

[Shri Raghu Ramaiah]

Members for discussion of the various suggestions. More than that, I cannot add anything.

11.53 hrs.

**COMPTROLLER AND AUDITOR
GENERAL'S (DUTIES, POWERS
AND CONDITIONS OF SERVICE)
BILL.**

**EXTENSION OF TIME FOR PRESENTATION
OF REPORT OF JOINT COMMITTEE.**

श्री एस० एम० जोशी (पूना): उपाध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित प्रस्ताव पेश करना चाहता हूँ :

“कि यह सभा भारत के नियंत्रक और महा-लेखापरीक्षक की सेवा की शर्तों को अवधारित करने तथा उसके कर्तव्य और शक्तियों को विहित करने और तत्संबन्धित या उससे आनुषंगिक विषयों की व्यवस्था करने वाले विधेयक सम्बन्धी संयुक्त समिति के प्रतिवेदन को प्रस्तुत करने के लिये नियत समय को वर्षाकालीन सत्र (1970) की “प्रथम दिन तक बढ़ाती है।”

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

“That this House do extend the time appointed for the presentation of the Report of the Joint Committee on the Bill to determine the conditions of service of the Comptroller and Auditor General of India and to prescribe his duties and powers and for matters connected therewith or incidental thereto upto the 1st day of the Monsoon Session (1970)”.

The motion was adopted.

11.54 hrs.

**DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY
GRANTS (RAILWAYS), 1969-70—
contd.**

MR. DEPUTY-SPEAKER: The House will now take up further discussion and voting on the Supplementary Demands for Grants (Railways) for which 50 minutes are left.

श्री सत्य नारायण सिंह (वाराणसी) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं वर्ष 1969-70 के बजट (रेलवे) सम्बन्धी अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर बोलते हुए पहले तो यह कहना चाहूंगा कि इस तरह की मांगें हमेशा सदन के सामने पेश की जाती हैं और सदन द्वारा उन्हें स्वीकृति प्रदान की जाती है। उन की चर्चा के दौरान सदन के सभी मੈम्बर रेलवे विभाग में क्या कृतियाँ हैं, उसके कार्य में क्या गड़बड़ियाँ हैं उन के ऊपर यहाँ सदन में प्रकाश डालते हैं और मंत्री महोदय हमेशा इस बात का आश्वासन देते हैं कि उन के मुझावों पर अमल किया जायेगा और उन खामियों को दूर करने की कोशिश की जायेगी लेकिन लगता ऐसा है कि पार्लियामेंट के बन्द हो जाने के बाद बहस बन्द हो जाने के बाद वह सारे मसले भूल जाते हैं और उन के बारे में कोई भी कदम नहीं उठाया जाता है।

पहली बात मैं यह कहना चाहता हूँ मुगलसराय हिंदूस्तान का सबसे बड़ा रेलवे जंक्शन है जहाँ पर कि चारों तरफ से रेलगाड़ियाँ आती जाती हैं। वहाँ पर जाकर आप देख सकते हैं कि वहाँ के रेलवे कर्मचारियों के लिये जो जगह बनाई गई है वह कितनी असन्तोषजनक है कि जिसमें कठिन जाड़े में या गर्मी में न तो वह किसी तरीके से शीत से बच सकते हैं और न ही लू से बच सकते हैं और उन के लिये काम करना मुश्किल हो जाता है। बारबार इस के ऊपर अधिकारियों का ध्यान खींचा गया लेकिन कोई ध्यान नहीं दिया गया और हालत यह है कि आज भी वहाँ बैठ कर काम करना रेलवे कर्मचारियों के लिये मुश्किल हो जाता है।

दूसरी बात जो मैं आप के सामने कहता हूँ वह चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के रहने के लिये की गई आवास व्यवस्था से सम्बन्धित है। आवास की जसी व्यवस्था उन के लिये की गई है उस को देखन से लगता है कि उन्हें इंसान नहीं समझा जाता है। उन्हें रहने के लिय जो क्वार्टर दिया गया है जिसमें कि वह कर्मचारी अपने तमाम

परिवार के साथ रहे उस में उन के पाखाना फिरने का कोई इंतजाम नहीं है जिसकी वजहसे उनको और उनके परिवार वालों को बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ता है। पाखाना न होने से यह भली भांति समझा जा सकता है कि उनको और उनके परिवार वालों को कितनी मुसीबत का सामना करना होता होगा। इसके विपरीत हम देखते हैं कि रेलवेज के बड़े बड़े अफसरों के लिये ऐसी शानदार और आलीसान इमारतें बनाई जाती हैं कि देखते बनता है। ऐसी ऐसी सुविधाएं उन्हें दी जाती हैं जिनकी कि दरअसल कोई जरूरत ही नहीं होती है। लेकिन जो रेलवे कर्मचारी मुबह से शाम तक इंजन के सामने आग के सामने खड़े होकर रेलवेज को चलाते हैं और जो कि रेलवे विभाग की बैंकबोन हैं, जान हैं, उनकी कोई पर्वाह नहीं की जाती है, उनके लिए कोई संतोषजनक व्यवस्था नहीं है और उनकी व उनके बालबच्चे की देखभाल के लिए कोई व्यवस्था नहीं की जाती है।

19 सितम्बर को जो हड़ताल हुई थी उसको लेकर बारबार इस सदन के सामने इस बात का आशवासन दिय गया था कि कुछ ऐसे केसेज जो बहुत सीरियस हैं जिनमें कि वाएलेंस का चार्ज है उनको छोड़कर बाकी सभी केसेज वापिस ले लिये जायेंगे लेकिन वैसा कुछ नहीं किया गया है और वह विद्वा नहीं किये गये हैं। उपाध्यक्ष महोदय, आपको यह जानकर अफसोस होगा कि बनारस के अन्दर न तो कोई वाएलेंस की घटना हुई और न ही और कोई दुर्घटना वाली बात हुई लेकिन कुछ लोगों पर सरकार की तरफ से मुकद्दमें चलाये गये। लोअर कोर्ट ने उन्हें बारी कर दिया लेकिन वहां के अधिकारियों ने फिर हाईकोर्ट में अपील कर दी। अब इस से क्या रेलवे विभाग को नुकसान नही होगा? बार-बार तारीखें पड़ेंगी और वहां जाने आने की परेशानियां उठायेंगे। क्या मंत्री महोदय सदन के अन्दर आज इस तरह का आशवासन देंगे

कि ऐसे तमाम केसेज वापिस ले लिये जायेंगे और लोगों को परेशान नहीं किया जायगा? इस तरीके से जो एक परेशानी पैदा की जाती है उससे क्या रेलवे के काम में बाधाएं नहीं पैदा होती हैं लेकिन अधिकारियों ने जानबूझकर ऐसा ऐंटीच्यूड रक्खा है कि कर्मचारियों को हैरस किया जाय परेशान किया जाय और रेलवेज का काम ठीक ढंग से न चल सके।

एक अन्य बात में आपके सामने यह कहना चाहता हूं कि रेलवेज के ऐक्सीडेंट्स जो होते हैं उनकी चर्चा होती है और जरूरत समझने पर इनक्वारी भी कराई जाती है। यह ठीक है कि खतावार साबित होने पर उसे सजा दी जाय लेकिन रेलवे प्रशासन को इसका ध्यान रखना चाहिए कि यह ड्राइवर्स और फोरमैन जो कि इंजन पर आग के सामने दिन दिन भर और रात, रात भर ड्यूटी देते हैं और होता यह है कि दिन भर ड्यूटी देने के बाद जब वह पहुंचते हैं तो इन्हें तुरन्त गाड़ी आगे लेकर जाना पड़ता है तो उस समय उनके सामने चार्जशीट रख दी जाती है जिससे कि जाहिरा तौर पर उनका दिमाग विकृत हो जाता है और मुनासिब यह होगा कि जब गाड़ी लेकर जाने वाला हो तब वह चार्ज-शीट उसे न हंडओवर की जाय। अब एक रेलवे का ड्राइवर जो कि गाड़ी आगे ले जाता हो उसके हाथ में चार्जशीट पहुंच जाय तो उसकी मानसिक स्थिति उस दशा में क्या होगी? ऐसी स्थिति में ऐक्सीडेंट होने का खतरा मौजूद रहता है। इसलिए मैं समझता हूं कि इसका प्रशासन खयाल रखे। आज ड्यूटी पर जा रहे ट्रेन ले कर जा रहे ड्राइवर आदि को जो चार्जशीट थमा दी जाती है वह उमे उम समय न दी जाय और आगे पीछे उमे दी जा सकती है।

मंत्री महोदय मे मैं एक बात यह भी कहना चाहूंगा कि अफसर लोग जो जवाब देते हैं वही ब्रम उठा कर आप हम लोगों को दे दिया करते हैं। वह अफसर ही वहां पर कार्यवाही करते हैं, उन्हीं में आप उम बारे में पूछते हैं और वह जो

[श्री सरय नारायण सिंह]

लिख कर आपके पास भेज देते हैं वहीं आप हमें पास भ्रोन कर देते हैं। आप अपने तौर पर उस बारे में दिमाग में लगी लगाने हैं।

बनारस के अन्दर 11 आदमियों की एक लिस्ट ट्रेनिंग के लिए तैयार की गई और यह तय पाया गया कि इस 11 आदमियों की लिस्ट में से प्रीफ़ेस के मुताबिक ट्रेनिंग में उनमें से एक आदमी जायगा लेकिन दरअसल उस 11 की लिस्ट में से एक भी आदमी उस ट्रेनिंग के लिए नहीं भेजा गया और उस लिस्ट के बाहर का आदमी भेज दिया गया। वह भेजा गया जो अधिकारियों की चापलूसी करता था और अष्ट कार्यवाहियां करता था। एक चापलूस और अष्ट काम करने वाले को भेज दिया गया। यही जवाब मंत्री महोदय ने दे दिया। दिमाग लड़ाने की कोई कोशिश नहीं की कि ग्यारह आदमियों में से कोई आदमी भी अबलेवल नहीं हुआ। इस तरह से बैठकर मंत्री महोदय क्या देश के काम को चला सकते हैं और रेलवे के काम को चला सकते हैं? मंत्री महोदय, मस्तिष्क लगाने की कोई जरूरत महसूस नहीं करते हैं। अधिकारीगण जो कुछ लिख कर भेज देते हैं, उसी को वे मान लेते हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि अगर, मंत्री महोदय मंत्री रहना चाहते हैं तो उनको चाहिए कि वे अपने अधिकारों का उपयोग करें और देखें कि उनके डिपार्टमेंट में अधिकारी लोग कर्मचारियों को न सतारें। कर्मचारियों को सतारकर उनका सहयोग प्राप्त नहीं किया जा सकता है। चूँकि कर्मचारियों को परेशान किया जाता है इस वास्ते रेलवे विभाग का जो काम है, वह सफर करता है।

12 hrs.

SHRI NATH PAI (Rajapur): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I will save all my time for my colleague, Shri Surendranath Dwivedy, and I will make only one submission.

In a letter dated 27th of July, 1957, addressed to me, the then Railway Minister, Shri Jagjivan Ram, wrote

in these categorical terms which I quote:

"Extension of Diva-Panvel-Uran line to Dasgaon either from Panvel or Uran is still on our list and will be considered along with other proposals in due course".

It is more than 10 years since this assurance was given.

Then, in a message to the Konkan Railwaymen's Conference, the present Railway Minister, once again, reiterated the assurance in these words:

"The Bombay-Mangalore railway line is a project which I consider should be examined seriously".

This is a project in which not only the people of Konkan are interested but the people of Konkan, Goa, Western Mysore and Kerala are also interested. It is an extra-ordinary kind of liability for our friends coming from Kerala that in order to reach Bombay, they have to go from Kerala to Madras and then come to Bombay. I don't see the reasons given by the Railway Board. It is very difficult to make any dint on the kind of reasoning advanced by the Railway Board.

What I am saying is an exercise in optimism and I am encouraged in it because of the interest of the present Railway Minister. The fact that he is from Kerala is an incidental thing. I would like to make a very strong appeal on behalf of the people of Konkan, Goa, Mangalore and Kerala for the project because of strategic and economic reasons and I request that a survey be undertaken immediately and that an assurance given by the Railway Minister and reiterated by the Prime Minister be fulfilled by making at least a beginning.

श्री देवराव पाटिल (यवतमाल): डिमांड नम्बर दो पेज नम्बर दो पर न्यू सर्विसिस के लिए कुछ राशि मांगी गई है। महाराष्ट्र के यवतमाल जिले में चनका नामक स्थान पर एक बड़ी सिमट फैक्ट्री

लगाई जा रही है। चनका को रेलवे लाइन से मिलाने के लिए नई लाइन डालने का जो सर्वेक्षण का काम है, वह बहुत मद गति से चल रहा है। वहां की जनता की यह मांग है कि चनका से वणी तक नई रेलवे लाइन डालने के लिए इंजीनियरिंग सर्वे हो। ऐसा एक प्रस्ताव भी हुआ था, जैसा अभी मेरे मित्र श्री नाथपाई ने कहा है। यह कार्य बहुत ही धीमी गति से चल रहा है। मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करता हूँ कि चनका से वणी तक रेलवे लाइन डालने के लिए सर्वेक्षण का काम जल्दी पूरा किया जाए और जल्दी से जल्दी रेलवे लाइन वहां डाली जाए ताकि उस क्षेत्र का आर्थिक और आधुनिक, दोनों दृष्टियों से विकास हो सके। वहां की जनता की तरफ से और यवतमाल जिले के लोगो की तरफ से मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि इस नई रेलवे लाइन को वह शीघ्र डालने के लिए कार्रवाई करें।

SHRI P. K. DEO (Kalahandi): Mr. Deputy-Speaker, Sir, it is unthinkable that there can be a major port without a railway line. Sometime back, the Railway authorities took up the construction of the Paradeep-Cuttack Railway line and they promised that they will complete the construction of it by 1971. But for some reason or the other, they are trying to delay the construction. Now they say that the construction of the railway line will be ready by 1973. They do not give any adequate reasons for this delay. The reasons given by the Railway Board are rather vague. They have expressed doubts regarding the export of iron ore from Daitari mines to Japan.

The second point is this. They say that the Orissa Mining Corporation is not bearing the cost of siding from the main railway line to the mining area. In the meantime, several developments have taken place and various agreements have already been signed between the MMTC and Japan for the export of three lakh tonnes of iron ore through Paradeep Port. There is also an agreement between the MMTC and the

Rumanian Government for the export of 20 million tonnes of iron ore. A third agreement has been signed on the 9th December, 1969, for the export of a further quantity of iron ore to Japan from Barajamda area through Paradeep Port. So, every year there will be an export of three million tonnes through Paradeep Port. The Orissa Mining Corporation has agreed to pay their share of contribution to the tune of Rs. 67 lakhs for the cost of siding and the Governor of Orissa and the Orissa Government have been pressing the Government of India to stick to the time schedule regarding construction of the Paradeep-Cuttack railway line. But I am very sorry to say that all these promises are not kept up; they are broken like piecemeal; no time-schedule is kept up. Mr. Parimal Ghosh sometime back visited the Barajamda-Barbil area and he promised that the passenger train which has been running upto Barajamda since 1926 would be extended to Barbil and further on to Belani Khadan. Mr. Parimal Ghosh has gone and with Mr. Parimal Ghosh, the promise of the Railways Ministry also gone. I request the Government to stick to their promise and see that this passenger train is commissioned as soon as possible.

Thirdly, I would like to point out this. Sometime back there was a proposal to dismantle the narrow gauge line between Mettupalayam and Ootacamund, but later on it was decided that it should continue. To make it more economical, I would beg to submit that it should be further extended to Calicut and Mysore, so that there would be the development of the entire Nilgiri district and it would also be an economical proposition.

श्री कामेश्वर सिंह (खगरिया) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके सामने एक बहुत ही महत्वपूर्ण समस्या रखना चाहता हूँ। बिहार में राजे पुल बगौनी प्रोग मोकामा के बीच में बना है। उस पुल की लम्बाई एक मील के भीतर है। लेकिन 26 किलो मीटर का पैसा खर्च किया

[श्री कामेश्वर सिंह]

जाता है। मैं जानना चाहता हूँ कि पुल बनने के बाद से ब्राज तक कितने पैसेन्जर उस पर से पास हुए और उनसे कितना रुपया आपके पास आया है? मेरा अनुमान है कि चौदह करोड़ रुपया इस पुल पर खर्च किया गया था। यह सारा रुपया इनको वापिस मिल गया है या इससे भी ज्यादा मिल गया है। अब रेलवे को चाहिये कि एक दूसरा पुल अगवानी डुमगिया और मुलतानगंज के बीच बनाये। यह बहुत आवश्यक है।

छोटे मोटे कामों में जब गड़बड़ियाँ होती हैं तो बड़े कामों में कितनी होती होंगी, इसका अनुमान आप लगा सकते हैं। मैं एक मिसाल देता हूँ। पश्चिम एक्सप्रेस दिल्ली से बम्बई जाती है। जाती दफा वह गोदरा में नहीं रुकती है लेकिन लीटती बार वहाँ उसका स्टापेज है। इससे आप सोच सकते हैं कि इस मंत्रालय का काम किस तरह से चलता होगा।

उत्तर पूर्व रेलवे पर मंसी नाम का एक जंकशन है। वह गंगा के किनारे है। असम जाने के लिए वही एकमात्र लाइन है। गंगा का बहुत भयंकर कटाव हो रहा है। शायद रेलवे बोर्ड ने तय किया है, इस स्टेशन को वहाँ से हटाया जाए, एक मील पीछे। ऐसा करने का नतीजा यह होगा कि आठ दस करोड़ की सम्पत्ति की हानि होगी। वहाँ इंजीनियरिंग हैडक्वार्टर है। गंगा जी का कटाव रुकेगा नहीं। इस सम्बन्ध में हमारी रेलवे मंत्री से यह मांग है कि मुंगेर स्थित चण्डी स्थान घाट के करीब पश्चिम-दक्षिण कोण, नैऋत्य कोण में मनपत्थर या सीताचरण स्थान के नजदीक गंगा की धार को मण्डाल निर्माण कर पूरब की ओर पुराने धार में जो मानसी आने के पहले बहती थी उस धार में मोड़ दें तथा मुंगेर पूर्वी रेलवे स्टेशन के नजदीक जो बालू की राशी ढेर हो कर गंगा नदी के धार को अवरुद्ध किए हैं उसको बल्डोजर के द्वारा खोद कर हटा देने से गंगा नदी पूर्ववत् चण्डी स्थान धार में

बहेगी तभी मानसी खगड़िया निरापद हो सकेगा। प्रतिवर्ष बाढ़ निरोधन कार्य एवं बाढ़ से कटे हुए गांवों को पुनः बसाना तथा अन्य सहायक कार्यों में जो करोड़ों रुपया बर्बाद होता है उससे मुक्त हों। इस योजना के कार्यान्वयन में कुल चार पांच करोड़ रुपया खर्च होने का अनुमान है। यह तो हम लोगों की मांग है।

अब मैं आपका बतलाता हूँ कि इस के बावजूद भी रेल मंत्रालय चाहता है कि इस जंकशन से इंजीनियरिंग हैडक्वार्टर को हटा दिया जाये तथा सारे इलाके को गंगार्ज के कटाव पर छोड़ दिया जाये। मैं बतलाना चाहता हूँ कि वहाँ घनी आबादी है। परन्तु यह कितनी भयंकर गलती कर रहे हैं, मैं इसका उदाहरण दे रहा हूँ। पिछले 5 दिसम्बर को डा० के० एल० राव ने, जो सिचाई तथा बिजनी मंत्री हैं, इसी सदन में हमारे एक ध्यान-आकर्षण प्रस्ताव के उत्तर में कहा था कि :

"...withstood the floods without much damage due to the constant attention paid by the Railways but serious embayment recurred between some of the spurs."

इसका साफ अर्थ यह है कि रेलवे ने जो ब्राज कई सालों से वहाँ पर काम किया उसकी वजह से कटाव ज्यादा नहीं हुआ। परन्तु इस वर्ष स्पर के बीच में कटाव जरूर ज्यादा हुआ है। जब सिचाई मंत्री यह कह रहे हैं तो मेरी समझ में नहीं आता कि वह क्यों हटाना चाहते हैं। मैं नहीं समझ सकता कि एन ई रेलवे के चीफ इंजीनियर सिचाई मंत्रालय के इंजीनियरों से बहुत ज्यादा जानते होंगे बाढ़ और कटाव के बारे में। जब मैंने डा० के० एल० राव से प्रश्न किया था तब उन्होंने उत्तर में कहा था कि :

"Nevertheless, I can assure the hon. Member that in view of the fact that the Manasi is a very critical area and it is only four miles between the Ganga and the Bagmati and the Kosi system, we have to ensure that no land is lost there, and, therefore, it is al-

most certain that we shall not allow the Manasi erosion to proceed further. That is why we shall spend some more money and see that the protective works are maintained intact."

यहां पर सिचाई और बिजली मंत्री कहते हैं कि मानसी से चार मील उत्तर में कोसी बागमती सिस्टम है, उसमें खतरा है। अगर एक मील स्टेशन हटा देते हैं तो क्या कोसी बागमती सिस्टम में नहीं जाता है? और क्या बागमती से खतरा नहीं है? उसका हटाने का क्या उपयोग है इस बारे में रेलमंत्री सिचाई मंत्रालय के एक्सपर्ट्स की बात नहीं मानते हैं, अपने इंजीनियरों की बात मानते हैं और देश का करोड़ों रुपया फिर से डुबाने जा रहे हैं क्योंकि वहां पर करोड़ों की सम्पत्ति है।

इसके बाद मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि हम लोगों की जो डिमांड थी वह मैंने पढ़ कर सुना दिया। अभी जो मुख्य अभियन्ता अर्थात् चीफ इंजीनियर हैं एन ई रेलवे के उनका एक वक्तव्य 27 नवम्बर के "इंडियन नेशन" में आया था वह भी मैं सदन में पढ़कर सुनाना चाहता हूँ :

"The Chief Engineer of the North Eastern Railway indicated that the schemes to be recommended would necessarily be comprehensive. These might envisage diversion of the main current of the river at a cost of Rs. 3 crores and intensification of efforts for stopping erosion permanently by constructing big spurs at a cost of about Rs. 5 crores".

मैंने जो अपनी डिमांड बतलाई थी वह वही है जो मानसी बचाव संघर्ष समिति की है। वही एन ई रेलवे के चीफ इंजीनियर कहते हैं। 25 तारीख को हम मानसी में थे। उस समय जो चीफ आफ दी टैकनिकल सब-कमेटी, कोसी ब्रह्मपुत्र बोर्ड, मि० कृष्ण मुरारे हैं, उन्होंने दस हजार जनता के बीच में कहा कि यहां से रेलवे स्टेशन

नहीं हटाया जायगा। वहां बोर्ड के चीफ इंजीनियर मौजूद थे। उन्होंने एक बार भी नहीं कहा कि यह बात गलत है। आज वह क्यों वहां से रेलवे लाइन हटाने की बात करते हैं?

अन्त में मैं यही कहूंगा कि अभी तक रेलबन वहां जो स्पर्स बनाये, टैकनिकल कमेटी उसकी जांच करे कि क्या उनको बनाने में कोई गलती थी। कायदे के अनुसार स्पर्स 500-500 फीट की दूरी पर बनाये जाने चाहिये लेकिन उन्होंने 1,000 फीट की दूरी पर बनाये। इसलिए वहां पर कटाव हुआ। अब वह चाहते हैं कि स्टेशन को हटाया जाये। मैं चाहूंगा कि रेलवे मंत्री हमें यह आश्वासन दें कि वहां से रेलवे स्टेशन और इंजीनियरिंग हेडक्वार्टर नहीं हटाये जायेंगे और उस क्षेत्र के कटाव को रोका जायेगा।

मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि क्या रेल मंत्रालय ने आज तक बिहार सरकार को कभी यह लिखा है कि 15 प्रतिशत खर्च उनको भी देना है? यदि नहीं लिखा है तो क्यों नहीं लिखा है? अगर यह गलती हुई है तो मैं चाहता हूँ कि वह इस सदन में आश्वासन दें कि वहां से स्टेशन नहीं हटाया जायेगा और इंजीनियरिंग हेडक्वार्टर भी नहीं हटाया जायगा।

श्री चन्द्रिका प्रसाद (वलिया) : उपाध्यक्ष महोदय, इस समय उपस्थित रेलवे की अनुदानों का मैं समर्थन करता हूँ। लेकिन साथ ही यह भी कहना चाहता हूँ कि भारत सरकार द्वारा जो पालिसी बनाई जाती है उसका इम्प्लिमेंटेशन हमारे उच्चाधिकारियों के हाथ में होता है। आप के क्लाम 4 के जो एम्प्लायीज हैं उनके लिये यह रूल बना हुआ है कि पांच वर्ष बाद उनका प्रमोशन होना चाहिए, लेकिन मेरी समझ में इसकी प्रगति बत ही धीमी है। मुझे बतलाया गया है कि जिन कर्मचारियों का उच्चाधिकारियों से सम्बन्ध होता है, उन्हीं का प्रमोशन दिया जाता है। लेकिन इस पर भी यह परसेट्र

(श्री चन्द्रिका प्रसाद)

बहुत कम है। इस पर विचार किया जाना चाहिए।

रेलवे हमारा बहुत बड़ा पब्लिक सेक्टर है। लेकिन इस पर भी जो हमारा उपेक्षित एरिया है उसके सम्बन्ध में सोचते समय वह लाभ और हानि पर विचार किया जाता है। यह सोचा जाता है कि वहां पर सुविधा देने से लाभ के मुकाबले हानि होगी। जब टाटा और बिड़ला यह सोचते हैं तब हम उनकी शिकायत करते हैं, लेकिन हम हमेशा यह सोचते हैं कि उपेक्षित एरिया में शासन को लाभ नहीं होगा। इस तरह का विचार हमारी समाजवादी नीति के अनुसार नहीं है। भारत सरकार का काम जो समाजवादी नारा है उसके अनुसार जो कमजोर हैं, जो उपेक्षित हैं सारे देश में, उन को दृष्टि में रखकर रेलवे का काम होना चाहिये, वहां पर गाड़ियां देनी चाहिये, वहां पर एक्सप्रेस देनी चाहिये और दूसरी तरफ की सहूलियतें देनी चाहिये, नहीं तो यह क्षेत्र पिछड़े रह जायेंगे। इस तरह से जहां पर तरक्की होती रही है वहां तरक्की होती जायेगी और उपेक्षित क्षेत्र उपेक्षित ही रह जायेंगे, जो अमीर हैं वह अमीर होते जायेंगे और जो गरीब हैं वे गरीब ही रह जायेंगे। हमारा क्षेत्र बहुत उपेक्षित एरिया है। वहां एक्सप्रेस तो दूर, ठीक से रेलें भी नहीं हैं। बनारस से बलिया आने के लिये बारह-बारह घंटों तक कोई रेल नहीं है। वहां पर अतिवृष्टि और भयंकर बाढ़ के कारण भुखमरी और परेशानियां हैं। वहां पर रेलवे कर्मचारियों को कुछ महीनों से तन्खवाहें भी नहीं मिली हैं। रेलवे मंत्रालय ने उनको तन्खवाह देने के लिये कहा था लेकिन जाड़ा बीत गया और गर्मी भी बीत जायेगी और वह उपेक्षित ही पड़े रह जायेंगे। जो आल इन्डिया कामिश्नल के रेलवे कर्मचारी हैं और मिनिस्ट्रीयल स्टाफ एसोसिएशन हैं उनके प्रतिनिधि प्रधान मंत्री और रेलवे मंत्री से मिले थे। उन्होंने आप्रवासन भी दिया था कि उनकी बातों पर

विचार किया जायेगा, लेकिन इसके बावजूद अभी तक कुछ नहीं किया गया है। इसी तरह स आल इन्डिया के टेन्स क्लर्क जो हैं, उनकी स्थिति पर भी विचार किया जाना चाहिये।

SHRI B. K. DASCHOWDHURY (Cooch-Bihar): The functioning of Railway Minister is very difficult to understand. Sometimes, here the hon. Minister says something, but the department does just the reverse. I would like to give certain specific examples in this connection.

On the 22nd April 1969, I had tabled a question whether any of the senior grade Assistant Station Masters' posts had been abolished from the Cooch-Bihar station on the metre gauge line, and the hon. Minister replied that no such thing had taken place. But in fact, one post was withdrawn. When I brought this to the notice of the former Railway Minister, Dr. Ram Subhag Singh, he expressed his regret in a letter to me and assured me in his letter dated the 10th October, 1969 that that particular station master Shri K. Lala would be re-posted at Cooch-Bihar as soon as possible, but nothing has been done so far.

Since the great October floods, two branch lines of the NF Railway have been suspended from operation namely the Haldibari-Jalpaiguri section and the Lataguri-Chanrabandha section via Domohoni. These are in the flood-affected area. The Railway Ministry had assured us that these two lines would be restored to services very soon, but nothing has yet been done.

Regarding Haldibari itself, I would like to submit that this area produces about 5 to 6 lakhs maunds of jute and about 20 to 25 maunds of tobacco, and according to the latest report the income accruing to this particular station Haldibari in 1967-68 was to the extent of more than Rs. 10 lakhs only from forward journeys. I would request the hon. Minister to give a categorical assurance that these two branch lines on the NF Railway will be reopened to traffic very soon.

For the new Cooch-Bihar station on the broad gauge line, a bigger area was acquired some years ago, for the purpose of having a bigger loco-shed. Because according to their assessment, their own calculation, it was proposed to extend this broad gauge line from Farakka to Gauhati and thereafter also, and the Cooch-Bihar station being at the midpoint in between, it was proposed to have a bigger loco-shed there, but nothing has been done in that regard. I would request the hon. Minister to look into these cases and see why nothing has been done although they have acquired a bigger area for the purpose.

Now, I would like to draw the attention of the hon. Minister to the service conditions and duty hours of the station masters. According to the recent circular of the Railway Board, they have been given duty hours ranging from 8 to 8½ hours in a day in the course of 24 hours, but very recently, they have termed the duty not as continuous duty but as intermittent duty.

The duty hours range from 06.00 hours to 13.00 hours, which comes to 7 hours' duty, and then from 15.00 or 15.30 hours to 17.00 hours, which comes to about 1 hours' duty, making a total of 8½ hours' duty. In the course of this duty they are also asked to attend to goods-booking. But who is to attend to the goods-booking from 17.00 to 18.00 hours? There is nobody to look after that. I would request the hon. Minister to look into this matter and see that the duty is termed as continuous duty and not as intermittent duty.

In the NF Railway, there are certain stations having double gauge, namely metre gauge and broad gauge lines. In some stations, there is just one station master and in some there are two station masters. They are authorised to work on both the metre gauge and broad gauge lines. It becomes very difficult for them to attend to both. At least, the authorities should man those small stations having two gauge lines with more number of station masters:

there should be one station master for the broad gauge and one for the metre gauge.

Now, I come to the question of passenger amenities. Sir, you come from Assam and you know what the position in regard to passenger amenities is on the NF Railway. In the Cooch-Bihar station, there are certain reserved seats, 5 first class and three third class sleeper and 24 third class sitting accommodation, but these reservations are generally done up to Farakka and not up to Calcutta. Passengers who intend to travel by 6Dn and the 5Up train to Calcutta and Cooch-Bihar are put to great inconvenience. I would, therefore, urge the hon. Minister to extend the facilities of reservation from Farakka to Calcutta or Sealdah station. Since there is a large number of passengers, the number of reserved third class berths should also be increased to 12 and first class to 8.

Then, I would say a word about the Howrah-Madras train. This train is always catering to the long-distance passengers most; it has been calculated that only 30 per cent are local passengers. Certain steps should be taken to give more facilities to the long-distance passengers who want to travel from Howrah to Madras and *vice versa*.

SHRI DATTATRAYA KUNTE (Kolaba): I would like to make a few observations as regards the demand for the Bombay-Mangalore area on which a cut motion has already been tabled. As early as 1955, the late Lal Bahadur Shastri who was the Minister in charge at that time and who was touring had given an assurance to the people that he would ask for an immediate survey to be made by the department. Not only that he would look into the matter, but he would ask that an immediate survey be made. Then in 1967, I referred to this matter in this House concerning this missing link on the west coast to be connected. Last August or September, I contacted the Chairman, Railway Board, in this matter, and he was pleased to inform me that nobody had brought this matter to his notice upto now

[Shri Dattatraya Kunte] and therefore the Board was not considering the matter. As if it is the duty of the public to bring such important matters to the notice of the Railway Board and then only they will consider taking it up—I am really surprised that the Minister is writing down something else, instead of listening to my points.

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI R. L. CHATURVEDI): I am noting down his points only.

SHRI DATTATRAYA KUNTE: This is what the Chairman said that nobody had approached him and therefore they are not being attended to. The west coast is the only coastal area of our country where there is no railway link.

After meeting the Chairman of the Board, I got a letter from the Member in charge, Engineering. He tells me that because it might cost Rs. 80 crores, they are not even thinking of survey of the line. When I asked whether Rs. 80 crores were for the survey, he said that it was not that, but that the line would not be useful or profitable. I am afraid the railways are wanting only profitable lines in the sense that by transporting goods and passengers to and from Kerala *via* the existing route, they earn much more money than they would if there was this shorter direct route. Therefore, they do not like to consider opening this line to transport passengers and goods to and from Kerala, Mysore, Konkan and Goa, even though it is more convenient to the public in that region.

Therefore, this needs to be immediately looked into. The Railway Minister should issue immediate orders for survey of this line. It will be found that it is economical and very feasible. There are three major ports and two intermediate ports on this coast. Bombay, Mormagoa and Cochin, are the major ones, the biggest we have in the country, and Mangalore and Ratnagiri are the other ports. In these ports, ships many times do not get berths. If goods are diverted to the railways there, it will greatly ease the transport problem.

I am bringing this to the notice of the Railway Minister so that he should pull up the officers concerned, officers who sit on the Railway Board drawing high salaries and do not care to know what promises were made by Ministers as early as 1955 and 1959 and also recently by the Railway Minister. This shorter route linking up Bombay with Kerala *via* this route on the west coast to cater to the passenger and goods traffic requirements of this region is a matter which requires immediate attention and therefore, a survey ought to be undertaken without delay.

MR. DEPUTY SPEAKER: Shri Dwivedy—two minutes.

SHRI SURENDRANATH DWIVEDI (Kendrapara): Then I might as well not speak at all.

MR. DEPUTY SPEAKER: Not that, let him please not take it that way.

SHRI SURENDRANATH DWIVEDI: Every member is conscious of his time. It is not for the Chair every minute, every second to go on reminding them about it. I am confining my remarks to my two cut motions Nos. 52 and 53. So this sort of reminder is very unusual.

My cut motions are in regard to the delay in the construction of the Paradeep line and for its completion by 1971. I do not want to take much time. You have already warned me. I want to know from the Minister—I do not know whether he will be able to give me a reply at all—who is the mysterious hand working in the Ministry either at the Board level or at the South Eastern zone level to undo whatever the Minister had promised or assured. Shri Poonacha had given this promise at the inauguration of this line that by 1971 it will be completed. We all know there are some interests working behind to delay it so that Paradeep line is not completed before the completion of a line to Haldia port.

Shri Poonacha took over some other portfolio. The next Railway Minister Dr. Ram Subhag Singh was

also replaced by somebody else who is ill, and he is also a temporary hand now.

What has been done is that they have given reasons which have no relations as to why the construction of this line should be delayed. They said there was delay in the transfer of land, but a co-ordination committee was constituted which saw to it that somehow or other this matter was ironed out in the minimum time available, and that is in the record of the Railway Ministry itself. There was no obstacle so far as that is concerned. Now, they come forward with the plea that the agreement with the MMTC to have a siding somewhere was not concluded in time. What has this got to do with the construction of a railway line to paradip, I fail to understand. When they said that this line is going to be completed by 1971, a siding may come in 1970, how that is connected with the construction of the railway line, I fail to understand.

Already, as has been mentioned, they have concluded an agreement to export about three million tonnes of iron ore from the Daitri-Barajamda area through the Pradip port. If the line is not constructed by 1971, then necessarily that will have to go to some other port and that is the game they are playing. I want the Minister, therefore, to let us know who has done this and why this is being delayed, and why when there was already a tender call for the construction of railway quarters for the railway employees at Paradip, it was subsequently cancelled and why, again, when the Chief Engineer was appointed for the specific purpose of this work, he has been entrusted with some other duty and he is not appointed to look after this special work. This very team was entrusted with task of the survey work for Bimlagarh-Talcher line about which also an assurance was given here. I want the Minister to give us a reply about this. I would like them to stick to the original schedule that this line should be completed by 1971 and the delay that has been caused should somehow or other be set right. All

the reasons that are given are already with the Ministry and other people concerned; they have already discussed this matter, and there is no difficulty and they should give a firm promise that this line should be completed by 1971.

SHRI R. K. BIRLA (Jhunjhunu):
 Sir, I am of the view that if one wants to see the present world comfortably and quickly, one should travel by Air India, but if one wants to enter the next world quickly one should travel by the Indian railways.

With that preface, I would like to say that Khetri, where a public undertaking is being installed—the biggest mining project in the country—and where a fertiliser unit is also being installed, is without a railway station. I have drawn the attention of the hon. Minister and the hon. House quite a few times to this matter, that if there is no railway station at Khetri, how they are going to bring the raw material and how they are going to take the finished goods to their destination. The Khetri project is costing over Rs. 100 crores, and I am sure that the Government should pay the most urgent and the quickest attention to this project.

Coming to Pilani, we know very well that Pilani has got a residential university on the pattern of the BHU at Banaras. I am sure my friends will agree that every university town in the country has got a rail link, but Pilani has not yet been linked with a railway line up till now. It is a cosmopolitan university, giving education to about 5,000 students coming from all parts of the country, north, south, east and west. Therefore, I would appeal to the Railway Minister that this must be kept in view, that Pilani should be linked up with a railway station as early as possible.

MR. DEPUTY SPEAKER: Shri Chaturvedi.

SHRI SURAJ BHAN (Ambala):
 Just one minute.

MR. DEPUTY SPEAKER: I request you to co-operate. Your party has got more than the time which was allotted to it.

SHRI SURAJ BHAN: Only a question. No speech.

MR. DEPUTY SPEAKER: Then, only a question; no speech.

SHRI CHINTAMANI PANI-GRAHI (Bhubaneswar): Just two minutes for me.

DR. SURYA PRAKASH PURI: Two minutes for me also.

SEVERAL HON. MEMBERS rose—

MR. DEPUTY SPEAKER: We are exceeding the time allotted for this. By oversight, I did not call Mr. Puri. I will call him now.

SHRI CHINTAMANI PANI-GRAHI: On the Appropriation Bill, you may give me a few minutes.

MR. DEPUTY SPEAKER: After speeches on the demands have been made, it is not customary to repeat the same thing on the Appropriation Bill. Therefore, I will allow another 5 or 6 minutes and you may make your observations. No speeches will be allowed on the Appropriation Bill. The same applies to Mr. Jha also.

डा० सूर्यप्रकाश पुरी (नवादा) : उपाध्यक्ष महोदय, अभी रेलवे बोर्ड ने एक मिया भाई कमीशन बनाया है। मुझे यह पता चला है कि यह जो मिया भाई कमीशन है यह इनके कुछ अपने अन्दरूनी जो झगड़े हैं उनको मुलजाने के लिए बनाया है। हालांकि इस कमीशन को यह चाहिए कि जितने तरह के कैटेगोरिकल यूनिवर्स हैं उनको सबको वह बुलाये और उनकी बातें सुने, लेकिन मुझे यह नहीं पता चलता कि इस रेलवे बोर्ड के ऊपर एन० एफ०आई०आर०श्री०ए०आई०आर०एफ०सिर्फ यह दो यूनिवर्स ही क्यों अपना अधिकार जमाए बैठी हैं? मैं समझता हूँ कि जितने भी कैटेगोरिकल यूनिवर्स अब तक रेलवे में बन चके हैं उनको अपनी अपनी बातें अपने अपने ढंग से कहने का अधिकार मिलना चाहिए और एन०एफ०

आई०आर०या ए०आई०आर०एफ०का जो आधिपत्य रेलवे बोर्ड वालों पर या अधिकारियों पर पड़ा हुआ है, संभवतः मतियों पर भी हो, वह आधिपत्य शीघ्र समाप्त होना चाहिए।

दूसरी बात—मैं अभी धनवाद गया था। वहाँ एक रेलवे क्लब है। बड़े आश्चर्य की बात है कि उस रेलवे क्लब में जब कभी पुराने जमाने के अंग्रेज लोग थे तो उन्होंने एक बार शुरू किया था, शराब पीने का प्रबन्ध वहाँ किया था वह आज भी चला आ रहा है। आज भी उत पब्लिक प्लेस में शराब की दूकान का होना यह बड़े खेद की बात है और उसका विरोध करता हूँ। आप शराब पीये, या कोई भी पीये, मैं उसका विरोधी नहीं हूँ। लेकिन उस जगह पर इस तरह की शराब की दूकान का होना, उसका मैं विरोध करता हूँ और आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय इस बात पर ध्यान देंगे। यहाँ तक विधि पहुँच जाती है कि उस क्लब में कुछ रेलवे के कर्मचारियों ने एक बैठक करने की योजना बनाई थी जिमकी सूचना वहाँ के जनरल मैनेजर को भी मिल चुकी थी अधिकारियों को मिल चुकी थी, लेकिन उन्हें सिर्फ इसलिए मीटिंग वहाँ नहीं पड़ने दी गई कि उन लोगों ने सोचा कि शायद उनके विरुद्ध कुछ बातें डिस्कस हो जाये। इसकी तहकीकात होनी चाहिए और जो धनवादा में मुगलसराय की लाइन पर अनट्रेन्ड गाई लोगों को ड्यूटी पर दिया जा रहा है वह बहुत गैर कानूनी बात हो रही है। जिन गाईस को ट्रेनिंग भी नहीं दी गई है वह रैगुलर गाईस को हैरिस करने के लिए एकस्ट्रा हैड्स लगा कर ड्यूटी में दे देते हैं, इसकी भी तहकीकात होनी चाहिए।

तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि एक चलती हुई गाड़ी में जहाँ गाईस टा ड्राइवर या

कंडक्टर इन तमाम लोगों को आप रनिंग स्टाफ मानते हैं तो उम्मी में ट्रेवलिंग टिकट एग्जामिनर भी चलता है और तमाम गस्ते आपकी सेवा करता चलता है तो आप उसे रनिंग स्टाफ क्यों नहीं मानते हैं? मैं माँग करता हूँ कि ट्रेवलिंग टिकट एग्जामिनर को रनिंग स्टाफ मानना चाहिए और उसे भत्ते मिलने चाहिए।

SHRI CHINTAMANI PANI-GRAHI (Bhubaneswar): I want to bring to the notice of the Minister the difficulties faced by the casual labourers working on the Khurda Division of the South-Eastern Railway. Their number runs into thousands. Accordingly to the specific order of the Railway Board—Establishment Serial No. 324 of 1962 the Railway Board has specifically mentioned that the casual labour wage rates should be revised according to the rates which are fixed by the respective District Collectors. The District Collector of Ganjam has fixed casual labour rate at Rs. 2.25 per day and the District Collector of Puri has fixed a rate of Rs. 3 per day. But, after a great deal of agitation by the workers, the Divisional Superintendent has agreed to revise the rates as Rs. 2.16 for Ganjam and Rs. 2.50 for Puri. But it is much less than what is fixed by the District Collectors. So, I would request the Railway Minister that the rates now fixed by the Divisional Superintendent should be revised and given effect to from 1-1-1969.

Secondly, I had asked the Railway Board to have more electrification of the railway stations in the South Eastern Railways, I am glad they have done it in some cases. But I am a little unhappy that Kaipadar Road railway station has been left out even though electricity is available within a mile of the station.

Thirdly, the shuttle train connecting Cuttack to Berhampur was, unfortunately, discontinued. I would request the Minister that it should be resumed.

Lastly, the Paradip-Cuttack rail link work should be expedited and completed before 1971.

श्री सूरज मान (अम्बाला): उपाध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि इस साल के शुरू में पुनाचा माहब ने गजेटेड अफसरों को उनकी पोस्टों में अप-प्रोमोशन करके उनको नये साल का तोहफा दिया था और उसके बाद डा० राम मुभग सिंह ने कहा था कि क्लास 2, 3 और 4 को भी देंगे, लेकिन वह वायदा वैसा ही रह गया। अगले महीने नया साल शुरू होने वाला है, क्या आप अगले साल के तोहफे के तौर पर क्लास 2, 3 और 4 को भी कुछ देने जा रहे हैं या नहीं?

केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों के लिये जितने भी पे-कमीशन बँट वे रेलवे इम्प्लाइज के साथ इन्साफ नहीं कर सके, क्योंकि रेलवे में इम्प्लाइज की 718 कैटेगरीज है। उन्होंने आपको तारें भी भेजी है, मेरे पास उनकी कापीज है, मैं चाहता हूँ कि आप मेहरबानी करके एनाउन्स कीजिये कि आप उनके लिए कोई सैपरेट पे-कमीशन एक्वाइन्ट करेंगे।

तीसरी बात मेरी कान्ट्रीचूएन्सी से सम्बन्धित है—मैं तीन साल में लगातार कोशिश कर रहा हूँ कि अम्बाला सहारनपुर लाइन पर पैसन्जर्स की हालत बहुत बुरी है, वहाँ पर नई गाड़ी इन्ट्रोड्यूस करें और कुछ एडीशनल बोगियां गाड़ियों में लगायें। लेकिन चूँकि मैं विरोधी पार्टी से हूँ, इसलिए इस काम को नहीं किया जा रहा है। मैं श्री गोविन्द मेनन जी को पत्र में भी लिख चुका हूँ और आज यहाँ एनाउन्स करना चाहता हूँ कि अगर इस महीने के अखिर तक कुछ नहीं हुआ तो मुझे भूख हड़ताल करनी पड़ेगी।

SHRI P. GOPALAN (Tellichery): Mr. Deputy Speaker, Sir, I wholeheartedly support the powerful plea made by the hon. Members. Shri Nath Pai and Shri Kundu for the construction of the Mangalore-Hassan railway line. I wish to state very clearly that this is the unanimous demand of the entire people of Kerala.

[Shri P. Gopalan]

Secondly, there is a persistent demand for a new railway line connecting Mysore with Kerala. There was a proposal for the construction of a railway line between Kerala and Mysore but because of the outbreak of the first world war it was not taken up. When Shri Lal Bahadur Shastri was holding the railway portfolio he assured the people of our State that a new railway line will be constructed connecting Mysore with Tellichery and a survey was undertaken. What happened to that survey has not been disclosed to us. There are some vested interests which are against the construction of this railway line and I hope it has nothing to do with the delay in the taking up of this work. I would request the Railway Minister to take up this proposal very seriously and see that the scheme is included in the Fourth Plan itself. I hope the Minister will accept the reasonable demand of ours.

श्री शिवचन्द्र झा (मधुवनी) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके जरिए से मंत्री महोदय का ध्यान सकारी-पण्डोल के बीच में उगता हाल्ट की तरफ दिलाना चाहता हूँ। इस हाल्ट को खोलने के लिये एस्टीमेट बन चुका है, लेकिन रेलवे बोर्ड के पास पड़ा हुआ है। बड़ी हैरानी की बात है कि रेलवे बोर्ड इस पृथ्वी पर है या नहीं, या दूसरी दुनिया में है। उपाध्यक्ष महोदय, यह रेलवे बोर्ड एक गैंग के रूप में है, इस को रूमेंश कर देना चाहिये। समस्तीपुर डिवीजनल आफिसर के आफिस को एग्जर-कन्डीशन करने के लिये इन्होंने 12 हजार रुपये लगा दिये, लेकिन इस काम के लिये इनके पास 5 हजार रुपये नहीं है। इनके पास इस मांग को लाने का क्या नैतिक बल है, जबकि समस्तीपुर डिवीजनल आफिसर को एग्जर-कन्डीशन करने के लिये इन्होंने 12 हजार रुपये खर्च किया है। यह सब रेलवे बोर्ड की बदमाशी है, शतानी है जो वे इसकी मंजूरी नहीं दे रहे हैं। आज नैतिकता का तकाबा है कि आप इस्तीफा दे दें, आप समस्तीपुर के पास एक हाल्ट का उद्घाटन

करने गये थे, क्या आपका यह कर्तव्य नहीं था कि आप पूछते कि क्या कोई आर हाल्ट भी खुलना है। मैं चाहूंगा कि आप उगता हाल्ट की स्वीकृति शीघ्र दें, इस काम को जल्द से जल्द करवायें।

इसी तरह से घोघाडीहा और निर्मली के बीच में वरसा हाल्ट है। उसके सम्बन्ध में मेरे पास जवाब आया है कि यह इकानामिक ग्राउण्ड पर नहीं हो सकता है। यह वेलफेअर स्टेट है। भागलपुर मन्दार हिल लाइन बन्द होने से रोक दी गई थी, डा० राम मुभग सिंह ने कहा था कि इसको नहीं रोका जाएगा। जनता की सुविधा को दृष्टि में रखते हुए इस हाल्ट का बनाया जाना निहायत जरूरी है, इसकी स्वीकृति अवश्य दी जानी चाहिये।

ममम्नीपुर बाजार के बीच में पश्चिमी गुमटी को बन्द करवा दिया है, जिससे बहुत कठिनाई हो गई है, एक्सीडेंट की सम्भावना बढ़ गई है। मैं जानना चाहता हूँ कि आपने किस कारण से उस गुमटी को बन्द करवा दिया है। इसे शीघ्र खोला जाना चाहिये।

जयनगर से सहरसा या सुपौल तक एक बागी और लगाने का इन्तजाम करें। समस्तीपुर से दिल्ली के लिये एक गाड़ी और चलाई जानी चाहिये।

MR. DEPUTY-SPEAKER: The hon. Minister.

SOME HON. MEMBERS rose—

SHRI NAVAL KISHORE SHARMA (Dausa): No questions have been asked from this side. After all, we are also Members of this House and we have every right to ask questions. If the Opposition Members are allowed to ask question, why are we not given an opportunity to ask questions?

MR. DEPUTY-SPEAKER: It is right that we are all members of this house and have equal rights, but I allowed that side to ask questions for the reason that from your side the Minister will also take quite some time.

SHRI RANDHIR SINGH (Rohtak): We have also to ask something from him.

MR. DEPUTY-SPEAKER: All right. Shri Sharma.....(Interruption).

SHRI RANDHIR SINGH: Sir, I will obey the Chair and will not ask a question.

श्री कामेश्वर सिंह : उपाध्यक्ष महोदय, इनको बैठाइये, चौधरी साहब बहुत बोल चुके हैं । श्री जनेश्वर मिश्र को सवाल पूछने दीजिये । हर बात में चौधरी साहब उठ कर खड़े हो जाते हैं ।

MR. DEPUTY-SPEAKER: I very much appreciate the attitude of Shri Randhir Singh. He says that in order to help the Chair and the House he is not going to ask any question.

SHRI J. M. BISWAS (Bankura): In order to help the Chair I have given in writing my points to the Deputy Minister. Please ask him to reply to them.

MR. DEPUTY-SPEAKER: He will reply to them.

श्री नवल किशोर शर्मा : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि जयपुर को ब्राडगेज लाइन से कनेक्ट करना चाहते हैं या नहीं ? अगर चाहते हैं तो कब तब करेंगे ?

दूसरा निवेदन—आपके प्रैंडिसेसर ने यह घोषणा की थी कि बांदीकुई और जयपुर के बीच में यात्रियों की सुविधा के लिये एक शटल ट्रेन शुरू की जायगी । यह शटल ट्रेन रिवाड़ी से जयपुर तक शुरू होने वाली थी, लेकिन इस घोषणा को आप भ्रमल में नहीं लाये । मैं निवेदन करना चाहूंगा कि रिवाड़ी और जयपुर के बीच में यह शटल ट्रेन शुरू की जाय और यदि ऐसा सम्भव न हो तो बांदीकुई और जयपुर के बीच में शुरू की जाय ।

मेरा तीसरा सवाल यह है कि गुडा कटरा को जाने वाली जो मड़क है उसको रेलवे अधिकारियों ने ब्लाक कर दिया है जिससे वहां के लोगों को बड़ी परेशानी है । इसलिए मेरी प्रार्थना है कि इस मड़क पर जो रूकावट है उसको दूर किया जाना चाहिये ।

श्री क० मि० मधुकर (केसरिया) : उपाध्यक्ष महोदय, मेरे कई एक प्रश्नों के जबाब में रेलवे मिनिस्टर ने कहा था कि समस्तीपुर बाया मुजफ्फरपुर होते हुए नरकटियागंज तक बड़ी लाइन बनाई जायेगी और उसके लिए सर्वेक्षण भी हो रहा है लेकिन उसके ऊपर अभी तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है। मैं जानना चाहता हूँ कि समस्तीपुर बाया मुजफ्फरपुर होते हुए कब तक बड़ी लाइन बनाई जायेगी ?

दूसरी बात जो मैंने कई बार संसद में उठाई है कि हाजीपुर से भैंसालोटन तक एक नयी ब्रांच लाइन खोली जाये और उसके लिये सर्वे कराया जाये । यह लाइन हाजीपुर से बाया लालगंज केसरिया, शाहगंज, गोविन्दगंज होने हुए जायेगी इस लाइन पर बहुत कम खर्चा आयेगा और कर्माशयल दृष्टिकोण से यह बहुत फायदेमन्द रहेगी । तो मैं यह जानना चाहता हूँ कि इस लाइन पर सर्वेक्षण कराने जा रहे हैं या नहीं ?

SHRI BISWANARAYAN SHASTRI (Lakhimpur): I would like to know from the hon. Deputy Railway Minister as to when Gauhati is going to be connected by broad-gauge. We are told that a survey is being undertaken. I would like to know when the survey will be completed. I would also like to know whether there is any proposal to extend the line upto Tinsukhia.

Secondly, there is a report that there is clandestine trade in Railway land by the railway authorities in the northern sector of N.F. Railway, namely, in Demaji, Silapathar and Murkongselek where the population is cent per cent tribal. There, the railway authorities acquired land from the State Government

[Shri Vishwanarayan Shastri]

and they are leasing out the land to outsiders. I would like to know whether the railway authorities are going to stop that.

श्री गुरचरन सिंह : (फिरोजपुर) : जिन शहरों के दर्मियान से रेलवे लाइन गुजरती है उन शहरों की आबादी बहुत बढ़ गई है और लोगों को बहुत दिक्कत आती है क्योंकि वहाँ पर रेलवे ब्रिज नहीं बने हैं। ऐसे तमाम शहर हैं ममलन मोगा है। मोगा में उस वकत रेल निकली थी जबकि वह एक गांव था लेकिन अब उस शहर की आबादी 40 हजार हो गई है। उस शहर के दर्मियान से रेल गुजरती है। वहाँ पर घंटों फाटक बन्द रहता है जिससे लोगों को बड़ी दिक्कत होती है। मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या यह बात जेरे गौर है कि ऐसी जगहों पर रेलवे के पुल बनाये जायें ?

श्री भोम प्रकाश त्यागी (मुरादाबाद) : श्री डा० राम सुभग सिंह भू० पू० रेलमन्त्री जी ने पिछले बजट सेशन में आश्वासन दिया था कि राजधानी एक्सप्रेस की भांति से किसान एक्सप्रेस भी चलाई जायेंगी। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या आपका विचार राजधानी एक्सप्रेस की तरह से किसान एक्सप्रेस चलाने का है या नहीं ?

दूसरी बात में यह जानना चाहता हूँ कि देहली के लिये बिजली की ट्रेन्स चलाने का आपका विचार है या नहीं ?

श्री जनेश्वर मिश्र (फूलपुर) : लखनऊ में डिवीजनल सुप्रिन्टेन्डेन्ट के कार्यालय में काम करने वाले हरिजन कर्मचारियों के साथ ऊंची जाति के कर्मचारी बहुत अन्याय करते हैं, उनके साथ गाली गलौज करते हैं। इसकी शिकायत कई बार की जा चुकी है। बार बार यही जवाब दिया गया कि हम जांच कर रहे हैं। डा० राम-सुभग सिंह ने भी कहा और दूसरों ने भी कहा लेकिन अभी तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है। तो क्या मंत्री महोदय इस पर कुछ सफाई देंगे ?

दूसरी बात यह है कि भूतपूर्व प्रधान मन्त्री श्री वरतमान प्रधान मंत्री के पिताजी का जो चुनाव क्षेत्र है फूलपुर उसके रेलवे स्टेशन पर कोई वेटिंग रूम नहीं है। श्री नागेश्वर द्विवेदी जी ने इस सम्बन्ध में कई बार चिट्ठी भी लिखी कि वेटिंग रूम बने लेकिन वह नहीं बनता तो इसका भी जवाब दें।

श्री अश्वघोष चन्द्र सिंह (फर्रुखाबाद) : मैं यह जानना चाहता हूँ कि फतेहगढ़ से जब डी० टी० एस० आफिस हटाया गया था तो यह वायदा किया गया था कि जो खाली विन्डिंग है उसमें रेलवे का कोई दूसरा काम शुरू कर दिया जायेगा लेकिन वह नहीं किया गया है।

दूसरी बात यह है कि दिल्ली-फर्रुखाबाद पैसेन्जर ट्रेन के लिए हमने डिमान्ड की थी कि उसको एक्सप्रेस या फास्ट पैसेन्जर बना दिया जाये लेकिन उसको एक्सप्रेस या फास्ट पैसेन्जर बनाने के बजाय बन्द ही कर दिया गया। मैं चाहता हूँ कि यह गाड़ी जारी रखी जाये।

SHRI G. S. REDDI (Miryalguda): The survey between Macherla and Hyderabad has been completed by the Survey Department. I want to know whether it will be included in the Fourth Plan.

श्री सीताराम केशरी (कटिहार) : डा० राम सुभग सिंह जब मिनिस्टर थे तो उन्होंने आश्वासन दिया था कि विरौनी से लगायत कटिहार तक ब्राडगेज लाइन बनाई जायेगी। उन्होंने चिट्ठी में आश्वासन दिया था कि इसका सर्वे भी हो रहा है तो मैं रेलवे मंत्री से जानना चाहता हूँ कि इस दिशा में बरौनी से कटिहार तक ब्राडगेज लाइन करने में आप कहां तक आगे बढ़े हैं ?

रेलवे मंत्रालय से उप-मंत्री (श्री रोहन लाल चतुर्वेदी) : उपाध्यक्ष जी, सबसे पहले जो प्वाइंट श्री नीतिराज सिंह और श्री सहगल ने कल अनए-कोनामिक ब्राच लाइन्स कमेटी के बारे में रखा था, उसके सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ।

उनका कहना था कि जो कुछ फंसला या जो कुछ सिफारिशें उस कमेटी ने की हैं, सरकार उन पर जल्दी अमल करे—अगले बजट में ही उन पर अमल करे। इस सिलसिले में मुझे यह निवेदन करना है कि अभी जो रिपोर्ट दी गई है 15 तारीख को और कल ही दोनों हाउसेज में ले ली गई हैं। हमारा प्रशासन उसकी जांच करेगा और हम कोशिश करेंगे कि जो कुछ उस पर संकेत है, बजट के पहले अगर कोई चीज ला सकते हैं तो लायेंगे लेकिन इसमें कुछ शक मालूम पड़ता है।(व्यवधान).... इस कमेटी की मुख्य सिफारिश यह भी थी कि कुछ जो नैरो गेज लाइन्स हैं उनको कन्वर्ट किया जाये और किसी जगह पर उनका एक्सटेंशन किया जाये। यह डिटेल्स की बातें तो अलग हैं, लेकिन इसमें एक प्रमुख सिफारिश यह है कि डीजल कार्स चलाई जायें उन बहुत सी जगहों पर जहां पर कि लोग जल्दी जाना चाहते हैं। तो इस सम्बन्ध में हमने फंसला ले लिया है, सरकार का फंसला हो गया है और आदेश जागी हो रहे हैं कि हमारी वर्कशाप में डीजल कार्स जल्दी में जल्दी बनाई जाये। इस काम को हम फौरन करने वाले हैं।...(व्यवधान).... इस प्रकार से हम लोग कोशिश कर रहे हैं कि जल्दी से जल्दी अमल में लावें जो कि लाभदायक चीजें हैं। लेकिन इतनी बात तो फिर भी कहनी पड़ेगी कि जितनी रिक्मेंडेशन्स हैं अगर उन सभी को माना जाये तो उसके लिए बहुत अधिक धन चाहिए जो कि बहुत मुश्किल है। फिर भी जो कुछ हो सकता है वह हम करेंगे।

दूसरी बात जो श्री विश्वास ने और चौधरी रणधीर सिंह ने कही...(व्यवधान).... माननीय सदस्य श्री विश्वास को बतलाना चाहूंगा कि रिपोर्ट में पुरुनिया कोटिगिला लाइन को कन्वर्जन के लिए रिक्मेंड कर दिया है। धृष्ट गोंहाना, पानीपत के लिए भी हम लोगों ने एक्सटेंशन रिक्मेंड कर दिया है।

L/P(N) 5 LSS-4

13.32 hrs.

कल चौधरी नीतिराज सिंह ने कुछ बातें कही थी। एक बात जो उन्होंने खास तौर पर कही थी वह एक थर्ड क्लास की कोच में लेडीज कम्पार्टमेंट में आग लगी और एक अफसर जिसका कि सैलून उमी रेलगाड़ी में लगा हुआ था उसने उस पर कुछ नहीं किया। उन्होंने कहा कि जब उस लेडीज कम्पार्टमेंट में आग लगी तो वह अधिकारी जिसका कि सैलून उसी रेलगाड़ी में लगा था वह अपने सैलून में बैठा रहा और वह बाहर निकल कर वहां पर नहीं आया। इस बारे में जांच करने से पता लगा है कि वह अधिकारी लखनऊ से मद्रास जा रहे थे। जिस वक्त उनको उस लेडीज कम्पार्टमेंट में आग लगने के बारे में पता लगा जैसे ही वे मौके पर पहुंचे और वहां जाकर उन्होंने स्थिति देखी। बाद में वह अपने सैलून में लौट कर आये। वह जो चौधरी नीतिराज सिंह का कहना है कि कुछ लॉग इकट्ठा हुए तो वह उसके बाद का वाक्या हो सकता है लेकिन मैं माननीय सदस्य की जानकारी के लिए कहना चाहूंगा कि हमें पता लगा है कि वह अफसर जैसे ही उन्हें पता लगा वह अपने डिब्बे से उतर कर मौके पर पहुंचे थे। वह अफसर पहले ही वहां पहुंच गये थे। इसलिए मुझे कहना पड़ता है कि माननीय सदस्य ने जो आक्षेप लगाया है वह गलत है।

श्री नरेन्द्र कुमार साल्के (बेतुल) : क्या मंत्री जी इसके लिए इन्वेंचरी कमेटी बैठाने के लिए तैयार हैं ?

श्री रोहन लाल चतुर्वेदी : यह वैसिक फंड है जो कि देने अभी हाउस को बतलाया है और इस पर इन्वेंचरी कमेटी बैठाने की कोई जरूरत नहीं है।

MR. DEPUTY-SPEAKER: We are already behind time. Please don't interrupt.

SHRI J. M. BISWAS: It was a very vital point raised by the Member yesterday that an officer had been there and an officer went there. If I take it as granted, then

[Shri J. M. Biswas]

what steps did the officers take to extinguish the fire?

SHRI N. K. P. SALVE: The question is deeper than that. An Hon. member of this house has made a serious charge.

श्री रोहन लाल चतुर्वेदी : एक और गम्भीर आरोप यहां इस सदन में लगाया गया कि बम्बई में चर्चगेट और ग्रान्ट रोड के बीच में हम लोग कुछ स्काई स्क्रैपर्स अर्थात् मल्टीस्टोरीड बिल्डिंग के निर्माण के बारे में विचार कर रहे थे। उस जगह पर मल्टीस्टोरीड बिल्डिंग के निर्माण का ठेका भी दे दिया है और नाम भी लिया गया था कि खंडेलवाल वरकर्स को यह निर्माण का ठेका दिया गया है। मैं कहना चाहूंगा कि उन की इत्तिला गलत है। अभी इस का एक प्रपोजल भर है लेकिन अभी न उस बारे में कोई फैसला हुआ है और नहीं उस तरह की कोई चीज की गई है। इस लिए उसके निर्माण का ठेका दिये जाने आदि का सवाल ही नहीं आता है। अब सिर्फ यह आरोप इस वजह से कर देना कि चूँकि उस का नाम खंडेलवाल कस्ट्रक्शन लिमिटेड है और हमारे रेलवे बोर्ड के चेअरमैन का नाम भी खंडेलवाल है इसलिए यह इस तरह से कह देना अनुचित है और जो वह आरोप उन माननीय सदस्य ने लगाया उसमें कोई सत्यता नहीं है।

(Interruptions).

MR. DEPUTY-SPEAKER: We have exceeded our time by a great margin. If you go on interrupting the Minister, he cannot complete his speech.

I request the Minister to confine himself to basic points and not enter into a dialogue with the Members.

SHRI N. K. P. SALVE: I appreciate the hurry but an hon. Member has made certain serious allegations.

श्री रोहन लाल चतुर्वेदी : एक बात और यहां पर कही गई है कि डी० एस० आफ़िस बम्बई को हम लोग तोड़ रहे हैं और वहां पर सुपर मार्केट की बिल्डिंग बन रही है लेकिन यह स्थिति नहीं है। अलबत्ता एक विचार यह है कि हमारे

जो कर्मचारी हैं उन के आवास की समुचित व्यवस्था की जाये और यह सोचा गया कि अगर वहां पर मल्टीस्टोरीड बिल्डिंग बन जाये तो हमारे कर्मचारियों को जो अभी बम्बई जैसे शहर में जहां काफ़ी दूर दूर से उन्हें आना पड़ता है वह उन की दिक्कत दूर हो जाये और जाहिर है कि अगर वहीं उन के रहने के लिए ऐसा कोई इंतज़ाम हो जाये तो वह बड़ी लाभदायक चीज़ होगी। इसी दृष्टि से हम लोगों ने उस चीज़ को लिया है और उस बारे में हम सोच विचार कर रहे हैं।

सुपर मार्केट के बारे में केवल यह है कि ऊपर हमारे स्टाफ़ क्वार्टर्स रहेंगे और नीचे का जो पोर्शन है उसमें शॉप्स बनाने का इरादा है लेकिन उस बारे में अभी कोई फैसला नहीं लिया गया है। वह विचाराधीन है क्योंकि बहुत रकम लगने का सवाल है और देखना है कि वह लगानी चाहिए कि नहीं। हमारी फ़ाइनेंशियल पोज़ीशन कैसी रहेगी उस चीज़ को भी हमें देखना होगा और सभी बातों पर विचार करके तब कोई फैसला लिया जायेगा।

हमारे श्री क० ना० तिवाड़ी ने एक बात उठाई थी। रेलवेज सबसे बड़ी पब्लिक सैक्टर की इंडस्ट्री है उस में बड़ी इररैगुलैरिटीज हैं और उसके लिए एक हाई पावर कमेटी जांच के लिए बठायी जानी चाहिये। मैं उन माननीय सदस्य से निवेदन करूंगा कि वह हाईपावर कमेटी जोकि रेलवेज की पालिसी के बारे में है उस के वह सम्माननीय सदस्य रहे हैं और रेलवेज के कामों के बारे में और रेलवेज में जो प्रगति हुई है उस के बारे में उन को पूरी जानकारी है और उन्होंने अपनी रिपोर्ट में भी उस के बारे में जिक्र किया था। उस को भी अभी हम लोग अंतिम रूप नहीं दे पाये हैं कि उस को किस तरीके से कार्यान्वित किया जाये। लेकिन जो दूसरी बात उन्होंने कही कि रेलवेज में जोकि सबसे बड़ी पब्लिक सैक्टर की इंडस्ट्री है उस में काफ़ी इररैगुलैरिटीज हैं उस पर मुझे बड़ा खेद

है कि उन्होंने ऐसी बात कही । मैं उस चीज को डिनाई करता हूँ और समझता हूँ कि ऐसी किसी कमेटी की कोई आवश्यकता न तो थी और न अभी है ।

कनवर्जन के बारे में यहां पर पूछा गया है । बरोनी से कटिहार या प्रागे गोहाटी तक क्या पोजीशन है तो उस सिलसिले में मुझे यह निवेदन करना है कि हमारा जो सर्वे है वह काफ़ी प्रागे बढ़ चुका है और वह कार्य अब जल्दी खत्म होने वाला है । कुछ हिस्सों में वह खत्म भी हो गया है । बरोनी से कटिहार तक ब्राडगेज का सर्वे हो रहा है । कटिहार से वौगईगांव ब्राडगेज है, वौगईगांव से गोहाटी का सर्वे खत्म हो गया है उस की जांच हो रही है । इस सिलसिले में कोई कार्रवाई तभी होगी जब वह रिपोर्ट आ जाये और उसके सब एस्पेक्ट्स को देख लिया जाये, ट्रैफिक, कामशील वगैरह हर चीज की जांच कर ली जाये । इतना मैं जरूर प्राश्वासन देना चाहूंगा कि हम लोग इस सिलसिले में काफ़ी कोशिश कर रहे हैं कि यह जो क्षेत्र है बरोनी टु कटिहार या बाराबंकी टु कटिहार और उधर वौगईगांव टु गोहाटी उस में हम कनवर्जन करें । लेकिन यह फैसला तभी होगा कि जब उस की पूरी सर्वे रिपोर्ट जाये ।

श्री कालेश्वर सिंह : मानसी के बारे में भी कुछ कहिये । (व्यवधान)

श्री रोहन लाल चतुर्वेदी : इसी के साथ साथ यह बात भी है कि कल श्री एन० पी० यादव ने और कुछ और सदस्यों ने कहा वाया दरभंगा और वाया मुजफ्फरपुर के बारे में । मैं बतलाना चाहूंगा कि हम लोगों का सर्वे वाया दरभंगा और वाया मुजफ्फरपुर दोनों तरफ से हो रहा है, रकसील से चलना हो रहा है । रकसील से नरकटियागंज अब होने का प्रश्न नहीं है ।

इस सिलसिले में मैं एक बात और निवेदन करना चाहूंगा

L/P (N) 5 L S S--(a)

MR. DEPUTY-SPEAKER: May I suggest one thing to the hon. Minister? The hon. Members have made so many points and obviously the hon. Minister has got to take some time to examine them most sympathetically.

SHRI DHIRESWAR KALITA (Gauhati): What about the extension of the broad line from Jogigopa to Gauhati via Pancharatna?

MR. DEPUTY-SPEAKER: I think the hon. Minister is examining it.

SHRI R. L. CHATURVEDI: We are examining all that.

हम लोग चाहते हैं कि जिन ट्रेनों में रात का सफर है, उन में चौथी प्लान के खत्म होने तक थर्ड क्लास स्लीपर कोच लगा दी जायें ।

SHRI J. M. BISWAS: What about sleeper coach special from Howrah to Delhi?

श्री रोहन लाल चतुर्वेदी : इस के साथ साथ हम लोग प्रयत्नशील हैं कि एक थर्ड क्लास स्लीपर इस्ट प्रूफ और न्वायज प्रूफ, यानी एम्बर कंडिशनड का भी प्रबन्ध किया जाये । इसके लिये हम ने धार० डी० एम० धो० मे रिपोर्ट ली है । उस को हम एग्जामिन कर रहे हैं और उस की फ्रीजिबिलिटी देख रहे हैं ।

एक माननीय सदस्य : किराया तो उतना ही रहेगा ?

श्री रोहन लाल चतुर्वेदी : वह तो बाद की चीज है ।

एक प्वाइंट है जो माननीय सदस्य श्री नाथ पाई और श्री जोशी ने उठाया, अर्थात् कांकण लाइन के बारे में और हमन मैगलोर लाइन के बारे में । इस सिलसिले में मैं निवेदन करूंगा कि जैसा श्री नाथ पाई ने कहा श्री गोविन्द भनन ने लोक सभा में इस का जवाब दिया था । हम लोग इस बात को जानते हैं कि इस लाइन में खर्च बहुत घायेगा । करीब 50 करोड़ रु०

श्री रोहन लाल चतुर्वेदी]

लगाया । परन्तु हम इस बात से भी महमत है कि यह लाइन बहुत महत्वपूर्ण है और इस को बनाना चाहिए । परन्तु जैसा मैंने कहा इस पर फमला ओवर-ग्राल फाइनेशियल पोझिशन के ऊपर होगा । मैं इतना आश्वासन जरूर देना चाहूंगा श्री नाथ पाई और श्री जोशी को कि जो उन के सजेसन है उन पर हम लोग सिम्पैथेटिकली गौर करेंगे ।

एक माननीय सदस्य : सर्वे के बारे में क्या कहते हैं ?

श्री रोहन लाल चतुर्वेदी : सर्वे के बारे में मैं अभी नहीं बतला पाऊंगा ।

श्री द्विवेदी ने पारादीप पोर्ट की लाइन के लिये कहा । मुझे खेद है कि इस में कुछ देरी हुई जैसा माननीय सदस्य ने कहा कि यह आश्वासन दिया गया था कि यह 1971 के एन्ड तक पूरी हो जायेगी । परन्तु जहां तक मेरी इत्तला है उस के अनुसार 1972 तक हो सकेगी ।

श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी : इस को बदलिये ।

श्री रोहन लाल चतुर्वेदी : मैं कोशिश करूंगा जैसा आप ने कहा । लेकिन जो एकचुअल पोझिशन है वह यह है कि काम पूरे खोर से शुरू हो गया है और मेरा अनुमान है कि 1972 तक वह जरूर खत्म हो जायेगा फिर भी यदि हो सका कि कुछ समय कम लगे तो इसके लिये हम पूरा प्रयत्न करेंगे ।

MR. DEPUTY-SPEAKER: How long will he take?

SHRI R. L. CHATURVEDI: I can conclude any moment.

SHRI J. M. BISWAS: We are very much interested in his reply. Kindly find time for him.

SHRI N. K. P. SALVE: This is the first time in the history of the Indian Parliament that a Deputy Minister has been put in command of supplementary demands, and it will not be fair to interfere with his time.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I am only trying to safeguard the rights and privileges of members; we have other equally important business before the House.

SHRI BAL RAJ MADHOK (South Delhi): Two hours have been spent in making suggestions. He may be allowed ten minutes more for reply.

SHRI R. L. CHATURVEDI: Various suggestions have been made by hon. members concerning individual lines. I will reply to them after due consideration, unless there is something on which I can tell the House right now.

About the Guna-Maski line, there is good progress and it will be ready before long.

As for the Tinneveli-Kanyakumari line, survey is going on and as soon as it is completed, we will give due consideration to its construction.

SHRI KAMESWAR SINGH: About Mansi?

SHRI R. L. CHATURVEDI: About Mansi, I will get it examined and let him know.

श्री कामेश्वर सिंह : उपाध्यक्ष महोदय, अगर वहां का कटाव नहीं रोका गया तो वहां पर लाइन नहीं बनने देंगे हम रेलवे के सारे काम को रोक देंगे अगर रेलवे ने कटाव को नहीं रोका । (स्वबध्दान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Has the Minister finished?

SHRI R. L. CHATURVEDI: Yes.

SHRI J. M. BISWAS: I want your protection. Two points are not answered.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The Minister has given his reply.

श्री सत्यनारायण सिंह : हम लोगों की बातों का कोई जवाब नहीं आया जब तक जवाब नहीं आयेगा हम डिमांड कैसे पास करेंगे ?

MR. DEPUTY-SPEAKER: He has given his reply as well as he could, and he has said that all the points raised by the hon. Members would be sympathetically, duly and most seriously considered. I would suggest to him—

SEVERAL HON. MEMBERS rose—

SHRI DHIRESWAR KALITA: He never said so.

MR. DEPUTY-SPEAKER: That is what I have understood him to say, listening to him. I would suggest to him that as far as possible he may give written replies by letters to the hon. Members concerned.

SHRI R. L. CHATURVEDI: That will be given.

SHRI J. M. BISWAS: Just one point.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Kindly co-operate.

SHRI J. M. BISWAS: I just want to say—

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing will go into the records.

SHRI B. K. DASCHOWDHURY rose—

MR. DEPUTY-SPEAKER: Mr. Daschowdhury, I request you to co-operate. Mr. Biswas, I request you to kindly co-operate. You can bring a motion later on if you want, but not here. If you feel so, you can bring a proper motion. Now, may I put all the cut motions to the vote?

SHRI B. K. DASCHOWDHURY: Sir....

MR. DEPUTY-SPEAKER: No, no. Please co-operate. Nothing is going into the records.

SHRI R. L. CHATURVEDI rose—

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing is being recorded, and there is no need for you to reply. (*Interruption*). Now, may I put all the cut motions to the vote?

SHRI NATH PAI: Mr. Deputy-Speaker....

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please co-operate. There is no time.

SHRI NATH PAI: Sir, the rules are there and the rules are binding on everyone. I am constrained to say that the rules are binding on everyone of us here. I am pressing my cut motion. You cannot overrule me. I am rising in my seat. I am pressing my cut motion No. 54 to a division, because the Deputy Minister does not even reiterate the promise that the Minister has made.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I am putting cut motion No. 54

SHRI NATH PAI: May I read it out?

MR. DEPUTY-SPEAKER: No. It has been circulated. Mr. Nath Pai, you are a seasoned Member. You know the rules much better than I. It has been circulated to all the Members.

SHRI NATH PAI: How can you put it to the vote without reading it?

MR. DEPUTY-SPEAKER: I will now put Mr. Nath Pai's cut motion No. 54.

SHRI P. K. DEO: Kindly read it.

MR. DEPUTY-SPEAKER: It says:

The question is:

"That the Demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100." "[Failure to provide funds for the construction of a railway line from Bombay to Mangalore with a view to foster economic development of west coast region." (54)].

The Lok Sabha divided.

Div. No. 22] AYES [13.30 hrs.

Banerjee, Shri S. M.

Barua, Shri R.

Basu, Shri Jyotirmoy.

Biswas, Shri J. M.
 Daschowdhury, Shri B. K.
 Deo, Shri P. K.
 Dhrangadhra, Shri Srirajji Megh-
 rajji.
 Esthose, Shri P. P.
 Gopalan, Shri P.
 Gowder, Shri Nanja.
 Gurcharan Singh, Shri.
 Haldar, Shri K.
 Jha, Shri Shiva Chandra.
 Joshi, Shri S. M.
 Kalita, Shri Dhireswar.
 Kothari, Shri S. S.
 Kunte, Shri Dattatraya.
 Madhukar, Shri K. M.
 Mangalathumadam, Shri.
 Meghachandra, Shri M.
 Menon, Shri Viswanatha.
 Misra, Shri Janeshwar.
 Modak, Shri B. K.
 Mohammad Ismail, Shri.
 Molahu Prasad, Shri.
 Naik, Shri G. C.
 Nath Pai, Shri.
 Nihal Singh, Shri.
 Paswan, Shri Kedar.
 Patel, Shri J. H.
 Patil, Shri N. R.
 Ranjeet Singh, Shri.
 Satya Narain Singh, Shri.
 Sharma, Shri Beni Shanker.
 Umanath, Shri.

NOES

Ahmed, Dr. I.
 Ahmed, Shri F. A.
 Asghar Husain, Shri
 Awardesh Chandra Singh, Shri
 Azad, Shri Bhagwat Jah

Bajpai, Shri Vidya Dhar
 Barupal Shri P. L.
 Bhanu Prakash Singh, Shri
 Bohra, Shri Onkarlal
 Bramhanandji, Shri Swami
 Burman, Shri Kirit Bikram Deb

Chandrika Prasad, Shri
 Chaturvedi, Shri R. L.
 Chavan, Shri D. R.
 Choudhary, Shri Valmiki

Deshmukh, Shri K. G.
 Dwivedy, Shri Nageshwar

Gandhi, Shrimati Indira

Jadhav, Shri Tulshidas
 Jamna Lal, Shri

Kamble, Shri
 Kamala Kumari, Shrimati
 Kesri, Shri Sitaram
 Kisku, Shri A. K.
 Kureel, Shri B. N.

Lalit Sen, Shri
 Luxmi Bai, Shrimati

Mahadeva Prasad, Dr.
 Mahida, Shri Narendra Singh
 Mahishi, Dr. Sarojini
 Mishra, Shri G. S.

Pahadia, Shri
 Panigrahi, Shri Chintamani
 Parthasarathy, Shri
 Patil, Shri S. D.

Qureshi, Shri Shaffi
Raghu Ramaiah, Shri
Randhir Singh, Shri
Rao, Shri J. Ramapathi
Reddi, Shri G. S.
Roy, Shrimati Uma
Sadhu Ram, Shri
Saigal, Shri A. S.
Saleem, Shri M. Y.
Salve, Shri N. K. P.
Sankata Prasad, Dr.
Sant Bux Singh, Shri
Savitri Shyam, Shrimati
Sen, Shri Dwaipayana
Sethi, Shri P. C.
Shambhu Nath, Shri
Shashi Bhushan, Shri
Shastri, Shri Sheopujan
Sher Singh, Shri
Shukla, Shri S. N.
Shukla, Shri Vidya Charan
Singh, Shri D. V.
Snatak, Shri Nar Deo
Sonar, Dr. A. G.
Surendra Pal Singh, Shri
Suryanarayana, Shri K.
Tiwary, Shri K. N.
Uikey, Shri M. G.
Virbhadra Singh, Shri
Yadav, Shri Chandra Jeet

MR. DEPUTY-SPEAKER: The result* of the division is Ayes 35, Noes 66.

The motion was negatived.

SHRI B. K. DASCHOWDHURY: My cut motions Nos. 50 and 51 may also be put separately.

*Dr. Raven Sen also recorded his

MR. DEPUTY-SPEAKER: When you were called to move your cut motions, you were not present in the House. Therefore, they were not moved. I will now put all the other cut motions to the vote of the House.

All the other cut motions were put and negatived.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That the respective Supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the order paper be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of the following demands entered in the second column thereof—

Demand Nos. 2 and 15.

The motion was adopted.

[*The motions for Demands for Supplementary Grants (Railways), which were adopted by the Lok Sabha, are reproduced below—Ed.*]

DEMAND NO. 2—MISCELLANEOUS EXPENDITURE

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 1,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of Miscellaneous Expenditure.

vote for 'AYES'.

DEMAND NO. 15—OPEN LINE WORKS—

CAPITAL, DEPRECIATION FUND AND
DEVELOPMENT FUND

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 2,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March, 1970, in respect of Open Line Works—Capital, Depreciation Fund and Development Fund.
13.30 hrs.

APPROPRIATION (RAILWAYS)
No. 5 Bill*, 1969

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI R. L. CHATURVEDI): I beg to move for leave to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1969-70 for the purposes of Railways.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1969-70 for the purposes of Railways."

The motion was adopted.

SHRI R. L. CHATURVEDI: I introduce† the Bill.

I move‡:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1969-70 for the purposes of Railways, be taken into consideration."

*Published in Gazette of India Extraordinary, Part II, section 2, dated 20-12-69.

†Introduced/moved with the recom-

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1969-70 for the purposes of Railways, be taken into consideration."

The motion was adopted.

MR. DEPUTY-SPEAKER: We will now take up clause by clause consideration. The question is:

"That clauses 2, 3, 1, the Schedule, the Enacting Formula and the title stand part of the Bill".

The motion was adopted.

Clauses 2, 3, 1, the Schedule, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI R. L. CHATURVEDI: I move:

"That the Bill be passed".

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That the Bill be passed".

The motion was adopted.

13.32 hrs.

DEMANDS‡ FOR EXCESS GRANTS
(GENERAL), 1967-68

DEMAND NO. 1—MINISTRY OF
COMMERCE

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved:

"That a sum of Rs. 99,562 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of 'Ministry of Commerce' for the year ended the 31st day of March, 1968."

mendment of the President.

‡Moved with the recommendation of the President.