को विशेष ध्यान देना चाहिये। इतना कह कर मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

श्री विमल कुमार मन्नालाल जी चौरडिया:
माननीय उपसभापति महोदय, जो बिल माननीय रेलवे मंत्री जी ने प्रस्तुत किया है, उसके बारे में मैं कुछ कहना चाहता हूं। सबसे पहली बात यह है कि रेलवे बजट में यह एक परम्परा रही है कि इस बजट के पहले जो ब्यूजट पेपर निकाला गया था उसमें फिर संशोधन करना पड़ा। संशोधन ठीक दिशा में किया गया और इस बात के लिये मुझे कोई ऐतराज नहीं है। किन्तु दूसरी बात में जो संशोधन हुआ वह ठीक तरीके से नहीं हुआ और इसके साथ ही संशोधन के साथ जो राष्ट्रपति की रिक्मेंडेशन चाहिये थी, वह रिक्मेंडेशन भी देखने को नहीं मिली। संभवतः विभाग ने मंजूरी प्राप्त की होगी, लेकिन दो शब्द, अड्डेडम के रूप में जो प्रस्तुत

किया था, उसमें अगर लिख देते तो ज्यादा अच्छा था। तीसरी बात यह कि शासन ने ज्योंही उस अड्डेडम को लोक सभा के सामने प्रस्तुत किया था, उसी समय उसे राज्य सभा के सदस्यों के समक्ष प्रस्तुत किया जाना चाहिये था, किन्तु वह प्रस्तुत नहीं किया गया। इसकी मैं भर्त्सना करता हूं और मैं माननीय मंत्री जी से फिर प्रार्थना करता हूं कि वे भविष्य में इस तरह का भेदभाव रखने की कृपा न करें जिससे लोक सभा को भिन्न माना जाय और राज्य सभा को भिन्न माना जाय।

अब जहां तक रेलवे के कार्यक्रम का सवाल है, वैसे तो हमारे कई माननीय मित्रों ने प्रशंसा के पुल बांधे हैं, किन्तु मैं जो बातें कहने जा रहा हूं। वे आंकड़ों के आधार पर कहने जा रहा हूं आंकड़ों का जवाब न होने पर जो कुछ माननीय सदस्य अनर्गल प्रलाप करने लगते हैं, उसकी मुझे चिन्ता नहीं है। तो, आंकड़ों के आधार पर मैं यह कहता हूं कि पहली बात यह है कि हमारे रेलवे विभाग के जो एस्टिमेट्स हैं, वे ठीक नहीं बनते हैं। इनकी कल्पना ठीक नहीं रहती है और इनकी कल्पना में जो वैरिएशन है, वह बढ़ता जा रहा है, वह कम नहीं हो रहा है। पुराने आंकड़े जो हैं, उनके हिसाब से सन् १९५८-५९ में इन्होंने जो सरप्लस एस्टिमेट किया था २७.३४ करोड़ रुपये, किन्तु वचे ८.९३ करोड़ रुपये। सन् १९५९-६० में फिर सरप्लस बराबरी पर आया। सन् १९६०-६१ में इन्होंने एस्टिमेट किया था १८.५३ करोड़ रुपये, किन्तु ३२.०१ करोड़ रुपये की सेविंग हुई। इस तरह से इनके एस्टिमेट में एक फर्क होता जा रहा है और मैं प्रार्थना करूंगा कि आप अपने एस्टिमेट में दुरुस्ती करें, तो ज्यादा अच्छा है।

दूसरे हमारे यहां रेलवे विभाग में जो इनकी प्लानिंग है वह प्रापर नहीं होती है। इनके यहां ओवरबजटिंग इतनी ज्यादा है कि सरेंडर करने के बाद भी अत्यधिक सेविंग हुई है। इसके साथ साथ बहुत से काम ऐसे

[श्री भिमलकुमार मुन्नालालजी चौरडिया]

हैं जिनको देख कर ऐसा लगता है कि उन कामों के लिये हम स्टाफ रखते हैं, किन्तु वे काम होते नहीं हैं और उनका वेतन हमें देना पड़ता है। इसमें कुछ आंकड़े हैं, जो मैं आपके समक्ष प्रस्तुत करना चाहता हूँ। “कांस्ट्रक्शन आफ न्यू लाइन्स” में सरेंडर करने के बाद भी १० करोड़ ३० लाख रुपये की सेविंग हुई है। “ओपन लाइन वर्क्स, डवलपमेंट फंड” में सरेंडर करने के बाद भी ५ करोड़, ७८ लाख, ६० हजार रुपये की सेविंग हुई है। “ओपन लाइन वर्क्स—एडिशन” के अन्तर्गत सरेंडर करने के बाद ३२ करोड़, ६४ लाख, ८० हजार रुपये की सेविंग हुई है। इस तरह रेलवे विभाग को इस बजट के द्वारा जो काम करने के लिए दिया जाता है, उसको यह विभाग करने में सक्षम नहीं है। इसके दो कारण हैं, एक तो इस विभाग की प्लानिंग ठीक नहीं है, दूसरे ठीक तरह से काम करने के यह योग्य नहीं है। मैं प्रार्थना करूंगा कि इन दोनों बातों को ठीक करने की आवश्यकता है। आपमें जितना काम करने की क्षमता है, आप उसी के अनुसार काम अपने हाथ में लें और उसको पूरी तरह से करवाने के लिये सतर्क रहें। इसके बावजूद हम लोग जो रकम यहां से मंजूर करके देते हैं, उसको अगर आप खर्च नहीं कर सके हैं, तो ज्योंही आपके ध्यान में यह आये कि आप उस रकम को खर्च नहीं कर सकते हैं, आपको उसी समय उसे सरेंडर कर देना चाहिये। पूरा इतिहास इस बात का साक्षी है कि सरेंडर के मामले में आप लैट हो जाते हैं। आप प्रायः ३१ मार्च को उस रकम को सरेंडर करने के लिए आते हैं। आप खुद भी उस रकम को अपने उपयोग में नहीं लाते हैं और दूसरों को भी उसे उपयोग में नहीं लाने देते हैं। उदाहरण के तौर पर, मैं बताना चाहता हूँ कि “बकिंग एक्सपेन्स—रिपेयर्स ऐंड मेटेनेंस” में अमाउण्ट सरेंडर है ३ करोड़, २६ लाख और ६५ हजार रुपये और एक्चुअल सेविंग हुई ६ करोड़, ३१ लाख और ३६ हजार रुपये। दुगुने से

ज्यादा फर्क है। इसी तरह से ओपन लाइन वर्क्स में है। उसमें १ करोड़, ८ लाख और ५३ हजार रुपये सरेंडर किये गये जब कि सेविंग थी २ करोड़, ६३ लाख और ७६ हजार रुपये। इस तरह से यह जो सरकार का बजटिंग का तरीका है, यह ठीक नहीं है। इसलिये इन तीनों बातों को ध्यान में रखने के लिये मैं निवेदन करता हूँ।

इसके अलावा श्री महावीर दास जी ने अपने भाषण में यह कहा कि हमने इतनी प्रगति की है कि हमने थोड़े ही दिनों में तूफान मचा दिया है और बाहर के लोग आश्चर्य में पड़ गये हैं। उन्होंने भी आंकड़े पेश किये और मैं भी आंकड़े पेश करता हूँ; अगर मेरे आंकड़ों में गलती निकल जाय, तो मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि वे आज नहीं कभी भी सारा हिसाब किताब मिला करके हमें बतला सकते हैं कि कहां गलती है। सन् १९४७ में हमारी जो पूंजी लगी हुई थी, वह थी ७४२ करोड़ रुपये और उस समय हमारा माइलेज था ३३,६८५ मील और प्रति करोड़ के हिसाब से था ४५.८ मील। सन् १९४७ से १९५५-५६ तक हमारी पूंजी बढ़ी २१५.६१ करोड़ रुपये और माइलेज बढ़ा ७५०.६० मील और ३.४ मील प्रति करोड़ के हिसाब से हमारा हिसाब बैठा। फिर १९५५-५६ से १९६०-६१ तक हमारी पूंजी बढ़ी ५५६.६२ करोड़ रुपये और माइलेज बढ़ा ६५६.११ मील। इस तरह से १.१ मील प्रति करोड़ के हिसाब से बैठा है। हम तरक्की के खिलाफ नहीं हैं। निर्माण होना चाहिये, इसके भी हम खिलाफ नहीं हैं। खूब लाइनें बननी चाहिये, इसके भी हम खिलाफ नहीं हैं। हम इसके खिलाफ हैं कि आप हर बात पर ठीक नियंत्रण नहीं रख पाते हैं। जैसा कि उस रोज मैंने कहा था, अगर करोड़ों रुपये खर्च करके हम कोई छोटा सा काम कर डालें और यह कहें कि हमने बहुत बड़ा काम कर दिया है, तो यह भ्रम में डालने और धोखा देने के सिवाय और कोई बात नहीं

हो सकती। इसलिये मेरी प्रार्थना है कि आप इसका इलाज करें। मेरी बातों का कई मित्र लॉबी में जवाब यह देते हैं कि मंहगाई बढ़ गई है, विशेष सुविधाएँ दी जाने लगी हैं और कार्यक्षमता भी बढ़ा दी गई है। ये तीन दलीलें दी जाती हैं।

मंहगाई का जहाँ तक सवाल है, उसका एक काउंटर जवाब यह है कि जैसे हमारी रेलवे है, उसी तरह से रोड ट्रांसपोर्ट है। सन् १९३०-३१ से मध्य प्रदेश के भूतपूर्व होल्कर स्टेट में छः पाई प्रति मील, प्रति पैसंजर के हिसाब से बस का किराया लिया जाता है और उस समय मोटर की कीमत चार हजार रुपये थी और आज ४० हजार रुपये है। आज मोटर की कीमत बढ़ गई है, मोटर पार्ट्स की कीमत बढ़ गई है, टैक्सेज दस गुना बढ़ गये हैं और सारी बातें बढ़ गई हैं, लेकिन उसका किराया छः पाई प्रति मील प्रति पैसंजर के हिसाब से आज भी लिया जाता है। फिर भी कई लोग उसमें लाखों रुपये प्रति वर्ष कमाते हैं। इसमें किसी को कोई आश्चर्य हो तो मैं कई उदाहरण प्रस्तुत कर सकता हूँ। जैसे रेलवे में मंहगाई बढ़ी है, वैसे ही रोड ट्रांसपोर्ट में मंहगाई बढ़ी है, फिर भी वे छः पाई प्रति मील किराया लेते हैं।

इसके साथ साथ अगर हमने रेलवे में सुविधाएँ बढ़ाई हैं, तो रोड ट्रांसपोर्ट वालों ने भी सुविधाएँ बढ़ाई हैं। उनके पास भी ऐसी मोटरें हैं जो एयर कंडीशंड हैं, जिनमें इनल-पिलो कुशंस हैं। रेडियो लगे हुए हैं, पंखे लगे हुए हैं और सारी सुख सुविधाएँ हैं। फिर भी उसका वही किराया है जो सन् १९३०-३१ में था और उसमें कोई परिवर्तन नहीं हुआ है। तो मेरा यह निवेदन है कि ये जो दलील आप देते हैं कि हमारा खर्चा बढ़ गया है, हमने सुविधाएँ बढ़ाई हैं और हमारी कार्यक्षमता बढ़ी है, ये दलीलें उनके लिए भी हो सकती हैं। वास्तव में हमने इतनी खोज की है, इतने इन्वेंशंस किये हैं कि वह सारे का सारा उसी भाव पड़ जाता है

और उसमें कोई विशेष अन्तर नहीं पड़ता है। इतने इन्वेंशंस के बावजूद हमारा जो इतना खर्चा रेलवे में बढ़ गया है, हमारी सरकार कहती है कि उसको ठीक नहीं किया जा सकता।

सुविधाओं का जहाँ तक सवाल है, मैं यह कहूँगा कि ओवर क्राउडिंग के कारण जनता परेशान है। आज तृतीय श्रेणी के यात्री को यात्रा करने से पहले सोचना पड़ता है कि उसे रेल में स्थान मिलेगा अथवा नहीं। मैं तो इस मत का हूँ कि चाहे आप रेलवे में शोड बनाना कम कर दें, आप रेलवे में होटल बनाना कम कर दें, आप रेलवे में पंखे लगाना कम कर दें, मगर यात्रियों को ट्रेन में आराम से बैठने की जगह मिल सके, इतनी व्यवस्था अगर आप कर देंगे और लोगों के मन से यह भाव निकाल देंगे कि जगह मिलेगी या मारपीट की नीबत आयगी, तो आपकी बड़ी कृपा होगी। माननीय मंत्री जी साधारण कपड़े पहनते ही हैं, वे किसी दिन भी दिल्ली के स्टेशन पर जाकर देख लें कि तृतीय श्रेणी के यात्रियों को कितना कष्ट होता है और कितनी मारपीट की नीबत आती है। तो मेहरबानी करके तृतीय श्रेणी के यात्रियों के लिये कम से कम बैठने की जगह अवश्य दिलवायें।

अब मैं एक बात यह कहूँगा कि आपकी दुर्घटनाओं का हिसाब बढ़ा। वेचित्र है। सन् १९५६-६० में ५३६३ आदमी मर गये रेलवे की दुर्घटनाओं में। १९६०-६१ में ५५०२ आदमी मरे। इस प्रकार १४, १५ आदमी प्रति दिन रेल के नीचे कटते हैं, ऐसी हमारी रेल की व्यवस्था है।

दूसरे डिरेलमेंट में भी प्रगति हुई है। सन् १९५६-६० में १९५ बार डिरेलमेंट हुआ और १९६०-६१ में २१६ बार डिरेलमेंट हुआ।

घायलों की संख्या में भी प्रगति हुई है। किसी बात में कमी नहीं है। वेल्म्स का ही प्रश्न ले लीजिये। वेस्टर्न

[श्री विमलकुमार मुन्नालालजी चौरडिया]

रेलवे में १९५८-५९ में ६५,९८० क्लेम के नोटिस आये, १९५९-६० में ७१,८२४ क्लेम के नोटिस आये और १९६०-६१ में ७२,०६१ क्लेम के नोटिस आये। तो इस तरह से हमारी यह सारी प्रगति हो रही है।

खर्च की जो व्यवस्था है उसके लिये मैं कहूंगा कि अपव्यय भी प्रगति पर है। अपव्यय के लिये कई उदाहरण ओडिट रिपोर्ट में प्रस्तुत किये गये हैं। नार्थ ईस्ट-फ्रांटियर रेलवे में माल चैक कराने की दर निर्धारित करने में देरी के परिणामस्वरूप स्टेशन मास्टर को २६,१३८ रुपये अधिक देना पड़ा। उसी तरह से नार्थ रेलवे में माल डोने का टेंडर ठीक तरह से नहीं निर्धारित करने के परिणामस्वरूप रेलवे को २४,५१० रु० अधिक देना पड़ा। सदरन रेलवे में कैच साईडिंग बनाने की योजना बनी लेकिन बिना निर्णय को लिये ही काम शुरू कर दिया गया और ८ कैच साईडिंग बिना आज्ञा लिये बना दी गई, बाद में आज्ञा दी गई कि इसका निर्माण न किया जावे। परिणामस्वरूप ८ कैच साईडिंग बन गई और उसके निर्माण में ६, या ७ लाख रुपये लगा लेकिन वह सब डिसमेंटल करना पड़ा। इसी तरह से सदरन रेलवे में ५४० गैलन पेण्ट खरीदा और पेण्ट ले लिया। फिर स्पेसिफिकेशन के अनुसार नमूने की जांच की तो ६३.१५ परसेंट लेड का होना उसमें पाया गया। वह माल आया, डिब्बे खरीद लिये गये लेकिन खरीदने के बाद उनको खोला नहीं और डेढ़ साल के बाद काम में लिया तो स्पेसिफिकेशन के अनुसार लेड नहीं निकला उसमें केवल २६.६ परसेंट लेड मिला। वह रंग कम्पनी ने वापस नहीं लिया और वह सारा का सारा रंग पड़ा हुआ है और मालूम नहीं कि उसका भविष्य क्या है। १७,६०२ रुपये का रंग बिना उपयोग पड़ा है। इसी तरह से ईस्टर्न रेलवे में ईंटों की खरीद में टेंडर कम आता है लेकिन वह माल

खरीदा नहीं जाता है और जब फिर टेंडर मांगा गया तो उन्हीं लोगों ने कीमत को बढ़ा कर दिया और उसी माल के अधिक रेलवे को देने पड़े। अब, मील से किलोमीटर पर चले। नार्दन रेलवे में मील के किलोमीटर में ठीक से कंवर्शन नहीं होने से, रेलवे डिपार्टमेंट की सुस्ती की वजह से, गलती की वजह से, कुछ भागों में जो एक्जैक्ट कंवर्शन करना चाहिये था वह नहीं किया गया उसकी वजह से कुछ ही दिनों में दो तीन सेक्शंस के ऊपर ही ४,५८,००० रुपये का घाटा अनुमानतः रेलवे को उठाना पड़ा।

तो रेलवे विभाग में कई तरह के गड़बड़ी हैं। हमारी रेलवे घाटे में चलती है, नार्थ ईस्टर्न रेलवे, नार्थ ईस्ट फ्रांटियर रेलवे और सदरन रेलवे वगैरह घाटे में चलती है। मैंने एक प्रश्न पूछा था तो प्रश्न के दौरान में माननीय मंत्री जी ने जवाब दिया कि सदरन रेलवे में प्रति वर्ष घाटा बढ़ नहीं रहा है। मैंने यह प्रश्न पूछा था कि १९५६-५७ से यह घाटा क्या प्रगति पर है, तो आप कहते हैं कि यह बढ़ नहीं रहा है। मैं आंकड़े रखता हूं और उससे आप आदामा लगा लीजिये। मैंने १९५६-५७ से पूछा था और आप १९५७-५८ को बेस मान कर चलते हैं। ये आंकड़े आपके सामने हैं और सदस्य निर्णय कर लें कि यह प्रगति पर है या अप्रगति पर है।

१९५६-५७ का घाटा ४०,२४,००० रु० है।

१९५७-५८ का घाटा ५,५७,५८,००० रु० है।

१९५८-५९ का घाटा २,८३,४०,००० रु० है।

१९५९-६० का घाटा १,८८,९९,००० रु० है।

१९६०-६१ का घाटा ८१,४८,००० रु० है।

१९६१-६२ का रिवाइज्ड एस्टीमेट का घाटा २,०४,३५,००० रु० है ।

१९६२-६३ में भाड़ा बढ़ा देने के बाद भी १,१०,५४,००० रु० का घाटा होने वाला है ।

१९५६-५७ में—जैसा कि मैंने पूछा था—ये घाटा ४० लाख रुपये था और वहां से अब यह करोड़ों रुपये पर पहुंच गया है । केवल १९५७-५८ को बेस मान करके मंत्री जी ने जवाब दे दिया और जो गड़बड़ उनके विभाग में चल रही है उसे छिपाने का प्रयास करें तो यह न्यायसंगत नहीं कहा जा सकता । इतना ही नहीं, इधर तो एक नहीं तीन तीन रेलवे घाटे में चल रही हैं और उसके लिये कोई औचित्य या अनौचित्य का प्रश्न नहीं उठाया गया यहाँ यह प्रश्न नहीं कि किराया बढ़े या घटे, प्रश्न यह है कि इन रेलवेज को लाभ में चलाने का प्रयत्न करें । वैसे तो बहुत सारी बातें हैं लेकिन मैं यहाँ सिर्फ एक बात की तरफ ध्यान दिलाता हूँ । एक फतेहपुर-शेखावटी रेलवे चलती है और फतेहपुर-शेखावटी लाइन पर १०० फी सदी अधिक किराया लिया जाता है । फतेहपुर से चुरू तक ३२ किलोमीटर होता है लेकिन ३२ किलोमीटर की जगह ६३ किलोमीटर का किराया लिया जाता है । मैंने पूछा कि यहाँ ही यह घोटाला क्यों है तो जवाब मिला कि उसके निर्माण में खर्च बहुत है । सारे टाइम टेबल में और कहीं ऐसा नहीं है । समझ में नहीं आता कि क्या वित्तीय औचित्य इसी में था कि वहाँ इतनी वृद्धि की जाये, थोड़ी बहुत नहीं सौ प्रतिशत वृद्धि । माना कि वह घाटे में चलती थी, लेकिन मेरा कहना है कि आपकी तीन तीन रेलवे लाइनों और करोड़ों रुपयों के घाटे में लगातार चल रही हैं । उनको लाभ में चलाने के लिये किराया बढ़ाने का सवाल नहीं उठा ? लेकिन यहाँ यह सवाल उठा ? सिर्फ ३१ किलोमीटर लाइन के लिये किराया बढ़ाने का क्या औचित्य है, समझ में नहीं आता । अंधेर नगरी चौपट राजा वाली बात कर रखी

है, ये उचित प्रतीत नहीं होता है, न्यायसंगत प्रतीत नहीं होता है जब तीन रेलवे घाटे में चल रही हैं तो अगर इस लाइन को भी उसी में मिला लें तो इसकी वजह से आपके घाटे में कोई वृद्धि नहीं होगी लेकिन मैंने केवल एक लाइन आपके यहाँ ऐसी देखी जिसमें आप डबल किराया लेते हैं और यह कुछ उचित प्रतीत नहीं होता है । इसलिये अगर इस मामले में भी दुरुस्ती करेंगे तो अच्छा होगा ।

अब, बिना टिकट चलने वालों का मामला भी बड़ा गड़बड़ का है । बहुत से लोग बिना टिकट ट्रेवल करते हैं । इतना ही नहीं कई वेईमान कर्मचारी इसमें मदद करते हैं—सब के सब ऐसे ही नहीं हैं, कुछ ईमानदार भी होते हैं—मगर कुछ रेलवे के कर्मचारी स्वयं किराया जेब में रख कर उनको फ्री ले जाते हैं । तो मैं निवेदन करूंगा कि इसके लिये इस तरह की कोई व्यवस्था आपके यहाँ हो तो ठीक होगा कि सादे कपड़े पहन कर टिकट चैकर के रूप में कुछ फ्लाईंग स्क्वैड काम करें और अगर ऐसा काम करते हुए टी० टी० अथवा अन्य कर्मचारी पकड़े जायें या ऐसी जगह पैसंजर्स बिना टिकट मिले जहाँ कि उनकी इयूटी है तो फिर उन टी० टी० व कर्मचारियों को बहुत सख्त सजा दी जाय । इस तरह अगर कुछ प्रबन्ध किया जाय तब तो हम इस चीज को कुछ कम कर सकते हैं ।

मैंने बताया कि कई ऐसी लाइनें हैं, रेलवे हैं, जो कि घाटे में चलती हैं । तो मैं शासन को कुछ सुझाव देना चाहता हूँ । पहली चीज ये है कि आप प्रापर बिजटिंग किया करें और प्रापर बिजटिंग करने के साथ साथ उस पर फाइनैशल कंट्रोल भी बराबर रखा करें । खर्च व अपव्यय में जो बढ़ोतरी

1962

[श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया]

हो रही है उसे कम करें तो ज्यादा अच्छा होगा। वही योजनाएँ बनाये जो कि कार्यान्वित कर सकते हैं। आपका जो करोड़ों रुपया निर्माण में खर्च नहीं होता व बचता है यह न्यायसंगत नहीं है। आपको बजट में पैसा निर्माण के लिये दिया जाता है और आप उसे सरेंडर कर दें यह ठीक नहीं कहा जा सकता है।

बहुत सी जगह रेल और रोड का कम्पीटीशन हो रहा है तो अवश्य ही उस कम्पीटीशन में सफल होने का प्रयत्न अपनी गति बढ़ा कर, सुविधाएँ देकर कीजिये। इंदौर से भोपाल तीन घंटे में मोटर में चले जायें लेकिन आपकी गाड़ी में साढ़े आठ या नौ घंटे लग जाते हैं। इसी तरह से नीमच से मन्दसौर है कई ऐसी जगहें हैं जहाँ कि रेल और रोड का कम्पीटीशन हो रहा है और अगर इस चीज़ को ध्यान में रखा जाकर सुधार किया जायेगा तो ज्यादा अच्छा होगा।

ओवरक्राउडिंग को कम किया जाय और डाइरेक्ट ट्रेन्स बढ़ाई जायें। मैं निर्माण के बारे में भी कुछ कह देना चाहता हूँ। वेस्टर्न रेलवे के सवाई-माधोपुर से जयपुर के बीच की लाइन को ब्राडगेज करें। वह ८२ मील की लाइन है लेकिन उसमें माल को इधर से उधर करने में हमारे रेलवे विभाग जहाँ तक मुझे जानकारी मिली है— २५ हजार रुपया प्रति मास खर्च होता है। तो अगर हम उसको ब्राडगेज में कन्वर्ट कर देते हैं तो उससे बहुत बड़ा सुभीता हो जाय। मैं माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करूँगा कि वह इस बारे में भी कुछ सोचेंगे तो ज्यादा अच्छा होगा। इन शब्दों के साथ मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूँगा कि हम लोग निर्माण के विपरीत नहीं हैं हम निर्माण चाहते हैं किन्तु आपसे यह भी निवेदन है कि जो इसमें खामियाँ हैं—जो कि आडिट रिपोर्ट के सामने आती हैं—और जो बीच में चोरियाँ

हो रही हैं उनको रकवाने की कृपा करेंगे और उसके लिये प्रयत्न करेंगे तो उचित होगा।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Channa Reddy. Fifteen minutes only.

SHRI S. CHANNA REDDY (Andhra Pradesh): Madam Deputy Chairman, I rise to support this Railway Appropriation Bill. After the discussion of the Railway Budget, at this stage I do not propose to make any detailed observations regarding so many points. With regard to the increase in railway fares and freights, the Deputy Minister was pleased to state that the rates were the lowest in the world. Well, Madam, while making such statement, I would request the Deputy Minister to consider the economic situation of our country and also the paying capacity of the common man. It is also the lowest. Therefore, any increase in fares will be an additional burden to the common man. If at all there were to be any increase, nobody would have grudged it or would have had any grouse against it provided the amenities to the passengers and the other things also increased correspondingly. With regard to amenities, well, much has been done. Many new coaches have been put on the line. And they are definitely more comfortable than what they were previously. But the amenities provided to the third class passengers still cannot be said to be quite up to mark. Third class passengers are still experiencing many troubles. Electric fans are provided in third class compartments, no doubt. But those fans are seldom found to be in order and the conditions of the lavatories and other things also are not satisfactory. Therefore, Sir, if these amenities are provided along with the increase in the rates, then the people would be prepared gladly to pay. And what about railway operational efficiency? Well, we need more money to pay more to the staff but the efficiency. I we cannot say, has increased; on the

other hand it is going down. Almost daily occurring accidents bear testimony to this fact. Moreover, in my opinion, Sir, this zonal system also is in a way responsible for this operational inefficiency—these zones are so unwieldy. Take for example the Central Railways. Its jurisdiction is extended from Bombay to Delhi *via* Hyderabad; it is a vast area and not easily manageable with its headquarters at Bombay. Therefore, I request the hon. Minister to reconsider this entire issue and form small zones, and a zone is essentially needed with Secunderabad as headquarters. Then, I hope, there will be much improvement in the efficiency of running the trains.

Third class passengers, especially when they are travelling long distances, face a hell of troubles. There is, of course, some relief after the introduction of the sleeper coaches. But the number of sleeper coaches must be increased; there must be many more.

Now without taking much of the time I would like to come to certain problems of local importance. Between Hyderabad and Bombay there is heavy rush, and the overcrowding on this line is tremendous. The Railway management also was thinking of introducing a direct train between Secunderabad and Bombay. But I do not know why it is delayed. It is time that this train is introduced as early as possible. At present a passenger train is running between Secunderabad and Poona. Well it can be converted into an express service and can be run up to Bombay. Passenger traffic between Delhi and Hyderabad also is increasing daily specially after Hyderabad became the capital of Andhra Pradesh, the passengers travelling from Hyderabad to Delhi and *vice versa* are growing in numbers by leaps and bounds, and the two bogies which are attached now are quite insufficient to keep pace with the ever-increasing traffic. Therefore,

it must be considered, if not a direct train from Delhi to Hyderabad, at least some more coaches should be added to the Grand Trunk Express meant exclusively for Hyderabad, for the people whose destination is Hyderabad.

There is one more difficulty. The convenience of sleeper coaches is, of course, a boon as far as the III Class passengers are concerned. But in this Grand Trunk Express only two sleeper coaches are attached, and that too from Madras, and this convenience or this facility is equivalent to negation for the passengers who travel from Hyderabad to Delhi; they have to secure reservations right up from Madras, and it is more or less an impossible thing. Therefore, one more sleeper coach must be added to the G.T., bound directly to Hyderabad, and this is an urgency.

With regard to construction of new lines, well, our achievements are quite satisfactory; during the post-independence period we have constructed more than 3,000 miles of lines. But when we look at it from the angle of how many miles have been laid in Andhra Pradesh or, for that matter, in Mysore, well, not a single mile of line has been laid. In Andhra Pradesh only doubling of the track has been done. In Mysore also same is the case. Well, it may not be a case of showing any sort of partisanship to any part of India, but whenever we advance this argument that the South is neglected with regard to the construction of new lines, the usual answer is: "Now we are concentrating on those parts which are being industrialised, and new lines are being constructed to open those parts alone." But there are places in Andhra Pradesh as well as in Mysore where also industries are coming up and these new areas have to be opened up. For example, there was a line proposed by the Andhra Pradesh Government to connect Gudur *via* Nagarjunasagar with Kazipet, and Nagarjunasagar is being developed because of the big dam, and it has to

[Shri S. Channa Reddy.] be opened up. But that line is not yet surveyed. And there is another proposal to connect Kothagudam with Vizag. This is also a very essential line; for the transportation of coal to that area, namely, the eastern part of Andhra Pradesh, the line is very essential. That also must be taken up at least for survey purposes. Then the erstwhile Hyderabad State has proposed a line which intended to connect Ramagundam with Nizama-bad. It is also an area where industries are coming up and there are greater potentialities for future development also. That line, as far as I know—of course, subject to correction—was surveyed, and it was also included in the Second Five Year Plan. But after that we hear nothing about it, as to what is happening with regard to that line. Anyhow that line also is very important. Moreover, when the N.S. Railway was taken over and integrated with the Indian Railways, it was integrated with an asset of Rs. 3 crores, and I feel that our Railways have got a moral obligation to spend at least that much amount in the erstwhile area of Hyderabad, either in Telangana or in Marathwada or in Karnataka. This amount of Rs. 3 crores must rightly go to that area. Therefore, I will request the Minister to take up these new lines, and as far as I can see, there is no possibility of taking up these new lines in this year. At least they may be surveyed in view of their urgency and necessity.

With these few observations I support the Bill. Thank you, Madam.

श्री कामता सिंह (बिहार) : डिपुटी चैयरमैन साहिब, हर साल यह एप्रोप्रियेशन बिल हम लोगों के सामने आता है और इस पर बहस चलती है, सुझाव आते हैं और इन सारे सुझावों का प्रभाव कुछ सरकार के ऊपर पड़ता है कि नहीं पड़ता है मालूम नहीं पड़ता। इन सुझावों के द्वारा सचमुच में सरकार कोई फायदा उठाती है कि नहीं

वह उस पर अमल करती है कि नहीं मुझे इसमें शक है।

मेरे चन्द साथियों ने अनेक सुझाव पेश किये, आंकड़े सामने रखे। बात यह है और साफ है—एक मामूली जानने की बात है—कि क्या एक साल से दूसरे साल में जब हम आते हैं तो सचमुच में क्या सुधार आया शासन में? अगर सुधार आया हो, दो पैसा भी आया हो तो बड़ी अच्छी बात है दो पैसा हम आगे बढ़े हैं। अगर सुधार नहीं आया हम नीचे गये हैं तब तो बड़े दुःख की बात है सारे सुझावों का कोई असर सरकार के ऊपर नहीं पड़ता। फिर भी मैं चन्द सुझाव पेश करूंगा।

अभी जो रेलगाड़ी का भाड़ा बढ़ा, इसका बढ़ा असर देखा चारों ओर। सदन के हम एम० पी० के बीच में भी और बाहर भी मैं गया तो आम तौर पर यह चर्चा थी कि यह टैक्स, इतना रेलभाड़ा बढ़ता जा रहा है और इसकी तो गरीब आदमियों के ऊपर सीधी चोट हो रही है। बात यह है कि भाड़ा बढ़ाने का जहाँ तक सवाल है जब कोई रास्ता न रहे तब तो गरीब पर भी टैक्स लगाना या उस भाड़े को बढ़ाना मुनासिब है लेकिन जब दूसरे जरिये हैं उन जरियों पर अगर जब अमल करते हैं और उतनी रकम का कुछ हिसाब किताब लगा लेते हैं तब मुनासिब नहीं है कि ऐसा करे।

देश के सामने और रेलवे विभाग के सामने भी सब से अहम सवाल है करप्शन का, भ्रष्टाचार का। अहम सवाल यह हो गया है। अगर डिमोक्रेसी में भ्रष्टाचार बढ़ा और बढ़ता ही गया तो डिमोक्रेसी खतरे में है एक डिपार्टमेंट खतरे में नहीं है।

तो यह जो भ्रष्टाचार बढ़ता जा रहा है वह सब से बड़ा खतरा है। मैंने एक बार रेलवे मंत्री जी से इस बात का जिक्र किया था तो उन्होंने कहा कि समाज में ही भ्रष्टाचार है

और समाज से ही लोग रेलवे में आते हैं। जब तक समाज से भ्रष्टाचार दूर नहीं होता तब तक रेलवे से भी भ्रष्टाचार दूर नहीं हो सकता है। मैं यह बात मानता हूँ कि जब तक समाज से यह बुराई नहीं हटती है उसमें सुधार नहीं होता। हे तब तक किसी भी डिपार्टमेंट से भ्रष्टाचार मिटना संभव नहीं है।

एक माननीय सदस्य : पहले कहाँ से शुरू होगा ?

श्री कामता सिंह : मैं यह मानता हूँ कि किसी भी विभाग में भ्रष्टाचार का मिटना इतना सहज नहीं है। इस तरह की मैं उम्मीद नहीं कर सकता लेकिन कम करना संभव है। अगर शासन के विभाग अपने यहां भ्रष्टाचार कम कर सकेंगे तो मैं समझूंगा कि उन्होंने बहुत कुछ सुधार किया।

श्री शीलभद्र याजी : इसके बारे में आप मुझाव दीजिये।

श्री कामता सिंह : मैं मुझाव देता हूँ। मेरी जब रेलवे मंत्री जी से इस बारे में बातचीत चली थी तो मैंने सोचा था कि रेलवे में भ्रष्टाचार को रोकने के लिये वे कोई कार्यवाही करेंगे। मैंने उस समय सोचा कि हमारे जो बड़े नेता हैं, लीडर हैं वे भ्रष्टाचार खत्म करने के लिये कोई तरीका निकालेंगे। डा० देशमुख की तरफ से भ्रष्टाचार खत्म करने के सम्बन्ध में एक मुझाव आया था लेकिन कांग्रेस सरकार ने उसे रद्द कर दिया और कहा कि जो तरीका उन्होंने मुझाया है ठीक नहीं है उससे बहुत परेशानी हो जायेगी। इसके बाद दूसरा मुझाव श्री रेड्डी ने कांग्रेस प्लेटफार्म से निकाला कि जितने लेजिस्लेचर के मेम्बर हैं, मिनिस्टर हैं, पार्लियामेंट के मेम्बर हैं उन्होंने इन दस बारह वर्ष में जो कुछ धन कमाया है उसकी वे सूचना दें। जब इस तरह का मुझाव आया तो हमें उम्मीद हुई थी कि सभी लोगों का हिसाब किताब

सामने आयेगा, जो बड़े लोग हैं, नेता हैं, उनकी सब चीजें सामने आयेंगी और उन लोगों के ऊपर कार्यवाही होगी। मुझे उम्मीद यह थी कि इस तरह की कार्यवाही का नतीजा देश की जनता पर जबरदस्त पड़ेगा। लेकिन मैं ...

SHRI SHEEL BHADRA YAJEE:
Come to the point.

SHRI KAMTA SINGH: I am coming to the point. I am not going beside the point. तो मेरे कहने का मतलब यह है कि जब तक समाज से बुराई को दूर नहीं किया जायगा तब तक रेलवे से भ्रष्टाचार दूर नहीं हो सकता है। अगर समाज में यह बुराई सुधर जायगी तो रेलवे और हर विभाग में यह सुधार आ जायगा। लेकिन हमारी उम्मीदों पर पानी फिर गया जब कि सरकार की तरफ से इस बुराई को दूर करने का कोई भी मुझाव नहीं माना गया।

जब मैं रेलवे की तरफ आता हूँ तो मुझे अनुभव होता है कि उसमें पहले से बहुत अन्तर आ गया है। मैं विहार में गया का रहने वाला हूँ और विरोधी पार्टी का सदस्य हूँ। लेकिन मैं यह बात साफ कह देना चाहता हूँ कि मैं विरोधी पार्टी के नाते यह बात नहीं कह रहा हूँ बल्कि अपने अनुभव के आधार पर और मैंने जो बात देखी है उनके आधार पर कह रहा हूँ। हमारे यहां गया में इलैक्ट्रिक डिपार्टमेंट में जो अपाइन्टमेंट होते हैं उन में खुले तौर पर आफिसर्स रुपया लेते हैं। वहां जो बड़े आफिसर्स हैं वे अप्रेंटिसशिप पोस्ट के लिये ४०० रुपया लेते हैं। यह चीज मैंने पहले इस रूप में नहीं देखी थी। जितना करप्शन आज हम देखते हैं उतना पहले नहीं दिखाई देता था। यह बड़े आफिसर्स की बात है कि आज खुले तौर पर इस तरह से आफिसर्स लोगों से रिश्वत लेते हैं। आज सीक्रेटली इस तरह की बात वहां पर चल रही

[श्री कामता सिंह]

हैं लेकिन इसको रोका नहीं जाता है। मैं यह बात इसलिये कह रहा हूँ क्योंकि मुझे इस बात का खुद अनुभव है। मैंने पिछली बार भी यह कहा था कि हर एक डिपार्टमेंट में इस बात को जानने की कोशिश की जानी चाहिये कि जो रुपया हम लगाते हैं, इन्वैस्ट करते हैं, उसका कितना परसेंट करप्शन में चला जाता है। कितना रुपया आफिसर्स की पाकेटों में, कान्ट्रेक्टरों की जेबों में नाजायज तरीके से चला जाता है इस बात की हमें जांच करनी चाहिये। हमें इस तरह का एक ऐस्टीमेट बनाना चाहिये कि इस तरह से कितना रुपया सरकार का चला जाता है। अगर आप इस तरह की जांच करेंगे तो आपको पता चलेगा कि आप तरक्की पर हैं, सुधार की तरफ हैं या तनज्जुली की तरफ जा रहे हैं। यही चीज आपको बतलायेगी और कोई दूसरा रास्ता नहीं है।

जब मैंने रेलवेज की आडिट रिपोर्ट पढ़ी तो मैं ताज्जुब में पड़ गया। उसमें लिखा था कि जितने भी कान्ट्रेक्ट थे वे स्टैण्डर्ड सिड्यूल्ड से दो परसेन्ट अधिक थे। आपका यह जो इंजीनियरिंग सेक्सन है उसमें अभी तक कुछ सुधार नहीं हुआ है और वहां पर ब्राइवरी लीगलाइज्ड हो गई है और जब कोई कान्ट्रेक्ट होता है तो यह फैंसला किया जाता है कि अनुक आफिसर कितना परसेन्ट लेगा और अनुक इंजीनियर कितना परसेन्ट लेगा। यह चीज खुले तौर पर होती है, कोई छिपी हुई चीज नहीं है। अगर कोई सदस्य यह कहे कि यह चीज नहीं है तो मैं कहूंगा कि वह सच्चाई से बहुत दूर भाग रहा है। इस तरह से अगर कोई कार्य किया जाता है तो उसमें २० प्रतिशत रुपया लोगों की जेबों में कमीशन और ब्राइवरी के रूप में चला जाता है। इस तरह से २० परसेन्ट सरकार का पया लीगलाइज्ड ब्राइवरी में चला जाता है। तो इस समय इस चीज को कम करने का उपाय यह है कि जब तक

ऊपर से लेकर नीचे तक शासन में सुधार नहीं किया जाता, जो बड़े बड़े आफिसर हैं, इंजीनियर्स हैं, उनके ऊपर नजर नहीं रखी जाती तब तक यह बुराई हटने वाली नहीं है। इस बुराई को खाली वातें करने से दूर नहीं किया जा सकता है। डेमोक्रेसी में ऊपर से सुधार आता है नीचे से नहीं। जब तक "टॉप से टो" तक सुधार नहीं करेंगे तब तक यह बुराई हटने वाली नहीं है। नीचे से तो रिवोल्यूशन आता है, इसलिये यह आवश्यक है कि जो बड़े बड़े आफिसर्स हैं, इंजीनियर्स हैं जब तक वे अपने आचरण में सुधार नहीं करेंगे, सरकार की ओर से सख्ती नहीं की जायेगी तब तक यह बुराई मिटने वाली नहीं है। टॉप से ही करप्शन बढ़ता है और यह चीज बड़ी खतरनाक है। तो मैं पहली बात यह कह रहा था कि इस तरह के आंकड़े जोड़े जायें कि कितना रुपया हमारा ब्राइवरी में चला जाता है। एक फैंक्टर तो यह है।

दूसरा फैंक्टर मैं अब आपके सामने रखना चाहता हूँ। मैं बिहार का रहने वाला हूँ और एक साधारण आदमी हूँ। मैं सब लोगों से मिलता जुलता हूँ और सब जगह जाता रहता हूँ। मैं जो बात आपके सामने कहना चाहता हूँ वह अपने अनुभव के आधार पर और अपनी आंखों से देखी बात कह रहा हूँ। जब मैं गया से परसवादा जा रहा था तो मैंने कोडरमा और गजहन्डी में यह देखा कि एक गाड़ी से एक डिब्बा काटा जा रहा था और उसमें से पाइप निकाले जा रहे थे। इस तरह का माल इस क्षेत्र में आम तौर पर निकाला जाता है। मैं दावे के साथ कहता हूँ कि इस तरह की वहां पर चोरियां रेलवे के डिब्बों से होती हैं और खुल कर चोरी होती है। वहां पर कई पाकेट्स बने हुए हैं जहां पर इस तरह से चोरियां की जाती हैं। वहां पर चोरी करने वाले और आफिसर्स के बीच आपस में कौल्यूजन होता है और वे ही इस तरह की चोरियां कराते हैं। मैंने पुलिस और सी० आई० डी० वालों से कहा कि तुम्हारा अमला कहां चला जाता है और क्यों नहीं इस तरह की चोरियों को पकड़ता। आजकल दिन

दगाड़े जो लूट हो रही है उसको क्यों नहीं रोकता ? मगर उनकी ओर से कोई सन्तोषजनक उत्तर नहीं मिला । इस तरह से रेलवे का माल चोरी कराया जाता है और क्लेम बढ़ते ही चले जाते हैं । इधर क्लेम बढ़ रहा है, करप्शन बढ़ रहा है लेकिन

एक माननीय सदस्य : उधर भाड़ा बढ़ रहा है ।

श्री कामता सिंह : इसका जो नतीजा होता है वह आप सुनिये । पहले रेलवे के जरिये माल भेजा तो लोग सेफ समझते थे । लोग समझते थे कि हमारा माल रेलवे के जरिये ठीक से घर पहुंच जायेगा । इस तरह का जनता के दिल में जो कॉन्फिडेंस था वह खत्म हो रहा है । उन लोगों के दिलों में यह डर पैदा हो गया है कि अगर हम रेलवे के जरिये माल भेजेंगे तो वह ठीक तरह से घर नहीं पहुंचेगा । आज लोगों के दिलों में स तरह की भावना पैदा होती जा रही है और अगर यह भावना बढ़ती ही गई तो रेलवे को फ्रेट से जो आमदनी होती थी वह खत्म हो जायेगी । यह कम्पर्टाशन का जमाना है और ट्रांसपोर्ट का बहुत सा काम ट्रकों के जरिये हो रहा है । आज हम देखते हैं कि अगर कलकत्ते से ट्रक में माल चलता है तो वह सीधे घर तक पहुंच जाता है । अगर इस तरह से माल की चोरी बड़े और लोगों में यह भय भी बढ़े, तो लोग यही सोचेंगे कि जहां तक सम्भव हो सके हम रेलवे से अपना माल न भेजें ।

यह मैं दूसरी बात कह रहा हूं कि क्लेम्स किस तरीके से बढ़ते जा रहे हैं । जैसे कि उन्होंने आंकड़े दिये, क्लेम्स भी बढ़ रहे हैं और करप्शन भी बढ़ रहा है और लोगों का जो सेंस आफ कॉन्फिडेंस आपके अन्दर था वह भी धीरे धीरे खत्म हो रहा है । इन बातों पर मैं इसलिये जोर दे रहा हूं कि अगर आप करप्शन थोड़ा कम कर दें, क्लेम्स कम कर दें, थोड़ी इन्फ्लेशन भी कर दें तो शायद यह भाड़ा बढ़ाने की

नौबत ही नहीं आती । आपको उसी से इतनी आमदनी हो जाती और तनी बचत हो जाती कि आज आप को भाड़ा बढ़ाने की नौबत ही नहीं आती और आज गरीबों की जान भी बच जाती ।

एक महाशय ने यह अर्ज किया था कि हर साल डेवलपमेंट में लगाने के लिये जो रुपया सेंक्शन होता है, उसे आप वापस कर देते हैं । उस पर मैंने गौर किया और मेरा विचार यह है कि जिन रुपयों का सही माने में आप इस्तेमाल नहीं कर सकते, उनको अगर आप वापस कर देते हैं तो इसमें कोई बुराई नहीं है । लेकिन अच्छी बात यह है कि उतना ही हम सेंक्शन कर, जितना कि हम काम में ला सकें । अगर हम उस रुपये को काम में न ला सकें और वह वापस कर दिया जाय, तो यह बुरी बात नहीं है ।

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया : समय पर अगर वापस कर सकें, तो दूसरे लोग उसका उपयोग कर सकें, किन्तु वह समय पर वापस नहीं होता है ।

श्री कामता सिंह : उससे भी बुरी बात यह है कि आजकल एक साइकालोजी सरकार के बीच में और कर्मचारियों के बीच में यह पैदा हो रही है कि जितना रुपया दिया गया है, वह अगर खर्च न कर पायें तो सेंसर हो जायेगा । एक बड़े आफिसर ने स्वयं मुझ से कहा कि जो रुपया हमें दिया गया है, उसको चाहे हम गंगा में फेंक दें, चाहे जमुना में फेंक दें चाहे उसका सदुपयोग न हो कर दुरुपयोग हो, लेकिन अगर उसका इन्वेस्टमेंट हो जाय तब तो क्रेडिट है, नहीं तो सेंसर है । यह एक बहुत खतरनाक चीज है । जितना रुपया लिया जाय, उसका सदुपयोग हो और अगर किसी वजह से उसका सदुपयोग न हो सके, तो उसको समय पर वापस कर देना अच्छी बात है । सचमुच डिपार्टमेंट में एफिशियेंसी ला करके जितना सम्भव हो सके उतना अगर मंत्री महोदय इस तरफ तवज्जह

[श्री कामता सिंह]

देंगे, तो हमें उम्मीद है कि बहुत कुछ इसमें सुधार आ जायेगा। सरकार का परिवर्तन नहीं है, लेकिन मंत्री में परिवर्तन होने से लोगों में एक नई आशा आई है। मैं लोगों से बिचार लेता हूँ और आम आदमियों से मिलता हूँ। एक जगह मैं जा रहा था तो मेरे एक साथी कहने लगे कि नये मंत्री आये हैं, शायद इन चीजों पर वे अधिक ध्यान करेंगे और सुधार लायेंगे। लेकिन जब मैं और आगे बढ़ा तो एक बात सुन करके ताज्जुब में पड़ गया। जब मेरी गाड़ी फीरोजाबाद से सिकन्दराबाद की तरफ बढ़ी तो मैंने सुना कि आज एक दुर्घटना हो गई है, एक्सिडेंट हो गया है। मैंने पूछा कि क्या एक्सिडेंट हुआ है, तो यह बताया गया कि एक इंजन बॉटिंग में जा रहा था। तब तक ऐसा हुआ कि वह इंजन रेलवे लाइन को छोड़ करके नीचे कूद पड़ा। वहाँ एक फोर्थ क्लास सर्वेंट का मकान था और उसकी फौमिजी में पांच सदस्य थे। तो वह इंजन नीचे कूद करके उस मकान में बस गया और उस मकान को चकनाचूर करके उसने उन पाँचों आदमियों को खत्म कर दिया और उस मकान को भी खत्म कर दिया। मैंने कहा कि अगर नई चीज इस तरह से आये, तब तो यह ओर भी भयानक चीज है। (Time bell rings.) मैं अभी खत्म कर रहा हूँ। मैं बहुत शार्ट बोलने वाला आदमी हूँ। मैं इस बात का जिक्र करना चाहता था कि जहाँ तक रेलवे का सवाल है मैं पर्सिकुलरली एक बात यह कहना चाहता हूँ कि आप जो ट्रेन्स देते हैं, उन ट्रेन्स में थोड़ा सिस्टमैटिक डिस्ट्रिब्यूशन होना चाहिये। इस सम्बन्ध में बहुत से लोगों की प्रिबेन्सेज हैं। मिसाल के तौर पर मैं आपसे कहता हूँ कि गया से गोमा तक सन् ४२ के पहले दो पैसेंजर ट्रेन्स थीं और आफ्टर इंडिपेंडेंस वहाँ एक पैसेंजर ट्रेन कर दी गई है। आपने मुझे अपने जवाब में यह बताया था कि साहब, बहुत गुड्स ट्रेन ऊपर से रन करती हैं, इस-

लिए ट्रेन बढ़ाना सुझाव नहीं है। दिन प्रति दिन सवारियों की संख्या बढ़ रही है और सारी बातें बढ़ रही हैं, फिर भी जहाँ पहले दो ट्रेनें चलती थीं उनके बदले में एक ट्रेन कर दी गई है। इसके साथ साथ ग्रांड कार्ड लाइन पर असनसोल से मुगलसराय तक और गया से मुगलसराय तक आपने पैसेंजर ट्रेन्स बढ़ा दी हैं और गया से गोमा तक आपने एक ट्रेन कम कर दी है। इसमें क्या रीजनिंग है, मेरी समझ में नहीं आता है। इसका एक ही रीजनिंग हो सकता है कि जहाँ के लोग ज्यादा हल्ला करते हैं, वहाँ के लोगों के बारे में आप खाल करते हैं और जहाँ के लोग शांति से अपने को ऐडजस्ट करके आपके साथ चलना चाहते हैं वहाँ के लोगों का आप खाल नहीं करते हैं। इस सम्बन्ध में मैं जो कुछ कह रहा हूँ उसको नोट कर लिया जाये।

दूसरी बात यह है कि आपकी कालका मेल हावड़ा से कालका तक चलती है। इसमें जो एयर कंडीशंड डिब्बा होता है वह दिल्ली में कट जाता है और वहाँ से आप दूसरा एयर कंडीशंड डिब्बा देते हैं। मैं एयर कंडीशंड डिब्बे के पैसेंजर्स के सम्बन्ध में बोल रहा हूँ। उस डिब्बे के यहाँ कट जाने से उनको बड़ी परेशानी होती है। ऐसी हालत में उचित यह है कि ऐसा डिब्बा जहाँ से गाड़ी चलती हो वहाँ से, जहाँ गाड़ी का अन्त हो वहाँ तक रहना चाहिये ताकि यात्रियों को कष्ट न हो।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि आपकी पालिसी में यूनिफार्मिटी नहीं है। जब आपने चीजों को धीरे धीरे नेशनलाइज करना शुरू कर दिया है और इंडिविजुअल्स को आपने लाइसेंस देना शुरू कर दिया है, तो हर जगह आप ऐसा क्यों नहीं करते हैं? एक बार मैं हावड़ा गया हुआ था, तो मैंने वहाँ यह देखा कि सिग्रेट का लाइसेंस तो आपने एक इंडिविजुअल को दे दिया है, लेकिन फंसी गुड्स के लिए आपने एक कंट्रैक्टर रख छोड़ा है। मैंने देखा कि पचासों आदमी उस

कांटेक्टर के नीचे पिस रहे थे। जिस तरह से आपने सिग्रेट का लाइसेंस इंडिविजुअल को दिया है उसी तरह से फैंसी गुड्स का लाइसेंस भी आपको इंडिविजुअल को देना चाहिये।

एक घंटी बज चुकी है, अब दूसरी घंटी बजेगी, इसलिए मैं अब अधिक नहीं कहूंगा। मैं आपसे केवल इतना और नम्रतापूर्वक अर्ज करूंगा कि धीरे धीरे आपके कर्मचारियों के बीच में बड़ा जबरदस्त असंतोष फैल रहा है। उस पर भी आपको ध्यान देना चाहिये। पहले प्रमोशन के सम्बन्ध में थैड्स कास्ट के लिए जो रिजर्जेशन कर दिया गया था, उससे लोगों में बड़ा असंतोष पैदा हो गया था। जो बीस साल से काम कर रहा है, उसके सिर पर अगर आज का आया हुआ आदमी बैठ जाये, तो इससे शासन में एफिशियेंसी नहीं आ सकती है। खैर, उसमें सुधार करने की बात आई है, यह बड़ी खुशी की बात है। इसी तरह से असंतुष्ट कर्मचारियों की जो उचित मांगें हैं, उनपर भी ध्यान देने की आवश्यकता है। मैं टी० टी० ई० को देखता हूँ कि उनका जीवन कितने ख़ूब से गुजरता है। मैं चाहता हूँ कि ऐसी व्यवस्था होनी चाहिये जिससे वे लोग अपना जीवन बचा सकें।

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खाँ) : आप अपनी कांस्टिटुएँसों के लोगों से कहिये कि वे उनकी जान खर्च में न डालें।

श्री कामता सिंह : हमको जो आपसे डिमांड करना है, वह हम आपसे डिमांड करेंगे। मेरा क्या काम है, मैं उसे जानता हूँ। मैं यह कह रहा था कि आपके कर्मचारियों में जो धीरे धीरे असंतोष फैल रहा है, उसके दूर करने के लिए यह आवश्यक है कि जो उनकी उचित मांगें हैं, उनको माना जाये।

इसके अतिरिक्त आपकी रेलवे में जो यात्रा इन्सिक्पोर हो गई है, उसकी ओर भी ध्यान दिया जाये। इस सम्बन्ध में मैं आपको

एक घटना बता दूँ। हमारी तरफ एक पैसेंजर फर्स्ट क्लास में सफर कर रहा था। तब तक ऐसा हुआ कि दिन दहाड़े चार बत्तख उसको डिब्बे में घुस आये और गुर्पा और गर्सेडा के बीच में उसको मार करके फेंक दिया। इस तरह से आपकी गाड़ी में ट्रेनेलिंग इन्सिक्पोर हो गई है, और गुड्स ट्रेन में गुड्स इन्सिक्पोर हो गई हैं। इसलिए मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि ये सब ब्राड चीजें हैं और अपर ब्राड चीजों में सुधार हो जाये तो छोटी चीजें आपो आप सुधर जायेंगी। अन्य में मैं फिर आपसे कहूँ। कि आप इन बातों पर ध्यान दें।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Shri Deokinandan Narayan. Please keep within your time limit so that all the others also may get a chance. There are three more speakers after you.

SHRI DEOKINANDAN NARAYAN (Maharashtra): I shall try my best.

आदरणीया सभानेत्री जी, यह तो तयनुदा बात है कि १ जुलाई से रेल के किराये बड़ों और गुड्स के रेट भी बड़ों, परन्तु लोक-सभा में आदरणीय मंत्री जी ने यह फर्माया कि पैसेंजर ट्रेफिक रेलवे में नुकसान में जाता है, इसलिये यह किराया बढ़ाना जरूरी है। मैं इस बात की ओर आदरणीय मंत्री जी का ध्यान खींचूंगा कि आप जो यह कहते हैं, वह पूरा सच नहीं है। आपने ही अपनी रिपोर्ट में लिखा है कि आपका ब्राडगेज जो है वह मुनाफे में चल रहा है और ब्राडगेज से ७० टका ट्रेफिक चलता है और बाकी मीटर और नैरो गेज से और आपका यह कहना है कि मीटर गेज या नैरो गेज मुनाफे में चल नहीं सकती। आपने लिखा है :

"The working of metre and narrow gauge lines is inherently less economic than of broad gauge lines. Fortunately, however, the entire Railway system in India is operated as one financial unit; and further

[Shri Deokinandan Narayan.]
about 70 per cent of the passenger traffic, in terms of passenger kilometres, and 84 per cent of the goods traffic, in terms of tonne kilometres, are handled on the broad gauge, which enable the Indian Railways to share the economy of the broad gauge operation with the users of metre gauge and narrow gauge as well. Railways are able to quote uniform all-Railway rates and fares, applicable alike to all the gauges of the Indian Railway system, which rates and fares, operating over the entire system, enable a modest surplus to be achieved, although on the metre and narrow gauges these rates and fares do not enable even the costs to be covered".

यानी आपकी मीटर और नैरो गेज जो है वे नुकसान में चल रही हैं। मैं जानना चाहूंगा कि जो दुकान नुकसान में चल रही है वह आप धीरे धीरे बन्द क्यों नहीं करते ?

श्री शीतभद्र याजी : और जहां यह दुकान ही नहीं है ?

श्री देवकीनन्दन नारायण : वहां का सवाल मैं अभी नहीं उठाता। मेरा कहना है कि जहां नुकसान है वहां आप उसको ब्राडगेज में तब्दील क्यों नहीं करते हैं ? आप देखिये कि आपका जो खर्चा है वह ब्राडगेज पर कम है और मीटर गेज पर ३० टका ज्यादा है; यानी १०० के पीछे १३० है और नैरो गेज पर १०० के पीछे १७१ है। आपकी रेलवे लाइन जो है वह ३६ हजार मील है और इसमें नैरो गेज लाइन २,७०० मील है। तो १०० के पीछे १७१ रुपया खर्च हो और उसे आप किसी तरह से कम भी न कर सकें और उसकी जगह ब्राडगेज न ला सकें तो मैं नहीं समझता कि फिर आप कैसे कह सकेंगे कि पैसेंजर ट्रैफिक नुकसान में चल रहा है और इसलिये हमें यह किराया बढ़ाना पड़ा है ? दूसरी बात मैं यह कहूंगा कि आपका वर्किंग का खर्चा जो है वह भी जोनवाइज कम ज्यादा क्यों हो, सब जोनों में करीब करीब एक-सा क्यों न हो ?

आप देखियेगा कि आपका सेंट्रल रेलवे का खर्च ६८.१५ परसेंट है, ईस्टर्न रेलवे का ७६.६२ है, नार्दर्न रेलवे का ८१.८४ है, नार्थ ईस्टर्न रेलवे का ११७.७२ है, नार्थ-ईस्ट फ्रांटियर रेलवे का १४१.८६ है, सदर्न रेलवे का ८८.७८ है, साउथ ईस्टर्न रेलवे का ६४.६१ है और वेस्टर्न रेलवे का ७२.४२ है। मैं नहीं समझ सकता कि अलग अलग जोन का खर्चा इतना कम ज्यादा क्यों है ? वह एक सा क्यों नहीं है ? आपके इंजीनियर्स, आपके वर्कर्स, आपका एडमिनिस्ट्रेशन तो एक सा है फिर इतना फर्क क्यों है ? इतना फर्क होने पर यदि आप कहें कि पैसेंजर ट्रैफिक नुकसान में जा रहा है तो मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि इसमें पूरी सच्चाई नहीं है।

उसके बाद, आपके आपरेशन रेशियो में भी कोई बढ़ोतरी नहीं हुई है। १९५९-६० में आपका आपरेशन रेशियो ७९.०२ था, १९६०-६१ में ७८.४ था, १९६१-६२ में ७८.९ था और १९६२-६३ में ७८.८ रहेगा; यानी यह रेशियो जो है वह एक-सा रहा है, इसमें कोई कमी-बेशी नहीं हुई है। तो मैं नहीं समझता कि क्या कारण है कि १९६२ में आपने यह उचित समझा कि रेल के किराये बढ़ाये जायें ?

मैं आपको धन्यवाद दूंगा कि आपने फूड गुड्स के लाने-ले जाने में कुछ रियायत दिखलाई है। १६० किलोमीटर से ऊपर की यातायात पर आपने १ रु० टन बढ़ाया है हालांकि और चीजों के लिये आपने ८० किलोमीटर के ऊपर ही बढ़ा दिया है। परन्तु, मैं आपसे जानना चाहूंगा कि यह फूड के लिये जो रियायत है वह क्या फलों पर भी लागू है, क्या बेकिंग्स पर भी लागू है ?

श्री शहनुवाज खां : उस पर पहले से ही बहुत रियायत है।

श्री देवकीनन्दन नारायण : रियायत बहुत हों, लेकिन मैं यह पूछना चाहता हूँ कि यह जो रियायत अब फूड के लिये दी

गई है वह रियायत फूटस और वेजिटेबिल्स के लिये मिलेगी या नहीं। यह मेरा सवाल है।

Does "food" include fruits and vegetables?

SHRI SHAH NAWAZ KHAN: No.

श्री देवकीनन्दन नारायण : मैं एक बात आपसे कहना चाहता हूँ। कंट्रोल के जमाने में जिस वक्त अनाज की कमी थी—मैं आपको याद दिलाऊँगा—उस वक्त फूड में केतों को इंकलूड किया था। इसके सम्बन्ध में गवर्नमेंट के आर्डर्स मौजूद हैं। तो मैं नहीं समझ पाता कि वह वक्त गुजर जाने के बाद, वह मुसीबत गुजर जाने के बाद, आज फूड में केतों को क्यों नहीं शामिल समझा जाये?

मैं मंत्री महोदय से यह प्रार्थना करूँगा कि आप फूड में तरकारी और फल को शामिल करें, खास कर के केतों को उसमें शामिल करें। यह दूसरी बात है कि फूड में आप चीनी को शामिल करेंगे या नहीं।

श्री शाहनवाज खाँ : सिक फूडग्रेस।

श्री देवकीनन्दन नारायण : फूडग्रेस तो कोई निखालस खाना नहीं है। जब आप फूडग्रेस को रियायत देना चाहते हैं तो फिर आप चीनी को यह रियायत क्यों नहीं देना चाहते?

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया : चीन को रियायत दे रहे हैं, इसलिये चीनी को नहीं दे रहे हैं।

श्री देवकीनन्दन नारायण : आप जानते होंगे, मैं नहीं जानता। आप उधर बैठते हैं और मैं इधर बैठता हूँ।

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया : आप समझते जरूर हैं।

श्री देवकीनन्दन नारायण : आपको चारों तरफ अंधेरा ही अंधेरा दिखाई देता है मुझे बहुतसा उजाला दिखाई देता है और कहीं अंधेरा भी दिखाई देता है। आपको सारी जगह अंधेरा ही अंधेरा दिखाई देता है। मैं अभी आपका भाषण सुन रहा था। कल ही माननीय अर्थ-मंत्री जी को मिस मेयो की याद आ गई। मिस मेयो की किताब के बारे में महात्मा गांधी ने कहा था कि इसको लिखने वाली कोई ड्रेन इंस्पेक्टर है। आप जब बोल रहे थे तब मुझे ऐसा ही खयाल आया कि यहां भी कोई ड्रेन इंस्पेक्टर आ गया है।

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया : आप मेरी एक भी बात गलत बता दें। यह तो कोई जवाब नहीं है।

श्री देवकीनन्दन नारायण : मैं आपको बता सकता हूँ, लेकिन इस वक्त वह मेरा काम नहीं है।

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया : मैं आपकी सेवा में आपके घर हाजिर हो सकता हूँ।

श्री देवकीनन्दन नारायण : इसके बाद मुझे आदरणीय मंत्री जी से कहना है कि आपने १९५१-५२ में पैसेंजर अमिनिटीज की मद को शुरू किया और १९५१-५२ में आपने पैसेंजर अमिनिटीज के लिये ३ करोड़ रुपया मुकर्रर किया और इसके लिये आप हर साल ३ करोड़ रुपया ही निश्चित करते हैं। मैं आपसे जानना चाहूँगा कि जब तब से आपकी रेलवे की पैदाइश दूनी हो गई है तो फिर इसमें क्या संकटिटी है कि १९५१-५२ से लेकर १९६१-६२ या १९६२-६३ तक ३ करोड़ रुपया ही हर वर्ष इस मद में रखे चले जा रहे हैं? वह आप बढ़ाते नहीं हैं, जब कि आपकी पैदाइश दूनी हो गई है? पैसेंजर अमिनिटीज के लिये ३ करोड़ की जगह ६ करोड़ क्यों नहीं खर्च करते, ५ करोड़ क्यों नहीं करते हैं, क्यों ३ करोड़ को ही पकड़े बैठे हैं? यह मेरी समझ में नहीं आता।

[श्री देवकीनन्दन नारायण]

तो मैं प्रार्थना करूंगा कि आप . . .

SHRI NIREN GHOSH (West Bengal): They are reducing expenditure. It is economy drive.

श्री देवकीनन्दन नारायण : Let me speak, my friend. तो मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि जब आपकी इनकम करीब करीब दूनी हो गई है १९५१-५२ से १९६१-६२ में तो आप कृपा करके पैसेन्जर अमिनिटीज को और अधिक उदारता से देखें; क्योंकि वहां इस बात की बहुत बड़ी जरूरत है। पैसेन्जर्स को, जिनकी बदौलत रेल चलती है, उनको अधिक सहूलियतें प्राप्त हों।

जहां तक ओवरक्राउडिंग का संबंध है, मैं मानता हूं कि ओवरक्राउडिंग कम होना मुश्किल है परन्तु उसके लिये हर वक्त तजवीज होती रहनी चाहिए और जामकर के हाट सोजन में, गर्मियों के दिनों में। आप जानते हैं कि आपके नये डिब्बे जो बने हैं वे स्टील के हैं, लोहे के हैं। पहले ये डिब्बे लकड़ी के होते थे, काट के होते थे और उनमें गरमी से तकलीफ कम होती थी। आजकल गरमी की छट्टियों के कारण रेलों में इस तरह से भीड़ जाती है कि आदमों गरमी के कारण दम घुट कर बेहोश हो जाता है। मैं अभी आठ दिन पहले पंजाब मेल से आ रहा था। मैंने खुद देखा अपनी आंखों से कि पंजाब मेल के बहिनों के डिब्बे में एक बहिन बेहोश हो गई। इतनी भीड़ थी वहां पर कि खड़े रहने तक को जगह नहीं थी। मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि आप हिन्दुस्तान की गरमी का ख्याल करें और कुछ नहीं तो गरमियों के दिनों में ओवरक्राउडिंग कम करने की कोशिश करें ताकि गरमी की तकलीफ न हो और इस तरह से बेहोशी का मौका कम हो।

इसके साथ साथ मुझे यह कहना है कि बम्बई और दिल्ली के बीच जो दो गाड़ियां चलती हैं पंजाब मेल और पठानकोट इन दो ट्रेनों में जितनी भीड़ जाती है उतनी शायद ही

किसी गाड़ी में होती हो। खड़े रहने तक को डिब्बों में जगह नहीं मिलती है और मैं कई वर्षों से प्रार्थना कर रहा हूं कि आप एक तीसरी मेल दिल्ली से बम्बई को ज़ाया झांसी-आगरा चलाएं। एक्सीडेंट्स होते हैं, यात्रियों में मार पिटाई होती है, ओवरक्राउडिंग बढ़ता चला जा रहा है, तब भी बम्बई और दिल्ली के बीच आप कोई अधिक गाड़ी चलाने के लिये क्यों तैयार नहीं होते हैं? मेरी समझ में नहीं आता। मैं आपसे फिर प्रार्थना करूंगा कि पंजाब मेल और पठानकोट इन गाड़ियों के अतिरिक्त एक मेल गाड़ी आप दिल्ली और बम्बई के बीच जरूर चलाएं।

एक बात रेल रोड ओवरब्रिजिंग के संबंध में है। बहुत से शहरों के बीच में होकर आपको रेलें गुजरती हैं और सिविल पापुलेशन को, हमारी बैलगाड़ियों को, बसेज को, मोटरों को, काफी समय गेट पर ठहरना पड़ता है; क्योंकि आपके जो गेट्स होते हैं वे बंद होते हैं दस पन्द्रह मिनट पहले बंद हो जाते हैं और पन्द्रह मिनट बाद खुलते हैं। हजारों लाखों का नुकसान होता है। बेजा वक्त फ़िजूल जाता है। इसलिये मैं प्रार्थना करूंगा कि आप कोई ऐसी योजना बनाएं ताकि हर एक जगह, जहां अधिक रोड ट्रैफ़िक है, वहां आप रेलों पर ओवरब्रिजिंग बना सकें। इसके लिये आपको कोई स्कीम बनानी होगी। मैंने एक दफा जब इस बारे में सवाल पूछा था तो मुझें बताया गया कि म्युनिसिपैलिटीज इसमें हमारे साथ कोऑपरेशन करें तो हम मदद कर सकते हैं। मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि आपकी जो कुछ इस सम्बन्ध में पालिसी हो वह आप एक दफा जाहिर कर दें, स्टेट गवर्नमेन्ट्स तक अपनी पालिसी पहुंचा दें कि पचास परसेंट म्युनिसिपैलिटी देने को तैयार हो या लोकल बाडी देने को तैयार हो तो हम ओवरब्रिज बनाने का आधा खर्चा देंगे और ओवरब्रिज बना देंगे। इस तरह कोई निश्चित पालिसी आपकी जाहिर हो जायेगी तो म्युनिसिपैलिटियां आगे बढ़ेंगी और लोगों की तकलीफ बचेगी।

आखिरी बात, हालांकि जल्दी हो रही है, मैं कह देना चाहता हूँ, वह बहुत मामूली बात है। वह है मथुरा स्टेशन की। आप मथुरा स्टेशन से गुजरते हैं या नहीं, मुझे यह पता नहीं...

श्री शाहनवाज खाँ : गुजरते हैं।

श्री देवकीनन्दन नारायण : तो आपने देखा होगा कि मथुरा स्टेशन पर पचासों चीबे हर गाड़ी पर खड़े होते हैं और पैसेन्जर्स को पकड़ लेते हैं और खींचातानी करते हैं, जिससे बहुत तकलीफ होती है। आपने देखा होगा इस चीज को। मैं नहीं जानता कि ये चीबे वहाँ लाइसेन्स या प्लेटफार्म टिकट लेकर आते हैं या जबर्दस्ती अपने धंधे के लिये, यात्रियों को पकड़ने के लिये आते हैं। जिस तरह से वे यात्रियों को स्टेशन पर सताते हैं, उसका आप चित्र देखेंगे तो आपको दुःख हुआ बगैर नहीं रहेगा। इनका प्लेटफार्म पर आना कतई बंद कर दिया जाये। पचास-पचास हर गाड़ी पर आपको दिखायी देंगे और पैसेन्जर को तकलीफ देते हैं, खींचातानी करते हैं और आपस में भी झगड़ते हैं। आप किसी ट्रेन से जाइये, मथुरा स्टेशन पर आपको यह नजारा दिखायी दिये बगैर नहीं रहेगा। (time bell rings) एक मिनट और।

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया : पहले मानपत्र हो गया, अब मांग पत्र शुरू हो रहा है।

श्री देवकीनन्दन नारायण : वह तो आपको दिया जायेगा, हम दे भी चुके हैं कई वक्त। इस वक्त भी दिया, मेरे सारे प्रान्त से एक जनसंघी चुन कर नहीं आया। २६४ जगहों में मेरे दोस्तों ने १६२ आदमी खड़े किये थे। एक भी चुन कर नहीं आया और शायद आधे से ज्यादा के डिपोजिट्स भी जप्त हो गये।

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया : आपको मैं दाद देता हूँ।

श्री देवकीनन्दन नारायण : मैं आपको अच्छी तरह से जानता हूँ, खामोश रहिये।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Please wind up.

SHRI DEOKINANDAN NARAYAN: He is interfering for no reason. I know him very well.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Then do it in half a minute.

श्री देवकीनन्दन नारायण : एक प्रार्थना और है मंत्री महोदय से। आपने देखा होगा कि बम्बई की लोकल ट्रेन्स में, बम्बई के स्टेशन्स पर, करीब सभी बड़े बड़े स्टेशनों पर, आपको पोस्टर्स और एडवर्टाइजमेण्ट्स लगे दिखायी देंगे। उनके लिये भी कोई खास रूल्स एण्ड रेगुलेशन्स ऐसे बनने चाहिये कि जिससे आपको ज्यादा से ज्यादा ग्रामदानी उनके जरिये हो सके। आपको इनसे बहुत कम पैदाइश आज हो रही है। इसके बारे में सर्वे किया जाये, और स्टेशन मास्टर्स का इन्स्पेक्शन हो तो यह निश्चित है कि दसगुना पैदाइश एडवर्टाइजमेण्ट्स और सिनेमा के पोस्टर्स से, टेक्सटाइल मिल्स के पोस्टर्स से और दूसरी तरह के पोस्टर्स से हो सकती है। तो मैं प्रार्थना करूंगा कि आप अगर इन पोस्टर्स को और एडवर्टाइजमेण्ट को अलाऊ करते हैं तो उनसे ज्यादा से ज्यादा नफा ले सकते हैं और उनके रेट्स दसगुना बढ़ा सकते हैं। इनसे आपकी पैदाइश बढ़ सकती है। धन्यवाद।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Raghunatha Reddy. The Minister will reply at 4-15 P.M. There are three speakers and each Member will take ten minutes.

SHRI K. V. RAGHUNATHA REDDY (Andhra Pradesh): Madam Deputy Chairman, the entire railway system in India will have to be viewed from two different points of view, one, as a major business concern which has

[Shri K. V. Raghunatha Reddy.] got monopolistic control over this type of transport and secondly, as one of the vital factors that play a real role in the development of national economy. Dealing with the second aspect of the problem, it has been held by not a few eminent economists like Alfred Marshall, Lionel Robbins and even our Dr. Lokanathan that in the problem of the location of an industry, not only the raw materials, but also transportation plays a very vital part, viewed from this context and also the principles laid down for the purpose of constructing new lines, perhaps the Railway Ministry is justified while thinking of starting new lines (a) if it is likely to help the growth of industrialisation, (b) if it serves the interest of more than one State and (c)—this, of course, is not an important consideration—from a business point of view whether it would yield a certain amount of income. Taking these three principles into consideration, coming as I do from the southern part of this country, I would like to suggest for the consideration of the hon. Minister and his colleagues whether it would not be proper to start a railway line from Ongole, which is on the Grand Trunk Express route, take it *via* Nagarjunasagar and Hyderabad and extend it in a straight line to Sirpur-Kagaznagar. There are very valid reasons and when I talk about the extension of this line, I am supported by the fact that all the three principles stated by me as well as the Railway Ministry are satisfied in this respect. Firstly, Guntur is a place well known for the tobacco industry and the jute industry is also steadily growing. And a number of industries are likely to grow up in the area surrounding the Nagarjunasagar project which is one of the biggest dams in the world. And if you go a little further to Hyderabad, you find a number of industries, big and small, ting up there. If we can extend the line to Kagaznagar, we would be going through a thick area of forests. In context it is better to remem-

ber that forests in this country have not been properly exploited. Quite a long time back while Mr. K. T. Shah was dealing actually with the financial problems of the country he mentioned in his "Sixty Years of Federal Finance" that forests should form a separate budget in the State sector. I have no doubt that if forests are properly exploited for the purpose of economic uplift in this country, they would not only play a vital role but will also make a major contribution to the Railways themselves and also in the national sphere to the development of our financial resources.

The second line, I would suggest, is a line from Kothagudem to Visakhapatnam extending up to Bailadilla. This would connect the major port in the eastern part of the country and from Kothagudem the coal transport would become very easy. Taking all these factors into consideration I hope the Railway Ministry will consider the question of extending these lines, I do not say, starting new lines.

The next problem is about the re-organisation of the Railway zones. The present Railway system, as it is divided into various zones, consists of the following:

| | | |
|---------------------|----|-------------|
| Central | .. | 5,345 miles |
| Eastern | .. | 2,390 miles |
| Northern | .. | 6,434 miles |
| North-eastern | .. | 3,082 miles |
| North East Frontier | .. | 1,773 miles |
| Southern | .. | 6,160 miles |
| South Eastern | .. | 3,495 miles |
| Western | .. | 6,663 miles |

Leaving out the fractions these are the figures given in 1958-59. On a perusal of the Report submitted by the Railway Board we see new railway lines put up in each zone which means we are expanding the jurisdiction of our Railway zones both administratively as well as physically. And, as admitted by the Railway Ministry themselves, the Railways are handling at least 100 per cent, more of freight traffic and 27 per cent, more of passenger traffic than they were

handling before the commencement of the First Five Year Plan. Taking this into consideration it would seem an urgent necessity to deal with the reorganisation of the Railway zones. My friend, Mr. Channa Reddy, also pointed out the necessity for such reorganisation. I suggest it would evidently be a fit thing to start a zone with Headquarters at Secunderabad • for the physical reasons and they should have proper administrative units rather than feeling allergic about starting a zone in Andhra Pradesh.

Then the wagon supply at Kotha-kudem is facing a very acute crisis and that is having its own effect on the neighbouring industries and also on power supply.

Lastly, Madam, another important thing to be considered is the human factor. If a man is asked to work for more number of hours than he can endure, there will not only be physical exhaustion but also monotony and a psychological crisis and that is what has contributed to a large number of accidents. And as the Railway Ministry has said, it is extending. The human factor has, therefore, got to be dealt with first and then reorganisation of railways in relation to industrialisation and economic development and also in relation to transportation requirements in the area between Kothagudem and Visakha-patnam.

SHRI K. L. NARASIMHAM (Andhra Pradesh): Madam Deputy Chairman I rise to express my strong protest against the increase of fares and freight in this present Budget without improving the amenities to the passengers who are mainly the users of the railways. Now, in regard to the policy of the Railway Ministry, the hon. Minister explained it in reply "to the debate in the other House and said that it had become absolutely essential for him to increase the fares and freight. He gave the reason that it was absolutely necessary for carry-

ing on the developmental activities. In the name of developmental activities it is not fair to tax the common man; it is not fair to add to the burden; it is not fair to add to the inflationary trend in the country and it is not fair to tax the small industrialists who may need a wagon of coal and because of this rise their working costs would go up. At this stage I would mention that there are other ways and means of tackling the problem but the Ministry coming from a Party which follows a policy of imposing more burdens on the common people in the name of developmental activities without taking into account the protests and criticism that come from various parts of the country, is adamant in adopting that policy.

Now, coming to the problem of administration of the Railways, I have to maintain that the industrial relations in the Indian Railways are deteriorating day by day. The Ministry has no definite policy regarding recognition of trade unions. Whenever we raise the question of recognition of trade unions, political considerations are attributed and there is discrimination. The Ministry wants to have State-managed and controlled trade unions. That seems to be the present attitude of the Railway Ministry. The other day there was a question in this House enquiring about the moneys due from the Southern Railway Employees' Sangh with regard to payments in connection with deputation, leave and other things. The Minister replied that they owed Rs. 7,000 and odd and that he was taking steps to recover it. I know from personal knowledge that that particular Sangh has not submitted the annual audited accounts to the Government and the Administration in time. I do not know whether they have examined the statement of accounts. Whenever we raise this question of recognition of trade unions the Government and the Railway Ministry are not giving any definite reply. I want at this stage

TShri K. L. Narasimham.] to know from them whether they have any policy regarding recognition of trade unions. Are they going to adopt a particular policy and implement it or are they going to adjust their policy according to their party considerations and according to their needs to develop their own factions? That is the main question.

Coming to the other point, we have been repeatedly saying that Rule 149 is used against railwaymen giving no opportunity to them to defend themselves. They are accused of, say, corruption charges, they are accused of sabotage, they are accused of so many other things. Why can't you give them a chance to defend themselves? Why don't you appoint a committee to go into these cases? The Minister may reply that he is going into these cases personally. I submit that it is not in any way helpful to the railwaymen as such. I only request the Minister at this stage at least to appoint a special tribunal to go into all the cases where they have arbitrarily dismissed people from service or on mere allegations and reports from the lower level. I came

across the case of a Station 4 P.M. Master at Madura who was

dismissed from railway service. He explained to me that he had averted a collision. For averting a collision, Rule 149 was used against him. I do not understand why it should be used. I know of a clerk in Salt Cotaurs where he was dismissed under Rule 149. There was no reason why this Rule was used. At least, if you have got charges against them, level them, allow them to defend themselves and then punish the man after enquiring into the nature of his guilt.

Coming to the question of Railway zones, I have to again repeat the same thing. The Andhra Pradesh Legislative Assembly unanimously asked the Central Government to see that a separate zone is formed with headquarters at Secunderabad. The Rail-

way Minister has been repeatedly denying it saying that it is a parochial demand. I do not know why he brushes aside this thing as a parochial demand. You name it in any way you like, you club it with other divisions, and have a viable unit, so that you can manage the zone efficiently^ And if you are going to enquire, appoint a committee to go into the case of another zone. In this zone you can link Visakhapatnam port and Madras port and, if necessary, even, Mormugao, so that a viable unit, a small unit is formed, so that you can administer it properly. The Southern Railway zone as formed today has not improved efficiency, has not even resulted in economy to the Railway Administration. There is, therefore, a necessity for some more zones, especially a zone with headquarters at Secunderabad.

Coming to passenger amenities, I have to say that the Ministry is not able to tackle overcrowding and Members from both sides have repeatedly expressed this thing. The Ministry also has been repeatedly saying that it is not possible to stop overcrowding for some years to come. At least why cannot you tackle it at different pockets where it is so acute? I know the case of Vijayawada. In Vijayawada region there are no local trains. We have to depend on a few through trains. There also the trains do not come in time. People have to wait and then they have to squeeze themselves into a third class compartment. You will be surprised to know that the State bus carries passengers quickly and in time better than the railways. And you have now come to the argument that passenger earnings are going down. So, to effect an increase in earnings you resort to different methods. You do not tackle the problem by giving more local trains. You can carry long distance passengers in Janata and Express trains. You allow more seats to passengers coming to Delhi in the G.T. Express. You will be surprised to know that Vijayawada station has **got**

an allotment of only six third class seats from Vijayawada to Delhi. I do not know why this should not be increased. You will find that people cannot get seats. Even a Member of Parliament sometimes finds it very difficult to get a seat in the first class berth, unless he gives prior notice to Madras office as the allotment has to be made from Madras. I request the hon. Minister to see to this. When you are increasing the fares, when you are throwing more burdens on the people, why cannot you consider sympathetically the difficulties of passengers, at least at stations like Vijayawada, which is the centre or the State of Andhra Pradesh?

Coming to the time fixed for running of trains, I have to voice here a local grievance. Vijayawada is an important town. We have four dailies, viz., "Visal Andhra", "Andhra Jyoti", "Andhra Prabha" and "Indian Express". The "Andhra Patrika" are going to open an office at Vijayawada. All these papers and the public have been demanding that the train which is running at 15.20 hours to Guntakal be changed to six o'clock in the evening, so that their morning edition can be taken to Rayalaseema in time. I cannot understand why the Railway authorities cannot do this thing. They delay the train at Dronachellam, at intermediate stations, but they repeatedly and persistently refused to make this alteration in time. Though it is a local need, I am voicing it here, so that the Minister can take special note of it and see that this simple thing is done.

Coming to the allocation of wagons to Andhra Pradesh, a lot of agitation is going on in my State. It has been reduced a fifty per cent. We do not know why the allocation has been reduced. We are finding it difficult to get wagons to move our local goods, even in respect of mangoes that come to Delhi from Andhra Pradesh. If the small landowner, who wants to send it, cannot get wagon space, how can he do it? If you cannot help him to carry his firewood from one town

to another, if you cannot help him by giving more wagons to move coal to the nearest stations, he will suffer. I know of the case even of the Government factory at Gudur, which is manufacturing ceramics, which had to 'reduce its labour complement because of lack of coal, because of lack of wagons for carrying coal in time. These are matters which the hon. Minister should take into account. Unless these are tackled in time, you will be doing great harm to the local people by increasing their burden.

Lastly, I would say one sentence about the expenditure on works. There should be a special check. You will see that the expenditure, which you are incurring on these lines, is daily increasing, your developmental activities are increasing. I do not say that you should stop your developmental activities. But while doing it, have a special check on the expenditure you incur and you should see that wasteful expenditure is avoided by all possible means.

श्री एल० ललित माधव शर्मा (मनीपुर):
माननीया उपसभापति महोदया, मैं रेलवे बजट का पूर्ण समर्थन करता हूँ। भारत की योजना को कार्यरूप देना, हमारी ४० कोटि जनता की आर्थिक स्थिति का विकास करना, यह सब रेलवे के द्वारा हो सकता है। इसी लिए हिन्दुस्तान में रेलवे का कई जगह विस्तार हो रहा है और उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

मैं रेलवे मिनिस्टर महोदय से अनुरोध करूंगा कि हिन्दुस्तान की छोटी छोटी स्टेशनों में रेलवे के यातायात का प्रबन्ध हो चुका है। जैसे अमीर घर में चाहे दस प्रकार की तरकारी खाये, फिर भी वह यह कहेगा कि कल हम यह खायेंगे, वह कायेंगे। हमारा मनीपुर भारत का एक अंग है जो पूर्व-उत्तर में सरहद पर बर्मा के साथ है और वह केन्द्र शासित है। उसमें अभी तक कोई रेलवे लाइन खोलने की बात नहीं है। उसके लिए मैं अनुरोध करूंगा कि सरकार को छोटी स्टेशनों में भी रेलवे लाइन

[श्री एल० ललित माधव शर्मा]

खोलना चाहिये; क्योंकि हमारी सरकार का यह संकल्प है कि भारत की तमाम जनता को एक समान स्तर पर लाना है। हमारे यहां रेलवे यातायात के प्रबन्ध के बिना कोई विकास हो नहीं सकता। गत वर्षों में हमारे जनरल साहनवाज खां, उपमंत्री, और श्री शीलभद्र याजी, एम० पी०, मनीपुर में आ चुके हैं और मनीपुर की परिस्थिति उन्होंने अच्छी तरह से अनुभव कर ली है कि आर्थिक अवस्था में मनीपुर में और हिन्दुस्तान में कितना फर्क है। हिन्दुस्तान से जो चीज मनीपुर आती है, उस पर अड़वाई रुपये मन और अधिक हमें देना पड़ता है।

श्री शीलभद्र याजी : मनीपुर तो हिन्दुस्तान में ही है, इसलिए आप यह कहें कि हिन्दुस्तान के दूसरे राज्यों से जो चीज मनीपुर आती है।

श्री एल० ललित माधव शर्मा: हिन्दुस्तान में ही है। हिन्दुस्तान की और स्टेटों से बड़े बड़े प्रतिनिधि यहां बैठे हुये हैं, लेकिन वह एक छोटा सा एरिया है और मैं वहां का अकेला प्रतिनिधि हूँ। अगर मैं कुछ कहूँ तो उसको आप सुनें और वह हिन्दुस्तान के अन्दर है या नहीं, इसका पहचानना मुश्किल है। हमारे यहां १३५ मील से नागालैंड होकर बीजे आती है। मन् १९५६ में जब नागालैंड के लॉग होस्टाइल हो गये, तब से अब तक हमारे यहां हफ्ते भर में पांच दफा मोटर यातायात का प्रबन्ध होता है। उसके लिये १०० या ५० मिलिटरी के लोग होते हैं और मशीनगन और स्टैनगन तैयार कर के जाते हैं जैसे कि लड़ाई में मोर्चे के लिये जा रहे हैं। वही हालत १९५६ से अब तक है। इसके अलावा यह भी है कि उसमें महाजनो को भी नफा देना पड़ता है, उनको अड़वाई रुपया मन ज्यादा देना पड़ता है। दिल्ली में पहले नम्बर का चावल ४० रुपया मन है, लेकिन मनीपुर में पहले नम्बर का चावल

१२ रुपया मन है। उसके अलावा वहां साग, सब्जी, गोभी, आलू वगैरह होता है और लाखों मन बाहर जाता है, लेकिन रेलवे न होने की वजह से वह नहीं जा पाता है और इसलिये वहां किसानों की आर्थिक अवस्था गिरती जा रही है।

हमारे यहां पहले हिल सेक्शन में एक ज्योलाजिकल सर्वे किया गया और उसमें लोहा, ताम्बा, टैलकम पाउडर और पेट्रोल वगैरह वहां मिलने की बात पता लगी। उसका सर्वे हुआ लेकिन कलकत्त के ज्योलाजिकल डिपार्टमेंट के डाइरेक्टर जनरल ने डा० बी० सी० राय से कहा कि जब तक रेलवे यातायात का प्रबन्ध नहीं होगा तब तक हम यह काम शुरू नहीं कर सकते हैं। इसलिये मेरा अनुरोध है कि वहां जो प्राकृतिक खनिज पदार्थों का भंडार है उसको निकालने के लिये प्रबन्ध करने से हमारा बहुत विकास हो जायेगा। भारत में अब तक कई जगह कई खनिज पदार्थ मिले हैं लेकिन हमारे यहां खनिज पदार्थ बहुत ज्यादा है और वे खनिज पदार्थ हैं जो कि कहीं नहीं हैं। हमारे मनीपुर में ८ हजार स्वार्थर साइल्स पहाड़ का है और ७०० वर्ग मील का वह हिस्सा है जो कि भूमि है और इस सब के अन्दर बहुत ज्यादा खनिज पदार्थ है और वह सब वहां बेकार पड़ा हुआ है। जब तक यातायात का, रेलवे का प्रबन्ध नहीं होगा तब तक हमारा विकास हो नहीं सकता है। इसके बारे में डाइरेक्टर जनरल ने लिखा और वहां के लोगों ने यह सब स्वर्गीय पंत जी को लिखा कि वहां रेलवे का-यातायात का-प्रबन्ध होना चाहिये और उन्होंने आश्वासन दिया, मुंह से यह कहा कि तृतीय योजना में आपके यहां रेलवे का काम शुरू हो जायगा।

श्री शीलभद्र याजी : लेकिन अभी तक तो वहां सर्वे भी नहीं हुआ है।

श्री एल० ललित माधव शर्मा : हां, अभी तक तो वहां सर्वे भी नहीं हुआ है। इसीलिये

मैं हाउस के सामने अपनी छोटी सी आवाज पहुंचाने के लिये खड़ा हुआ हूं।

दूसरी चीज यह है कि हमारे यहां सुरक्षा के लिये, डिफेंस के लिये भी यातायात का प्रबन्ध होना बहुत जरूरी है, क्योंकि इस वक्त हमारी सरकार और चाइनीज सरकार में, जैसी मित्रता थी वैसी, मित्रता नहीं रही है और उनमें शत्रुता आ गई है और इसीलिये हर जगह में, लद्दाख में और हिमालय के बार्डर में जो हिस्से हैं, चाइनीज को रोकने के लिये प्रबन्ध और सुव्यवस्था हो गई है, लेकिन हमारे यहां नहीं हुई है। उधर चाइनीज के आने का एक पैदल का रास्ता है। ऊपर बर्मा के कच्छार से मनीपुर तक हजारों वर्ष का पुराना एक पैदल का रास्ता है, उस रास्ते का नाम है भाभो रोड। उस भाभो रोड से दो हफ्ते के अन्दर वह पैदल मनीपुर पहुंच सकते हैं। ४०० वर्ष पहले दो बार मनीपुर पर चाइनीज का आक्रमण हुआ। पहली बार तो वे हार गये लेकिन दूसरी दफा, दुबारा जो आक्रमण हुआ उस वक्त संधि हुई और उस संधि के अनुसार मोम, हाथी दांत, घोड़ा और सहीन कपड़ा यह सब चाइना वालों को हम देते थे। यह सब गवर्नमेंट आफ इंडिया के रिकार्ड्स में भी है। द्वितीय महायुद्ध में जितने आई० एन० ए० के लोगों ने घिराव किया था उनका मनीपुर में मोर्चा हुआ और उसमें हमारे १० हजार भारत माता के वीर मारे गये और उनका खून हमारे पहाड़ों पर लिपा हुआ है, उनका खून वहां पड़ा था। तो, सुरक्षा के लिये भी वहां रेलवे लाइन खोलने की जरूरत है; क्योंकि वहां हमारे जंगलों में कोई डिफेंस की व्यवस्था नहीं है और वहां जंगल ही जंगल है और जंगल की वजह से उस रास्ते से वे लोग मनीपुर में, इंडिया में, आ सकते हैं। इसलिये डिफेंस के विचार से भी वह बड़ी महत्वपूर्ण जगह है और हमारे यहां खनिज पदार्थ बहुत हैं, उसके लिये और मनीपुर के लाखों आदिवासियों के विकास के लिये वहां रेलवे लाइन खोलना

आवश्यक है। इसलिये अन्त में मैं आपसे यही निवेदन करता हूं कि रेलवे मिनिस्टर की तरफ से इतना जो पिछड़ा हुआ एरिया है उस एरिया के लिये रेलवे लाइन खोलने का प्रयत्न होना चाहिये। मैं इतना ही कहूंगा।

DR. SHRIMATI SEETA PARMA-NAND (Madhya Pradesh): Madam Deputy Chairman, I am thankful to you for giving me a couple of minutes for putting before the hon. Minister an important and urgent matter of a great nature which is exercising the minds of women and women's associations. I refer to the dreadful incidents that are taking place including even heinous offences like that of rape on women in the railway trains. A recent occurrence was in an R.M.S. compartment, which was reported in the "Indian Express" of the 29th of last month, where two couples wanted to enter the train at the R.M.S. compartment; they were told that it was a ladies' compartment, the men were directed to other compartments, and the women were taken in and raped. It may be considered that this & matter which relates to the Communications Ministry, but I do not think that the Railways can in that way shelve the responsibility as that of the Communications Ministry. There ought to be perfect co-ordination between them in these matters.

The other incident refers to an Assistant Permanent Way Inspector near about Gondia, who treated another woman in the same manner in a third class compartment. Some action is perhaps being taken against him, but why such incidents should happen is the question.

The third incident was near about Delhi where a postman's wife travelling with a son about nine years old was thrown out of the compartment. That was about a month ago.

These are the three examples. **The** fact remains that in spite of all **the**

[Shrimati Seeta Parmanand.] best that the Railways are trying to do such incidents are increasing, and that is creating a kind of scare in the minds of the travelling public. I hope the hon. Minister will be kind enough to say what further steps in addition to the present steps are likely to be taken by way of appointing women guides particularly for second class and third class ladies' compartments on most of these Railways. Thank you.

SARDAR SWARAN SINGH: Madam Deputy Chairman, I have very carefully heard the speeches of the hon. Members, and I am grateful to them for giving so much thought to this problem. My task has been considerably lightened, because some of the objections raised by some hon. Members have been answered by other hon. Members who have participated in the debate, and to that extent it is not my intention to repeat either what has already been stated by some hon. Members or what has already been stated by me in the course of the general discussion that has taken place in this august House. So far as the financial aspect of this Appropriation Bill is concerned, reference has been made again to the proposed increase in passenger fares and goods freights. There is only one point which perhaps requires some clarification. I say so, because some hon. Members just said that if it could be avoided, it would have been good and some other method should be found for making up the loss. I simply say that I have not been able to find any other source and those hon. Members did not point out any other source either. There is little said by them which calls for a reply. Shri Deokinandan Narayan, however, did make a reference to the loss incurred by the Railways with regard to carrying of passengers. Now, what he said was that my statement to the effect that the Railways were losing on passenger traffic was not perhaps quite correct or that it required some modification. I was keenly looking forward to his analysis, but I am sorry to say that I did not find anything substantial in what he urged. What he said was something to this

effect, that the figures indicated that whereas the broad gauge railways were showing profits, on the whole the metre gauge railways were losing. Well, I admit that; it is a correct statement of facts. But the remedy that he suggested cannot solve the problem because he says: If that is the correct state of affairs, why don't you alter the entire metre gauge system into broad gauge and break this problem? On the face of it, it is an attractive suggestion. But if we look to the overall resources that would be required for converting the vast metre gauge system which now serves a good part of our country, we shall be convinced that we will have to wait—I do not know for how long—before we could think of converting this system into broad gauge. Then again, it must be remembered that mere conversion into broad gauge does not convert each and every railway into a paying railway because there are other factors also—the extent of traffic, pace of industrialisation, and the like. Therefore, certain parts of the country, I feel, will have to continue to be served by the metre gauge system, whatever may be the state of development. But if after many, many years, the different parts of our country develop industrially in a very big way, then perhaps there may be other means of transport, may be improved systems of railways, or other means of surface transport like adequate road transport, or river transport or coastal sea transport. But situated as we are, there is no short-cut as suggested by Shri Deokinandanji.

"While on this subject, I might as well notice one of the comments made by my friend opposite from Madhya Pradesh, an hon. Member of the Jan Sangh Party. What he said was that the Railways were showing losses. Why should we not increase the fares in those railways when over shorter lengths in certain sections of those railways, we have increased the passenger fares or the charges that are payable for carrying goods? That is the essence of what he said, and this calls for some . . .

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चोरडिया:
उपसभापति महोदया, मैं ज़रा साफ़ कर दूँ कि मेरा मतलब यह था कि दोनों का कन्ट्रास्ट आप देखें। मैं नहीं चाहता, वहाँ का किराया बढ़ाया जाये। मैं यह चाहता हूँ कि वहाँ का किराया भी कम किया जाये।

SARDAR SWARAN SINGH: I knew that, when I put him back the idea that he wanted to project, he would recoil exactly in the manner in which he has done now. But if his speech is carefully scanned, what he said was this: If some railways have thought it fit to charge double the mileage rate over a certain length, why should the other railways, which are showing losses, not be made to pay their way by increasing the charges which are leviable on passengers and goods? I think that is what he meant. If this is not meant by him, then there is nothing for me to answer. If he says even now that he did not mean this, well, there is nothing for me to answer except perhaps to make a little clarification to show why these railways are losing and what our general policy is with regard to such railways.

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चोरडिया:
और यह भी कि वहाँ डबल किराया क्यों लिया जाता है? इसका खुलासा भी चाहिये।

SARDAR SWARAN SINGH: Madam, the general policy has been—and I think this policy is correct and I hope that I will have the support of the House and the country in this—that it will not be in the overall national interest that we link the actual cost of providing transport facilities, whether they are goods or passenger, meticulously with the cost of transport in each and every part of the country and on each and every railway line, but that at some sort of pooling is desirable. This is the basis of our freight and fare structures, and I believe that this is a policy which is not unfair. It is, therefore, necessary.

SHRI NIRANJAN SINGH: Why do you differentiate between one line and another line? He mentioned one line, about 80 miles, and the charge is double there. Why are the others left? So, there is differentiation.

SARDAR SWARAN SINGH: So far as the small sections in the various parts of the country are concerned, there are differentiations in the matter of calculating the charges that are payable, and this is not the only railway with such sections, there are many other sections in the country where the working conditions . . .

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चोरडिया:
और भी उदाहरण आप ऐसा बता दीजिए कि जिसमें आप डबल किराया ले रहे हैं। एक भी उदाहरण सिवाय इसके, बतला दीजिए।

SARDAR SWARAN SINGH: I think that if the hon. Member scans through the papers, he will find that there are many areas in the country like that, and I know of many hill railway sections and many other sections where the actual charges that are levied on the railway users are not related to the actual length of the journey, but they are with reference to so many times the mileage. That is the way of calculation. This line is not the only line, there are a large number of sections and they do require . . .

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चोरडिया:
मैं एक उदाहरण श्रीमान् से चाहता हूँ, जहाँ डबल किराया लिया जा रहा हो।

SARDAR SWARAN SINGH: It may be even more than double in many cases. And if he is interested in a research work of that section, there is ample material. I will supply him with the material. The essential point is this. Take for instance, the North-east Frontier Railway, or the North-East Railway, or the Southern Railway. These are the three Railways which he cited. Now, he had put some questions yesterday and a detailed answer had been supplied.

[Sardar Swaran Singh.] The pity is that he did not sum up the points that were thrown up for justifying why the expenditure, for instance in the Southern Railway was higher than on many other railways. One obvious factor which should be clear to everyone is the fact that many sections of the Southern Railway are situated at a long distance from the coal-fields, and Railways, like any other commercial organisation, have to show, on the expenditure side, the outgoings including the money that they spend on coal, and they have also to pay freight on coal for the purpose of calculation and for the purpose of accounting the gross expenditure. And therefore, obviously, this is one factor which pushes up Southern Railway's cost of working. Then again, Sir, it is a fact that Southern Railway is largely a passenger railway, and the larger the percentage of passenger earnings —on any railway—as compared to earnings on goods, the greater its working costs in relation to earnings. I have already said that overall we are losing on passenger traffic. That will be reflected much more on any railway system where the proportion of passenger traffic is higher as compared to goods traffic. These are known factors; these are not new aspects which I am saying for the first time; these were included in the reply to his question yesterday to which he himself made reference. My submission is that he did not have any answer to the points which we supplied to him in our reply. But he just picked up one and tried to build up an argument on that, which does not present a correct picture to the House, and creates doubts for which there is very little justification.

Then again, Madam, it is true that I could make up the shortfall in the net passenger revenue by not increasing the passenger fares and only by increasing the charges leviable on goods. It could be done, but I place it for earnest consideration whether it is justifiable proposition that the

carriage of goods should continue always to ■ subsidise the carriage of passengers. Well, up to a certain point. Madam, it is being done and will still be done. The passengers are being subsidised from the income from goods even after increase of the fares. As to what should be the quantum thereof is a matter of judgment, and I think we have tried to effect a fair distribution of the additional burden between goods and passengers. Therefore, I think that this explanation should satisfy the hon. Member.

SHRI NIREN GHOSH: I want to know from you whether the shortfall could not be made good by transferring funds from the Railway Reserve Fund which is dead for all practical purposes.

SARDAR SWARAN SINGH: I am sorry it cannot be because, as the hon. Member should know—and I hope he knows—that this is a Fund for a special purpose; it is a reserve to meet a more or less statutory obligation, namely, to pay the obligatory percentage on the capital at charge, which is 4.25 per cent, on the capital at charge when the net revenue is insufficient. In any case, the actual credits in that Fund are not sufficient. That is a special fund which is meant for lean years and the like, and the Railway Convention Committee, the recommendations of which have been approved by this House have indicated that there cannot be any outgoings from that Fund for any other purpose. That is why they said that a loan from General Revenues could be taken. This is a device which could be adopted, but which should not be adopted if the loans are of such a nature that they cannot be repaid, that they are not invested in assets which yield additional revenue. Therefore, Madam, there is really nothing more for me to say except that I have tried to explain one or two points that were raised in this connection.

Now, Madam, certain other points of a general nature were raised, and I think that some reply is called for. One is the age-old criticism of the Budget, which we are noticing ever since we started the system of budgeting, and the criticism is there, we have always tried to grapple with this problem. It is quite common, Madam, to build up an argument like this, that there is either over-budgeting or under-budgeting, that the Estimates are not correct, that there are surrenders, that there is under-estimation of surpluses or over-estimation of surpluses, that on the Expenditure side there are surrenders and the surrenders are not made within time. Now these observations, strictly speaking, are correct and valid, and the Government have always accepted the desirability of enforcing—what I may describe as—financial discipline in these matters. These are different facets of the enforcement of financial discipline. But, Madam, we must always remember that there should be some clear objective behind enforcing such discipline; there must be such objective when we raise a particular objection. Now one thing that has been said is that if the surrenders had been within time, then probably they could be utilised by somebody else. Now I think that is over-simplification of a complex procedure in the matter of Budget, in the matter of asking for fresh expenditure, and the like. Now all of us are quite familiar that surrenders by one Ministry or by one department are not available for any other department in an easy or ready manner; if any other department has any legitimate schemes on which expenditure has to be incurred, then that process of Supplementary Demands and the like has to be gone through by that other department.

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चोरड़िया:

हम चाहते हैं कि सप्लीमेण्टरी डिमाण्ड्स में
उसका उपयोग हो जायेगा ?

SARDAR SWARAN SINGH: These are financial matters which, I would submit to the hon. Member, will take him some time before he actually grasps their full significance.

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चोरड़िया:

मैं ग्रेस कभी भी कर सकूँ, किन्तु आप इसकी
कार्य रूप में परिणत करने की कोशिश करें

SARDAR SWARAN SINGH: That is why I am attempting to explain that expenditure, particularly of a developmental character, has no ready link with the availability of funds which may be surrendered by one department or the other, particularly with the amount of deficit financing that we are undertaking. These are not substantial arguments. If there is a legitimate Head under which expenditure has to be incurred, either by the Railways or by any other department, they are perfectly at liberty to come with Supplementary Demands, and, therefore, the surrender of one Grant or the other has got very little to do with the provision of funds elsewhere which has to be justified separately. But in spite of that, I am one of those—call it orthodox—persons who believe in enforcing discipline in these financial matters. But with all the orthodoxy we have to remember that certain types of works are inherently such that we cannot enforce this discipline meticulously without retarding progress. It is for this reason that various devices have been thought of. For instance, on the suggestion of the P.A.C., one of the measures which we are trying to enforce, not only in railways but in other spheres also, is the provision initially of comparatively small amounts for what are called construction projects so that, as and when expenditure is incurred and progress is made, we can come with requests for Supplementary Demands. Now that is one method. Another hon. Member welcomed surrenders imagining at the same time that being afraid of surrenders people perhaps have got a tendency to throw money

[Sardar Swaram Singh.]
down the drain. Now I would like to assure him—although he was attempting to answer a query which was directed against me—that is not that simple; in the face of the financial controls, the control by the Auditor-General in regard to the proper maintenance of accounts and proper observance of the various procedures that are prescribed, it is not easy for any organisation to incur expenditure in that reckless manner. This, Madam, is a general problem, and there are various remedial devices that have been thought of and which, I think, are producing some results. But the particular instance which he was referring to related to a year which was rather unusual namely, 1958-59, and I think that he was referring to the difference between the surpluses as estimated and the surpluses that were thrown up. If that was worrying him, the answer is simple, because the year to which he was referring was rather a lean year, when there were elements of recession; these are normal budgetary risks which we have to face. Estimates are estimates. On the income side, particularly, estimates are based upon certain judgment of anticipated traffic, whether it is goods or passengers; the expectation may not materialise for reasons over which the Railways as such have little control as it is the general economy of the country which ultimately decides trends of traffic. Thus, there is a differential in the figures that are thrown up on that score. The Railway Board cannot be held accountable for that. But I would like to add that the points that he has thrown up are points which have been receiving the attention of the Government from time to time, and I can assure the hon. Member that the Finance officers are pretty strict in their control. Actually the administrative Ministries, or the spending Ministries, generally have this standing grouse against Finance.

Again, Madam, we in the Railways, or even in other organisations, com-

plain that the Finance section provides more checks that are necessary, and it is sometimes with great effort that we are able, on the administrative side, to persuade Finance to appreciate the growing needs of the country and the desirability and necessity of being more progressive in outlook. Therefore, let us not do something which retards our pace of progress and makes controls even more rigid than is necessary. After all, estimates are only estimates, and at the end whatever the final figures, they can easily be looked after either by the process of surrenders and re-appropriations, or by supplementary demands for grants.

Madam, even with regard to surrenders, it is not quite correct to say that departments are permitted to wait till the end. That is not correct. For surrenders also, reasonable time limits are observed; whatever are the surrenders they must be declared by certain dates. After that they have to face Parliament and public opinion in due course, if they are unable to spend usefully the amount that is left after such surrenders, if any. This, therefore, covers some of the points that were raised by my friend of the Jana Sangh Party.

Madam, I think he is also not quite familiar with the way we deal with Audit Paras. He has copiously referred to certain things which are mentioned in the latest Audit Reports recently published. These Audit Paras go to the Public Accounts Committee and there either the departments satisfy the Public Accounts Committee or the Public Accounts Committee comes to certain conclusions; action, thereafter, is taken, depending upon the findings that might be thrown up as a result of that very careful examination.

श्री विमल कुमार मन्नालालजी
चोरङ्गिया : मैं मंत्री महोदय के
ध्यान में यह ला दूँ कि बहुत से
आइन्वेन्शन्स, जो पब्लिक एकाउंट्स कमेटी
की ४२ वीं रिपोर्ट में हैं शासन के पास वर्षों

से पेंडिंग हैं—विचाराधीन हैं। तो ऐसा तो चलता है।

SARDAR SWARAN SINGH: Whatever is pending with the Government is pending, but I would like to assure him that the Public Accounts Committee, which is a Committee of the two Houses, which is a Committee of Parliament, always pursue . . .

SHRI NIRANJAN SINGH: But we can raise objections here since this is a superior body to the Public Accounts Committee.

SARDAR SWARAN SINGH: I am not saying that you cannot raise it. You are perfectly at liberty to raise those points. But you will appreciate that, if you raise a point and I put forward the Government view-point, then the matter would remain unsolved and the House will not be able to come to conclusions easily. It is for this reason that this procedure of the Public Accounts Committee is prescribed. It is a forum where all these matters are gone into in great detail; thereafter, either the paras are not pursued, due to satisfactory explanations being given, or the P.A.C. comes to certain conclusions in the light of which the Government either takes action or explains its stand before Parliament.

Now, I agree that it is the right and privilege of hon. Members to refer to these paras. But if I also fall into the temptation of trying to explain, in regard to each Audit para, the Government view-point, then there may be two contradictory standpoints before the House. It will perhaps not be quite fair to the P.A.C. that I should take a rigid stand one way or the other before they offer their findings. With regard to Audit paras., therefore, the general convention that we have been following is not to discuss these and not to take any fixed positions in advance but to wait till the P.A.C. has an opportunity of examining them. Then, either the

P.A.C. comes to appropriate conclusion, or the department explains its view-point in regard to the Audit paras. Either the para is not pursued, or some action is taken. That is the normal procedure.

The point, Madam, which I am trying to stress is that an Audit para is a para which has been thrown up as a result of Audit's examination of facts. But there may be another view-point on the facts, and to quote any para as a finally approved conclusion is not quite correct; there may be another view-point also that may emerge. For sorting out the two viewpoints we have got the P.A.C. That is the point which I wanted to mention, and it is for this reason that I do not propose to go into the merits of the cases which were referred to by the hon. Member. In his speech it is open to any hon. Member to criticise. He has only to pick up the Audit Report and say, "This is bad. This is bad and this is bad." That is not the way of dealing with the Audit paras which are still waiting for consideration by the P.A.C.

Madam, there is one other point which calls for some explanation. In a very convenient manner the hon. Member opposite tried to build up an argument about certain increases in assets. It was a very simple arithmetic in which he indulged. He said that so much was the total investment and so much was the total mileage. We have increased the assets but we have not increased the railway mileage proportionately, he said.

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चोरड़िया:
माइलेज का भी हिसाब लगा करके, उसका गुणा भाग करके, मैं ने हिसाब बताया। आप चाहें तो अभी हिसाब किताब हाउस के सामने प्रस्तुत कर सकता हूँ।

SABDAR SWARAN SINGH: You have referred to some graphs, I know those graphs. He has argued that all capital outlay has not created

fSardar Swaran Singh.] assets. But asset, include assets invested for giving not only additional line capacity, but also a number of other assets. For instance, a very large amount of expenditure is incurred on rolling stock and the like. Therefore, to say that you have put in so much capital but your line mileage has not increased proportionately, is to take an erroneous view of incorrect arithmetic.

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चोरड़िया :
मैंने बताया कि रोलिंग स्टॉक . . .

SARDAR SWARAN SINGH: Please wait a minute. You might recall that I did not intervene even once when you were speaking.

Therefore, Madam, the true test is what is reproduced graphically at the end of the Review, to which I made reference on the last occasion also. I do not want to go into details, but very vividly the graph at the end of the Review says that by investing so much, this is the result that is produced in terms of performance according to a number of indices. Now, these are the real tests. What is the actual performance as a result of additional assets that are pumped in; to judge it by merely the additional length of line that might be created is not a correct appreciation. Now I give way. Does he want to say anything?

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चोरड़िया :
मैं यह निवेदन कर रहा था कि सन् १९४७ के पहले भी जितनी असेट्स थीं, उसी मान से रोलिंग स्टॉक था, अमेनिटीज़ भी थीं और सब बातें थीं और उन सब बातों को कंसीडर करके उसी प्रोपोर्शन से मैं ने बताया है।

SARDAR SWARAN SINGH: I think he has now understood the point, and he is trying to modify his original argument, for which I am happy, because we should be susceptible to

reason. The point which I would suggest for a careful digesting by him is that we have to see whether the assets that have been added have produced the proportionate results. Now, it is the result that matters, not the additional mileage or additional kilometres or additional items; the result is very vividly given out in the graph. Arithmetical calculations based on the additional crores of rupees, divided by the number of additional mileage will give an equation which might satisfy some crude mathematician, but it does not present the facts adequately. Therefore, this sort of comparison is fallacious and does not really bring out the correct state of affairs.

These were some of the broad points that were urged. One or two other—either local or some other—points were urged, and I will attempt to say something on them. Shri Niranjan Singh, my friend opposite, said something about the hardship that was caused by frequent transfers. I would recall that many of these transfers are in pursuance of recommendations made by a Committee which was constituted and over which such an eminent person as Acharya Kripalani presided and at that time he was the Leader of the Party to which Shri Niranjan Singh belongs. The Government accepted those recommendations, and we are trying, therefore, in pursuance of those recommendations, to make transfers as recommended by them. I do admit that there may be hardships, and our effort has been to try to ensure that those hardships, or those seeming difficulties, are reduced to the minimum; our approach is human. For instance, we see that normally these transfers take place in a part of the year which does not fall mid-way between the term of the students. That is, mid-educational session or mid-term transfers are very few, except for reasons of over-riding necessity or for any special reasons. Normally these transfers are at a time

when the children can go and join other schools at the new stations. The other question that has been raised is a bigger question which I think is applicable to all Central Government services, namely, that sometimes employees in the service of the Government of India have to go to places where their children cannot get education in their own language or in their own mother-tongue. That is a fact, because a Punjabi may be transferred to Madras, or an Oriya may be transferred to Maharashtra, and so on. We have generally tried to see that employees, particularly in the lower pay groups, are protected from these difficulties as much as we can. Then we have also, as the House would, no doubt, be aware, provided some hostels, where students could continue to stay; these are subsidised, so that the employees are not put to undue hardships.

I should like to congratulate my friend from Bihar, Shri Mahabir Dass, **who**, in his maiden speech—he has studied the facts and figures very carefully—has presented a picture which brings out the various targets and a number of other aspects. My friend, Shri Kumaran, who opened the debate, raised a number of points about the desirability of maintenance and the like, and I would like to assure him that the Railway Administration and the Railway organisations are fully conscious of this. There are very rigid procedures and regulations prescribed to ensure that the level of maintenance, whether of the rolling stock or track or the signalling equipment is kept high. That is the objective, and any concrete suggestions that may be forthcoming from the hon. Member or from the workers are most welcome. We would try to benefit by such suggestions; but when he tried to say, as some other hon. Members belonging to the Communist Party also tried to show, that many of the accidents were due to overwork, I am sorry that I could not accept that analysis. That is not quite correct.

One other matter which I would like to correct is that there has been no ban on the recruitment of operational staff. Even in the matter of constructional staff, we have always tried to ensure that all the necessary staff are provided. The ban **was** really on the administrative staff, and I think the House will appreciate that we should exercise a rigorous check on the expansion of purely clerical cadres and the like, for a variety of reasons. Railway is a commercial organisation; if we **can** keep the unproductive part of our expenditure at a low level, **that** should be a welcome step. So, while I know that some things are said which perhaps are palatable to the workers—I do not grudge that, but let us not create an impression as if we have tried to stop the recruitment of essential staff. Our approach has been that in regard to operational staff, constructional staff, and the staff required for maintenance purposes and the like, there is absolutely no ban. Not only that there is no ban but we are always on the look-out to locate people with the requisite training, we pick up people, and then we give them the necessary training. Therefore, it is our constant endeavour, and it will remain our constant endeavour, to ensure that we are not under-staffed in respect of what is called the operational staff, the technical staff, or the line signalling staff, or the constructional staff.

SHRI NIREN GHOSH: The complaint is that these departments are under-staffed.

SARDAR SWARAN SINGH: If sometimes the right type of staff has not been located or has not been recruited, it is not on account of any ban, or on account of our lack of desire to provide staff. Maybe that, in certain spheres or in certain categories the staff with the requisite training or with the requisite background, may not be readily available; but even in those cases our general instructions are that every "ort

[Sardar Swaran Singh.] should be directed towards filling up whatever may be the vacancies on that score. It is necessary for me to clarify that the two issues were sought to be confused, and it was said that on account of the ban, more staff could not be recruited and, therefore, the existing staff was overworked, and, therefore, that led to fatigue and that led to accidents. This circuitous way of arguing we are accustomed to, but we should try to analyse the exact implications of what is said. So far as the effort to keep under check the purely nonproductive staff is concerned, I hope I have the support of the House because, I think, that is a desirable objective; and we should go a step further, and we should endeavour, even if it comes to modification of our procedures or the requirements of this return or that return, to cut out avoidable administrative work and try to keep that staff employed on such work at as low a level as possible. That is the direction in which we are constantly working.

THE DEPUTY CHAIRMAN: How much more time would the Minister require?

SARDAR SWARAN SINGH: Madam, it is not my intention to continue for long. In a few minutes I will try to wind up. I have practically said all that I wanted to say. I am only checking up to see if any points have remained un-replied, so that hon. Members may not feel that I have not replied to the important points raised by them. I share equally the 5 P.M. anxiety which has been expressed by the lady Member, my sister Dr. Seeta Parmanand, and I also reacted as violently as she did when I heard the news she referred to. I am not trying to shelve the responsibility. The responsibility of the Government as a whole is there, whether it is of the State Government or of the Central Government, or whether it is of the Communications Ministry, or the Railway Ministry. **I would like only to explain the**

mechanics, not with a view to evading responsibility but to give the House a picture of how this responsibility is discharged. Let us remember that law and order is not only the responsibility but the prerogative of the State Government and even if the Centre wants to put its finger in that, I think the reaction from the States is not likely to be favourable. Therefore, all I would like to state is that we should not take this view that the State Governments, or the law and order machinery in the State, sit idle over these matters. Whenever these cases are thrown up, whether they be on the road, on the railways, or in any other organisation, or in a factory . . .

DR. SHRIMATI SEETA PARMANAND: When the culprits are Government servants, the action should be more drastic. I hope that will be kept in mind.

SARDAR SWARAN SINGH: That is a little delicate ground, delicate in this sense, that even a Government servant, under the Constitution, is entitled to be treated according to the law. Therefore, the law courts will take note of the various circumstances. I would like to inform the House—it is nothing new—that in the case of those in high positions, those who are in positions of responsibility, who enjoy position in society and in the Government, the courts, when dealing with their cases, always take a very strict view. This is the judicial part of it, and there is very little that the Government can do. When the Government goes to the court, it also goes as a party, as the prosecutor, and there the Government also is subject to all that the other party is subject to. It is for Parliament to decide whether the existing law on these points is adequate or not.

DR. SHRIMATI SEETA PARMANAND: For offences of this type—for molestation—capital punishment is meted out in the United States and in the U.K. A Government servant guilty of such an offence, while on duty, has to be punished drastically.

SARDAR SWARAN SINGH: I am not quite sure as to whether we can, in this country, have a law making such offences punishable with death, because the other day we were trying to discuss in the other House a Resolution where death sentence was sought to be abolished even for those offences for which it is provided now. But that is a different matter. What I want to say is that I have some experience of the relevant penal provision, and I can say that it is not the actual softness of those provisions, but the availability of adequate proof in each case which really matters. About that I need not say anything further. I would like to assure the House that this is a matter which is causing Government a very great deal of concern; very energetic action for prosecuting those cases and for taking other action also, wherever we can—preventive and punitive—is vigorously pursued. There are also the Railway Protection Force and the Railway Police—the latter an organ of the police that is with the State Government but which works for the Railways—as also the normal police and the other normal railway machinery. We are not failing for want of co-ordination or co-operation. That is what I would like to assure the hon. lady Member and the hon. Members of the House. Certain types of offences, whether they are on the railways or outside, are such that they are very bad, and energetic and prompt measures have to be, and are taken, for bringing the offenders to book whenever such offences take place.

There is only one other point which I have to deal with. Some reference was made to Rule 149. One thing that I would like to emphasise is that this Rule is not invoked without careful reference to the context. Secondly, it is invoked only in exceptional cases, for instance in cases of accidents, corruption and so on, to stop such things. Then too only in very exceptional cases is the provision resorted to. The total number of cases in which this Rule

has been invoked is small and, therefore, there is no substance in the suggestion that the power is indiscriminately invoked and that it is utilised for purposes other than the legitimate purposes. That suggestion, I submit, is not quite correct.

I find there is one other matter which I have to deal with. More than one hon. Member on both sides of the House, said something about reorganising the zones. This is a matter about which we keep an open mind. Operational necessity and effective use of the facilities, these are the main deciding factors in this respect, and whenever it was considered necessary, new zones were created. For instance, the Northeastern and the Northeast Frontier Zones were created, after the first big overhaul of the Railway Systems took place when only six zones were initially created. If it is found that, in any part of the country, the requirements are such that any other organizational changes are required, as for instance divisionalisation as opposed to the district system, or even the creation of new zones, each case would be considered on merits, from the point of view of operational necessity; we need not import regional or local considerations while considering a matter of this nature.

j Madam, I am sorry I have taken a little more time than I should have. But I have attempted to cover all the points. Thank you.

Smt NIREN GHOSH: The hon. Member, Shri Deokinandan Narayan, urged that the allocation for passenger amenities be increased from the present figure of Rs. 3 crores to Rs. 6 crores, or be increased to something better. Will the hon. Minister say something on that?

SARDAR SWARAN SINGH: I think that this provision, with the picture of the resources that is before us, is adequate. Secondly, I would urge

[Sardar Swarato Singh.] the hon. Members to have a second look at what are described as amenities. They will see that some of them are not of a recurring nature, for instance, the construction of a shed, and so on. Once they are constructed, there are no recurring capital liabilities. So when these amenities are added year after year, you see the total effect. We have to look at the total amount, and not the amount spent year by year. Situated as we are, I think our present resources do not permit an increase of the allocation under this head.

THE DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain 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."

The motion was adopted.

THE DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up the clause by clause consideration of the Bill. There are no amendments.

Clauses 2 and 3, and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SARDAR SWARAN SINGH; Madam, I move:

"That the Bill be returned"

The question was put and the motion was adopted.

THE DEPUTY CHAIRMAN: The House stands adjourned till 11 A.M. tomorrow.

The House then adjourned at ten minutes past five of the clock till eleven of the clock on Friday, the 11th May 1962.