

[Shri Annasahib Shinde]

Introduce a Bill to consolidate and amend the law relating to Co-operative Societies in the Union territory of Delhi.

MR. SPEAKER : Motion moved :

"That leave be granted to introduce a Bill to consolidate and amend the law relating to Co-operative Societies in the Union territory of Delhi."

श्री शिव चन्द्र झा (मधुबनी) : अध्यक्ष महोदय, मेरा एक पायंट आफ आर्डर है। मैं इस बिल के इंट्रोडक्शन के सम्बन्ध में एक कांस्टीट्यूशनल आपत्ति उठाना चाहता हूँ। कांस्टीट्यूशन के आर्टिकल 117 (1) में कहा गया है:

"A Bill or amendment making provision for any of the matters specified in sub-clauses (a) to (f) of clause (1) of article 110 shall not be introduced or moved except on the recommendation of the President and a Bill making such provision shall not be introduced in the Council of States..."

इस बिल में फिनांशल मेमोरैंडम दिया गया है। यह साफ है कि इस सम्बन्ध में पैसा खर्च होगा, जो कि कानसालिडेटेड फंड से दिया जायेगा। इस अवस्था में आर्टिकल 117 (1) के अनुसार यह लाजिमी है कि इस बिल के इंट्रोडक्शन के सम्बन्ध में प्रेजिडेंट की रोकमेंटेशन प्राप्त कर ली जाये। लेकिन इस बिल में उसका जिक्र नहीं है। इस लिए मंत्री महोदय इस बिल को इंट्रोड्यूस नहीं कर सकते हैं।

MR. SPEAKER : Anyway, the Members were duly informed by the Bulletin. So, I am sorry. The recommendation of the President is there.

श्री शिव चन्द्र झा : अध्यक्ष महोदय, केवल बुलटिन में देना ही काफी नहीं है। इस को बिल के साथ देना चाहिए। यह तरीका अच्छा नहीं है।

MR. SPEAKER : It is a question of procedure, whether it is in the Bulletin or along with the Bill. The question is :

"That leave be granted to introduce a Bill to consolidate and amend the law relating to Co-operative Societies in the union territory of Delhi."

The motion was adopted.

SHRI ANNASAHIB SHINDE : I introduced Bill.

DEMANDS FOR GRANT (RAILWAYS)
1970-71—*Contd.*

SHRI NAMBIAR (Tiruchirappalli) : Before we adjourn for lunch, I may make one request? Yesterday, while the cut motions to the Railway Demands were moved, I was not present here. I request that I may be permitted to move them today.

SHRI SURENDRANATH DWIVEDY (Kendrapara) : I have also some cut motions which I could not move yesterday.

MR. SPEAKER : All of them will be allowed.

SHRI NAMBIAR : We shall pass on the slips at the Table indicating the numbers of the cut motions which we want to move.

SHRI S. KUNDU (Balasore) : I beg to move :

"That the demand under the head construction of new lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100."

[Non-Implementation of the promise given by the former Minister of Railways (Shri C. M. Poonacha) that Cuttack-Paradeep rail link will be completed by 1970, (30)]

"That the demand under the head construction of new lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100."

[Failure to make Rupsa-Baripada line (S. E. Railway) a broad gauge one. (31)]

"That the demand under the head construction of new lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100."

[Failure to take a final decision to construct Talcher-Bimalgar railway line after the completion of survey. (32)]

SHRI KANWAR LAL GUPTA (Delhi Sadar): I beg to move :

"That the demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Increase in passenger fares for third class ordinary and third class mail/express. (96)]

"That the demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Increase in passenger fares between Pairs of stations for third class ordinary and third class mail/express. (97)]

"That the demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Increase in rates for parcel traffic for vegetables, books, khaddar, milk and newspapers. (98)]

"That the demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Increase in rates for wheat flour, oil seeds, kerosene oil and tea for wagon loads. (99)]

"That the demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Increase in suburban third class monthly season ticket fares. (100)]

"That the demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Increase in non-suburban monthly third class season ticket fares. (101)]

"That the demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Increase in wagon load rates for charcoal, firewood timber, N.O.C., Buildings *biddi* leaves, grass dry and coir. (102)]

"That the demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Increase in rates for "smalls" oil cake, foodgrains, husk of grains, grains and pulses, programmed salt, fruits and vegetables, sugar, tea, *biddies* and paper and oil seeds N. O. C. (103)]

"That the demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Increase in cost of platform ticket. (104)]

"That the demand under the Head Railway Board be reduced to Rs. 100."

[Problem of physical checking of out-dated and condemned machinery, engines, and other goods and the problem of their disposal. (105)]

"That the demand under the Head

[Shri Kanwar Lal Gupta]

Railway Board be reduced to Rs. 100."

[Need for legislating such law which provides severe punishment for burning, looting and attacking the trains. (106)]

"That the demand under the Head Railway Board be reduced to Rs. 100."

[Need for construction of another new factory for manufacturing coaches to meet the demand of the people. (107)]

"That the demand under the Head Railway Board be reduced to Rs. 100."

[Need for withdrawal of all penal action including the break-in-service against Railway employees who participated during last Central Government employees strike. (108)]

"That the demand under the Head Railway Board be reduced to Rs. 100."

[Need for provision of more halting stations in Delhi, construction of more platforms and providing more amenities on all the stations in Delhi. (109)]

"That the demand under the Head Railway Board be reduced to Rs. 100."

[Need to provide passengers amenities such as cold drinking water, sitting arrangements on platforms and proper scavenging the platforms. (110)]

"That the demand under the Head Railway Board be reduced to Rs. 100."

[Need for construction of road over-bridge at Shakti Nagar,

Sarai Rohilla level crossings and at all other level crossings in Delhi. (111)]

"That the demand under the Head Ordinary working expenses--Miscellaneous expenses be reduced by Rs. 100."

[Need to improve the quality of food supplied in Railways. (112)]

"That the demand under the Head Ordinary working expenses---Staff welfare be reduced by Rs. 100."

[Need for construction of more quarters for Railway staff and providing all basic amenities in the existing railway quarters. (113)]

"That the demand under the head construction of new lines--Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100."

[Need for electrification of trains up to Delhi. (114)]

"That the demand under the head construction of new lines---Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100."

[Need for setting up a Metropolitan Rail Transport Organisation for Delhi. (115)]

SHRI P. GOPALAN (Telliicharry) :
I beg to move :

"That the demand under the Head Ordinary working expense---Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure to take back all the victimised railway workers who participated in the 19th September, 1968, token strike. (267)]

"That the demand under the Head

Ordinary working expense—Administration be reduced by Rs. 100.’

[Failure to take stern action against the army men who opened fire on the striking railway workers at Moghulsarai (268)]

SHRI DEVEN SEN (Asansol) : I beg to move :

“That the demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1.”

[Failure to condone break in service for participation in 19th September, 1968 strike. (382)]

“That the demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1.”

[Failure to withdraw all cases against the employees. (383)]

“That the demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1.”

[Failure to withdraw court cases. (384)]

“That the demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1.”

[Failure to effect economy. (385)]

“That the demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1.”

[Abolition of contract system. (386)]

“That the demand under the Head Railway Board be reduced by Rs. 100.”

[Failure to ensure permanent service to casual labour. (387)]

SHRI S. KUNDU : I beg to move :

“That the demand under the head Ordinary Working expenses---Administration be reduced by Rs. 100.”

[Failure to regularise the casual labourers and giving the mini-

mum wages without asking the civil authorities for minimum wage chart. (412)]

“That the demand under the head Ordinary Working Expenses---Administration be reduced by Rs. 100.”

[Failure to pay the wages of four days to casual labourers in the month. (412 A)]

“That the demand under the head Ordinary Working Expenses---Administration be reduced by Rs. 100.”

[Failure to send the unresolved disputes with A. I. R. F. to a Tribunal as done in the case of A.I.R. Men's Congress. (413)]

“That the demand under the head Ordinary Working Expenses---Administration be reduced by Rs. 100.”

[Need for relieving the stagnation of pay scales of railway employees as promised during the presentation of last budget. (414)]

“That the demand under the head Ordinary Working expenses---Administration be reduced by Rs. 100.”

[Failure to give quarters, foot wear, and uniform to casual labourers. (415)]

“That the demand under the head Ordinary Working Expenses---Administration be reduced by Rs. 100.”

[Need for relieving the stagnation reached by the clerks of Southern Railway at Madras. (416)]

“That the demand under the head Ordinary Working Expenses---Administration be reduced by Rs. 100.”

[Failure to provide adequate promotional opportunity for A.S.Ms. and S. Ms. and not providing them with required

[Shri S. Kundu]

number of quarters and for not cutting down the strength of relieving A.S.Ms. (417)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses---Administration be reduced by Rs. 100."

[Need for upgrading the enquiry-cum-reservation office at Cuttack (418)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses Administration be reduced by Rs. 100."

[Need for putting up a over-bridge or underbridge at Cuttack and Balasore Railway Stations.(419)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[Need for improving the condition of III class waiting room at Balasore in spite of commitment to the Parliament.(420)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to solve the long pending grievances of estimators in the S.E. Railway,(420A)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses---Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100."

[Need for cutting the cost on inventory.(421)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses--Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100."

[Need for disposing of the accumulation of scrap.(422)]

"That The demand under the Head Ordinary Working Expenses--Repairs

and maintenance be reduced by Rs. 100."

[Need for adequately repairing maintaining engines.(420)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses--Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Need for introducing common home signal to all lines.(424)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses--Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Need for removing defective interlocking by abolishing common slot system for four lines in a yard like N.M.P. (425)]

"That the Demand under the Head Ordinary Working Expenses--Operating staff be reduced by Rs. 100."

[For permitting to give slot without setting trailing points for particular clear lines.(426)]

SHRI NAMBIAR : I beg to move :

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Removal of all victimisation of Firemen connected with their agitation on the South and South Central Railways(488)]

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to review all the cases of workers removed under the Safe-guarding of Railway Security Rules 1949 on political grounds (489)]

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Review of all cases of victimisation of railwaymen under

Rules 148 and 149 of the Railway Establishment Code in the light of the recent Supreme Court Judgment (490)]

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Filling up of all vacancies of Station Masters, Assistant Station Masters and other operating staff on the Southern Station (491)]

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Thorough review of the composition and functioning of the Railway Board and the powers now vested with the Board (492)]

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to evolve a formula to grant recognition to Railway Trade Unions and to end the favouritism now shown to some unions (493)]

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to withdraw all punishment and departmental actions taken on railwaymen who participated in the one day token strike of 19th September, 1968 (494)]

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to reduce the working hours of loco drivers and firemen to the maximum limit of 12 hours a day (495)]

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to bring casual labour on railways on the Central Pay scales and to grant all normal facilities to them (496)]

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to bring all railwaymen in open line on 48 hours a week (497)]

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Grant of interline relief to railwaymen pending Pay Commission's Report (498)]

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to withdraw saloons of railway officers and convert them into III class compartments for passengers (499)]

SHRI SHIVA CHANDRA JHA ;
(Madhubani) : I beg to move :

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to start a new through train between Jayanagar and Nirmali, (N.E.R.) (525)]

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1"

[Failure to expedite the opening of a halt near village Parsa between Ghoghardiha and Nirmali stations (N.E.R.) (526)]

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to open a halt station between Chikna halt and Ghogardiha stations (N.E.R.) near Perorgarh village (527)]

[Shri Shiva Chandra Jha]

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to open a halt between Jhanjharpur and Tamurla stations (NER) (528)]

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to start a bullet train (on the pattern of Japan) (529)]

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced to Re 1."

[Failure to open lines between Nirmali and Sapaul stations (NER) (530)]

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to start new railway lines between Nirmali and Jayanagar stations via Lankahi (NER) (531)]

SHRI DEVEN SEN : I beg to move :

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to develop components for import substitution (729)]

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Policy of purchasing supply directly (730)]

SHRI S. KUNDU : I beg to move :

"That the Demand under the Head Ordinary Working Expenses--Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure to condone break in service and restoring all the amenities to the railway employees who participated in 19th September, 1968 token strike (812)]

"That the Demand under the Head Ordinary Working Expenses--Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure to set up *ad hoc* tribunal under P. N. M. (813)]

"That the Demand under the Head Ordinary Working Expenses--Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to provide interim pay relief pending the recommendation of the Central Pay Commission (814)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses--Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to bring the matter of fixation of wages of the casual labourers to the perview of the reference of the Central Pay Commission. (815)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses--Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure to publish Annual Reports of the Commissioners of Railway Safety. (816)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses--Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure to abolish "booked off" procedure applied to railway employees. (817)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses--Administration be reduced by Rs. 100."

[For hiding facts of the Members of Parliament on the ground of "Administrative Reasons" (818).]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses--Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure to fix responsibility for loss of revenue on account of non-allotment of railway

quarters unauthorisedly occupied by R. P. F. staff at Khurda Road Division of South Eastern Railway. (819))

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses---Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure to introduce electrification in trains in the Kharagpur Waltair sector of South Eastern Railway. (820)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses---Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure to introduce washing-cum bathing facilities on nominal charges at the important stations for passengers. (821)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses---Administration be reduced by Re. 1."

[Failure to provide adequate promotions to scheduled castes and scheduled Tribes--employees of the Railway (837)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses---Administration be reduced to Re. 1."

[Failure to observe economy in operation and cost of establishment. (838)]

SHRI DEVEN SEN : I beg to move :

"That the demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to construct meter gauge line connecting Nabadwip with Krishnagar. (995)]

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Curtailment in the avenue of promotions of Transportation

Supervisors e.g. Yard Masters, Station Superintendents, and Chief Yard Masters (996)]

SHRI M. S. MURTI : (Anakapalli) : I beg to move :

"That the Demand under the Head Ordinary Working Expenses---Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to improve the conditions of the Railway Ministerial staff (1024)]

"That the Demand under the Head Ordinary Working Expenses---Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure to lift the ban on recruitment of Ministerial staff (1025)]

"That the Demand under the Head Ordinary Working Expenses---Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure to implement yard sticks strictly (1025)]

"That the Demand under the Head Ordinary Working Expenses---Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure to do classification as recommended by the second Pay Commission (1027)]

SHRI DEVEN SEN : I beg to move :

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 1."

[Failure to set up necessary machinery to proceed with the preparation of the project report of the circular railway for Calcutta (1140)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Re. 1/-".

[Failure to maintain adequate return from electrification (1141)]

SHRI MOHAMMED ISMAIL
(Barrackpore) : I beg to move :

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Necessity to cut drastically the top heavy administration by reducing the top officials in every department in order to release collective initiative from below (1172)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Failure to recognise as railway employees all those who are now employed on commission basis in the catering Department which was taken over by the Railway Administration in 1957 (1173)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to abolish the commission system in the Catering Department (1174)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Failure to consider the demands of the checking staff submitted by the S. E. Railway checking Staff Association, Bilaspur about promotion, running allowance at par with the Guards, Drivers etc. (1175)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Failure to consider the demand of the Railway checking staff "Public Complaint" which leads to such punishments as stoppage of annual increment with cumulative and non-cumulative effect and stoppage of promotions. (1176)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Failure of the Northern Railway authorities to suitably absorb the Trade Apprentices who have obtained training at the Northern Railway Locomotive Workshop, Charbag, Lucknow. (1177)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Situation created after declaration of stagnation in 1969 that while the officers got an increment upto Rs. 200/-, the class III and class IV staff who have got blocked at their maximum and constitute the majority got only Re. 1/- (1178)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to enlarge the passenger sheds on platform numbers 1 to 4 at Ulitadanga railway station in the Sealdah division (1179)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to stop evicting the shops now situated on the South Sinthee Road, Calcutta-30. (1180)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to set up a halting station at Abantipur between Kankinara and Shyamnagore stations in the Sealdah division, Eastern Railway (1181)]

"That the demand under the head

Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to widen platform No. 1 at Ultadange railway station in the Sealdah division, Eastern Railway (1182)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to widen the railway bridge north of the Dum Dum junction railway station (1183)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to suitably widen the railway bridge over the Dum Dum road adjacent and to the south of the platform of the Dum Dum Junction railway station, Eastern Railway (1184)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Unwillingness to set up a flag station at Noapar in the Sealdah division of the Eastern Railway (1185)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Unwillingness of the Eastern Railway authorities to lease out a vacant piece of land at Panhati in spite of the repeated representations and demands by the local people and the Panhati Municipality for the construction of a market (1186)]

"That the demand under the head Ordinary working expenses—Administration—be reduced by Rs. 100."

[Failure to make eligible the Guards for all selection posts after putting in qualified services so as to give them reasonable

opportunity and incentive and to restore the posts of conductors since withheld to Guards (1195)]

"That the demand under the head Ordinary working-expenses—Administration—be reduced by Rs. 100."

[Failure to draw any scheme for trade Apprentices who were recruited under the Apprentices Act in Railway C & W and Loco workshop, so that all could be absorbed after completing 3½ years examination for technical and specialised work (1196)]

"That the demand under the head Ordinary Working expenses—Administration—be reduced by Rs. 100."

[Failure to take action on the grievances submitted by the Secretary, Northern Railway Trade Apprentice Association, Lucknow regarding absorption of apprentices in Railway services after training (1197)]

"That the demand under the head Ordinary working expenses—Administration—be reduced by Rs. 100."

[Failure to take action on the grievances submitted by the Secretary of Akhil Paschiml Railway Shunting Jamedar Association, Ratlam regarding pay scale of grade III employees, inequality in giving full uniform, against eye test mileage allowance and designating them as traffic shunter (1198)]

"That the demand under the head Ordinary Working expenses—Administration—be reduced by Rs. 100."

[Failure to pay attention to the hardships of Guards, as formerly a train consisting of 7 or 8 bogies was manned with 3 staff viz. Guard-in-charge, conductor and luggage Guard and now the load of a train has been

increased upto 20/22 bogies and the Transportation staff has been reduced from 3 to 1. (1199)]

"That the demand under the head Ordinary Working expenses--Administration--be reduced by Rs. 100."

[Need to change 'C' grade of Guards into 2 Grades with modified scales of pay and rate of increment as compared to minimum and maximum of station masters, train examiners, transshipment clerks, train clerks, Booking clerks, parcel clerks, (1200)].

"That the demand under the head Ordinary Working expenses--Administration--be reduced by Rs. 100."

[Failure to create avenue of promotion for B & A Guards of Indian Railways (1201)]

SHRI PILOO MODY (Godhra) : I beg to move :

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to carry out an assurance given by the Railway Minister to a deputation of Saurashtra M Ps. and the Rajkot Chamber of Commerce in Delhi on 28th August, 1969, that provision would be made in the Railway Budget for 1970-71 for the conversion of metre gauge to broad gauge of the line between Viramgam and Jamnagar via Surendranagar, Wankaner and Rajkot and from Jamnagar to Okha at one end and Porbander at the other. (1351)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to implement most of the recommendations of the Railway Accidents Inquiry Committee (1968). (1352)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to include in the estimates for 1970-71 a provision for a broad gauge line from Bhavnagar to Tarapore. (1353)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to provide direct rail link from Ahmedabad to Dohad via Anand and Godra (1354)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to justice to 38000 Commercial Clerks who have not been given any raise during the last 20 years and their other service conditions (1355)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

Failure to stop the air-conditioned Express/Western Express at Godra on its way from Delhi to Bombay even though it stops there on its way from Bombay to Delhi. (1356)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Construction of Railway line between Banswada and Dohad via Jhalod. (1357)]

SHRI NAMBIAR : I beg to move :

"That the demand under the head Ordinary working expenses--Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Serious loss caused to the railway due to under-selling of three copper boilers of locomotives at Tenoli in the South Central Railway in 1969 and by indulging in corruption by concerned officials. (1397)]

"That the demand under the head Ordinary working expenses--operating staff--be reduced by Rs. 100."

[Serious threat of retrenchment and transfers of Firemen and closure of locosheds due to Diesellisation in the South and South--Central Railways. (1398)]

13.49 hrs.

The Lok Sabha adjourned for Lunch till Fifteen of the Clock.

The Lok Sabha reassembled after Lunch at two past minutes fifteen of the Clock

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the chair]
DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS)
1970-71] *Contd.*

SHRI K. P. SINGH DEO (Dhenkanal):

In the limited time at my disposal, I would confine myself to the development of rail links in Orissa which has a bearing on the economy of that State in particular as well as that of the whole country. Here I would like to quote from the Report of the Un-economic Branch Lines Committee, chapter II :

"The aim of railway construction in any part of the world has been to help in encouragement of enterprise, expansion of production, discovery of talent resources, economic development, improvement in social communications and modernisation of an area."

I do not know how far Government is serious in following this dictum. Firstly, the development of railway communications in Orissa has been mostly one of utter neglect, notwithstanding plentiful justifications for it. Orissa with an area of a little more than 60,000 square miles and a population of 1.75 crores has a railway line of only 980 miles, which only passes through the periphery. This works out of 14 miles per thousand square miles against the all-India average of 31. For every lakh population, there are only 5.25 miles against 7.7 all-

India average. During the last two decades, only 280 miles have been laid. It is also a well-know fact that Orissa has vast potentialities of mineral, agricultural and forest wealth, but very little has been done for their exploitation. In spite of Three Plans, we find not even the infra-structure properly developed. So, in this background and in this context, the present State Government have put special priority on an attach special importance to the link between Talcher and Bimlagarh in the South-Eastern Railway sector. This important rail link will connect the Rourkela steel plant which is situated in the western part of Orissa with the east coast of Orissa and the deep sea port of Paradip. Times without number, this question has been raised by me and my colleagues here, and the State Government also have submitted voluminous memoranda, but the sympathy of the Central Government to the just demand of Orissa has not been drawn fully yet. I do not see any sense of urgency on the part of Government to implement this.

I would like to place before the House certain points which will go to prove that this rail link from Talcher to Bimlagarh and from Paradip to Cuttack must be implemented so that the economy of Orissa as well as the economy of India in general can be improved.

Firstly, the Talcher-Bimlagarh rail link was surveyed some time in the bad old days of the British in 1946 when it was found unremunerative. But since then, a lot of water has flowed down the Ganges and the Jamuna, and a lot has changed in that area. A steel plant has come up in that area at Rourkela. A thermal power station has come up at Talcher, which was commissioned in February, 1968. The foundation stone for the complex based on Talcher coal was laid this year on 3rd February. The Paradip port has come up. There is the ferro-chrome project at Jajpur road which has coming up. There are refractories and cement factories in western Orissa. There are paper mills at Brajrajnagar which is in West Orissa. Then, there is a proposal to put up an integrated steel plant in the Bonal-Navagarh iron ore area, and the recent agreements between the Government of India and the Government of

[Shri K. P. Singh Deo]

Japan about iron ore export and also the agreement with Rumania. This is a distance of only 135 k.m. It is a question of having a suitable link which will connect Rourkela and the mineral-bearing areas of Banspani-Koira area in the Koira valley and the whole hinterland comprising of Madhya Pradesh, part of Andhra Pradesh, Bihar and Orissa, including the Bhilai steel plant, the Rourkela Steel plant etc. with Paradip port which is now being developed into a deep-sea port, which has been recommended by the Steel Export Committee for being developed into a steel export port. The MMTC and the Orissa Mining Corporation (OMC) have a vast programme for export promotion in respect of iron, manganese ore and chromite for the speedily growing and competitive markets of the world. In 1967, the Steel Export Committee, noticing serious limitations in the ports of Visakhapatnam and Calcutta, as a result of many factors of which handling and labour problems were one, and also serious berthing and storage problems suggested that Paradip should be developed as an alternative port to take all that traffic. Even the Hindustan Steel Ltd. had a scheme for diverting its export traffic from Bombay and Kakinada because of the same difficulties. In reply to one of my questions, namely Starred Question No. 599 asked on the 24th February, 1970, the hon. Minister had admitted some of these facts. But in reply to part (b) of the question, namely :

"if so, the priority given and the steps taken by his Ministry."

he has kept mum over it. I fail to understand whether the Government is actually aware of the acute problem of export promotion and whether they really want to do something to improve the export promotion from that area, that is, the export of ore. In 1967, the chairman of the HSL, because of transportation difficulties and the non-availability of alternative routes had to stop exports of pig iron, billets, bars and structurals, leading to a major breakdown in our export promotion effort. So, it is most essential to provide sufficient transit facilities for our export items from Bhilai and Rourkela, which have now to pass through Kharagpur and then to Paradip,

which is more than 700 k.m., and which chokes the already congested Nagpur-Kharagpur section of the South-Eastern Railway. This distance can easily be reduced by about 250 k.m. if the Bimlagarh-Talcher rail link is speedily implemented. The traffic-cum-feasibility study and engineering survey is still going on, and I would like to get a categorical assurance from the hon. Minister that this rail link will be given very high priority.

The justifications for this area as follows. Firstly, there is the mineral ore export programme from Banspani-Koira sector. The MMTC have already emphasised bridging the gap in railway communication between the mineral-bearing area and Paradip and have recommended this very rail link for the expansion of their export programme. Secondly, the Iron Ore Subgroup estimated the export demand in the Fourth Plan at 31 million tonnes and in the Fifth Plan at 48.5 million tonnes, out of which Orissa alone will be supplying about four million tonnes per year from 1973 to 1974. The main considerations are that the available deposits of iron ore which had been discovered by Dr. Jones and Dr. Krishnan of the Geological Survey of India a long time back have an iron ore content of more than 63 per cent; this is near Pilpokhari which is estimated to have about 500 million tonnes. The recent investigation by the Geological Survey of India in a small sector of it has proved that there is more than 263 million tonnes.

Then, there is the Khandachar block. This is virtually a virgin area which has not been exploited yet. Then, there are about 300 million tonnes of low alumina and low silica which suits the Japanese demand, and these are available at Jiling and the Langalota area which is also in the same sector. Then, from the Barbil-Banspani Bolani area, Orissa will be able to supply about 5 million tonnes per year from 1973-74.

The same Iron Ore Subgroup has recommended a rail link south of Banspani to Paradip which means again the same Talcher-Bimlagarh rail link. Then, there

is a scheme to export about one million tonnes of manganese ore from 1974 from Kolra valley and Barbil, of which 4 lakhs tonnes will be from that area, and this will start from 1974. The most convenient and shortest rail route to Paradip will be *via* Talcher, if this Bimalgarh-Talcher rail link is established.

Then, the ferro-chrome plant which is at Jajpur road requires limestone, refractories and quartzite from western Orissa and the finished products will again be used in Rourkela, and these will again have to take the same route, namely the Talcher-Bimalgarh route, instead of going around more than 700 k.m. *via* Kharagpur. The refractory works in Western Orissa require chromite and fire-clay from the Sukinda and Banki areas, and again they will also be using the same rail link. Then, there is the question of exploitation of graphite and kyanite; and the coal complex at Talcher which had been inaugurated by Dr. Triguna Sen on 3rd February, 1970 will also require limestone from Western Orissa; there will also be the movement of fertilisers to Western and Southern Orissa; they will again need the same rail link.

Taking into consideration all the regional needs and the overall economies of iron ore export trade, this rail link is a great necessity. It will establish communication especially with the areas which are Adivasi areas and under-developed areas. If this rail link is established, then it will open up avenues for development and also remove regional disparities and imbalances.

Moreover, when so much is at stake and when we see the daily happenings in West Bengal, when some groups of people choose, whenever they feel like it, to hold the whole State to ransom and to paralyse the communication and other systems by *gheraos* and *bandhs* and they run a parallel railway administration as in happening in parts of Cooch-Bihar and elsewhere, I think it will be criminal on the part of the Government if they do not seek an alternative route to Paradip to improve our export of these vital commodity which not only affects the economy of the four States—Bihar, Madhya Pradesh, Andhra Pradesh

and Orissa—but also the export programme of India as a whole. I want a firm commitment in this regard that the Government will at least wake up to the idea and that they will give priority to this Talcher-Bimalgarh rail link.

I now come to the other missing link, the Cuttack-Paradeep link, on which the Government had given by the three predecessor Ministers of the present Minister of Railways, had given a firm commitment that it would be completed by December, 1971. But due to some unforeseen circumstances, whether it was due to political reasons or otherwise—God knows what it was—suddenly they came to the conclusion that it should be phased down and then they started putting red-hearings and started asking silly excuses that the Orissa Mining Corporation was not prepared to co-operate in constructing the siding. In the latest correspondence of the Orissa Chief Minister with the predecessor of the hon. Minister—Shri Govinda Menon—that has been cleared up, and the Orissa Mining Corporation has agreed to pay Rs. 67 lakhs which under all canons of justice they should not have been blackmailed into paying. In spite of this fact in the reply given to my question on the 24th of this month, the Minister has not kept up to the commitments which were given by his former colleagues that it will be completed by the end of 1971. I believe it will be going on till the end of 1972, but even then, I would like to have a firm commitment from the Minister that at least it must be completed by December, 1972.

Then I come to the uneconomic lines, a report of which is here with us. I am interested in the Rupsa-Talbandh line. I would like to draw the attention of the Minister to page 49 of the report. The Orissa Government had requested for certain things, and the Committee has recommended that the Bangriposi-Talbandh section should be reopened for traffic by converting it into broad gauge and a survey should be made regarding linking Budamara and Chakulia or Rajaluk and Kokpara.

In this respect, I would like to point that we have a ferro-vanadium factory there and it passes mostly through Adivasi areas

[Shri K. P. Singh Deo]

and mineral bearing areas which are still under-developed. If this link is extended up to the Calcutta-Bombay main line....

SHRI S. KUNDU : Sir, the hon. Member is making a vital point, and I hope the hon. Minister will kindly note it. I think he is writing some articles...(*Interruption*)

SHRI K. P. SINGH DEO : If they just extend this link to connect the Calcutta-Bombay mainline, it will help the whole area. And especially when we heard that the Prime Minister as well as the Minister for Tourism are very much interested in the development of wildlife tourism. We have one of the best, proposed national parks--Similipal--in that area and if we are serious about the development of wild life tourism and tourist traffic, then, this link must be extended up to the Calcutta-Bombay main line.

While on the subject of wild life tourism, I would like to point out that on 28th October, 1968, the predecessor of the present Minister had made a firm commitment, *vide* letter No. 68/M(M&P)/649/3 to the Orissa Forest Minister, saying that Orissa would be one of the eight States which will be receiving as gift from the Central Government a Children's Train to be installed in the Biological park in Nandan Kanan. Since 1969 has gone and we are half way into 1970, I would like to get a firm commitment from the minister when this thing is going to materialise.

I want to mention a few difficulties of my own constituency--Dhenkanal. Though it is a district headquarters, the station does not have a proper approach road from the town. I hope the minister would kindly make a note of it and see that a proper approach road is laid, because it is hubbling with activity and it is very difficult for buses, trucks passengers etc, to pass, on to the station.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NANDA) : The first part of your recommendation has been done. You said, make a note of it. That has been done.

SHRI K. P. SINGH DEO : There is no adequate seating accommodation in the platform. There is not enough place for ladies and there are not enough upper-class waiting rooms. The lighting arrangements also should be improved in the station.

Since the minister is an INTUC leader and a trade union leader, I would like to bring to his notice that there is a retired Railway PWI, who is retired since 1953. His name is Mr. P.R. James. He has been trying his level best to get his grievance redressed. He has been moving heaven and earth, but he has not been able to get his grievance redressed. Unfortunately he participated in the 1927 railway strike and injustice was heaped on him by the Britishers. Even now, our Government does not want to see that the poor man gets his rightful dues. I would request the minister to call for the correspondence and to see that the poor man is not punished because he was patriotic enough to stand up and fight during the British days.

SHRI LILADHAR KOTOKI (Now-gong) : Sir, I rise to support the demands for grants for the Railways. Within the short time at my disposal, I will confine myself to the problems of the North East Frontier Railway because it serves the strategic north-east region. As it is a very vital infrastructure for both defence and development, this Railway needs the special attention of the Railway Board and the Government.

The House will recall that this Railway was created as a result of the transport bottleneck created by partition. When the first Chinese aggression took place in NEFA in 1959, the extension of the railway line on the northern bank of Brahmaputra was taken on hand. Later on, when the steamer service through Pakistan was closed in 1965, in the wake of the Indo-Pak conflict, the Broad gauge line was extended upto Joghichopaa. I want to emphasise that whatever development or extension of railways has taken place in that region, it has been due mainly to the defence needs. The development of the entire region--not only Assam, but also North Bihar, North Bengal, Sikkim, Bhutan, Nefu, Nagaland, Manipur, Tripura and the new

State of Maghalaya--is very intimately connected with defence. That strategic region cannot be served unless there is extension of railway lines there. It is only when the emergency actually comes that we take up extension or development work. Since the threat from Pakistan and China is very much alive, I would submit that the railways should take up the development programme of that region. More so because the Prime Minister has announced in this House and in the other House some package programmes for the quickest development of this backward region. For the implementation of these programmes the extension of railways, particularly the extension of the Broadgauge line from Jogighopa or Bongaigaon to Gauhati and onward, to Tinsukia is of vital necessity. I do not understand how these projects are going to be implemented unless the Broadgauge line is extended up to Tinsukia to carry heavy machinery and other equipments.

We are sorry to find that even the survey work that was undertaken for the Broadgauge line from New Bongaigaon to Gauhati does not find a mention in any of the schemes enumerated in the Budget. We do not know whether any provision has been made at all in the Fourth Plan for this. It is a matter of very serious concern to us. Unless the work on the Broadgauge line is taken up and the first stage is completed up to Gauhati expeditiously and then extended right up to Tinsukia, no development is possible in that region. I would appeal to the Railway Minister to look into the representation made by the Members of Parliament from Assam some time ago, take up the matter seriously and make provision for this Broadgauge line.

Then, we have been pressing for the extension of the metre-gauge line from Dharmanagar to Agartala year after year. It should be taken up as quickly as possible. Agartala has been totally cut off from railway communication ever since partition. Therefore, for the development of that region the construction of this line is a must.

Then, in the broadgauge system there is a missing link, between Barauni and

Katihar. Unless this missing link is connected by broadgauge, this region is not going to get the full facilities of broadgauge transport of heavy materials to that region.

After the divisionalisation scheme was introduced in N.F. and N.E. Railways last year, there was a great agitation for a Division at Rangliya in Assam and at long last it was conceded that a Divisional Headquarters would be located at Rangliya. The people of Assam would like to know what concrete steps have been taken to implement this assurance, so far as that Division is concerned.

There are two branch lines, Chaparmukh to Silghat and Katakhal to Laighat which are still private lines. Because they are private lines, there is no development, work, no improvement, not even the basic amenities in those lines. I would reiterate the demand that we have made earlier that immediate steps should be taken to nationalise these two branch lines. So far as the Chaparmukh-Silghat branch line is concerned, we have further suggested that it should be extended to Dibrugarh via Jorhat and Sibsagar because except Gauhati and Dibrugarh none of the headquarters of the districts and sub-divisions in Assam are on the main railway line.

If this alternative line is constructed, Nowgong, Jorhat Sibsagar and Dibrugarh will come on the main line. It may also be examined whether our proposal for extension of the broad gauge line to Tinsukia could be taken along this new alignment connecting the headquarters.

15.30 hrs.

[SHRI K. N. TIWARY in the chair]

The National highway No. 37, a vital link between the roadways on the southern bank of the Brahmaputra, has a crossing with the railway main line between stations Dhamtul and Thekeraguri and the traffic on the National Highway is so very heavy that that crossing is kept closed from half an hour to one hour at times blocking the entire traffic. Therefore an overbridge on that crossing is an urgent necessity. I would submit that immediate action should be taken for the construction of an overbridge at that point.

[Shri Liladhar Kotoki]

There are a number of level crossings where no provision has been made even for the passing of bullock carts during the harvest times; hence, people are facing a great deal of inconvenience. I shall not take the time of the House in enumerating them but some of the very important level crossings at least should be given unmanned level crossing facilities. I would submit that the railways should examine thoroughly the number of important points where level crossing facilities should be provided.

One important problem of our Railway is the exposure of the Railway line at several sections, namely, the Siliguri Section, the Lumding Sections, both Hill and Mariani sections, and Gauhati-Lumding sections, which are subject to the subversive activities of saboteurs and several serious accidents have already taken place. The suggestion for clearing the Jungle on both sides of these strategic and vulnerable areas has not yet fully materialised. Apart from the safety of passengers who become involved in accidents, for the safety of Railway personnel and property also it is essential that urgent steps should be taken for clearing those areas and taking adequate measure for the protection of railways running through those areas.

We are glad that the Hill Station, which is the only link to Cachar, Tripura and Mizo Hill and part of Manipur, has been dieselised recently. But we hear that it is only a temporary measure. We would submit that this very good step should be allowed to continue and run efficiently.

It is a very good thing that our new Railway Minister has started looking into the affairs of the railway by himself. He has started with Bombay so far as the suburban railways are concerned. I would request him to have a look into the affairs and various matters concerning the vital North-east Frontier Railway. It would not take him long to discover the state of affairs there if he goes and sees the quarters at Gauhati and Pandu, the headquarters of the NF Railway, leave alone the quarters elsewhere.

SHRI P. G. SEN (Purnea) : Invite him

SHRI LILADHAR KOTOKI : That is what I am doing.

I have seen them myself. I was president of NF Railway Employees Union for two years. I took his two predecessors there. The quarters are not at all habitable. They are leaking; they are simply unfit for habitation. A programme should be taken up for the construction of the quarters. We do not want luxurious quarters. But they should be at least habitable.

Before I conclude, I must compliment the hon. Railway Minister that in this short span of his tenure as the Railway Minister, he has earned the appreciation of the entire country for the very laudable steps he has already taken. I wish him well and I pray to God that his good intentions become successful so that the benefits accrue to the people of the country as a whole.

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : सभापति महोदय, रेलवे बजट सम्बन्धी अनुदानों की मांगों पर जो बहस चल रही है इसके सिलसिले में मैंने विस्तार के साथ कटौती के प्रस्ताव पेश किए हैं जिनकी संख्या 218 है। मैं यह चाहूंगा कि हमारे मंत्री महोदय, रेलवे बोर्ड के अधिकारी और दूसरे लोग जो रेलवे प्रशासन से सम्बन्धित हैं, जिस मेहनत से कटौती के प्रस्तावों को मैंने तैयार किया है अगर अपना थोड़ा सा भी समय उनको पढ़ने में लगायें तो रेलवे कर्मचारियों की जिनकी तादात 15 लाख है, बहुत सारी समस्याएँ उनके सामने आ जायेंगी।

श्री नन्दा : आपने क्या मेहनत की, सबाल लिख दिये। मैंने तो सारे जवाब भी पढ़ लिए हैं उसके बारे में।

श्री रामावतार शास्त्री : रेलवे के जो 15 लाख कर्मचारी हैं, विभिन्न विभागों में काम

करते हैं उनकी समस्याओं की जानकारी आपको होगी। और अगर आप सचमुच उनकी स्थिति में सुधार लाना चाहते हैं तो आप कुछ करने में समर्थ हो सकेंगे।

इसी तरह से सात्रियों की जो असुविधायें हैं कौन कौन भी उनकी दिक्कतें हैं, उन की ओर भी मैंने सरकार और रेलवे बोर्ड का ध्यान आकर्षित करने की कोशिश की है। इसलिए आप उनको पढ़ कर समुचित कार्यवाही करने की कृपा करें।

अब मैं थोड़ा रेलवे बोर्ड के सम्बन्ध में एक, दो बात कहना चाहूंगा। रेलवे बोर्ड के बारे में हर साल हम यहां कहते हैं कि उनकी कोई आवश्यकता नहीं है। डेढ़ करोड़ रुपया हर साल इन पर खर्च किया जाता है और पता नहीं इन का क्या काम है? चिट्ठियों का जवाब तक नहीं दे पाते, नौकर-शाही रैबया अस्तित्थार करते हैं और आम तौर से जो रेलवे के अन्दर काम करने वाले कर्मचारी हैं उनको कैसे दबाया जाय, उन की मांगें कैसे नहीं मानीं जायें, खुद जो सरकार और बोर्ड के कानून बने हुए हैं उनका कैसे उल्लंघन किया जाय यही इनका काम रह गया है। अगर इसी के लिए डेढ़ करोड़ रुपये हर साल हम खर्च करते हैं तो इसका कोई औचित्य नहीं है।

हमारे देश में हिन्दी और अंग्रेजी अभी दोनों भाषाएँ चल रही हैं और दूसरी भाषाओं को भी हम आगे बढ़ाना चाहते हैं। लेकिन यहां इनके हिन्दी विभाग में काम करने वाले हिन्दी के लोग भर्ती नहीं किये जाते। जैसी मुझे खबर मिली है ज्वॉयंट डाइरेक्टर हिन्दी की जगह खाली है। जब से इस पद की रचना हुई तब से लेकर आज तक इस पर किसी को बहाल नहीं किया गया। मेरी सम्झ में नहीं आता कि यह कैसी हिन्दी भक्ति है, कैसे तमाम भाषाओं को हम आगे बढ़ाना चाहते हैं। मैं जानना चाहूंगा कि अब तक क्यों इस पद को भरा नहीं गया।

इसी तरह से बहुत सी जगहों पर, खास कर हिन्दी भाषा भाषी राज्यों में जब लोग रेलवे पब्लिक सर्विस कमिशन के सामने या दूसरे अफसरों के सामने जाते हैं इंटरव्यू देने के लिए तो उनसे अंग्रेजी में सवाल पूछे जाते हैं। बतलाइये वह अंग्रेजी सवालों का कैसे जवाब देंगे? वहां के लोगों से उनकी भाषाओं में सवाल पूछे जाने चाहिए। हिन्दी में पूछे जाने चाहिए, बंगला में पूछे जाने चाहिए, तमिल में पूछे जावे चाहिए। दूसरी भाषाओं में पूछे जाने चाहिए। लेकिन रेलवे की नौकरियों में केवल अंग्रेजी में सवाल पूछे जाते हैं। इससे जो भी इंटरव्यू देने के लिए जाते हैं उनके सामने कठिनाइयाँ उत्पन्न होती हैं।

इसके बाद मैं रेलवे कर्मचारियों और विभिन्न विभागों में काम करने वाले लोगों की तरफ मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूं। हमारे देश में 30,000 स्टेशन मास्टर और असिस्टेंट स्टेशन मास्टर काम करते हैं। उनकी समस्याएँ बहुत जटिल हैं। बेतन बढ़ाने का सवाल है, काम का भार कम करने का सवाल है, लीव रिजर्व देने का सवाल है, ट्रांसफर के लिए सही रूल बनाने का सवाल है, उनको गजे-टेड छुट्टियाँ देने का सवाल है। इन बातों की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता। जब वे आन्दोलन करने के लिए मजबूर होते हैं तब अधिकारियों के कान खड़ होते हैं। पिछली जनवरी महीने में वे लोग आन्दोलन पर जाने वाले थे, लेकिन उस समय रेलवे मंत्री श्री मेनन के आश्वासन देने पर कि यह उनके प्रतिनिधियों से बात करेंगे, उन्होंने अपना आन्दोलन स्थगित कर दिया। लेकिन मंत्री महोदय ने संगठन के नेताओं से बात नहीं की। मैं चाहूंगा कि उनके तमाम सवालों पर विचार किया जाय और जो उनकी सर्विस कंडिशनस हैं उनमें सुधार लाया जाय, क्योंकि अगर उनमें सुधार नहीं लाया जायेगा तो वे ठीक से काम नहीं कर सकेंगे, जिसकी वजह से यदा कदा रेलवे दुर्घटनाएँ हो जा सकती हैं।

[श्री रामावतार शास्त्री]

लोको मिकैनिक्ल स्टाफ के लोग बहुत ही महत्वपूर्ण काम करते हैं क्योंकि वे इंजिनों की मरम्मत करते हैं, उन को ठीक हालत में रखते हैं, लेकिन उन की सविस् कंडिशनस ठीक नहीं हैं। उन लोगों की तनख्वाहें कम हैं, दूसरी जो सहूलियतें उन को मिलनी चाहिये मानवीय जीवन बिताने के लिए वे भी उन को नहीं दी जाती हैं। पश्चिमी रेलवे में और नार्दर्न रेलवे में जो रेलवे बोर्ड के कानून हैं वे भी लागू नहीं किये जाये। बी० टी० एम० को जो सिस्टम आप ने लागू किया है उस को आप नार्दर्न रेलवे में लागू नहीं कर रहे हैं। कहीं लागू करते हैं कहीं नहीं करते हैं। यह कैसी नीति है? एक समान नीति होनी चाहिये। जो भी आप की नीति हो वह तमाम रेलवे में लागू हो।

SHRI NAMBIAR (Tiruchirappalli) :
No Railway is following any rule.

श्री रामावतार शास्त्री: इसी तरह से लोको शेडों में लोग लोहार का काम करते हैं, बढ़ई का काम करते हैं, खलासी का काम करते हैं। लेकिन उन खलासियों को भी आप दूसरे विभाग के खलासियों के बराबर ही तनखाह देते हैं। उन की तनखाह ज्यादा होनी चाहिए क्योंकि उन का काम ज्यादा महत्व का है, ज्यादा जवाबदेही का काम करते हैं। उन के सबालों पर आप का ध्यान जाना चाहिए।

अभी स्टीम की तरफ के सुपरवाइजर डीजल में लिये गये हैं, लेकिन आज जो सहूलियतें आप डीजल के सुपरवाइजरों को दे रहे हैं वे उन को नहीं देते। उन को ये सहूलियतें देनी चाहिये। स्टीम इंजिन के लोगों को ठिकाने से डीजल की ट्रेनिंग दे कर आप ले सकते हैं। उन को प्राथमिकता मिलनी चाहिये, नौकरियों से हटाना नहीं चाहिये। लेकिन ऐसा होता है कि उन को नौकरियों में नहीं लिया जाता है।

इसी तरह से पब्लिक वेज इंस्पेक्टर और असिस्टेंट पब्लिक वेज इंस्पेक्टर और गैंगमैन हैं जो लाइनों की रक्षा करते हैं, लाइनों को बनाते हैं। उन की स्थिति भी बड़ी दयनीय है। उन के कोई काम के घंटे नियत नहीं है, अजीब समाजवाद है जहां धीरों के लिये तो आठ घंटे का समय निर्धारित है, लेकिन इन बेचारों के लिए कोई समय नहीं है। उन के लिए विश्राम को कोई व्यवस्था नहीं, उन के लिए कोई छुट्टी की व्यवस्था नहीं, उन के लिए प्रमोशन का कोई जरिया नहीं। उनकी तनखाहों में कोई बढ़ोत्तरी नहीं की जाती है। आप उनसे लाइनों को ठीक रखने का काम लेना चाहते हैं ताकि दुर्घटनायें न होने पायें लेकिन उनकी समस्याओं पर ध्यान तो दिया जाये। रेलवे ऐक्सिडेंट्स को रोकने के लिए जो बांबू कमेटी बनी थी और जो कुन्जरू कमेटी थी दोनों ने उनके बारे में बहुत ही सिफारिशों की थीं, लेकिन उन सिफारिशों को सरकार ने भुला दिया। अगर उन की तरफ आप का ध्यान खींचा जाता है तो आप परवाह नहीं करते, आप के कानों पर जूँ नहीं रेंगती। आप को चाहिए कि उन की तरफ ध्यान दें।

इसी तरीके से जो मिनिस्टीरियल स्टाफ रेलवे के दफ्तरों में काम करता है उनकी हालत पर भी ध्यान दिया जाना चाहिए। उनकी बहुत सी दिक्कतें हैं। उनका प्रतिनिधिमंडल कुछ दिन पहले जब डा० राम सुभग सिंह मंत्री थे उस से मिला था, जो उन के पहले मंत्री श्री पुनाचा थे उनसे भी मिला था। उन्होंने वादा भी किया था कि जनवरी के मध्य तक उन को अपग्रेड करने की घोषणा करेंगे। लेकिन अब मार्च खत्म हो रहा है, अभी तक कोई घोषणा नहीं हुई है। उनके आश्वासन आश्वासन ही बन कर रह गये। अब हमारे नये मंत्री महोदय आये हैं जिन के बारे में कहा जाता है कि वह काफी ध्यान

देते हैं इन बातों पर। मैं उनसे उम्मीद करता हूँ कि वह हम को निराश नहीं करेंगे।

कभी दानापुर में रनिंग स्टाफ के लोगों की हड़ताल हो जाती है कभी मोगलसराय में हड़ताल हो जाती है और कभी कलकत्ते में हड़ताल हो जाती है, कभी सदर रेलवे में हड़ताल हो जाती है। उनकी समस्याओं की तरफ भी मंत्री महोदय को ध्यान देना चाहिए। चाहे ड्राइवर हों चाहे शंटर हों या चाहे फायरमेन हो, उनसे काम तो आप ज्यादा लेना चाहते हैं लेकिन काम के मुताबिक दाम नहीं देना चाहते। ऐसी स्थिति में यह सही बात है कि आप दुर्घटनाओं रोक नहीं सकेंगे। आप को इस तरफ ध्यान देना चाहिए। आखिर दानापुर के लोगों ने, कलकत्ते के लोगों ने, मोगलसराय के लोगों ने हड़ताल क्यों की। अभी हाल में उनको इस लिए हड़ताल करनी पड़ी कि आप के अफसरों ने उनके साथ दुर्व्यवहार किया। दानापुर ईस्टर्न रेलवे के जो डी० एस० श्री गुजराल हैं जरा उन से भी आप बात कीजिए। उन्होंने पेशा बना रक्खा है स्वामिस्ववाह कर्मचारियों को तंग करने का। अगर आप कर्मचारियों को तंग करेंगे तो अब जमाना बदल चुका है। कर्मचारी भी आपके जवाब देंगे और श्री गुजराल को कई जगह जवाब मिल चुका है। अच्छा जवाब भी मिल चुका है बुरा जवाब भी मिल चुका है। मैं चाहता हूँ कि श्री गुजराल अपनी मजदूर विरोधी हरकतों से बाज आयें और उनका सहयोग लेकर के, वहाँ रनिंग स्टाफ के लोगों का सहयोग लेकर, लोको मेकेनिकल स्टाफ के लोगों का, स्टेशन मास्टर्स का और मिनिस्टीरियल स्टाफ के लोगों का सहयोग लेकर, काम करे।

इसी तरीके से गाड़ों का सवाल है। गाड़ कितना महत्वपूर्ण कार्य करते हैं यह सब जानते हैं। अगर वे न रहें तो गाड़ी चल ही नहीं सकेगी। लेकिन उन पर काम बढ़ता चला जा रहा है और काम के मुताबिक उनको मजदूरी

नहीं मिलती। उनको कोई सहूलियतें नहीं हैं। ऊपर से पन्द्रह पन्द्रह किताबें रक्खी जाती हैं। वतलाइये कि गाड़ कैसे इतनी किताबों पर काम कर सकता है।

इसी तरह से ग्राल इंडिया स्विचमेन केबिनमेन और लिबरमेन एसोसिएशन ने आप के सामने चार-सूची मांगें पेश की हैं। उनकी मांग क्या है? वेतन में सुधार हो, पदोन्नति और तरक्की में सुधार हो, नौकरी का मूल्यांकन किया जाय, एवैलुएशन किया जाय और उनके संघ को मान्यता दी जाय। इसकी तरफ आप का ध्यान जाना चाहिए।

आज डा० राम सुभग सिंह यहां नहीं हैं, जब वह मिनिस्टर नहीं थे तब उन्होंने कहा था कि चेकिंग स्टाफ को रनिंग स्टाफ मानना चाहिए लेकिन जब वह मिनिस्टर हो गए तब उन्होंने इस काम को नहीं किया। आज फिर वह मिनिस्टर नहीं हैं। मैं चाहूंगा कि उन्होंने जो आपवासन दिया था, कम से कम ग्राज के रेलवे मंत्री तो उसको पूरा करें। वह आपवासन देने में तो बड़े बहादुर थे लेकिन कोई काम पूरा नहीं करते थे। कम से कम आज तो मंत्री महोदय उस को पूरा करें और जो चेकिंग स्टाफ है उनकी मांगों को मान लें। उन लोगों ने अभी हाल में आगरा में सम्मेलन किया था जिसमें कुछ पालियामेंट के मेम्बरों ने भी उनकी मांग का समर्थन किया था। जो ट्रेन क्लर्क होते हैं उनसे आप खाली रात को काम लेते हैं, दिन में उनसे काम नहीं लेते। उनकी इस तरह की बहुत सी समस्याएँ हैं। उनको गजेटेड छुट्टियाँ नहीं मिलतीं, उन की सेवा की शर्तें अच्छी नहीं हैं। जो सहूलियतें आप आफिस में काम करने वालों को देते हैं वही सहूलियतें आप ट्रेन क्लर्क को नहीं देते हैं। उनको भी आप वही सहूलियतें दें। ट्रेन क्लर्क की तमाम समस्याओं पर विचार करके आप उनको समाधान करें।

[श्री रामावतार शास्त्री]

पूर्वोत्तर रेलवे मजदूर सभा ने आपके सामने 23 सूत्री मांग पत्र पेश किया है। उस पर ध्यान देना चाहिए। मैं उन सब मांगों का यहां जिक्र नहीं चाहता हूँ क्योंकि समय नहीं है। केवल एक बात का जिक्र करूंगा। गरहड़ा में आपके साढ़े पांच हजार कर्मचारी रहते हैं। अगर दो आदमी भी एक घर में हों, ज्यादा न भी हों और अगर फैमिली प्लानिंग की बात को बे मान भी लें और उनके दो ही बच्चे हों तो उन उच्चों की तादाद ग्यारह हजार के करीब होती है। तीन नहीं दो ही बच्चे हों तो भी बच्चों की तादाद ग्यारह हजार होती है। उन बच्चों के पढ़ने के लिए आपने एक मिडिल स्कूल वहां खोल रखा है। वहां के कर्मचारियों ने और सभी तरह की यूनिवर्सिटी, इन्टक, आदि चार पांच यूनिवर्सिटी ने मिल कर दस दिन तक भूख हड़ताल की थी। उनकी मांग थी कि उस स्कूल को अपग्रेड किया जाए। उस स्कूल का कालेज जैसा विशाल भवन है। अतः उसको आसानी से अपग्रेड किया जा सकता है। आप उसको हायर सैकेंडरी स्कूल बनायें। उसी तरह से आप समस्तीपुर के अन्दर मिडिल स्कूल बनायें। मुजफ्फरपुर आदि और भी कई ऐसे स्थान हैं जहां इसकी जरूरत है। उसको भी आप पूरा करें। गरहड़ा के स्कूल जरूर तो अपग्रेड को आप करें। अगर ऐसा नहीं किया गया तो एक बिस्फोटक स्थिति वहां पैदा होने वाली है।

एकाउंट्स क्लर्क भी बड़ी तादाद में हैं। उनका कहना है कि जो काम ए ग्रेड वाले करते हैं वही बी ग्रेड वालों को भी करना पड़ता है। लेकिन दोनों की तनखाहों में फर्क है। एक ही तनखाह आप दोनों को दें। ए ग्रेड में जाने के लिए आप इस्तहान लेते हैं। उसकी जरूरत नहीं है। जब दोनों एक ही तरह का काम करते हैं तो दोनों को समान वेतन भी आप दें। परीक्षा की बात को आप खत्म करें।

एटेंडेंट लोग जो गाड़ियों में चलते हैं उनकी

तरफ भी आपका ध्यान जाना चाहिये। मैंने सुना है कि आपने उनके लिए इयूटीज बहुत बढ़ा दी हैं, बहुत सा काम उनको दे दिया है। उनकी मांगों की तरफ भी आपका ध्यान जाना चाहिये।

सबस्टीट्यूट लेबर हजारों की तादाद में है। कैजुअल लेबर चार लाख के करीब है। उनकी तरफ भी आपका ध्यान जाना चाहिए। वे लोग सबस्टीट्यूट की जगह दस बारह साल से काम कर रहे हैं। दानापुर में बहुत से लोग पड़े हुए हैं। इतने दिनों से क्यों आपने उनको सबस्टीट्यूट बना कर रख छोड़ा है। जब चाहें खाली हों तो आप उनको दें। इस मामले में भ्रष्टाचार होता है, ग्रफसर लोग मनमानी करते हैं, पक्षपात करते हैं। उसको आप खत्म करें। जितनी तनखाह आप दूसरे मजदूरों को देते हैं उतनी ही तनखाह आप सबस्टीट्यूट को, कैजुअल लेबर को भी दें। जितना काम आप दूसरों से लेते हैं उतना ही उन से भी लेते हैं। फिर उनको तनखाह समान क्यों नहीं दी जाती है ?

SHRI NAMBIAR : About casual labour there may be some assurances which requires to be given. There are four lakhs of casual labour.

MR. CHAIRMAN : He is speaking now. Let him carry on.

SHRI NAMBIAR : I am only helping him.

SHRI SURENDRANATH DWIVEDY (Kendrapara) : He is casually mentioning it.

श्री रामावतार शास्त्री : तमाम रेल कर्मचारियों के असन्तोष को आप दूर करें। उनके लिए नीच वेस्ट मिनिमम वेज के सिद्धान्त को लागू करें जिस की शुरुआत आपने की थी। पंद्रहवीं लेबर कान्फ्रेंस में आपने इसको माना था। मैं चाहता हूँ कि आपके अमाने में ही वह कार्यान्वित हो जाये।

आप जो आटोमेशन रेलवे में लागू कर रहे हैं, उसे लागू न करें।

अवकाश ग्रहण की आयु को बढ़ाये कम न करें। अफसरों की वांछल को समाप्त करें। जिन कर्मचारियों को गर्मी बाढ़े की वदियाँ देते हैं उसको समय पर दें। बहुतां को प्राप देते भी नहीं हैं। उनको भी दें। कान्फिडेंशल रिपोर्ट्स जो लिखते हैं, इसको आप खत्म करें। तमाम केटेगरीज की जो यूनियज है उनको आप मान्यता प्रदान करें। नेशनल फंडेशन आफ इन्डियन रेलवेनैम की मान्यता को आप छीन लें। उसका कोई आदमी नहीं है। अगर आप चाहें तो आप इसकी छान बीन कर सकते हैं।

गवर्नमेंट कंडक्ट रूल्ज रेलवे मजदूरों पर जो आप लागू करते हैं, उसे आप समाप्त करें।

टैरिटोरियल आर्मी का जो मिसबूज हो रहा है, इसको आप बन्द करें। 19 सितम्बर की हड़ताल को दबाने के लिए आपने इससे काम लिया था। इसके मिसयूज को आप बन्द करें।

आखिर में जानता की जो मांगें हैं उनको आप सुन लें और उनकी प्राप पूर्ति करें। पूर्वोत्तर रेलवे पर मांसी कए स्टेशन है। उसको गंगा के कटाव से संकट पैदा हो गया है। वह कभी भी कट सकता है। रेलवे बोर्ड ने उसे हटा कर दक्षिण की ओर ले जाने की योजना बनाई है। उस पर वह लाखों रुपया खर्च करना चाहता है। लेकिन बीसा अगर किया गया तब भी मांसी को कोसी के कटाव से नहीं बचाया जा सकेगा। श्री के० एल० राव ने ठीक कहा है कि जो वर्तमान धारा है जिससे मांसी स्टेशन को खतरा है उसे मोड़ कर गंगा की पुरानी धारा में मिला दिया जाए। ऐसा करने से आप मांसी स्टेशन को बचा सकते हैं। उसे बचाया जाना चाहिए।

समस्तीपुर से दरभंगा तक एक बड़ी लाइन ले जायें। दरभंगा में हवाई बड़डा है और उसका इस्तेमाल आप लड़ाई के वक्त भी कर सकते हैं। वह बोर्डर का इलाका है। समस्तीपुर से दिल्ली तक मिथिला मेल आप चलायें ताकि उधर के लोगों को आसानी हो। दानापुर स्टेशन जिस का लोकल नाम खगोल है और जो पूर्वी रेलवे पर है वहां नहर के किनारे बेहरी आनसोन तक एक नई लाइन बनाइये ताकि जनता को आसानी हो सके। किटटा से विक्रम, पालीगंज अरवल और कुरथा होते हुए जहानाबाद तक एक नई रेलवे लाइन बनाइए। जहानाबाद से इसलामपुर होते हुए बिहार शरीफ तक भी लाइन बनाइए।

दानापुर का ऊपरी पुल जो है उसको चौड़ा किया जाना चाहिए। नेऊरा तथा और जो दूसरे स्टेशन हैं जहां पर ऊपरी पुल नहीं हैं वहां ऊपरी पुल बनाने की कोशिश करें। पटना—नया लाइव को दोहरा किया जाए। पटना—गया लाइन पर जो स्टेशन हैं, जैसे परसा, पोठही नदवां, तारेगना, नदौल उन में जहां बत्ती की व्यवस्था नहीं है, वहां बत्ती की व्यवस्था करें जहां प्लेटफार्म ऊंचा नहीं है, वहां प्लेटफार्म ऊंचा करें और जहां पानी, पाखाने आदि की व्यवस्था नहीं है, वहां इसकी व्यवस्था आप करें।

बरोनी से दानापुर जो पैसेंजर गाड़ी आती है उसे आगरा तक आप ले जायें और फिर आगरा से वापिस करें। इससे लोगों को आसानी होगी। बस्तिरपुर से राजगीर तक की ज लाइन है वह बहुत चलती है, बहुत महत्वपूर्ण लाइन है। वहां आप कहते हैं कि आपको हर दफा पन्द्रह लाख का घाटा होता है। लेकिन आ गाड़ियों को समय पर नहीं चलाते हैं। गाड़ियां समय पर चलाइये, बत्ती की व्यवस्था कीजिए। ऐसा आपने किया तो आपकी आमदनी बढ़ेगी और ज्यादा लोग राजगीर जो कि एक पबंटन केन्द्र है जा सकेंगे।

[श्री रामावतार शास्त्री]

मुगलसराय पैसेजर को पटना से सवा तीन बजे के बजाए आप साढ़े चार बजे शाम में स्टार्ट करें। डी लक्स को मैन लाइन से सप्ताह में दो बार चलाने की व्यवस्था करें। अभी वह एक बार चलती है। ऐसा तर्क आप न दें कि रेल नहीं है। रेल की व्यवस्था आप करें। रेलवे बोर्ड जैसा सफेद हाथी आपने बांध रखा है। वह किस लिए है अगर वह रेल की व्यवस्था भी नहीं कर सकता है।

राजेंद्र बाबू के नाम पर आपने राजेंद्रनगर स्टेशन बनाया है। वहाँ पर गाड़ियाँ रुकती नहीं हैं। उनको वहाँ रुकवाने की व्यवस्था आप करें। मीठापुर में ऊपरी पुल बरायें ताकि यात्रियों का जोर रहता है वह न रह सके और यात्रियों को सहूलियत हो। बिहटा स्टेशन बड़ा महत्वपूर्ण है। वहाँ हवाई अड्डा भी है। वह फीज का हवाई अड्डा है। वहाँ तूफान मेल नहीं रुकती। और बनारस एक्सप्रेस एक तरफ से रुकती है दूसरी तरफ से नहीं रुकती हैं। दोनों गाड़ियों को आप वहाँ खड़ा करें। और आप ऐसा नहीं कर सकते हैं तो कोई लोकल गाड़ी चलाइये। पटना—गया लाइन पर ऐसी गाड़ी आप चलायें जो छः बजे सबेरे पटना पहुँच जाए ताकि छात्रों को और सरकारी कर्मचारियों को जो हजारों की तादाद में सेक्रेटेरिएट आते हैं या दूसरे दफ्तरों में आते हैं, उनको तथा छात्रों को समय पर पहुँचने में सुविधा हो।

आप इन माँगों पर ध्यान दें और इनको पूरा करने की कोशिश करें। अगर आपने ऐसा नहीं किया तो फिर आपके आने से कोई लाभ नहीं होगा।

16 hrs.

SHRI A.S. KASTURE (Khamgaon) : Sir, I am thankful to you for giving me this opportunity to speak on the Demands for Grants under the Ministry of Railways. In this connection, I would like to bring

to the notice of the Railway Minister some problems of my constituency and state. Vidarbha and Marathwada are very important parts of Maharashtra. Vidarbha and Marathwada are important cotton-growing areas. Khamgaon, Jalna and Aurangabad are important centres of cotton in Vidarbha and Marathwada. There is only one branch line, that is, the branch line of the Bombay-Calcutta main line which goes via Vidarbha, and in Marathwada, there is only one metre gauge line that is, Manmad-Hyderabad line. These railway lines are insufficient in Vidarbha and Marathwada. Besides cotton, sugarcane is grown in plenty in Marathwada and Vidarbha, and many co-operative sugar-factories are coming up in these areas.

There was a demand in the beginning also, so far as Vidarbha is concerned, that the important centre Khamgaon should be connected to Jalna in Marathwada. The engineering and traffic survey of this line was undertaken by the Railway Ministry in 1912 and in 1933, actual work was started and earth-work, was also completed. The milestones and furlong stones are still visible there. I do not know why that line was abandoned later on and was not completed. Even now, there is a demand for this particular line between Khamgaon and Jalna which goes via Chikhli and Develgaon Raja. So, I request the railway Minister to give top priority to this particular line, of this important area.

Besides, the Government of Maharashtra has also suggested some new lines for Marathwada. They have suggested a new line connecting Aurangabad to Sholapur via Bihar and Osmanabad. They have suggested a broad gauge line. Again, there is another difficulty for Marathwada, namely only a metre gauge line is there and because of that metre gauge line, Marathwada is not prospering though there is sufficient scope for progress. Because of the lack of a broad gauge line, that area has not prospered. So, there is a move that this Manmad-Hyderabad metre gauge line should be converted into a broad gauge line. There is a proposal to this effect. I don't know what steps the Railway Ministry has taken in that direction. But, if it is difficult to convert the entire line—Manmad—Hyderabad—I request the Minister to consider at

least the feasibility of converting Manmad--Mudkhed portion of that metre gauge line.

Then, I would like to suggested another railway line for this under developed area. I would like to suggest that the two towns Jamner and Chandrapur should be connected by a railway line : *via* Ajanta, Buldana, Mekhar Washim, Yeotmal, and Wanl. If this line is completed, there will be a railway line in that undeveloped part of Vidarbha Region and that line will also be connecting the world famous place Ajanta. A large number of visitors are coming to see the Ajanta caves and the Ellora caves. So, far, there is no railway line which connects these famous centres of tourist interests. Therefore, considering the importance of these areas, I request the Railway Minister to consider this proposal as early as possible. By this particular new line, Buldana which is the district headquarter in Maharashtra will also have a railway line and the entire area which has no railway line will have the advantage and facility.

I would like to bring to the notice of of the Minister the problem of my constituency. There is a village called Jamwasu in between Lohogad and Amanwadi stations of the Kandwa-Purna M.G. section. The actual distance between these two stations is 12 KM. but the chargeable distance is 16 KM. In between these two stations, there is village Jamwasu. It is a hilly track and the people of that area want a station at Jamwasu. I have written a letter to the Minister. I do not know what action they have taken so far. I request the Minister to consider this request as early as possible.

At Jalam station, there is an overbridge. It is a short one; it covers only two lines. But actually there are four lines. That station is towards the south of the village. That overbridge is towards the south of station. I do not know what was the idea in constructing the overbridge towards the south of the station when the village is towards the north of the station. It becomes very difficult, for the people of that area to catch the train when Shunting is also going on these uncovered lines and thus a large number of accidents have occurred. This was brought to the notice of the rail-

way authorities. I am told that the railway authorities have moved the land acquisition authority and the matter is pending. But the railway authorities are not taking active interest in that proceeding and they are not in a position to acquire the land so far. This should be expedited.

I would like to point out certain difficulties in railway timings. Punjab Mail reaches Busaval junction early in the morning. No. 1 Dn Calcutta Mail via Nagpur also reaches Busaval early in the morning, but there is no connection between the two. Before the Punjab Mail is admitted on the platform, clearance is given to the 1 Dn. train and passengers coming by Punjab Mail cannot catch Calcutta Mail. So, they have to waste lot of time unnecessarily at Busaval Junction. This difficulty should be removed by adjustment of proper connection.

श्री ओंकारलाल बेरबा (कोटा) : सभापति महोदय, जब भी रेलवे बजट आता है, तो हम आशा करते हैं कि राजस्थान को कोई न कोई रेलवे लाइन या कोई अन्य रेलवे संबंधी सुविधा जरूर दी जायेगी। लेकिन स्थिति यह है कि राजस्थान में किसी मंत्री या किसी और के के कारण दबाव रेलवे की ओर से जो भी काम किया गया है, उसकी हालत बहुत खस्ता है और रेलवे को उससे नुकसान ही हो रहा है।

यह खुशी की बात है कि श्री नंदा रेलवे मंत्री बने हैं। वह बड़े अनुभवी हैं। उन्होंने यह मंत्रालय में आते ही सदाचार का ड्रामा रचा था। उसी तरह उन्होंने रेल मंत्रालय में भी आते ही एक ऐसा ड्रामा रचा, जिसके कारण जो रेलवे कर्मचारी, क्लर्क या स्टेशन के अन्य कर्मचारी, पहले एक रुपये मांगते थे, वे अब तीन चार रुपये मांगते हैं। श्री नंदा ने यह मंत्रालय में आते ही कहा था, कि वह दो साल में भ्रष्टाचार को मिटा देंगे। अगर वह रेलवे विभाग में व्याप्त भ्रष्टाचार को दो साल में मिटा दें, तो

[श्री ओंकारलाल बेरवा]

ठीक है, वर्ना 1972 आ रहा है; चुनाव में पब्लिक इन लो मिटा देगी। मैं कहना चाहता हूँ कि—इस तरह के वायदे करके पब्लिक को धोखा देना ठीक नहीं है। मिट्टी से सोना बनाने जैसे जादू के खेल से देश की जनता संतुष्ट नहीं हो सकती है। हमने अखबारों में पढ़ा है कि श्री नन्दा ने बगबई में थर्ड क्लास में सफर किया, ताकि वे थर्ड क्लास में यात्रा करने वाले लोगों की मुसीबतें देख सकें। मैं पूछना चाहता हूँ कि लोगों की मुसीबतें देखने मात्र से मंत्री महोदय क्या कर पायेंगे—क्या वह नये डिब्बे लगा देंगे, क्या वह उन डिब्बों को एयर कन्डीशंड बना देंगे। क्या उन मुसाफिरों को कम कर देंगे? क्या उनको एक्स्ट्रा नहीं बैठने देंगे? क्या उनके लिए नई रेलगाड़ी चला देंगे? इन के हाथ में कुछ नहीं है। केवल एक भभका देना है बारूद का और पब्लिक को धोखा देना है कि हाँ, मिनिस्टर साहब थर्ड क्लास में बैठकर गए। हम तो तब जानें कि 6 महीने के बजाय दो साल में भी वह रेलवे से भ्रष्टाचार और तमाम जो मुश्किलता हैं उनको दूर कर दें, तब हम जानें या हमेशा थर्ड क्लास में चलने का प्रण कर लें कि मैं थर्ड क्लास में ही बैठकर चलांगा तब भी हम मान सकते हैं। लेकिन मैं समझता हूँ कि मंत्री महोदय यह भ्रष्टाचार नहीं मिटा सकते हैं।

श्रीमती लक्ष्मीबाई (मेडक) : प्वाइण्ट आफ आर्डर है। आप लोगों के कहने से मंत्री महोदय थर्ड क्लास में गए, यह बड़े-बड़े पेपरों में आया और यह यहाँ आकर उनकी निन्दा करना शुरू कर दिए। यह तो ठीक नहीं है।

श्री ओंकारलाल बेरवा : मैं यह कहना चाहता हूँ, मंत्री जी ने जो बीड़ा उठाया है, उसे पार लगाना होगा।

स्टेशनों के लिए और नई लाइनों के लिए जो रुपया मंजूर है उसमें हमने देखा तो कोटा

से चित्तौड़ तक की लाइन के लिए हमने कई दफा माँग की, डा० राम सुभग सिंह जब मिनिस्टर थे तो हमने इनका बड़ा धन्यवाद वहाँ जुलूस निकाला, कोटा से लेकर बूंदी तक 18 दरवाजे बनाए और बड़ा स्वागत किया, आप जायें तो आप का भी करेंगे, आप के लिए भी 20 दरवाजे बना देंगे, लेकिन कोटा से चित्तौड़ तक की लाइन तो बनाएं। इन्होंने कह दिया कि यह तो अलाभकर लाइन है। अब इन्होंने पहले से ही क्या देखा लिया। पेट में बच्चा और उसका नाम पहले ही रख दिया कि अलाभकारी है। मैं पूछता हूँ यह मिनिस्टर लोग कौन सा फायदा कर रहे हैं? क्या यह अलाभकारी नहीं है? कौनसा फायदा पब्लिक का यह करते हैं, बताएं। हम यह निवेदन करते हैं कि आप 150 मील का टुकड़ा न बनाएं, बूंदी तक का ही बना दें और उसमें अगर आप को लाभ दीखता है तो आगे बनाएं वरना न बनाएं। लेकिन आपने यह पहले से ही कह दिया कि वह अलाभकारी है। एक सर्वे मेटी गई थी, उसकी रिपोर्ट देखिये। उसने रिपोर्ट दी कि सांगानेर टाउन टोडाराय सिंह होते हुए बूंदी तक मीटर गेज से मिला दिया जाय। कौसी अकल खराब हो गई है उस कमेटी वालों की और आप लोगों की भी? कैसे छोटी लाइन को बड़ी लाइन से मिला दिया जायगा? कोटा से लेकर बूंदी तक कुल 22 मील का टुकड़ा है लेकिन बाहरे कमेटी की रिपोर्ट। लेकिन चलो, रिपोर्ट कर दी तो कुछ न कुछ किया तो। और इन्होंने क्या किया कि सुखाड़िया के दबाव में आकर उदयपुर—हिम्मतनगर लाइन निकाल दी जिस पर 13 करोड़ रुपया खर्च कर दिया। उस पर एक मालगाड़ी जाती है और आधी पैसंजर गाड़ी जाती है जिसमें कोई सवारी बैठती ही नहीं है तो वह अलाभकारी नहीं होगा तो और क्या होगा? इसी तरह गुना-मक्सी लाइन हमारे विद्याचरण जी के दबाव में आकर बना दी। उस पर चार करोड़ रुपया लग गया और अभी तीन करोड़ और लगना बाकी है। अभी उसला

निर्माण कार्य चल रहा है। 6 साल हो गए बनते बनते। उसका भी यही हाल होगा। तो ऐसी छाड़नों के बनाने से जो दबाव में आकर बनाई जाती हैं, क्या फायदा होता है ?

अब में आता हूँ रेलवे कर्मचारियों की तरफ। रेलवे गाड़ और दूसरे रेलवे कर्मचारियों का हाल देखिये। यह बोर्ड बंटे-बंटे क्या कर रहा है ? 48 किलोमीटर की जो रफ्तार थी उसको बढ़ाकर 90 किलोमीटर कर दिया डीजल इंजिन्स की और ब्रेकवान का वजन वही दस टन का दस टन है जबकि एनालिसिस लगा कर देखा जाय तो 18 टन वजन उसका होना चाहिये। स्पीड जैसे जैसे बढ़ेगी पीछे जाकर लोड पड़ेगा और धकधक ज्यादा होगी। मीटर गेज में भी 18 टन का ब्रेकव न है। लेकिन यहां मंत्री महोदय स्पीड बढ़ाते जाते हैं और ब्रेकवान का वजन वही दस का दस टन रखा है। इसके अलावा पहले लकड़ी के ब्रेकवान थे। उसको हटाकर लोहे के ब्रेकवान लगा दिए। लकड़ी के जब थे तो उनकी खिड़की दरवाजे बगैरह अगर टूट जाते थे तो कील ठोक कर काम चला लेते थे। लेकिन लोहे के लगा दिए तो उसमें कील भी नहीं ठोक सकते हैं। अगर वर्कशाप में जायं तो 6 महीने तक ममममत हो कर नहीं आते। फिर यह गर्मी में गर्म और सर्दी में ठण्डे हो जाते हैं। यह देखिए इनकी अकल का नमूना। इसी तरह से इन्होंने सीमेंट के स्लीपर लगाए, उसमें करोड़ों और लाखों रुपये खर्च किए। बाद में वह नाकामयाब हो कर खत्म हो गए। जिस ठेकेदार को करोड़ों रुपये का फायदा देना था, वह उस को देकर बैठ गए और वह सारे स्लीपर खत्म कर दिये। इसी तरह से आगरा ईस्ट बैंक पर मोहनलाल सुखाड़िया के समधी हीरालाल जैन ठेकेदार हैं, उन्होंने भूत बैंगन्स के नम्बर दे दिये, कोयले के बैंगनों के और तीन चार लाख रुपये का बोगस पेमेंट उनको कर दिया। बिजिलेंस कमेटी वालों

ने रिपोर्ट दे दी, वह दबाकर बैठे हैं। भूत बैंगनों के नम्बर उसने दे दिए। मैं नम्बर बताने को तैयार हूं कि कौन से बैंगन कहां पड़े हैं और कहां से आये हैं। ... (व्यवधान)..... भूत वह होते हैं जो पुराने बैंगन टूटे-फूटे पड़े थे, उनके नम्बर दे दिये। गाड़ का मैंने आप को बताया। गाड़ अगर किसी पेशी की तारीख को बम्बई जाता है तो 3 रुपये 60 पैसे के हिसाब से 7 रुपये उसको डेली एलावेंस के मिलते हैं जबकि कोई छाड़ू या खैलासी, चपरासी जाय तो उसे 11 रुपये मिलते हैं। कंडक्टर जाय तो उसे 11 रुपये मिलते हैं। लेकिन गाड़ को केवल 7 रुपये मिलते हैं। और गाड़ से कंडक्टर की तन-स्वाह ज्यादा है तो बताइये वह गाड़ क्या करेगा ? क्या गाड़ ने ही सारा गुनाह किया है ? लेकिन नहीं, यह भी एक नमूना इनकी अकल का देखिये। इन्होंने कंडक्टर को हटाकर उसकी जगह अटेंडेंट रख दिया। लिस्ट अटेंडेंट के हाथ में दे दी जो न पढ़ा न लिखा। मैं जोधपुर जा रहा था पिछली दफा तो मैंने अटेंडेंट से पूछा कि मेरी सीट कहां है ? वह कहता है कि आप का तो रिजर्वेशन ही नहीं है। मैंने कहा कि मैंने रिजर्वेशन तीन चार दिन पहले पालियामेंट से कराया था। तो कहता है कि मैं सीट तो आप को दे दूंगा। मैंने कहा लिस्ट कहां है ? जब लिस्ट निकाली तो उसमें सबसे ऊपर ही लिखा था ओंकार लाल बेरवा। तो यह तो हाल है। और देखिए कंडक्टर और अटेंडेंट में फर्क कितना है ! तनस्वाह दोनों की एक है। तन-स्वाह में कुछ फर्क नहीं पड़ता। बल्कि कंडक्टर को इनको एक ट्रेनिंग देनी पड़ती है, अटेंडेंट को ट्रेनिंग भी नहीं देनी पड़ती। लेकिन यह ऐसे फायदे की सोचते हैं जिस से इनको कोई फायदा तो मिलता नहीं है, खाली बदनामी मिलती है और पैसेंजर को परेशान करना होता है।

इसी तरह से आप देखिये कि जो रेलवे स्कूलों के मास्टर हैं उनकी तनस्वाह दूसरे कर्म-

[श्री ओंकार लाल बेरवा]

चारियों से कम है। और कर्मचारियों को 15 दिन की कँजुअल लीव मिलती है और इनको 12 दिन केवल मिलते हैं। औरतों के लिए जो बास्टरनियां हैं इनके लिए कोई सुविधा नहीं है। मैं कोटा का हाल बताऊँ। एक एक स्कूल में नब्बे-नब्बे और 100-100 लड़के हैं जिनके लिए वहाँ जगह नहीं है। मैंने कई दफा कहा कि इस को बढ़ाइए, चीफ़ इंजीनियर भी आकर देख गए, डी० एस० को भी दिखा दिया लेकिन क्या नभूना है कि वह कहते हैं कि क्या करें ऊपर से मंजूरी नहीं आती। लड़कों के लिए मंजूरी नहीं मिलती, यह कितने शर्म की बात है। आज तक वह मिडिल नहीं हो सका।

कोटा में जो लोको कर्मचारी हैं उनकी जो कालोनी बनी हुई है उसके पास ही उन के कोयले के बैगन खाली होते हैं जो सारी भूल उड़ कर इन के मकानों में जाती हैं। मैंने कई दफा कहा कि जैसे रतलाम में और बाहीद में सीमेंट की दीवार बनाई है वैसे ही यहाँ भी दीवार बना दें ताकि उनके कपड़े इत्यादि खराब न हों और वह बीबारी से बचें लेकिन कोई सुनने वाला नहीं है।

कोटा की एक बात मैं और बताऊँ। वहाँ जितने कर्मचारी हैं उन को अनफिल्टर्ड पानी पिलाया जाता है। टैंक में कभी साफ किया हुआ पानी नहीं रहता है। अंग्रेजों के जमाने में एक दफा डाक्टर ने रिपोर्ट दी थी कि यह पानी पिलाया जाएगा तो इन की बीमारी हो जायेगी; लेकिन कितने शर्म की बात है कि 22 साल में वह अपने रेलवे कर्मचारियों को फिल्टर्ड पानी भी नहीं दे सके। कम से कम दस पन्द्रह हजार कर्मचारी वहाँ रहते हैं। और छोटी उदबी स्टेशन पर तो इंजिन से पानी पिलाया जाता है जिस में एसिड होता है। कितने शर्म की बात है? क्या इतना भी आप नहीं कर सकते कि वहाँ जो 60-70 आदमी हैं उन के लिए एक कुआँ खोया जाव? लेकिन नहीं, यहाँ तो बैठे-

बैठे कुछ और ही सोचा करते हैं। ... (व्यवधान)... अरे बैठो, सिर माछिश करो। टिकट तभी मिलेगा जब सिर मालिश करते रहोगे।

आपने कुछ अनुवादक रखे हुए हैं जो स्टेशनों पर लाउड स्पीकर से हिन्दी और अंग्रेजों में घोषणायें करते हैं कि फलाँ गाड़ी इतने बजे आयेगी और इतने बजे जायेगी। 1966 में जब इन को इस काम पर लगाया गया था तो उन से कहा गया था कि तुम को 130-300 रु० के ग्रेड में लगाया जा रहा है, लेकिन तुम्हारी बरिष्ठ कर्मचारी के रूप में पदोन्नति कर दी जाएगी, यानी 210-400 रु० के ग्रेड में कर दिया जायगा। चार साल हो गये लेकिन पदोन्नति करने का सवाल ही पैदा नहीं होता। सात और पाँच यानी कुल बारह जगहें हैं—बम्बई, सैटल, बडोदा, राजकोट, भावनगर, दोहद, परेल, अजमेर, जयपुर, रतलाम, कोटा, कारखाना-अजमेर जहाँ पर इन लोगों को अभी तक प्रमोशन नहीं मिला है। आप इनको शीघ्र से शीघ्र प्रमोशन दें।

शेडयूल्ड कास्ट के कर्मचारियों के साथ जो व्यवहार किया जाता है, उसका नमूना देखिये। अजमेर में एक लड़का 18 साल से मिस्त्री के रूप में कार्य करता था, दो साल पहले उस का आई. ओ. डब्लू. में प्रमोशन कर दिया गया, दो साल काम करने के बाद उसको फिर रिवर्ट कर दिया गया और किसी दूसरे को पीछे की तरफ से भरती कर लिया गया। यह कह दिया कि तुम्हारा तो कन्फर्मेशन ही नहीं आया है, तुम को इस जगह पर कैसे रखा जा सकता है। यह व्यवहार शेडयूल्ड कास्ट के कर्मचारियों के साथ हो रहा है।

यही व्यवहार हमारे लक्ष्मी बर्कशाप में चल रहा है। वहाँ गुप्ता मैनेजर है जो शेडयूल्ड कास्ट के लोगों की पदोन्नति करना ही नहीं

चाहता, चोर दरवाजे से आदमियों को ले लिया जाता है ।

अब डाक्टरों का हाल देखिये । आप कहते हैं कि हम मोनोपली को खत्म कर रहे हैं, हमारे यहाँ कोटे में कमल एंड कम्पनी, चश्मेवाला है, उसकी मोनोपली अब भी कायम है । डा० मनसारमण, डा० दयाल और डा० भट्टाचार्य 8-10 साल से वहाँ चले आ रहे हैं, हर एक को लिख कर दे देते हैं कि कमल एण्ड कम्पनी से चश्मा ले लो, 200 रु० देकर जो उस कम्पनी से चश्मा ले लेता है, वह पास हो जाता है । जब कि वहाँ पर दूसरी दुकानें भी हैं, उन में से एक तो इंगलैंड रिटर्न है अगर उनसे कोई चश्मा ले लेता है तो उसे रिजेक्ट कर देते हैं । मैं जानना चाहता हूँ कि इन डाक्टरों का ट्रान्सफर क्यों नहीं होता है ।

झोलर की मोनोपली जन्म से चल रही है, अंग्रेजों के जमाने से चला आ रहा है । उस के स्टाल पर काम करने वालों को अंग्रेजों के जमाने में 15 परसेंट कमीशन मिलती थी, लेकिन अब 7 परसेंट हो गई है, न उन को कोई बर्दी मिलती है, न दूसरी सुविधा मिलती है । अगर कोई शिकायत होती है तो प्रधान मंत्री के पास जा कर हाथ जोड़ देते हैं—जय माती की ।

रिफ्रेशमेंट का हाल देखिये । हमारी कमेटी भी कई दफा जा कर देखती है, एक तरफ आप कहते हैं कि मोनोपली को खत्म करो, दूसरी तरफ खुद मोनोपली को कायम रखता चाहते हैं । अगर किसी के पास 10 ठेले हैं और अगर 11वां आदमी जिसके पास ठेला है, वह मर जाय, तो उस ग्यारहवें ठेले को भी उसी दस ठेलेवाले को एलाट कर दिया जाता है । ऐसा क्यों होता है ? अच्छा तो यह था कि उस ठेले को उसी के बच्चे को एलाट कर दिया जाता,

जिससे कि उस की विधवा रोटो कमा कर गुजारा कर सकती, अगर यह भी मुमकिन नहीं था तो टेण्डर कर के देते, लेकिन ऐसा नहीं करते, जिसके पास पहले ही चार हैं, उसको पाँचवां और दे दिया जाता है और कहते हैं कि ऐसे ही आर्डर हैं ।

आपने एक यूजर्स कमेटी बनाई हुई है—उसके नमूने देखिये । हमारे वेस्टर्न रेलवे के होशियार जनरल मैनेजर यहाँ बैठे हुए हैं । इस कमेटी में एक आदमी को लिया गया है, जिस का नाम है दारोलिया, जो शायद हिन्दुस्तान समाचार की तरफ से उसमें हैं । एक दफा वह फर्जी टिकट के आधार पर शायद अपनी औरत को ला रहा था, चैकर से उसको चैक किया और चार्ज कर लिया । उसने धोस दिखलाई तो उस की रिपोर्ट कर दी गई । बाद में तय हुआ कि उस को कमेटी में न लिया जाय । लेकिन उसने कहा कि तनख्वाह चाहे 2 रु० कर दो, जो पास मिलता है वह बन्द कर दो, लेकिन नाम दरोगा घर दो । हमारे डी. एस. ने उस की सिफारिश की और जनरल मैनेजर साहब ने उसको एक्वाइंट कर दिया । जो आदमी भ्रष्टाचार के आरोप में पकड़ा गया, जिस को हटा दिया गया, उसी को फिर रिकमेण्ड किया जाता है और रख लिया जाता है ।

तापड़िया साहब को उस में लिया गया है, जो कलकत्ते में रहते हैं, वेस्टर्न रेलवे के स्टेशनों के नाम तक का पता नहीं है । नाहटा साहब को लिया गया है, जो जैसलमेर में रहते हैं, जो कि नार्दन रेलवे में है, कोटा डिवीजन के बारे में उन को क्या पता है ? कितने शर्म की बात है । जो उस डिवीजन में रहता है, अगर आप उस को रखें, तो वह कुछ काम कर सकता है, लेकिन जो रहता कलकत्ते में है, कानपुर में है, उस को रखने से क्या लाभ है ।

[श्री ओंकारलाल बेरवा]

एक सत्येन्द्र पहाड़िया साहब हैं, उन को इसमें रखा गया है जो जे. के. सम्पत्ति में कानपुर में काम करते हैं—आप बताइये इस तरह की यूजर्स कमेटी का क्या लाभ है ? एक आपने कर्नल पटेल की औरत को रखा हुआ है, जिसके पति हमारे यहाँ से रिटायर हो कर डी. सी. एम. में जा कर लगे । हिन्दी उन को आती नहीं है जिसको कोटा स्टेशन का पता नहीं है, थर्ड क्लास पैसेन्जर डिब्बे का पता नहीं है, उस को हमारे ऊपर थोप दिया है । वह क्या करेगी ? ऐसी अन्धेर गर्दी हमारे यहाँ मची हुई है । मैं नन्दा जी से कहना चाहता हूँ—अगर आप इन चीजों की तरफ थोड़ा भी ध्यान दें तो ये शिकायतें बहुत जल्दी दूर हो सकती हैं ।

अब शेड्यूल्ड कास्ट और शेड्यूल्ड ट्राइब्स के सिलेक्शन की बात को लीजिये । सबसे पहली बात तो मैं यह कहना चाहता हूँ शेड्यूल्ड कास्ट और शेड्यूल्ड ट्राइब्स के थर्ड ग्रेड के लोगों का ट्रांसफर नहीं होना चाहिए । क्यों कि उन को ट्रांसफर की घोंस बे कर दो-तीन सौ रुपये उन से लूट लिया जाता है । यहां एक बात और कह दूँ—अगर इन अष्टाचारों की शिकायत की जाय तो उस का कोई लाभ नहीं है, जांच कौन करेगा ? आप का दिल्ली स्टेशन सुप्री-टेन्डेन्ट है, उसके खिलाफ अष्टाचार के आरोप थे, उसका ट्रांसफर कर दिया गया, लेकिन कहीं ट्रांसफर हुआ । उसने कहा—मैं प्रमोशन नहीं लेना चाहता और यहीं पर जमा रहा, क्योंकि रुपयों की गड्डी वहीं पर दिखाई देती है ।

अगर आप अपनी ऐजेंसीज के अष्टाचार को देखना चाहते हैं तो दिल्ली स्टेशन के बाहर तीन-चार एजेंसियां हैं स्टेशन से टिकट नहीं मिलेगा, क्योंकि उन एजेंसियों ने पहले ही उन टिकटों को ले रखा है और आब बदाचार की बात कहते हैं—चार रुपये लेंगे और आप को

टिकट मिल जायगा । आप नौकर को भेज कर देख लीलिए, स्टेशन पर नहीं मिलेगा, पालिया-मेंट के बुकिंग आफिस पर नहीं मिलेगा, लेकिन इन 3-4 दुकानों पर जरूर मिल जायगा ।

अब अगर अष्टाचार के खिलाफ दरवास्त दी जाती है तो उसकी जांच कौन करेगा ? जिन लोगों को आपने विजिलेंस में लगा रखा है, इंस्पेक्टर वगैरह, वे बेचारे क्यों मुसीबत में पड़े । तीन साल के बाद उन को फिर इसी विभाग में वापस आना है, इस लिये वे क्यों किसी को बुरा बनायें । जब उन को उसी अफसर के नीचे आ कर काम करना है, जो चोर अफसर है, तो वह तो उस बेचारे को खा जाएगा, इस लिये क्यों बुरा बनें । अगर आप चाहते हैं कि बाकई वह कुछ काम करें तो उसको विजिलेंस विभाग में ही परमानेंट पोस्ट दीजिये ।

अब अस्पतालों की दवाइयों का हाल सुनिये । हमारे यहाँ कोटा से बीना तक मेडिकल वान चलती हैं, उसमें कितनी दवाई है, कितने इंजेक्शन हैं, कोई हिसाब-किताब नहीं होता है । स्टेशन मास्टर तो बड़े स्टेशन पर जा सकता है, लेकिन जो बेचारा गैंगर्सन है वह कहाँ जाय, उसका इलाज कौन करेगा ।

16.29. hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER *in the Chair*]

बुकिंग क्लर्कस् को आपने 5-10 रु. की चेन्ज रखने पावर दी है । इसके बारे में मैंने एक प्रश्न भी पूछा था और आपने उत्तर में बताया कि स्टेशन मास्टर को पावर दी गई है । अब जो आदमी 6 आने का टिकट लेता है, वह भी रुपया पकड़ाता है, जो 10 आने का टिकट लेता है, वह भी रु. पकड़ाता है, अब इतनी रेजगारी बुकिंग क्लर्क कहां से लाये । यहाँ पर कहा जाता है कि उन को रुपया दो तों के पूरा पंखा नहीं लौटाते हैं, मैं पूछता हूँ कि वहाँ से

लौटाये, क्या वह अपने घर से रेजगारी बना कर लाये। उस पर भी अगर बिजिलेंस इंस्पेक्टर आ कर जांच कर ले और उसके पास कुछ ज्यादा मिल जाय तो उस उस को आप सजा देना चाहते हैं, तुम्हारे पास यह रुपया कहाँ से आया।

MR. DEPUTY-SPEAKER : You can continue the next day. Now we may take up private members' business. Mr. Parmar.

16.30 hrs.

COMMITTEE ON PRIVATE MEMBERS'
BILLS AND RESOLUTIONS
FIFTY-NINTH REPORT

SHRI BHALJIBHAI PARMAR (Dohad) : I beg to move :

"That this House do agree with the Fifty-ninth Report of the Committee on Private Members' Bills and Resolutions presented to the House on the 18th March, 1970."

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

"That this House do agree with the Fifty-ninth Report of the Committee on Private Members' Bills and Resolutions presented to the House on the 18th March, 1970."

The motion was adopted.

16.31 hrs.

REPRESENTATION OF THE PEOPLE
(AMENDMENT) BILL*

(Insertion of New Section 7A)

श्री ओम प्रकाश त्यागी (मुरादाबाद) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि लोक प्रतिनिधित्व अधि-

नियम, 1951, में आगे संशोधन करने वाले विधेयक को पेश करने की अनुमति दी जाये।

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

"That leave be granted to introduce a Bill further to amend the Representation of the People Act, 1951."

The motion was adopted.

श्री ओम प्रकाश त्यागी : मैं विधेयक पेश करता हूँ।

CONSTITUTION (AMENDMENT)
BILL*

(Substitution of Article 16, Amendment of article 320 and omission of Article 335)

श्री मधु लिमये (मुंगेर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि भारत के संविधान में आगे संशोधन करने वाले विधेयक को पेश करने की अनुमति दी जाए।

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

"That leave be granted to introduce a Bill further to amend the Constitution of India."

The motion was adopted.

श्री मधु लिमये : मैं विधेयक पेश करता हूँ।

CODE OF CIVIL PROCEDURE
(AMENDMENT) BILL*

(Amendment of Section 80)

श्री ओम प्रकाश त्यागी (मुरादाबाद) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि सिविल प्रक्रिया संहिता,