

SHRI VIDYA CHARAN SHUKLA : I beg to move :

"That the Bill be passed."

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

"That the Bill be passed."

The Motion was adopted.

***DEMAND FOR SUPPLEMENTARY GRANT (RAILWAYS), 1970-71**

MR. DEPUTY-SPEAKER : The House will now take up discussion and voting on the Supplementary Demand for Grant in respect of the Budget (Railways) for 1970-71, for which two hours, have been allotted. Hon. Members present in the House who desire to move their cut motions may send slips to the Table within 15 minutes indicating the serial numbers of the cut motions which they would like to move.

Demand No. 2-MISCELLANEOUS EXPENDITURE

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"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 the 31st day of March, 1971, in respect of 'Miscellaneous Expenditure.'"

SHRI B. P. MANDAL (Madhepura) : I beg to move :

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 2,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100.

[Working of survey works as explained in notes and its drawbacks. (1)]

SHRI LOBO PRABHU (Udipi) : I beg to move :

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 2,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced to Re. 1.

[Time allowed for completion of the survey of Apta-Mangalore line. (2)]

SHRI YASAHWANT SINGH KUSHWAH (Bhind) : I beg to move :

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not Exceeding Rs. 2,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100.

[Non-repair of narrow gauge railway lines. (3)]

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not Exceeding Rs. 2,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100.

[Need to construct broad gauge railway line on Gwalior-Bhind-Etawah section. (4)]

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not Exceeding Rs. 2,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100.

[Need to convert Gwalior-Bhind, Gwalior-Shivpuri, Gwalior-Sheoपुर narrow gauge lines on Central Railway into broad gauge lines. (5)]

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not Exceeding Rs. 2,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100.

[Need to construct a new railway line from Dattia to Arah via Lahar. (6)]

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not Exceeding Rs. 2,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100.

[Delay in the construction of Gunna-Massi railway line. (7)]

*Moved with the recommendation of the President.

SHRI BAL RAJ MADHOK (South Delhi) : I beg to move :

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not Exceeding Rs. 2,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100.

[Failure to construct over-bridges on the Link Road, Meharauli Road and Jail Road in the Union territory of Delhi. (8)]

SHRI RAMAVATAR SHASTRI (Patna) : I beg to move :

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not Exceeding Rs. 2,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100.

[Need for survey to construct a new railway line from Bihta to Jahanabad via Vikram-Paliganj, Arval and Kurtha on the Eastern Railway. (12)]

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not Exceeding Rs. 2,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100.

[Need for survey to construct a new railway line from Jahanabad to Rajgir via Ekgar Sarai on the Eastern Railway. (13)]

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not Exceeding Rs. 2,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100.

[Need for survey to construct a new railway line from Rajgir to Gaya Railway Stations. (14)]

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not Exceeding Rs. 2,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100.

[Need to construct a new railway line from Danapur Railway Station to Dehri-

on-Sone along with the banks of the river. (15)]

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not Exceeding Rs. 2,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100.

[Need for electrification from Mughal Sarai to Asansol via Patna. (16)]

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not Exceeding Rs. 2,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100.

[Failure to double the railway line between Patna to Gaya on the Eastern Railway. (17)]

SHRI DHJRESWAR KALITA (Gaadi) : I beg to move :

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not Exceeding Rs. 2,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced to Rs. 1.

[Failure to construct broad gauge line by extending the present line from Jogighopa to Gauhati and to Dibrugarh on the south bank of the Brahmaputra in the N. F. Railway. (18)]

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not Exceeding Rs. 2,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced to Re. 1.

[Failure to construct broad gauge line from Fakiragram to Dhubri in the N. F. Railway. (19)]

MR. DEPUTY-SPEAKER : Both the Demands and the cut motion are now before the House. Hon. Members who have moved cut motions may take the opportunity of speaking on the cut motions also, rather than speaking at the stage of voting on the cut motions.

SHRI C. M. POONACHA (Mangalore) :

The Supplementary Demand presented to the House relates to the Budget heads 2, 3, 5, 8 and 14. I propose to confine myself to the general aspects of these Budget heads. By way of elucidation, I would like to make a few preliminary observations.

The hon. Railway Minister was pleased to announce in this very House a Eleven Point Programme, and subsequently he has also supplied Members with certain materials and drawn the attention of Members to certain salient features of the railway administration.

I support the Minister in the steps that he has formulated for improving the working of the railway system in this country, and while doing so, I would draw the attention of the hon. Minister to the fact that in his efforts to improve the railway administration, he has missed the most important aspects of railway working. His 11-point programme generally relates to passenger amenities and passenger traffic. No doubt, passenger traffic and amenities and such other allied matters are important.

15:46 hrs.

[SHRI K. N. TIWARY in the Chair]

But as regards the railway revenues, the important aspect of the railway revenue receipt relates to the goods traffic. I would request the hon. Minister to say whether he has got this point examined and analysed properly. The goods traffic earnings are two-thirds of the total railway earnings, the other one-third coming from the passenger traffic.

The two-thirds revenue which is a very important share, is derived from out of 210 million tonnes of goods traffic on the whole, and if one would analyse the 210 million tonnes of goods traffic, one would realise the fact that 110 million tonnes of this goods traffic relate to bulk goods traffic such as coal, iron ore, common salt and a variety of other bulk commodities, totalling to a

figure of 110 million tonnes, which in fact are not the real source of revenue-earning goods traffic. These are all goods traffic which are handled almost at cost or at a marginal rate of profit. 40 million tonnes of goods traffic relate to non-revenue traffic; that is, they do not bring in revenue at all. The railway's own goods traffic are railway coal, materials that are to be moved, the ballast; stones and a variety of other things which total a figure of 40 million tonnes. So, 150 million tonnes of goods traffic from out of 210 million tonnes really and in fact do not bring substantial revenue receipts to the railway earnings. What is left is about 60 million tonnes. This 60 million tonnes is the crucial area to which the railway's attention will have to be pressed, and the railways will have to take good care of this 60 million tonnes, which represents the high-rated traffic.

As I understand, in this period, during this financial year, the railways have already lost three million tonnes of this traffic. It is open for the Minister to correct me, but my information is that the drop in goods traffic has happened in this 60 million tonnes range, the high-rated goods traffic. In his anxiety to do ever so many things, whether it is 11 points or 21 points, it is immaterial—the point is whether his attention has been drawn to this aspect of the question, whether he has geared the railway administration to handle more of this high-rated goods traffic. That is the point that I am making now.

As regards goods traffic, I understand that most of the electrical locos have failed. Most of these engines came very recently from the Chittaranjan Loco Works—CLW—and particularly in the South-Eastern Railway, there has been a very large number of electrical loco failures, with the result that steam engines have had to be pressed into service, and the railways have lost a substantial quantity of goods traffic during this very short period in this sector and also elsewhere.

It is a point for careful examination by the minister and he should find out the reason for such large-scale failure of the electric

locos. I understand CLW is now committed to produce at the rate of 75 to 80 locos per month, both electric and EMUs as well as diesel shunters. I do not have the break-up with me now. They have a heavy commitment for manufacturing and supplying locos to railways and other users. In the Steel Ministry, my experience was that whenever we wanted diesel shunters; though the CLW promised to make deliveries, they were never able to cater to our requirements. So also the port authorities. The CLW follows a dog in the manager policy. It does not allow others to import these locos nor does it produce them to meet the requirements of the commercial and other industrial activities. The minister should look into the working of the CLW and find out the reasons for the large scale failure of the locos and also the failure to produce sufficient locos to meet the requirements of railways and other users.

It has to be carefully looked into as to why goods traffic has come down. I understand even the passenger traffic has not come up to expectations during this period, though it is true that this is the slack period of the year. I hope the railways will take adequate measures to improve the working of the railways to general and also pay particular attention to the goods traffic and make up the earnings, so that the Railway Minister will not be in the unenviable position of coming to the House for an increase in fares and freight in the next budget.

Supplementary Demand No. 2 is for a small amount but it covers various items like R DSO, training, staff coriege. etc. The railways have, I understand, now evolved a unique procedure of officer-training. If I am wrong, I would request the minister to correct me. It would appear that there is an institution in Delhi called Nature Cure Corporation and the first batch of 30 railway officers are to be deputed to this Corporation for an eight-day course in personnel management. The railways have their staff college at Baroda which is a full-fledged training college for imparting training in all aspects of railway administration. But now it is proposed that 30 selected officers are to be subjected to an eight-day course in this institution which is run by an eminent person called Miss Waswani!

I do not know about the competence of this highly respected person of the institution which is supposed to impart such training and which, I understand, is functioning under the auspices of Servants of God Society.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NANDA) : Why are you opposed to God ?

SHRI C. M. POONCHA : I would like to be corrected but I understand that this Nature Cure Corporation is also offering consultancy service. For the present training programme the fees that is to be charged, I understand, is Rs. 1,000 per officer for an eight-day course. 30 officers are likely to get the training under this scheme in the first week of December for a week. I do not know how far it is true but later on this organisation is to afford consultancy services and that their services are likely to be engaged by the railway administration for a consideration of Rs. 3½ lakhs per annum for a period of ten years, to give consultancy service assistance for the stores department of the Railways in the matter of maintaining their inventory control. I am sure, the administration would have taken all care to verify the competency of an organisation of this kind to extend its consultancy service in vital matters of Railway administration.

If it is a fact, this would become a very bad precedent because in matters relating to systems of public administration you cannot hand over training programmes to any outside authority. I would even pose this question to Shri Nanda himself, supposing, he become the hon. Defence Minister tomorrow. Do we or do we not expect our Generals to be sent to this training programme under this Nature Cure Corporation ?

SHRI CHENGALRAYA NAIDU (Chittoor) : G d save the country !

SHRI C. M. POONCHA : These precedents would be dangerous and it will spell disaster to the working of the administration. Therefore, if it is true, possibly we will have to be seized of this matter because it is a new service and not a *naya paisa* could be spent on this service unless Parliament gives its clear approval. It may be sought before this House in a dubious manner, as has been done in some cases but they are inevitable ones

[Shri C. M. Poonacha]

that you draw an advance from the Consolidated Fund, book certain expenditure and then come and regularise it through a Supplementary Grant. But I would like to caution that a new service like this should not be permitted to be financed from out of the Consolidated Fund of India. The Auditor-General, I am sure, will take good care about this that no such new services which is not July approved is accepted. Therefore, it should be made very clear whether a training scheme of this kind is now under consideration of the railway administration. If it is so, what are the details, what is this institution, how competent is this institution, how well has it been tested and could any institution of this kind be called upon to impart training on matters of personnel management to our highly qualified officers of the railway organisation? I would request the hon. Minister to throw more light on this subject.

Next I come to the point of certain charged items of expenditure arising from out of court decisions for the goods that are lost in transit.

This is a matter which is also equally serious. The amount asked for is a small one. But the matter is of great importance in the sense that the Railway's best part of goods traffic is being lost because the railway user is, day in and day out, losing confidence in railway system in handling the goods traffic.

16 hrs.

Here, the question of RPF administration also comes in. The hon. Minister himself was the Home Minister and he knows the working of the police administration. In the Railways, we have the RPF. We have the Inspector General in-charge of the RPF. In the Railways, we have the Deputy Inspector General, a senior officer, in every railway. We have a complete organisation of RPF administration. The question is about the recruitment and training of the RPF men. The system of recruitment is so shabby and whimsical that the recruitment of the RPF and its management is done by officers on their personal fancies. The training part of it also has come under serious criticism by

the Railway administration themselves. The Minister must be knowing that. That has got to be straightened out. Because of lack of adequate training of the RPF men and the poor attention that is paid at the time of recruitment, the entire RPF has become more a liability than a real protection force. Therefore, the increasing volume of thefts, pilferages. All these things on the Railways are also due to the fact that the RPF as managed by the Railways is not properly organised and is not properly controlled, so the personal attention of the Minister is necessary to this question of the recruitment of the RPF and the training thereof.

I invite the attention of the Minister to some of these points that I have raised during this short discussion on the Supplementary Demands for Railways.

श्री बेवराब पाटिल (यवतमाल) : सभापति महोदय, जो डिमांड नं० 2 है उस के बारे में मुझ को कुछ कहना है। इस डिमांड में नये सर्वेक्षण के लिए कुछ खर्च की मांग की गई है। मैं यह बतलाना चाहता हूँ कि महाराष्ट्र स्टेट के यवतमाल में चनाकासेवनी लाइन के सर्वेक्षण का काम आरम्भ हो गया था, लेकिन अभी तक उस के बारे में कोई अन्तिम रिपोर्ट नहीं आई है। मैं मंत्री महोदय से इस मांग के बारे में प्रार्थना करूँगा कि यह भी नये सर्वेक्षण का काम है। चनाकावनी में सीमेंट फॅक्ट्री और कई और कारखाने खोलने की बात तय हो गई है, इस लिए उस सर्वे को जल्दी से जल्दी कराया जाये।

जो मांग नं० 14 है उसमें उखाड़ी गई लाइनों को फिर से बिछाने के ऊपर होने वाला खर्च दिखाया गया है। मैं समझता हूँ कि इस कार्यक्रम के अंतर्गत जहाँ जहाँ यह लाइनें उखाड़ी गयी थीं, उन सबको फिर से बिछाने का निर्णय होना चाहिए। मैं दड़वा-पुसाद लाइन के फिर से बिछाने के प्रस्ताव को आप के सामने रखता हूँ। यह लाइन दूसरी लड़ाई के समय उखाड़ी गई थी और उसको फिर से बिछाया जाना चाहिए। यह कहा गया है कि दस-पन्द्रह साल पहले इसका सर्वेक्षण हुआ था और जांच की गई थी, लेकिन रेलवे

मंत्रालय के ब्याल से यह अलाभकारी लाइन थी। यह बात सही नहीं है। वहाँ पर काफी डेवेलपमेंट हुआ है। हर एक ब्लाक में जिनिंग फंक्ट्री बनी हुई है, पुसाद में स्पिनिंग एंड वीविंग मिल भी बनी है, शुगर फंक्ट्रीज भी हैं और काफी विकास का काम हुआ है। इसलिए इस रेलवे की सलत जरूरत है।

इस रेलवे लाइन के बारे में मैं कहना चाहता हूँ कि अगर रेलवे का कोई अफसर मेरे साथ आये तो वहाँ पर जो डेवेलपमेंट हुआ है उस के बारे में खुद उन को पूरी जानकारी दे दूँगा। इस लिए मैंने इस भाग को ले कर दड़वा-पुसाद लाइन को, जो दूसरी लड़ाई के समय गिराई गई थी, फिर से बिछाने की प्रार्थना की है और मैं चाहता हूँ कि यह कार्यवाही जल्दी की जाये।

SHRI GANESH GHOSH (Calcutta South) : Mr Chairman, very unfortunate situation has developed in the Electrification Section in the Northern Railway between Allahabad and Tundla. The Electrification Section is in [existence for the past 15 years since 1955 and only recently it has been decentralised and given over to the different zonal Railways. I will speak about the Northern Railway Zone.

There are about 2000 workers of category IV called casual workers. The Indian Railway Establishment Manual, Chapter 25, says that no person can be treated as a casual worker if he has completed 240 days of work. But I am very sorry to again draw the attention of the Railway Minister to this fact which is a scandalous thing. These workers have been recently dismissed and put in jail, absolutely for nothing, for simply peacefully demanding that their services may be regularised; "We have done 10 to 15 years service. That may be regularised." They held a peaceful demonstration before the General Manager on the 30th July last. Immediately afterwards the General Manager gives the order of dismissal and 200 of them have been not only dismissed and similarly 187 of them have been not only dismissed but put in jail. Strangely enough, the Police have refused them bail. Mr. Bery, the General Manager of Northern

Railway, is trying to mislead our Minister by saying that the hundreds who have been dismissed have no more than six months' service records. I will only draw your attention to a few of them because I have not much time. Only two or three cases I will refer. Here is the case of one Jinesh Singh; Date of birth 18. 7. 42. He was first appointed on 2nd November 1959, discharged on 15th January 1961, re-appointed-16th-January 1961, discharged-15th October 1965, re-appointed-16th October 1965, dismissed-24th March 1966, re-appointed-25th March, 1966, dismissed-12th February 1967, re-appointed-13th February 1967, dismissed-31st January 1968 and re-appointed-1st February 1968.

SHRI RANDHIR SINGH (Rohtak) : What is the total number of dismissals and appointments ?

SHRI GANESH GHOSH : I will give you. More than 200 of them have been dismissed. This is a fact. Would you not call it continuous service ? Mr. Beri, in all his pretensions of innocence, says to the minister that those who have been dismissed have not more than 6 months service.

I would like to draw the sympathetic attention of the Minister to one thing more. They staged, of course, demonstrations shouting slogans : "Our services has got to be regularised please regularise our services. We have done more than 5 years, 6 years 7 years and 12 years of service. Regularise our services." Mr. Beri after dismissing 200 persons in Kanpur immediately recruits new persons, there is no work for them. They are surplus.

After they come back, the Police arrests them and puts them in jail. How many are arrested ? On the 7th August, 187 workers in Allahabad were arrested and put in jail. Why should this be done ? Have they done any violence ? They have not thrown even gramme of stone against any-body. They were simply shouting slogans, saying, "Regularise our services; this is injustice." They have been put in jail; they are not allowed to come out on bail. On the same day, 7th August, 117 workers were arrested at Tundla and about a couple of days later, I think, two days later, 27 more persons were arrested at Etawah and

[Shri Ganesh Ghosh]

put in jail. They are on hunger strike for more than 15 days. The request we make to Hon. Minister, Mr. Nanda, is this. Mr. Nanda has been doing social service work long before I was born. He can certainly look into these things. I request him to give us assurance on three points.

He may kindly ask Mr. Bery to take back these persons. We request the Minister to give an assurance that he will consider these cases favourably. I do not want anything more.

How can it be said that these people will be surplus? The electrification of Tundla-Delhi, Delhi-Nagpur, Nagpur-Hyderabad and Delhi-Bombay Sections are yet to be done. So, it cannot be said that these people will become surplus. These people have got experience of 10 years to 15 years and they will be very useful. If these people are thrown out and you take other persons like porters who can only take loads on their heads, will it not be a wastage of Public money? Will the Hon. Minister kindly think about these things.

Therefore, Sir, I want an assurance from the hon. Minister that he will consider these cases favourably, if he thinks that they are able to do their work and there is work for them, so that they are continued in service. On our part we will see that they do not shout any more slogans. Thank you.

श्री नवल किशोर शर्मा (दोसा) : सभापति महोदय, चूंकि मुझे समय कम दिया गया है, इस लिए मैं प्वाइंट्स ही आपके सामने पेश कर दूंगा। पहले तो मैं रेलवे मंत्री जी को उनके ग्यारह सूत्री कार्यक्रम के लिए बधाई देना चाहता हूँ। मैं समझता हूँ कि उसमें उनको थोड़ी बहुत सफलता अवश्य मिली है (इंटरप्सॉ) अगर आप देखें तो आपको पता चल जायेगा कि ग्यारह सूत्री कार्यक्रम में काफी सफलता प्राप्त इन्होंने की है। आप कोयले के मामले को लें। उसमें छः प्रतिशत की बचत हुई है। रेलों की व्यवस्था में भी सुधार हुआ है। उनकी हालत भी बदली है। जो थोड़ा बहुत रिफार्म आया है, इसीलिए

आया है कि इन्होंने इस काम को अपने हाथ में लिया है। मैं जानता हूँ कि वांछित सफलता नहीं मिली है, उतना नहीं हो पाया है जितना होना चाहिए था लेकिन फिर भी जो हुआ है, उसके लिए मैं उनको मुबारकबाद देना निहायत जरूरी समझता हूँ।

मुझे कल अखबारों में एक खबर पढ़ने को मिली है जिससे मुझे थोड़ी निराशा हुई है। यह पढ़ने को मुझे मिला है कि रेल मंत्री फिर से ब्यूरोक्रेसी या रेलवे बोर्ड के प्रभाव में आ कर अपने उस कार्यक्रम से दूर हटने की कोशिश कर रहे हैं और जो सैल है उनको जनरल मैनेजर्स के अन्तर्गत किये जाने की बात चल रही है। मैं समझता हूँ कि यह ठीक बात नहीं है, वह एक रेट्रोग्रेड स्टेप है। इसको आपको अपने पास ही रखना चाहिए और इस व्यवस्था को ब्यूरोक्रेसी के दबाव में आकर बदलना नहीं चाहिए।

अभी भूतपूर्व रेलवे मंत्री श्री पुनाचा ने कहा कि रेलवे में गुड्स की बहुत चोरियाँ होती हैं। आज के ही अखबारों में एक समाचार छपा है कि बहुत बड़ी मात्रा में रेलवे से स्टील और स्टील का सामान चोरी हुआ है। यह स्थिति निश्चित तौर पर बहुत खतरनाक है। रेलवे में जो माल की चोरियाँ होती हैं उनको रोकने के लिये कारगर कदम उठाये जाने चाहिए। इन चोरियों की वजह से रेलवे प्रशासन को करोड़ों रुपये साल का नुकसान होता है। इन चोरियों के कारण जनता की रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन में आस्था भी कम होती है। इस वास्ते इस बारे में सख्त कदम उठाये जाने चाहिए।

अब मैं राजस्थान से सम्बन्धित दो तीन बातें कहना चाहता हूँ। कोटा चितौड़गढ़ लाइन की मांग राजस्थान की एक बहुत पुरानी मांग है। इस मांग पर विचार करके इस काम को जल्द शुरू किया जाना चाहिए।

राजस्थान में रेलों के विस्तार की दिशा में पिछले बीस सालों में बहुत ही कम काम हुआ

है। उससे पहले भी वहाँ रेलों का विस्तार ज्यादा नहीं था। उसके ऐतिहासिक कारण हैं। उनमें मैं जाना नहीं चाहता हूँ। लेकिन अब रेलों के विस्तार की दिशा में राजस्थान की तरफ ज्यादा ध्यान दिया जाना चाहिए। जयपुर को सवाईमाधोपुर से ब्राड गेज लाइन से जोड़ा जाना निहायत जरूरी है। चेम्बर आफ कामर्स के लोगों ने तथा दूसरे लोगों ने बराबर इसके बारे में दबाव डाला है, बराबर इसकी मांग की है। स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्री जी 1956 में राजस्थान गए थे। तब भी उन्होंने इसके बारे में वहाँ घोषणा की थी, जो अभी अधूरी है। मैं चाहता हूँ कि इस ओर आपका ध्यान अविलम्ब जाए।

रिवाड़ी और जयपुर के बीच में यदि सम्भव हो और यदि सम्भव न हो तो बूंदी और जयपुर के बीच में एक शटल सर्विस शुरू की जानी चाहिए। जयपुर राजस्थान की राजधानी है और वह डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर भी है। वहाँ पर जो गाड़ियाँ पहुँचती हैं, चार बजे के बाद पहुँचती हैं। राजधानी के लिए तो ऐसी व्यवस्था होनी चाहिये कि वहाँ सवेरे दस बजे गाड़ियाँ पहुँच जाया करें। यदि आपने ऐसा किया तो अलवर और जयपुर के देहातों में रहने वाले लोगों को सुविधा होगी। भूतपूर्व रेलवे मंत्री डा० राम सुभग सिंह ने इस बात का आश्वासन दिया था और उन्होंने इसके बारे में कुछ व्यवस्था भी की थी लेकिन रेलवे बोर्ड के अधिकारियों के रुख के कारण यह काम पूरा नहीं हो सका। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि इस ओर आप ध्यान दें। यह अपने आप में एक शर्मनाक बात है। लोगों की जरूरतों को पूरा करने के लिए रेलवे प्रशासन को यह काम करना ही चाहिए। यह नितान्त आवश्यक भी है।

अब मैं रेलवे एम्प्लायीज के बारे में एक बात कहना चाहता हूँ। रेलवे एम्प्लायीज में बहुत से अध्यापक भी हैं जोकि उन स्कूलों में काम करते हैं जो रेलवे बोर्ड द्वारा रेलवे या डिपार्टमेंट

द्वारा चलाए जा रहे हैं। इन अध्यापकों की स्थिति बड़ी दयनीय है। उनको आप जो रिकग्नाइज्ड यूनियन हैं उनका सदस्य बनने का अधिकार इसलिए नहीं देते हैं कि ये लेबर क्लास में नहीं आते हैं। उनकी अपनी जो यूनियन है उसको भी आप रिकग्नाइज्ड नहीं करते हैं। परिणाम यह हो रहा है कि उन छोटे गरीब अध्यापकों के दुख दर्द को सुनने के लिए रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन में कोई तैयार नहीं होता है। मेरा निवेदन है कि वेंस्टर्न रेलवे की जो टीचर्स एसोसिएशन है उसको रिकग्नाइज्ड आप करें यह मामला बहुत असें से लटका हुआ है। इस पर आप को तुरन्त ध्यान देना चाहिए और उसको आपको रिकग्नाइज्ड करना चाहिए।

राजस्थान में खेतरी की जो तांबे की प्राजैक्ट है वह हिन्दुस्तान की सबसे बड़ी कापर प्राजैक्ट्स में से है। उसको रेलवे लाइन से जोड़ा जाना निहायत जरूरी है। दुर्भाग्य से भारत सरकार ने इस बारे में अभी तक कोई कदम नहीं उठाया है।

हजारों नहीं करोड़ों रुपये का फारेन एक्सचेंज हमारा बरबाद हो रहा है कि हम कापर प्राजैक्ट को पूरी तरह से डिवेलेप नहीं कर पाए हैं, उसके लिए पूरे साधन मुहैया नहीं कर पाए हैं। फारेन एक्सचेंज बचाने के लिए यह जरूरी है कि खेतरी की कापर प्राजैक्ट को हम रेलवे लाइन से कनेक्ट कर दें।

एक योजना यह भी है कि दिल्ली और बम्बई के बीच में राजधानी एक्सप्रेस चलाई जाए और यह उसी तरह से हो जिस तरह से दिल्ली और कलकत्ता के बीच में राजधानी एक्सप्रेस चलती है। मैं चाहता हूँ कि इस गाड़ी को दो अक्तूबर से शुरू कर दिया जाए ताकि दूर की यात्रा करने वाले जो लोग हैं वे सुविधापूर्वक जा सकें।

चेतक एक्सप्रेस सराय रोहीला से चलती है। मैं चाहता हूँ कि उसको दिल्ली सेंट्रल से

[श्री नवल किशोर शर्मा]

चलाया जाए। साथ ही उसके टाइमिंग इस तरह के होने चाहिए जिससे वह ठीक समय पर उदयपुर पहुंच सके। जो मौजूदा टाइम टेबल है वह बड़ा असन्तोषजनक है।

मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे इस पर अपने विचार प्रकट करने का अवसर दिया है।

श्री धौंकार लाल बेरवा (कोटा): सभापति महोदय, मुझे रेलवे की यह अनुपूरक मांग को देख कर बड़ी ग्लानि होती है, क्योंकि हम रेलवे को इतना रुपया दे रहे हैं, लेकिन इसमें राजस्थान का कहीं नाम तक नहीं है। अभी मेरे साथी ने कहा है कि कोटा-चित्तौड़गढ़ लाइन का पहले सरवे हो चुका है। डा० राम सुभग सिंह ने, जब वह रेल मंत्री थे, मुझ से कहा था कि अगर आप चार लाख रुपया देंगे, तो हम यह लाइन बना देंगे। मैंने उसी वक्त कागज पर लिख दिया कि हम चार लाख रुपया देने के लिए तैयार हैं, आप उस लाइन को बनाइये। अभी तक इस बारे में कोई जबाब नहीं आया है। डा० राम सुभग सिंह हमारे साथ आ बैठे हैं और उनकी जगह श्री नन्दा आ गये हैं। लेकिन इस लाइन की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया है।

बोर्ड के अधिकारीगण इस लाइन के बारे में कहते हैं कि वह अनप्राफिटेबल है, यह लाइन अलाभकारी कैसे हो गई? उन्होंने इसको देखा ही नहीं। मंत्रियों के दबाव में आकर उदयपुर हिम्मतनगर लाइन और गुणा-मक्सी लाइन बना दी गई। गुणा मक्सी लाइन पर छः करोड़ रुपये खर्च किये गये थे, लेकिन अब उसका दीवाला निकल रहा है, क्योंकि उस पर एक भी मालगाड़ी नहीं जाती है। मेरा सुझाव है कि सरकार पहले कोटा से बूंदी तक के २२ मील के टुकड़े को बना दे। अगर वह लाइन लाभकारी सिद्ध हो, तो फिर वह उसको चित्तौड़गढ़ तक बढ़ा दे, वरना वह सारी लाइन को उखाड़ लें। हम राजस्थान वाले उसका खर्चा देंगे। उस लाइन को बनाया

नहीं जाता है और कह दिया जाता है कि वह अलाभकारी है। जैसा कि मैंने कहा है, चाहे यह मांग २ करोड़ रुपये की हो और चाहे २० करोड़ रुपये की, मुझे इस को देखकर ग्लानि होती है। जहाँ तक राजस्थान का सम्बन्ध है, यह पैसा धूल में फेंका जा रहा है।

राजस्थान की गरीब जनता हड़ताल या प्रदर्शन नहीं करती है, घेराव नहीं करती है और गाड़ियाँ नहीं रोकती है। यह सरकार मद्रास और कोचीन के उन लोगों के कानू में आती है, जो अपनी मांग को लेकर गाड़ियाँ जला देते हैं। राजस्थान की जनता भोली-भाली है। इस लिए उसकी कठिनाइयों की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता है।

हमारे यहाँ से एक प्रतिनिधिमंडल श्री नन्दा से मिलने के लिए आया, लेकिन उनके दर्शन नहीं हुए। वे लोग उस कागज को मेरे पास पटक गये। उस पर तीस एम० पीज० के दस्तखत हैं और उसमें कोटा बूंदी चित्तौड़गढ़ लाइन बनाने की मांग की गई है। शायद इस लाइन को इस लिए नहीं बनाया जा रहा है कि कुछ मन्त्रियों का श्री सुखाड़िया से विरोध है। लेकिन उन को राजस्थान की जनता से विरोध तो नहीं करना चाहिए।

कोटा की आउट-एजेन्सी को बन्द हुए छः महीने हो गये हैं। हम ने बड़ी मुश्किल से उस का ठेका दिलवाया था और उसको चालू करवाया था। लेकिन अब दो बार उस के टेंडर हो चुके हैं और तीसरी दफा हो रहे हैं। कोई उस के लिए टेंडर नहीं देता है, क्योंकि उसमें कुछ शर्तें लगादी गई हैं। एक शर्त यह है कि आउट-एजेन्सी दिल्ली के टिकट तो दे सकती है, लेकिन वह बम्बई के टिकट नहीं दे सकती है। दूसरी शर्त यह है कि गाड़ी निकल जाये और कोई टिकट के पैसे वापिस लेना चाहे, तो उसके लिए बम्बई को लिखा जाये—आउट-एजेन्सी को वे पैसे लौटाने की पाबन्द नहीं है। मैं समझता हूँ

कि आऊट-एजेन्सी को यह पावर दी जानी चाहिए या कोटा जंक्शन के स्टेशन मास्टर के दस्तखत करा के वे पैसे वापिस दे देने चाहिए। इसके अलावा आऊट-एजेन्सी के पास स्लीपर कोच का कोटा नहीं है, जो कि उसको दिया जाना चाहिए।

कोई भी कोटा की आऊट-एजेन्सी को लेने के लिए तैयार नहीं है। हमने बड़ी मुश्किल से उस को स्थापित कराया। लोगों को जब उस का पता लगा, तो वहाँ भीड़ होने लगी। लेकिन फिर ये शर्तें लगा दी गईं। जब आउट एजेन्सी दिल्ली का टिकट दे सकती है, तो फिर उसको बम्बई का टिकट देने का अधिकार क्यों नहीं होना चाहिए? कोटा की जनता रामपुरा बाजार के चक्कर काट काट कर परेशान हो रही है, जहाँ आउट एजेन्सी थी। कोटा जंक्शन पर टिकट नहीं मिलता है। भीड़ लगी रहती है, गाड़ी निकल जाती है। सारे कोटा शहर को उस आउट एजेन्सी से फायदा था। इस सरकार को शर्म आनी चाहिए कि कोटा की जनता को टिकट के बारे में इतनी परेशानी हो रही है।

अगर हम स्टेशन पर गाड़ी का टाइम पूछते हैं, तो कन्ट्रोलर बंटे बंटे कह देते हैं कि वह एक घंटा लेट है, जिस के कारण बहुत परेशानी का सामना करना पड़ता है। एक बार उन्होंने गाड़ी एक घंटा लेट बता दी। स्टेशन पर पुलिस और मिलिटरी के लोग थे, बड़े अफसर थे और मैं भी था। जब मैं उनके द्वारा बताये गये टाइम से पन्द्रह मिनट पहले पहुँचा, तो गाड़ी सर्वाई-माघोपुर निकल गई थी। पुलिस और मिलिटरी वाले वहाँ पड़े रहे, बड़े अधिकारी बंटे रहे। मुझे भी रात को जनता से आना पड़ा। जब मैंने इस बारे में लिखा, तो मुझे पत्र में यह जबाब दिया गया कि मुझे जो असुविधा हुई, उस के लिए हम क्षमा-याचना करते हैं। आगे ऐसी गलती नहीं होगी। इस तरह ध्यान देना चाहिए।

कोटा के वेटिंग रूम के लिए 120 फीट की मन्जूरी दी गई थी, लेकिन अब उसको 60 फीट तक बनाकर ही खत्म कर दिया गया है और कहा गया है कि उस वेटिंग रूम को तीन चरण में बनाया जायेगा। भगवान् ने इनको तो एक ही चरण में बना कर खड़ा कर लिया लेकिन ये वेटिंग रूम को तीन चरण में बनाना चाहते हैं। अब 60 फीट बनाया गया है। उसके बाद 30 फीट एक बार बनायेंगे और 30 फीट दूसरी बार बनायेंगे। इस तरह जायंट होने से क्रैक आ जायेंगे। अगर एक दफा दीवार बना कर बाद में उस के साथ और बनादी, तो उस में क्रैक आ जायेगा और फिर कहा जायेगा कि ठेकेदार की गलती है। इस लिए उस वेटिंग रूम को एक-साथ ही बना दिया जाये, जैसी की उस की मन्जूरी दी गई है।

अगर स्टेशन पर काम करने वाला कोई ठेले वाला मर जाता है, तो वह उसकी विधवा या उसके बेटे के नाम कर देना चाहिए। हम देखते हैं कि ऐसी हालत में दो सौ या पाँच सौ रुपया लेकर वह ठेला किसी दूसरे व्यक्ति को दे दिया जाता है। ऐसा नहीं किया जाना चाहिए और जिसने अपनी जिन्दगी ठेले पर निकाली है, उसकी विधवा या बेटे को वह दिया जाना चाहिए।

हमारे यहाँ एक सेंट पाल स्कूल है, जो ईसाइयों के द्वारा चलाया जाता है। उसने रेलवे की पाँच बीघे जमीन दबा ली है। उसे जमीन पर रेलवे के पिल्लर लगे हुए हैं। रेलवे ने वह जमीन अपने कर्मचारियों को खेती के लिये एलाट की हुई है। लेकिन स्कूल वाले उस जमीन को खाली नहीं करते हैं। वहाँ के डी० ए० और क्लेक्टर दोनों ईसाई हैं। तो फिर उस जमीन को कौन खाली करायेगा? इस बारे में जांच की जानी चाहिए और वह जमीन रेल कर्मचारियों को दिलाई जानी चाहिए।

सभापति महोदय : माननीय सदस्य बड़े जिम्मेदार आदमी हैं। ऐसी बात नहीं कही जानी चाहिये कि चूँकि अमुक मुसलमान या ईसाई है, इसलिए कोई काम नहीं किया जा रहा है या वह कर रहा है।

श्री ओंकार लाल बेरवा : मैं किसी प्रकार के सम्प्रदायवाद की बात नहीं कह रहा हूँ। मैं केवल यह कह रहा हूँ कि जातिवाद के आधार पर कोई नियम-विरुद्ध या कानून-विरुद्ध काम नहीं किया जाना चाहिये। सवाल यह है कि डी० एस० या क्लेक्टर उस जमीन को खाली क्यों नहीं करवाते हैं।

कोटा-चम्बल बाँध पर 200 करोड़ रुपया लगा है। उसकी नहरों से उस क्षेत्र का विकास होगा और वहाँ का प्रोडक्शन बढ़ेगा। ग्वालियर से भिड़-मुरैना की लाइन और ग्वालियर से शिवपुरी की लाइन नैरो-गेज हैं। उन नैरो-गेज की लाइनों से वह प्रोडक्शन कैसे ढोया जायेगा ? सारा माल वहीं पड़ा रह जायेगा। जब से बाजादी मिली है, तब से नैरो-गेज के न इंजिन बनाये जाते हैं। और न पटरियाँ और डिब्बे बनाये जाते हैं नैरो-गेज की बहुत उपेक्षा की जाती है। कोई उसको देखने वाला नहीं है। इसलिए या तो इन नैरो-गेज लाइनों को बन्द कर दिया जाये, या उन्हें ब्राड-गेज में बदल दिया जाये, ताकि ये लाइनें उस क्षेत्र के प्रोडक्शन को ढोने के काबिल हों।

आर० पी० एफ० के एक इंस्पेक्टर साहब मार-मार कर कुलियों की चमड़ी उधेड़ देते हैं और अपने घर पर उनसे काम कराते हैं। इस बात की जाँच की जानी चाहिये कि इंस्पेक्टर साहब कौन हैं और उनको कुलियों से घर पर काम लेने का क्या अधिकार है। जब कुलियों से लाइसेंस का रुपया लिया जाता है, तो उनको मान्यता मिलनी चाहिये और उन के इलाज और और रहने आदि की व्यवस्था करनी चाहिये।

बयाना जाने के लिए घर्ड क्लास का टिकट जो

है आप आवे टिकट के लिए कह रहे हैं... (व्यवधान) ...मुझे एक मिनट और चाहिए, ज्यादा नहीं। मैं यह कह रहा था कि आप ने सुझाव दिया कि सात साल तक के लड़के का किराया माफ कर दिया जाय और दस साल के ऊपर का सारा किराया पूरा लिया जाय। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि सात साल का तो एक बच्चा सा होता है वह क्या रेल में बैठ कर स्कूल जायेगा ? अगर बारह साल के ऊपर का बच्चा है तो वह दूसरे स्कूलों में भी जा सकता है। सात साल तक तो वह प्राइमरी स्कूल जो बने हुए हैं सब जगह, वहीं जायेगा। लेकिन स्टूडेंटों का ख्याल करके अगर 12 साल तक का किराया माफ करें और 12 साल के ऊपर पूरा लिया जाय तो ठीक होगा। तो मैं यह सुझाव देना चाहता हूँ कि 7 साल के बजाय उसको 12 साल करें ताकि छात्रों को भी कुछ सुविधा हो वरना क्या होगा कि 7 साल के तो छोटे-छोटे बच्चे होते हैं, 7 से 12 तक तक तो वह आठवीं नवीं दसवीं में पढ़ने वाले हैं, वह गाँव के रहने वाले हैं, वह एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन जायेंगे तो उनको पूरा किराया देना पड़ेगा। इसलिए मैं यह कहना चाहता हूँ कि 7 को हटा कर इसकी जगह 12 साल करें।

एक निवेदन और करना है कि रेलवे कालोनी के लिए आपने कोटा में जमीन ली तो कालोनी बनाने के लिए तो उन्होंने गाँव के लिए रास्ता बना दिया। सोवरिया एक गाँव है, उसके लिए रास्ता बनाया। आज वह गाँव वाले तड़प रहे हैं। तालाब की तरह पानी भरा हुआ है। वहाँ के डी० एस० ने बताया था कि गाँव के लिए रास्ता दो तो गाँव के लिए आधी सड़क बनी हुई है लेकिन उस कालोनी के अन्दर कोई रास्ता नहीं है जिससे सारे गाँव में पानी भरा हुआ है।

दूसरी बात मैंने पहले कई बार कही है डी० एल० वर्मा के लिए जो अजमेर डिवीजन में काम करते हैं, शेड्यूल्ड कास्ट के होते हुए भी उनको प्रमोशन नहीं दिया और चोर दरवाजे से

दूसरे को लाकर बिठा दिया। उसका कोई जवाब आपने नहीं दिया। यह मेरा निवेदन है कि जो मुद्दे मैंने बताए हैं उनके ऊपर ध्यान देकर उसका जवाब देने की कृपा करें।

श्री किन्दर लाल (हरदोई) : सभापति महोदय, मन्त्री जी ने जो धन की मांग रखी है मैं उसका समर्थन करता हूँ। साथ-साथ मैं श्री गुलजारीलाल नन्दा जी को बधाई देता हूँ कि जबसे उन्होंने इन कार्य को सम्हाला है तब से इस कार्य में प्रगति हुई है और आगे भी प्रगति होने की आशा है।

आपके माध्यम से मन्त्री जी का ध्यान अपने क्षेत्र हरदोई की तरफ दिलाना चाहता हूँ। बड़ी लाइन जो हरदोई लखनऊ के बीच में है उस पर बालामऊ एक स्टेशन है। बालामऊ से एक रेलवे लाइन औहदपुर तक जाती थी। कुछ दिनों के बाद वह तोड़ दी गई। उसमें बालामऊ से माधौगंज तक तो दोबारा बना दी गई। अब माधौगंज से औहदपुर तक शेष रह गई है। उसको भी बनाया जाये। मैं 1962 से जबसे कि पार्लियामेंट का मेम्बर चुन कर आया हूँ, बराबर इसके लिए लिख रहा हूँ लेकिन अभी तक उसकी कोई आशा नहीं दिखाई पड़ती। तो मैं अब विशेष तौर से मन्त्री जी से प्रार्थना करूँगा कि यह रेलवे लाइन जरूर बना दी जाये ताकि वहाँ की जनता को आने जाने की सुविधा हो सके।

दूसरी बात हमारे यहाँ हरदोई स्टेशन पर पश्चिम की ओर एक रेलवे का फाटक है वह काफी देर तक बन्द रहता है जिससे वहाँ की जनता को बहुत परेशानी होती है। वहाँ की जनता की मांग है कि वहाँ अन्डर-प्राउन्ड पुल बनाया जाय ताकि नीचे से मुसाफिर निकलें और ऊपर से रेलवे लाइन हो।

तीसरी बात—वहीं, हरदोई रेलवे स्टेशन पर एक अस्पताल की मांग काफी दिनों से चल रही है। मैं प्रार्थना करूँगा कि वह अस्पताल बनाया

जाये जिससे कि वहाँ के कर्मचारियों को दवा की सुविधा हो सके और वे उससे लाभ उठा सकें।

चौथी बात यह है कि दिल्ली से लखनऊ को केवल यही एक सीधी ट्रेन लखनऊ मेल हरदोई होकर जाती है। चौबीस घंटे में केवल यही एक ट्रेन है। वाया मुरादाबाद-बरेली होकर कोई दूसरी ट्रेन नहीं है। हम बराबर एक दूसरी ट्रेन उस लाइन पर चलाने के लिए मांग कर रहे हैं और अब की बार काफी पार्लियामेंट के मेम्बरों ने हस्ताक्षर करके एक प्रार्थना-पत्र भी दिया था मगर उस पर अभी तक विचार नहीं हो सका। मेरी मन्त्री महोदय से मांग है कि इस लाइन पर एक और गाड़ी चला दी जाये दिन में किसी समय जिससे हम लोगों को आसानी हो सके। वाया कानपुर बहुत सी गाड़ियाँ चलती हैं लेकिन वाया मुरादाबाद-बरेली होकर केवल एक ही ट्रेन चलती है, दूसरी कोई भी ट्रेन नहीं है इसलिए उस लाइन पर एक और ट्रेन सीधे दिल्ली तथा लखनऊ के बीच बढ़ाई जाय, जिससे आने-जाने वाले लोगों को सुविधा हो सके।

सभापति महोदय : एक निवेदन सुन लीजिए रूल्स के अन्दर जो सप्लीमेन्टरी ग्रान्ट है, उसकी जो आपको किताब मिली हुई है उसी के अन्दर आपको बोलना चाहिए अभी तक जो लोग बोले हैं, मैं यही मार्क कर रहा था कि जनरल डिबेट पर जितनी बातें कही जाती हैं वही इसमें भी कही गई। इसलिए आप लोगों से निवेदन है कि जितना हो सके रूल्स के मुताबिक आप लोग इसी के अन्दर अपने को कन्फाइन रखिए।

श्री किन्दर लाल : सभापति महोदय, अभी तक जितने भी मेम्बर बोले हैं वह जिन बातों पर बोले हैं वही मैं भी रख रहा हूँ। एक दो बातें रखकर मैं अपनी बात समाप्त करना चाहता हूँ।

हमारे हरदोई स्टेशन पर रिजर्वेशन का कोई

[श्री किन्दर लाल]

कोटा नहीं है जबकि वहाँ से बहुत से लोग रिजर्वेशन कराते हैं। तो मेरा निवेदन है कि वहाँ के लिए भी रिजर्वेशन का कोटा होना चाहिए।

सभापति महोदय : देखिए एक मिनट सुन लीजिए, मैं रूल 216 सबकी इंफॉर्मेशन के लिए पढ़ देना चाहता हूँ :

The debate on the supplementary grants shall be confined to the items constituting the same and no discussion may be raised on the original grants nor policy underlying them save in so far as it may be necessary to explain or illustrate the particular items under discussion.

तो यह जरा ख्याल रखिए। थोड़ा बहुत धर-उधर हो जाय तो दूसरी बात है।

श्री किन्दर लाल : सभापति महोदय, दूसरी बात जो लखनऊ मेल दिल्ली से लखनऊ जाता है वही जब लखनऊ से वापिस आता है तो हरदोई स्टेशन पर दोनों ओर से केवल तीन मिनट रुकता है। उसके रुकने का समय बढ़ाया जाये। हरदोई स्टेशन पर टिकट कलक्टर के यहाँ टेलीफोन रखा रहता है, जब वह गेट पर चला जाता है तो कोई जवाब देने वाला नहीं रहता है। मेरा निवेदन है कि वहाँ एक इंसवायरी कायम कर दी जाये ताकि कोई भी आदमी टेलीफोन करे तो उसे सूचना मिल सके। इसी माह की 24 तारीख को रेलवे मन्त्री महोदय हरदोई गये थे तो उनके सामने जनता की तरफ से मैंने यह सभी बातें रखी थीं। मेरा यही निवेदन है कि इन माँगों को पूरा कर दिया जाये। इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया।

श्री वि० प्र० अण्डल (मधेपुरा): सभापति महोदय, मैं इस नियम को तो जानता हूँ कि सप्लीमेंट्री डिमान्ड पर जो डिमान्ड है उसी पर सदस्य बोल सकते हैं लेकिन चूँकि आपने हर एक मेम्बर को लैटीच्यूड पहले से दिया इसलिए

मेरा अन्दाज है कि मेरे वक्त में भी डिस्क्रिमिनेशन नहीं होगा।

मैं मन्त्री जी को जरा छोटी लाइन का सफर करने के लिए आमन्त्रित करता हूँ। हमारे नार्थ ईस्टर्न रेलवे में एक स्टेशन मानसी है। आज से नहीं, कितने दिनों से, जबसे हमने होश सम्भाले हैं तबसे इस स्टेशन को हम देख रहे हैं। यह एक जंक्शन है और जो माननीय सदस्य आसाम की तरफ जाते होंगे वह जानते होंगे कि यह एक प्रमुख जंक्शन नार्थ ईस्टर्न रेलवे का है। इस बार मन्त्री महोदय भी वहाँ गए थे। एक प्रश्न यह आया था कि इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट के लोगों ने रेलवे को यह एडवाइस दी थी कि गंगा नदी से मानसी स्टेशन को खतरा है जिसके लिए खतरा आने से एक वर्ष पहले ही नया स्टेशन वहाँ से करीब दो चार मील दूरी पर बना दिया। नहीं मालूम पचास लाख, साठ लाख या एक करोड़ रुपया खर्च हुआ, यह तो आप जानते होंगे। मानसी स्टेशन के लिए जनता की तरफ से आपके पास टेलीग्राम आये, रिप्रेजेंटेशन आये, मैंने भी गतवर्ष बजट में कहा था कि शायद मालूम होता है कि जो रेलवे का इंजीनियर है वह कुछ कंट्रैक्ट्स को ओब्लाइज करने के लिए जो मुसीबत है उसको हजार गुना और नेसी बड़ा बड़ा कर ऐसी बात कर रहा है कि स्टेशन को ही हटा दिया जाये ताकि नया कान्ट्रेक्ट हो और उसमें करोड़ों रुपए का काम हो। आप जब मीटिंग में गए थे तो आपने आश्वासन दिया था कि गंगा नदी का जो बहाव मानसी के नजदीक होकर जाने वाला है, हम उसी बहाव को मोड़ देगे। आपने ब्रह्मपुत्र का हवाला दिया था कि ब्रह्मपुत्र में इससे भी कठिन समस्या थी लेकिन लोगों ने ब्रह्मपुत्र के बहाव को मोड़ दिया। तो एक तरफ गंगा के बहाव को मोड़ने पर भी लाखों रुपया पी० डब्ल्यू० डी० का या रेलवे का खर्च हुआ और दूसरी तरफ करोड़ों रुपया आपका रेलवे का खर्च हुआ स्टेशन को अलग बनाने पर। लेकिन फ्लड अब खत्म होने को है और लाइन उद्यों की

त्यों हैं, वहाँ पर कोई खतरा पैदा नहीं हुआ। मैं आप से यह कहना चाहता हूँ—मान लीजिए दिल्ली में जमना में बाढ़ आ जाय तो क्या यह मुनासिब होगा इस सायंस के जमाने में कि दिल्ली को यहाँ से उठाकर किसी दूसरी जगह ले जाया जाय, जमुना की बाढ़ को ही कंट्रोल किया जायगा। आपने हमको आशवासन दिया था और नन्दा जी हम लोग आप से कुछ उम्मीद भी रखते हैं, भले ही लोग आप को क्लिटि-साइज करें, लेकिन आपके दिल में जनता की भलाई करने की तीव्र इच्छा है, कभी करप्शन को हटाने का, कभी एडमिनिस्ट्रेशन को अच्छा बनाने का आप का हमेशा कयाल रहता है। सहरसा जिले से तो आप का पहले से ही सम्बन्ध रहा है, क्योंकि भारत सेवक समाज के द्वारा कोसी नदी के सम्बन्ध में आप ने बहुत काम कराया है...

श्री रामावतार शास्त्री : लेकिन उसमें बहुत करप्शन हुई।

श्री वि० प्र० मंडल : हो जाय करप्शन। कोई करप्शन करे तो क्या उस के लिए नन्दा जी को दोष दें। आज जब आप जैसा आदमी रेलवे मिनिस्टर है और जब आपने जनता को आशवासन दिया, तो जनता यह समझती थी कि अफसर लोग पब्लिक मनी की इस तरह से बरबादी वहाँ नहीं करेंगे। आप जरा देखिये—कितना रुपया इन लोगों ने वहाँ पर खर्च करवा दिया, फिर भी बाढ़ ज्यों की त्यों है, स्टेशन उसी तरह से कायम है, लाइन को भी कोई डेन्जर पैदा नहीं हुआ। अभी वहाँ से एक आदमी आया था, मैंने उस को पालियामेंट के इर्द-गिर्द घूमते हुए देखा था, शायद वह आप से मिलना चाहता था, वहाँ पर लोगों ने ऐजिटेशन के लिए जो बाडी बनाई थी उसकी तरफ से वह आप से मिलने आया था। वह कह रहा था कि वहाँ से आप के लोग स्टेशन को उठा कर ले गये—अगर नहीं ले गये हैं तो अच्छी बात है—मैं यह कहना चाहता हूँ कि अगर वहाँ पर

परमामेंट डेन्जर है तो आप वहाँ पर गंगा नदी के कटाव को दूर करने की कोशिश कीजिए। यह सम्भव है, मैंने भी बहुत से इंजीनियरों से राय ली है, अगर ठीक से काम किया जाय तो यह सम्भव है। फूलड खत्म होने का समय आ गया है, गंगा की बाढ़ के बहाव को आप डाइवर्ट कर सकते हैं जिससे मानसी स्टेशन का बचाव हो सकता है।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ—हमारे यहाँ जो छोटी लाइन की ब्रांच लाइन है, मालूम होता है कि उस का कोई मां-बाप नहीं है। जिस का मन होता है, बिना टिकट के चढ़ते हैं, उस लाइन पर विजिलेंस की बहुत ज्यादा आवश्यकता है। एक बात मैं यह भी देखता हूँ कि शायद कोसी एरिया की पौपुलेशन बहुत ज्यादा बढ़ गई है और आप की रेल के डिब्बे बहुत छोटे होते हैं, जिस में वे लोग बैठ नहीं पाते हैं, एक एक कम्पार्टमेंट में भँस की तरह से लोग भरे रहते हैं। जब हम फस्ट क्लास में जाते हैं तो उस में भी जहाँ 6 आदमियों का स्थान होता है, 60-60 आदमी बैठे रहते हैं, फिजीकली हम लोगों को उस में बैठना इम्पॉसिबिल हो जाता है। मैं चाहता हूँ कि इस लाइन की तरफ आप का विशेष ध्यान जाना चाहिए। जैसा गांधी जी ने कहा था—हिन्दुस्तान की तरक्की तब तक नहीं हो सकती जब तक हिन्दुस्तान की 80-82 प्रतिशत जनता, जो गाँवों में बसती है और ब्रांच लाइनों से ट्रेवल करती है, जिन को बम्बई कलकत्ता या दिल्ली का मुँह देखना कभी सम्भव नहीं होता है, उन की तरफ आप का ध्यान नहीं जाता। आप राजधानी एक्सप्रेस दिल्ली से कलकत्ता चलाते हैं या दिल्ली से बम्बई चलाने का प्रबन्ध कर रहे हैं, लेकिन उन लोगों के लिए कोई प्रबन्ध नहीं होता, वहाँ पर तो आदमी पर आदमी का ही बोझ लादा जाता है—इस तरह से हिन्दुस्तान की वास्तविक तरक्की नहीं हो सकती। इसलिए मैं सुझाव दूँगा कि ब्रांच लाइन के जो यात्री हैं, उन की एमेनिटीज की

[श्री वि० प्र० मंडल]

तरफ आप का अधिक ध्यान जाना चाहिए। जैसे मानसी से मधीपुरा या वनमखी से कटिहार लाइन है, वहाँ पर एक्सप्रेस ट्रेन आपको जरूर चलानी चाहिए। इस समय एक्सप्रेस ट्रेन के न होने से समय की बहुत बरबादी होती है।

मैं बैठने से पहले एक बात और कहना चाहता हूँ—आप रोज सोशललिस्टिक पैटर्न आप सोसायटी का नक्शा देखते हैं, लेकिन रेलवे में आज भी फर्स्ट क्लास, एअर-कन्डीशन क्लास, सैकण्ड क्लास और थर्ड क्लास कायम है, इस भेद को आप कब तक कायम रखेंगे। मैं समझता हूँ कि दुनियाँ का कोई भी सोशललिस्टिक देश इस चीज को बरदास्त नहीं कर सकता कि रेलवे ट्रेवल में भी क्लासिज कायम रहें। यहाँ हम क्लासलेस सोसायटी की कल्पना करते हैं वहाँ हम रेलवे में क्लास वाली सोसायटी कायम रखने के लिए मोहर लगाते हैं—यह उचित नहीं है। इस लिए मैं सुझाव दूंगा कि आप रेलवे में क्लास-लेस कम्पाटिमेंट्स बनायें। एअर-कन्डीशन क्लास, फर्स्ट और सैकण्ड क्लास को फोरन से पेशतर इस देश से विदा किया जाय।

MR. CHAIRMAN : Shri Suryanarayana.

श्री मधु लिमये (मुंगेर) : सभापति महोदय मैं स्थगन प्रस्ताव पेश करना चाहता हूँ। वर्तमान बहस को स्थगित किया जाय और एक बहुत ही जरूरी विषय पर इस सदन में चर्चा करने का अवसर दिया जाय...

सभापति महोदय : किस रूल के अन्तर्गत ?

श्री मधु लिमये : सभापति महोदय, इसके लिए नोटिस का जरूरत नहीं है। मैं अभी-अभी सीधे सुप्रीम कोर्ट से आ रहा हूँ—एक मुक्त व्यक्ति के नाते और सभापति महोदय, मुझे आप से यह निवेदन करना है कि इस वक्त हमारे देश में और विशेषकर उत्तर प्रदेश में कानून का जो उलंघन हो रहा है...

SHRI K. SURYANARAYANA (Eluru)
On a point of order, Sir.

श्री मधु लिमये : इस में प्वाइन्ट आफ आर्डर की क्या बात है। इस वक्त मैं खड़ा हुआ हूँ। सभापति महोदय, उत्तर प्रदेश में बड़े पैमाने पर कानून का जो उलंघन हो रहा है...

सभापति महोदय : जरा उनका प्वाइन्ट आफ आर्डर सुन लूँ।

SHRI K. SURYANARAYANA : We are now discussing the supplementary demands for grants for Railways. Can he raise any matter abruptly having no relation to the subject before the house ?

MR. CHAIRMAN : Please allow him to have his say. It is my discretion what ruling I give.

श्री मधु लिमये : मुझे 3 मिनट दीजिये, ज्यादा नहीं माँगता हूँ। कुछ दिन पहले उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री श्री चरण सिंह ने एक भाषण दिया था जिसमें उन्होंने कहा कि जो जमीन को लेकर आन्दोलन करेगा या बेकारी के बारे में आन्दोलन करेगा या खच्चं पर सीमा लगाने का आन्दोलन करेगा, उसको कठोर सजा दी जायेगी और उन्होंने यह कहा कि मैं चेतावनी देना चाहता हूँ...

16.47 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

MR. DEPUTY-SPEAKER : Mr. Madhu Limaye, the discussion on the supplementary demands for grants for Railways is going on.

We welcome Mr. Madhu Limaye. He is present here. We missed you very much. Are you speaking on the supplementary grants for Railways? You know the rules, very well. I am to learn about the rules and the Constitution from you. Now, one discussion is going on. How can anything come in between? I cannot allow it.

श्री मधु लिमये : मैं एक प्रार्थना कर रहा हूँ जिसके लिये 3 मिनट का समय मुझे दिया गया है। मैं तीन मिनट से अधिक नहीं लूँगा।

MR. DEPUTY-SPEAKER : If you speak on the supplementary grants for Railways I am prepared to listen to you. But not on any other issue, not in this way.

श्री मधु लिमये : मुझे सभापति जी ने तीन मिनट दिये हैं—इसका क्या मतलब है, कुछ तो वचन की मर्यादा होनी चाहिए। मैंने बाकायदा स्पगन का प्रस्ताव रखा है।

MR. DEPUTY-SPEAKER : On what ? Your point is that you want to adjourn the debate. Under what rule ?

श्री मधु लिमये : रूल सं० 340। उपाध्यक्ष महोदय, मैं इसके कारण बता रहा हूँ—उत्तर प्रदेश में कानून का उलंघन बड़े पैमाने पर किया जा रहा है और भूमि आन्दोलन करने वालों के साथ किया गया है, श्री चरण सिंह ने किया है, यह अदालत में साबित हो रहा है और मेरा यहाँ आना इस बात का सबूत है।

MR. DEPUTY-SPEAKER : Noplease. This will not go on record.

SHRI MADHU LIMAYE : **

MR. DEPUTY-SPEAKER : Nothing will go on record. If he speaks without my permission nothing will go on record.

SHRI MADHU LIMAYE : ** (Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER : Order, please. Mr. Randhir Singh, I will humbly request you to have this matter to the Chair.

SHRI RANDHIR SINGH : Can he say anything he likes ? He cannot. I hold the whole House to ransom. (Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER : The difficulty is that members rush to the help of the Chair even when the Chair does not want their help.

Mr. Madhu Limaye wants the debate to be adjourned under rule 340. I think even for that he has to give notice.

SHRI MADHU LIMAYE : No.

MR. DEPUTY-SPEAKER : And he has to get my permission. (Interruptions)

श्री मधु लिमये : मैंने इनसे परमीशन ली थी। आप मेरी बात तो सुनिये। ... (व्यवधान) ... मेरा प्वाइंट आफ आर्डर है।

उपाध्यक्ष महोदय, आपके आने से पहले इस कुर्सी को जो मण्डित करते थे उन सभापति को भी उस समय वही अधिकार है जो कि स्पीकर और डिप्टी स्पीकर के हैं—इससे क्या किसी को इनकार हो सकता है ? उन्होंने मुझे तीन मिनट दिये थे लेकिन आप उनको वहाँ से भगा देते हैं ... (व्यवधान) ...

SHRI SHEO NARAIN (Basti) : No, Sir. The Chairman has permitted him.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Order please.

श्री मधु लिमये : आप उस वक्त नहीं थे। ... (व्यवधान) ...

MR. DEPUTY-SPEAKER : Nothing will go on record. (Interruptions)

Please listen to me first. No cross conversation please. I respect you. Kindly listen to me. (Interruptions)

You have raised something under Rule 340. (Interruptions)

Nothing will go on record. I would request you to kindly listen to me.

SHRI MADHU LIMAYE : Please withdraw it, Sir.

SHRI RANDHIR SINGH : He cannot dictate to the Chair. I take exception to it. He cannot cast appertion on the Chair and say that you should withdraw your order.

MR. DEPUTY-SPEAKER : When I need your help I will call you.

I would only request Mr. Madhu Limaye kindly to listen to me. I have ascertained

[Shri Deputy-Speaker]

from Mr. Tiwari. He has said that he has not given you permission. ... (व्यवधान) ...

श्री क० ना० तिवारी : आप मेरी बात सुन लीजिए। ये खड़े हो गए और खड़े होकर एबर-टली बोलने लगे। उस समय उन्होंने कहा कि मैं एडजर्नमेंट करना चाहता हूँ तो मैंने पूछा कि किस रूल के अन्दर लेकिन इन्होंने कोई रूल कोट नहीं किया। मैंने कहा कि तब तो यह प्वाइंट आफ आर्डर हुआ। और उसी के ऊपर मैंने कहा कि अगर ये कुछ कहना चाहते हैं तो कह लेने दिया जाये। ... (व्यवधान) ...

श्री मधु लिमये : फिर मैंने स्वयं कहा था कि तीन मिनट से अधिक नहीं लूंगा।

... (व्यवधान) ...

श्री क० ना० तिवारी : इसमें रूलिंग की कोई बात नहीं थी। मैंने कहा कि जल्दी खत्म कीजिए और इन्होंने कहा दो तीन मिनट में खत्म कर दूंगा।

MR. DEPUTY-SPEAKER : Mr. Tiwari was in the Chair; I will take his word, that he has not given you permission. He has asked you to point out under what rule you say that. You mentioned rule 340. You may read Rule 340 and the next rule, Rule 341 which goes along with it, which says :

If the Speaker is of opinion that a motion for the adjournment of a debate is an abuse of the rules of the House, he may either forthwith put the question thereon or decline to propose the question.

Now, I consider, any interruption of any debate which is going on, is an abuse of the rules of the House. Therefore, I don't allow that.

SHRI UMANATH (Pudukkottai) : There cannot be blanket rule. With the permission of the Chair, of course, motion for adjournment etc. can be raised. You will have to hear him why he wants to move such a motion. Then it is for you to allow it or not. But please allow him to say why he

wants to move. Then you can give a decision.

SHRI BALRAJ MADHOK : The hon. Chairman who was in the Chair before you came, has said and he has admitted that he said. You can say a few words. That might be relating to something on Adjournment Motion or any other Motion. But once such a permission was given to him by the Chair, I think, we must maintain the dignity of the Chair and allow him to say a few words and then you may rule that that Adjournment Motion is not admitted. Why should we create unnecessary row on this question ?

MR. DEPUTY-SPEAKER : I am grateful to Mr. Madhok. Mr. Tiwari himself has said he has not given him permission. Before I gave my ruling. Mr. Madhu Limaye has made a lot of submissions; almost all that he wanted to say, he has said. I have given my ruling now. I request hon. Members to cooperate with the Chair. (Interruption)

Mr. Janeshwar Misra, what do you want to say ? (Interruption)

श्री जनेश्वर मिश्र (फूलपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मेरा प्वाइंट आफ आर्डर है। सवाल यह है कि यह सदन कैसे चलेगा ? एक आदमी कुर्सी पर बैठे एक रूलिंग दे, दूसरा बैठे तो दूसरी रूलिंग दे और उसके बाद स्पीकर साहब आ जायें तो तीसरी रूलिंग दे दें तब फिर यह सदन चलेगा क्या ? इस पर मैं आपकी राय चाहता हूँ। तिवारी जी ने मधु जी को इजाजत दी, आपने उसको खारिज कर दिया। अभी स्पीकर साहब आ जायें और वह आपकी रूलिंग को खारिज कर दें तो यह सदन चलेगा या तमाशा हो जायेगा ? तिवारी जी ने कहा था कि तीन मिनट बोल लीजिए, आपने कहा कुछ नहीं बोलने देंगे। ऐसे सदन नहीं चला करता है।

अगर बेअर से व्यवस्थायें दूँगे तो यह सदन है कि सदन के मेम्बर व्यवस्थायें तोड़ेंगे और सदन नहीं चल पायेगा।

17 hrs.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I have ascertained from Shri K. N. Tiwari, and he himself

was saying that he had not given him permission, he said that he had asked him under what rule he wanted to raise it. The hon. Member Shri Madhu Limaye had not quoted the rule. That is what Shri K. N. Tiwary has said just now. So, it is not as if he had given permission and now I come to the Chair and I say that permission is not given. It is not like that. Shri K. N. Tiwary himself does not say that he had given permission.

श्री मधु लिमये : मैं उस वक्त बोल रहा था उन की इजाजत से। उन्होंने ऐसा कहा भी है, यह रेकार्ड पर है।

श्री जनेश्वर मिश्र : उन्होंने कहा है कि दो तीन मिनट में बोल लीजिए, हम ने अपने कान से सुना है।

MR. DEPUTY-SPEAKER : When the hon. Member made his point, I quietly listened to him. Would he now kindly listen to me till I finish ? It is not as if he had given permission and I have withdrawn that permission now. It is not so.

I also, when I came to the Chair, wanted to ascertain under what rule Shri Madhu Limaye was speaking. At that time, the hon. Member mentioned to me that he was speaking under rule 340, but even before that, I think Shri Madhu Limaye has made many observations

SHRI S. M. BANERJEE : You can rule it out after hearing him.

MR. DEPUTY-SPEAKER : It was only at a particular point when I said that it will not go on record that it did not go on record. But before that, he had made many observations which perhaps have gone on record, I do not know; they might have gone on record. So, I think all the requirements are met. Now, let us go on.

श्री जनेश्वर मिश्र : हम आप को समझाना चाहते हैं। आप ने समझा नहीं है।

SHRI N. SREEKANTAN NAIR (Quilon) : On a point of order regarding the calling-attention-notice. I want your ruling on a

very important question. I had raised it earlier in the morning and the Speaker had said that I might raise it when the item was taken up here.

Is it in order to malign thousands of working girls who have left Kerala to earn their living, either as nurses or as nuns ? They have gone to earn their living by honest hard labour. To malign them, to malign their character to malign them by casting suspicions about their character which might lead to communal disturbances, and to malign them with a view to ostracize them from society is something very unfair.

17.03 hrs.

[MR. SPEAKER in the chair]

Since the question has been raised here, a very clear and specific question, the hon. Minister must give a categorical reply as to whether there is any conspiracy in those foreign countries to misuse these girls who are sent from Kerala in any way. Only after the hon. Minister gives a categorical reply can we take this up for discussion. Otherwise, thousands of families will be ostracized and will be put to shame. I seek your protection for those families, because those families cannot come here and plead for themselves.

श्री मधु लिमये : मेरा व्यवस्था का प्रश्न है।

MR. SPEAKER : On this calling-attention-notice ?

श्री मधु लिमये : इस वक्त जो कारवाई चल रही है उस पर आप कृपा कर के सुन लीजिए, बाद में जो निर्णय देना हो वह दीजिए।

श्री रामशेखर प्रसाद सिंह (छपरा) : अध्यक्ष महोदय, जो विषय आप के आने के पहले तय हो चुका है, उसके ऊपर कोई बात नहीं होनी चाहिए।

श्री मधु लिमये : अध्यक्ष महोदय, आप सुनने तभी मैं बोलूंगा (अव्यवधान) जब अध्यक्ष महोदय कहेंगे तभी मैं बोलूंगा।

MR. SPEAKER : Let me follow what is going on what does the hon. Member want ? Does he want to raise a point of order ?

श्री मधु लिमये : जी हाँ ।

MR. SPEAKER : On what ? On the call attention motion or else on what ?

श्री मधु लिमये : जो व्यवस्था दी गई है क्या मैं उसके बारे में आप से प्रार्थना नहीं कर सकता ? आप स्पीकर हैं, अगर आप से प्रार्थना नहीं करूँगा तो किससे करूँगा ? मैं आपके विचारार्थ एक ही मुद्दा रख रहा हूँ । मैं यहाँ सुप्रीम कोर्ट से मुक्त हो कर आया । (व्यवधान) आप लोग हल्ला क्यों करते हैं ? अगर आप सुप्रीम कोर्ट को खत्म करना चाहते हैं तो कर दीजिये ।

MR. SPEAKER : The Deputy-Speaker has already disposed of it.

श्री मधु लिमये : आप सुनिये । अगर आप को डिस्पोज आफ करना हो तो बाद में कीजियेगा । हम को भी डिस्पोज आफ करना चाहें तो कर दीजिये, मुझे कोई ऐतराज नहीं होगा ।

MR. SPEAKER : It is 5 O' clock. We had fixed this hour for taking up the call attention notice which was postponed this morning. I would request him not to raise any abrupt discussion.

श्री मधु लिमये : नहीं है । पहले चल रहा था । काल अटेंशन मोशन लेने के पहले उठाया गया था ।

MR. SPEAKER : He is an old and senior member. He must come through the regular procedure.

श्री मधु लिमये : काल अटेंशन मोशन लेने के पहले ही मैं निवेदन कर रहा था सभापति जी की इजाजत से । आप मेरी प्रार्थना सुन लीजिए, उसके बाद जो करना हो वह कीजियेगा ।

श्री जनेश्वर मिश्र : आप उन को सुन लीजिये एक मिनट में ।

श्री मधु लिमये : आप नहीं सुनेंगे ? अगर आप कहें तो मैं बाहर जाता हूँ ।

(Shri Madhu Limaye then left the House)

MR. SPEAKER : I do not know what exactly happened, but I am told by the Deputy-Speaker that the matter on which Shri Limaye wanted to raise some issue had already been disposed of by him.

श्री जनेश्वर मिश्र : यह बात नहीं हुई है । आपको गलत इन्फार्मेशन दी गई है । डिप्टी स्पीकर साहब के पहले श्री तिवारी कुर्सी पर बैठे थे । उन्होंने श्री मधु लिमये को इजाजत दी कि वह तीन मिनट में बोल लें । जब वह बोल रहे थे तब तक डिप्टी स्पीकर साहब आये और उन्होंने उनको नहीं बोलने दिया ।

MR. SPEAKER : Shri Kanwar Lal Gupta, Call attention notice.

श्री जनेश्वर मिश्र : मैं चाहता हूँ कि अब डिप्टी स्पीकर साहब ने जो रूलिंग दी है उसको आप अनडू कर दीजिए । श्री तिवारी की रूलिंग को उन्होंने अनडू किया, आप उनकी रूलिंग को कर दीजिये ।

अध्यक्ष महोदय : श्री मधु लिमये चले गये हैं, अब आप खत्म कीजिए ।

श्री जनेश्वर मिश्र : यह अन्याय है, इस तरह से हाउस कैसे चलेगा । अध्यक्ष महोदय, मैं प्वाइंट आफ आर्डर उठाना चाहता हूँ । अगर एक आदमी चेअर पर बैठा हो और वह किसी मेम्बर को बोलने की इजाजत दे दे, उसके बाद दूसरा आदमी आ जाये और वह बोलने की इजाजत न दे, उसके बाद तीसरा आदमी आ जाये और वह दूसरी व्यवस्था दे दे, तो इस तरह से सदन का काम कैसे चलेगा ।

अध्यक्ष महोदय : श्री कंवरलाल गुप्त ।