में, जिस के चरित्र के संबंध में और जिस की सच्चाई के संबंध में जरा भी शक किसी को नहीं होगा और इस की सफलता भी इसी पर आधारित है। यदि लोकपाल के ऊपर सन्देह होने लगे कि किसी मंत्री या अधिकारी से वह प्रभावित हो सकता है या उन के दबाव में वह आ सकता है तब तो जो भी विश्वास थोड़ा बहुत सरकार के ऊपर है कि वह भ्रष्टाचार को रोकना चाहती है वह भी हट जाएगा और इस बिल का कोई मतलब नहीं रहेगा। इसलिए मैं समझता हूं कि यह बात बहुत आवश्यक है कि जो भी व्यक्ति इस पद पर नियुक्त हो वह ऐसा हो कि जिस के ऊपर सर्वसम्मति से सब लोग विश्वास कर सकें और कोई कंट्रोवर्सी उस के संबंध में न हो।

बाकी रामावतार जी ने और दूसरे सदस्यों ने बहुत लम्बी लम्बी आर्थिक व्यवस्था की बातें कहीं। मैं समझता हूं कि उन का संबंध हमारे यहां भ्रष्टाचार के जो मामले आते हैं उन से होता है लेकिन जहां तक हमारे इस विधेयक का संबंध है इस से उस को कोई विशेष मतलब नहीं है। मैं जानता हूं कि उन बातों पर हमें सोच विचार करना होगा। मैं यह भी जानता हूं कि यह बिल स्वयं पास हो कर सम्पूर्ण रूप से जो भ्रष्टाचार के मसले हैं उन का समाधान नहीं दे सकता। उस के लिए हमें और भी दूसरे समाधान ढूंढने होंगे। मैं समझता हूं कि यह बिल उचित दिशा में एक कदम है और ऐसा नहीं है कि सम्पूर्ण समस्या इस कदम से हल हो जायगी। पर उचित दिशा में एक उचित कदम होने के नाते से हमें खुशी है कि सम्पूर्ण सदन ने इस विधेयक का स्वागत किया है और मैं उम्मीद करता हूं कि इस विधेयक को सर्व-सम्मति से पास किया जायगा।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है कि यह विधेयक जो संशोधित रूप में आपके सामने प्रस्तुत है, इस पर सदन अपनी स्वीकृति दे।

The Motion was adopted.

16.38 hrs.

DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS), 1969-70

सभापति महोदय : अब यह सदन 1969-70 के रेलवे बजट संबंधी अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर विचार करेगा।

DEMAND NO. 2—MISCELLANEOUS EXPENDITURE

MR. CHAIRMAN: Motion moved:

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 4,000 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'."

DEMAND NO. 15—OPEN LINE WORKS—CAPITAL, DEPRECIATION RESERVE FUND AND DEVELOPMENT FUND

MR. CHAIRMAN: Motion moved:

"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 'Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund'."

इस के लिए एक घंटा नियत हुआ है। जिन सदस्यों ने कटौती के प्रस्ताव दिए हैं और उस पर कुछ कहना चाहते हैं वह अपनी चिट भेज दें जिस से उन्हें कुछ कहने का अवसर दिया जाय। जो कटौती के प्रस्ताव

---

*Moved with the recommendation of the Chief Justice discharging the functions of the President.

परिधि के बाहर नहीं है वह सब स्वीकृत समझे जाएंगे ।

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

"That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 4,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced to Re. 1."

[New surveys when hundreds of completed surveys are not implemented (2)]

SHRI J. MOHAMED IMAM (Chitradurga): I beg to move:

"That the demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 4,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Need to effect economy in railway administration. (5)]

"That the demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 4,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Need to conduct a technical survey of linking Chikjajur Chitradurga line with Hospet-Jasawanthnagar railway line in Sourthern railway. (6).]

SHRI LOBO PRABHU: I beg to move:

"That the demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced to Re. 1."

[Slow progress of double tracking. (9)]

SHRI J. MOHAMED IMAM: I beg to move:

"That the demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Growing number of railway accidents. (10)]

SHRI BENI SHANKAR SHARMA (Banka): I beg to move:

"That the demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 4,000 in respect of Miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure to prevent accident due to negligence and carelessness of the employees. (12)]

"That the demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 4,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure to run trains according to schedule. (13)]

"That the demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 4,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Need for survey and extension of Bhagalpur-Mandhar Hill branch so as to connect it with Deoghar or Jaisidh via Santhal Parganas. (14)]

SHRI MEETHA LAL MEENA (Sawai Madhopur): I beg to move:

"That the demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 4,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Need to survey the approved new Dholpur-Gangapur City railway line scheme. (32)]

"That the demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 4,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Need to construct more railway lines in Rajasthan. (33)]

SHRI SRINIBAS MISHRA (Cuttack): I beg to move:

"That the demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide a level crossing at Barang railway station on the South-eastern Railway at 26½ kms. (38)]

SHRI BENI SHANKER SHARMA: I beg to move:

"That the demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 4,000 in respect of Miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Need for running the trains according to schedule. (42)]

"That the demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 4,000 in respect of Miscellaneous expenditure be reduced by Rs 100."

[Failure to bring about a sense of duty and responsibility in the employees of the railways. (43)]

"That the demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 4,000 in respect of Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Need to prevent accidents due to negligence and carelessness of the employees. (44)]

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI PARIMAL GHOSH): In introducing the Supplementary demands for grants for 1969-70, I should like to say that out of Rs. 13,000 asked for, Rs. 8,000 is being charged appropriation and is for recoupment of the money we have already taken in advance from the Contingency Fund of India. The balance of Rs. 5,000 represents a token provision for taking the approval of the House for certain works such as new surveys, etc. that we have taken up for consideration during the year, after the presentation of the Budget for 1969-70. As per the recommendation of the Public Accounts Committee, we take only token provision and as and when a fuller picture emerges further supplementary demands will be brought before the House. With these words, commend them for the consideration of the House.

SHRI D. N. DEB (Angul): The Minister of Railways has asked for some supplementary demands. Before supporting them the House should be convinced if he had tapped all the internal resources and if so with what effect. In this connection, I wish to draw the attention of the hon. Minister to the report of the Railway Board regarding compensation that they have to pay for theft, loss and damages. They paid Rs. 5.45 crores in 1966-67 and in 1967-68, Rs. 7.22 crores. There is an increase of about Rs. 2 crores. The number of claims have also increased from about 650,000 in 1966-67 to 739,000 in 1967-68. The number of suits also have increased in the same proportion. This had been a great drain on the railway administration. We should like to know what steps had been taken by the Railway Board to arrest this development, and with what result. Almost every day we find from the

[Shri Parimal Ghosh]

papers that there is some damage to railway property or some theft, espeically in the bigger yards like Moghalsarai. We also hear that stolen goods are sold in open market as a result of which the prices of commodities fall. This tendency is gradually spreading to smaller areas also. In Balharshah station the price of a bottle of whisky was Rs. 10/- because it was stolen railway property. There was a suggestion from the National Railway Users Consultative Committee about patrol by military personnel in the railways but the Railway Board turned that down as being expensive. I think it was a suggestion worth consideration. One should see whether the expenditure involved is not less in comparison with the losses due to thefts and damages. I think the hon. Minister will reconsider this matter.

Then, the Government Railway Police and the Railway Protection Force are found unworthy of their jobs; they get mixed up with the local people if they are allowed to stay for a longer time in a particular place: they need frequent transfer from place to place; if that is done, familiarity with the local people can be avoided; these local people consist sometimes of goondas and others who generally have an organised unit to loot the railway property and goods.

सभापति महोदय: माननीय सदस्य, कृपया आगे आ जाये ताकि रिपोर्टर्ज को उनका भाषण ठीक प्रकार से सुनाई दे सके।

SHRI D. N. DEB: Yes, Sir. We are losing heavily on ticketless travelling also. It is a known fact that goondaism is on the increase and as a result of this, I think people venture to travel without tickets, and it is more so especially in the suburban trains. Ticketless travelling is more where the people in a crowd can even threaten the ticket-collector before he comes for checking, and as a result of this, they do not venture to check. I have seen for myself once in the Cuttack station while I was coming from Bhuvaneswar. Some such thing happened, unintentionally perhaps; the checkers could not venture to check and that was a day for checking tickets. The people came to know about it and the train was somehow made to stop at the outer signal by pulling that chain.

Sir, though this not an occasion when the Railway Minister can sanction any new project, I crave your indulgence to deal with a few points regarding my State which is very backward as far as rail communications are concerned. I hope the survey which has been taken up to link Bimlagarh and Talcher will proceed quickly and that the construction will start as soon as the survey is complete. In that connection, I think the Railway Minister also must have seen a press report which appeared yesterday, which was to the effect that there was some agitation in Rourkela which is being fomented. So, I think it will be in the interests of everybody if that link is taken up and completed. Until now we have not been able to know whether it will be taken up in the Fourth Plan. This was a line which had been surveyed in the year 1947, that is, before Independence, and I wonder how this Government has not been able to give any preference to this railway link. It may be for political reasons or any other reason, but now, it is time that this was taken up.

There are immense potentialities in Orissa, such as electricity, steel, labour, and so on. I do not think that throughout the region, there is any sort of workshop maintained by the railways. One of them is at Jharsuguda but it is a casual one. I would request the Railway Minister to consider the installation of a workshop

somewhere in the region of Orissa which will increase venue for employment.

SHRI CHINTAMANI PANIGRAHI (Bhubaneswar): Though the scope of the discussion is very limited so far as this Demand is concerned, I would like to bring to the notice of the hon. Minister certain relevant points which come under the scope of this grant. If you look into the demand so far as the new survey is concerned,—engineering and traffic survey—one thing may be mentioned. I would like to bring to the notice of the hon. Minister that we had met the Railway Minister previously and it was agreed to by the Railway Minister that in 1969-70 the engineering and traffic survey of the Talcher-Bimlagarh railway line would be undertaken and included in the 1969-70 budget. When in the Central Railways, North Eastern Railways, North East Frontier Railways and Western Railways new traffic surveys have been included. I do not know why the Railway Minister has not kept his promise and included this traffic survey.

As the Railway Minister knows, construction work has started on Cuttak-Paradip railway link. According to the original programme, it was scheduled to end by 1970. Now the progress of the work is so slow that I am afraid it is not going to be completed within the scheduled time. The hon. Minister should look into the causes of this delay. He should get it expedited so that iron ore can be sent to Paradip port for export by this rail link without delay.

Supplementary Demand No. 5 is with regard to repairs and maintenance. Last year when there was a severe cyclone and floods in Orissa I repeatedly brought it to the notice of the Railway Minister that there are serious breaches in the railway track. You will be surprised to know that the width of the railway bridge on river Malagoni is only 120 ft. whereas the width of the Malagoni river at that point is 140 ft. It was brought to their notice that it is better to remodel this bridge and make it at least as wide as the river so that there will be no breaches during the floods. You will be surprised to know that this was not remodelled.

Then, take the case of repairs to buildings. Last year, it was brought to the notice of the Minister repeatedly that railway colonies at Puri and other places were damaged in the cyclone. But, so far as repairs are concerned, no allotment has been made and no work has been done. It should be looked into.

Then, though it may not strictly come under any of the demands, cases are going on against some railway employees in courts. In Kurdah Road division, for instance, certain Class IV employees were retrenched. When their case went to the High Court, the employees won the case. Even though the officials who were conducting the case on behalf of the railways have earned thousands of rupees by way of travelling and other expenses, the Class IV employees have won the case in the High Court. Now the officials are trying to persuade the Railway Board to go in appeal to the Supreme Court. After all, this is something which affects the Class IV employees and they have won the case in the High Court. I do not know what is the point in harassing them by going in appeal to the Supreme Court by the railway authorities.

Lastly, I hope the Railway Minister will go into the question of the demand for a second division at Jharsuguda, which is a legitimate demand of that region.

श्री बेणीशंकर शर्मा (बांका) सभापति जी, सरकारी क्षेत्र में रेलों का बहुत महत्वपूर्ण स्थान है । जहां एक श्रोर

[श्री वेणी शंकर शर्मा]

लोगों को एक ओर से दूसरी ओर ले जाने की रेलवे की जिम्मेदारी है वहां दूसरी ओर उसकी जिम्मेदारी यह भी है कि वह लोगों को सकुशल ले जाये। आजकल आये दिन हम लोग दुर्घटनाओं की बहुतायत देख रहे हैं जिसके कारण एक प्रकार से लोगों को रेलों द्वारा यात्रा करने में हिचकिचाहट होती है। कुछ दिनों पहले कलकत्ते के प्रसिद्ध अंग्रेजी दैनिक "अमृत बाजार पत्रिका" में एक कार्टून छपा था, उसकी मैं यहां पर चर्चा करना चाहता हूं। उस कार्टून में शीर्षक के रूप में लिखा था कि मैं खुशी से, अपनी स्वेच्छा से रेल में सफर कर रहा हूं, इसके लिए कोई दूसरा जिम्मेदार नहीं है जैसे वे आत्म हत्या करने के लिए हां रेल में बैठन जा रहा हो। आज रेलों की यह अवस्था हो रही है। इस का कारण क्या है। मेरी राय में आज रेल कर्मचारियों में कर्तव्य अवहेलना की जो भावना बढ़ रही है वही सब से बड़ा कारण है।

जितनी रेल दुर्घटनाओं की चर्चा इस सदन में हुई है उन में बहुतों के बारे में कहा गया कि ह्यूमन फ़ेल्योर की वजह से ये दुर्घटनायें हुई। आखिर ये ही लोग पहले भी काम करते थे लेकिन इतनी फ़ेल्योर पहले कभी नहीं होती थी। आज क्यों इतना बढ़ रहा है? जहां स्वराज्य के बाद लोगों में अपने हकों को प्राप्त करने की प्रवृत्ति जगायी गयी वहां कर्त्तव्यों के प्रति जो उन की जिम्मेदारी है उस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया है।

मैं मंत्री जी से कहूंगा कि अब वह समय आ गया है कि जब हमारे जितने कर्मचारी हैं उन की आवश्यकताओं को पूरा करते हुए, उन को उचित वेतन देते हुए उन में यह भी भावना भरी जाय कि उन के कर्त्तव्य क्या हैं और उन के ऊपर जिमेदारियां क्या हैं। और इसी वजह से हम यह देख रहे हैं कि आज रेलों में कितनी चोरियां हो रही हैं। अगर रेल में चोरी न हो तो मैं समझता हूं कि हमारे यहां आम जनता पर टैक्सों का बोझ न बढ़े।

दूसरी बात यह है कि जो हमारे यहां टिकटलैस ट्रैविल की प्रवृत्ति बढ़ रही है वह भी इस का प्रधान कारण है कि आज हम अपनी जिम्मेदारियों को भूलते जा रहे हैं।

अब मैं अपने क्षेत्र की कुछ बातों की ओर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। बिहार में संथाल परगना और भागलपुर जिले का दक्षिण भाग बहुत ही पिछड़ा हुआ है और वहां कोई रेलवे लाइन नहीं है। केवल मात्र एक ब्रान्च लाइन भागलपुर-मंदारहिल उस ओर जाती है जो मंदार हिल में जा कर खत्म हो जाती है। जब से मैंने होश सम्हाला है जितने भी गवर्नर और बड़े-बड़े अफ़सर उस इलाके में जाया करते थे उन के सामने यही कहा जाता कि इस लाइन को सन्थाल परगना के हैडक्वार्टर दुमका होते हुए मेन लाइन में जैसिडी या देवघर में, कहीं पर मिला दिया जाय। किन्तु यह आज तक नहीं हो सका है जिस की वजह से संथाल परगना बहुत पिछड़ा हुआ है। उस के लिये आवश्यक है कि इस लाइन को आगे बढ़ाया जाय।

एक दूसरी लूप लाइन हावड़ा से बरौनी पैसेंजर चलती है। बरौनी में तेल का कारखाना है। लेकिन वह पैसेंजर गाड़ी केवल बरौनी कारखाने के लोगों के लिये नहीं है। उस का अधिक उपयोग उत्तर बिहार के दरभंगा, मोतिहारी, मुजफ्फ़रपुर जिलों के लोगों द्वारा किया जाता है। लेकिन जब बरौनी में गाड़ी खत्म हो जाती है तो इन जिलों के लोगों को बहुत असुविधा होती है और उन को रेल नहीं मिलती है। इसलिये मैं मंत्री जी से कहूंगा कि हावड़ा-बरौनी पैसेंजर जो बरौनी में समाप्त हो जाती है उस को समस्तीपुर तक आगे बढ़ा दिया जाय क्योंकि समस्तीपुर एक डिवीजन है

श्रौर वहीं से मोतिहारी, मुजफ़्फ़रपुर, दरभंगा श्रादि को छोटी लाइन की रेलें जाती हैं । इस से नार्थ बिहार के यात्रियों को सुविधा हो जायेगी ।

एक बात श्रौर है कि भागलपुर होकर दानापुर-हावड़ा फ़ास्ट पैसेंजर चलती है जिस में तीसरे दर्जे की दो टायर की बोगी लगती हैं जब कि आवश्यकता तीन टायर की बोगी की है । दो टायर की बोगी में 14, 15 बर्थ होती हैं जब कि चलने वाले यात्रियों की आवश्यकता 80, 90 तक रहती है । इसलिये दो टायर की जगह तीन टायर की बोगी लगानी चाहिये ।

इस लूप लाइन पर जितनी रेल गाड़ियां चलती हैं उन में लाइट नहीं रहती । श्रौर अगर इंडिया ऐक्सप्रैस जो दिल्ली से चलती है, श्रौर एक महत्वपूर्ण ट्रेन है उस में भी रोशनी की, पानी की कोई समुचित व्यवस्था नहीं रहती । जब स्टेशनों पर गाड़ी पहुंचती है उस वक्त गाड़ी में अंधेरा रहता है श्रौर चोरी, जेब कटने की सम्भावना रहती है । इसलिये कम से कम लूप लाइन पर जो गाड़ियां चलती हैं उन में रोशनी, पानी, हवा की उचित व्यवस्था की जाय ।

सभापति महोदय : एक बात का सदस्यगण ध्यान रखें कि जो अतिरिक्त अनुदानों की मांगें हैं इन को रेलवे के सामान्य बजट के रूप में प्रयोग न किया जाय । जो अनुदानों से संबंधित डिमान्ड्स हैं केवल उसी से संबंधित चर्चा यहां हो ।

श्री शिव चन्द्र झा (मधुबनी) : सभापति जी, सप्लीमेंट्री डिमान्ड्स के बारे में जो पुस्तिका हम लोगों को मिली है उस में सरकार जो ज्यादा पैसा सर्वे वगैरह को ले कर मांग रही है उस बारे में मैं कहना चाहता हूं ।

नार्थ ईस्टर्न रेलवे में भटनी से बरौनी मीटर गेज को ब्रौड गेज में बढ़ाने की बात है, वह बात तो ठीक है । लेकिन मीटर गेज को ब्रौड गेज में समस्तीपुर से नरकटिया गंज-रक्सौल तक ले जाने की जो बात करते हैं उस का जिक्र इस में मैं नहीं देख रहा हूं । कई दफ़ा मंत्री जी ने जवाब दिया यहां पर कि मुजफ्फ़रपुर श्रौर दरभंगा दोनों तरफ़ से सर्वे हो रही है श्रौर आखिर में फ़ैसला किया जायगा कि उस में कितना खर्चा लगता है । उस का आप ने कोई हिसाब नहीं दिया । मेरी समझ में यह बात नहीं आ रही है । क्या सरकार इस को आगे बढ़ायेगी ? उस की इस को आगे बढ़ाने की मंशा है या नहीं, यह भी मैं जानना चाहता हूं ।

17 hrs.

सर्वे के मुताल्लिक मैं जो कुछ कहना चाहता हूं वह यह कि जो सर्वे हुआ है उस में शायद आप को पता हो एन इ आर पर चकना हाल्ट का सर्वे हुआ है श्रौर उस को फ्लैग स्टेशन बनाने की बात हो रही है, समस्तीपुर वाले कह रहे हैं, उस के बाद उगना हाल्ट सकरी श्रौर पंडौल में बनने जा रहा है । उस का भी सर्वे हुआ है, लेकिन उस में कितना खर्च लगाया गया है या लगना है उस को आगे बढ़ाने में, इस का जिक्र नहीं है । इस का भी जिक्र होना चाहिये ।

निर्मली से भप्टियाही श्रौर सहरसा की जो लाइन है वह भी अभी तक नहीं बनी है । जब मैं छोटा था तब दरभंगा से सहरसा सकरी होकर जाया करता था । मैं जानना चाहता हूं कि उस का सर्वे हुआ है या नहीं श्रौर अगर होगा तो उस पर कितना खर्च लगेगा श्रौर अगर हो गया है तो कितना खर्च लगा है, इस का कोई हिसाब मंत्री महोदय ने नहीं दिया है ।

इसी तरह से सरकार मांगें तो करती है लेकिन जो मांगें हैं उनके बारे में कोई तफसील नहीं दी जाती है श्रौर जो जायज मांगें हैं उन को नजरअन्दाज करने की कोशिश करती है। यह देख कर हमें बड़ी तकलीफ होती है । यह जो मांगें हैं उन का हम तभी पूर्ण रूप से समर्थन कर सकते हैं यदि हमें यह बतलाया जाय कि रेलवे मंत्रालय क्या करने जा रहा है श्रौर क्या न्यू डेवेलपमेंट होने जा रहा है । क्या सरकार जनता की सुविधा के लिये ऊना हाल्ट बनाने जा रही है । मधुबनी में सब से ज्यादा जरूरत

[श्री शिव चन्द्र झा]

एक रिटायरिंग रूम की है, उस की व्यवस्था होनी चाहिये। सकरी में जनता के लिये प्लेटफार्म पर शेड बनाया गया। लेकिन 50 फीट उत्तर की ओर और 50 फीट दक्षिण की ओर बनाया गया है जब कि 100-100 फीट बनाने की जरूरत है। इसकी कोई व्यवस्था नहीं की गई है। सकरी में थर्ड क्लास वेटिंग रूम आप बना सकते हैं। इस की व्यवस्था होनी चाहिये। घघडिहा और तमूरिया स्टेशनों पर बिजली ले जाने की जरूरत है उसका भी इन्तजाम नहीं किया गया है, जब कि उस के बगल में बिजली आ गई है। इस में भी कुछ खर्च लगेगा। इन बातों को भी नहीं रखा गया है। साफ बात है कि रेलवे के बड़े बड़े आदमी आप के पास आते हैं, चाहे आप का दफ्तर समस्तीपुर में हो चाहे गोरखपुर में हो, जो वह चाहते हैं वह कर दिया जाता है। जनता के लिये किस सुविधा की जरूरत है इसकी तरफ आप का ध्यान नहीं जाता है।

यदि आप इन बातों को सामने रखें तब तो हम सप्लिमेंटरी डिमान्ड्स का समर्थन कर सकते हैं, नहीं तो मैं समझता हूं कि यह ओवर-एस्टिमेशन है दफ्तरों और अफसरों की वजह से। यह डिमान्ड्स इस तरह से बना कर दी गई हैं जिन को हमें स्वीकार नहीं करना चाहिये और इन की ग्रान्ट आधी कम कर देनी चाहिये।

SHRI V. KRISHNAMOORTHI (Cuddalore): Mr. Chairman, Sir, I am unable to support the supplementary grants presented by the hon. Railway Minister.

They have been talking so much about the Kanyakumari-Trivandrum line during the time of Mr. Kamaraj's election from Nagarcoil constituency. But they have not taken any constructive step afterwards. They have not properly surveyed and prepared the detailed plans and estimates for the laying of the line. I will be very glad if the hon. Minister makes a clarification on that as to when the Tirunelveli - Nagarcoil - Kanyakumari-Trivandrum line will be laid.

Secondly, with regard to the railway losses on smaller railway lines, there are about six small railway lines as far as Tamil Nadu is concerned and the Railway Board has been saying that there are losses on those lines. That is because of the late running of the trains. The people do not get into the railway trains. They get into the but and reach destination quickly. Unless they run the trains properly, there is no possibility of increasing the revenues of the railways. The hon. Minister has been saying that the States should contribute for the losses on such lines. I would like to make a suggestion to him. You transfer all those railway lines to the respective States. We will run them more efficiently than you do and we will make a profit also. It is because of the inefficiency of the Railway administration that the losses are more and more. This should be looked into by the Railway Minister.

With regard to ticketless travelling, the minimum fine has been fixed as Rs. 10/-. This is a very hard and bothersome work for the ticket-checking staff. And they are not given proper protection. If they properly discharge their duties, their life will always be at peril. Even if a passenger changes train, from passenger to mail train, and even in regard to small stations where the cost involved is Re. 1 or 50 paise, the minimum fine of Rs. 10/- has to be collected; otherwise, the ticket-checking staff are put to lot of suffering by being issued chargesheets and all that. The ticket-checking staff should be given proper protection; otherwise, there will be great difficulties for them.

After Independence, the Railway Stations in some parts of my constituency are deteriorating in appearance; they used to be very beautiful but

now they are very ugly. I do not know what the staff of the Southern Railway are doing. Your people working in Southern Railway are not at all discharging their duties properly. For instance, stations like Nellikuppam, Melpatambakkam and Panruti, which were very beautiful when I was a boy, when I was studying in High School, are now so ugly that we cannot even go near the Railway Stations. All sorts of dirty games are played around the Railway Stations. I raised this matter in the meeting of the Consultative Committee also, but in spite of that this has not been attended to.

Also there is no bath room facility for RMS at Villupuram Station. This should be provided.

With regard to stopping of trains. 101 and 102 Boat Mail trains should stop at Panruti. It has a population of 50,000 and in addition to that, there are 40,000 or 50,000 people of Neyveli Lignite Corporation. We have been demanding this facility for the past ten years, but this is not being looked into by either the Railway Board or the Southern Railway.

Unless these things are complied with by the Railway Ministry, I cannot support the Demands.

श्री यशपाल सिंह (देहरादून) : माननीय अधिष्ठाता जी, हमारे रेल मंत्री की जितना भी रुपया वह मांगते हैं, हम उनको देते हैं। लेकिन हमारी दिक्कतों की तरफ वह कभी गौर नहीं करते हैं। देहरादून के स्टेशन को आप चाहें सब से पहला स्टेशन समझ लीजिये या सब से अखिरी स्टेशन, वह हिन्दुस्तान का पहला स्टेशन भी है और आखिरी स्टेशन भी है लेकिन वहां आठ घंटे पानी चलता है और सोलह घंटे पानी बन्द रहता है। सारी दुनिया में पानी काफी है लेकिन देहरादून को इन्होंने प्यासा मार रखा है। उस रेलवे स्टेशन के ऊपर आठ घंटे भी पूरा पानी नहीं चलता है। उस स्टेशन के पास ही नाले हैं जोकि देहातों को बहा ले जाते हैं। अगर उनका पानी ही रोक कर उसको काम में लाया जाये तो वहां चौबीसों घंटे पानी की व्यवस्था हो सकती है। इतना इम्पार्टेंट स्टेशन और वहां पानी की इतनी कमी? आदमी घुट कर मर जाता है। सब से पहली बात तो यह है कि पानी की कमी सारे हिन्दुस्तान में न रहे और अगर कहीं रहती भी है तो कम से कम देहरादून में न रहे।

रुड़की का रेलवे स्टेशन भी बहुत इम्पार्टेंट रेलवे स्टेशन है। सब से बड़ी दुनिया की इंजिनियरिंग यूनिवर्स्टी वहां है, सबसे बड़ी यू पी गवर्नमेंट की वर्कशाप वहां है, इरिगेशन रिसर्च वहां है, बिल्डिंग रिसर्च वहां होता है, लेकिन रूड़की में एक भी रिटायरिंग रूम नहीं है ऐसा जहां हमारे इंजीनियर जो बाहर से आते हैं या बाहर जाते हैं, वे ठहर सकें। उस स्टेशन पर एक नहीं कम से कम बीस रिटायरिंग रूम होने चाहिये चूंकि जर्मनी से, जापान से अमरीका से लोग हमारी यूनिवर्स्टी को, देखने के लिये जाते हैं।

तीसरी बात मैं चंदक रेलवे स्टेशन के बारे में कहना चाहता हूं। वहां एक्सप्रैस गाड़ी नहीं ठहरती है हालांकि वहां सब से ज्यादा टिकटों की सेल होती है और बिजनौर और नजीबाबाद से सम्बन्ध जोड़ने वाला वह स्टेशन है। लेकिन वहां एक्सप्रैस ट्रेन नहीं ठहरती है। इसकी तरफ भी आपका ध्यान जाना चाहिये।

संसार के किसी भी निजाम में, किसी भी ला में, किसी भी कांस्टीट्यूशन में, किसी भी विधान में, किसी भी आईन में काम खराब करने वालों को टी ए और डी ए नहीं मिलता है लेकिन रेलवे डिपार्टमैंट में मिलता है। जो गाड़ी लेट लाता है उसको ओवरटाइम एलाउंस और टी ए दिया जाता है। मान लो कोई ड्राइवर कोई

[श्री यशपाल सिंह]

गार्ड, कोई कंडक्टर बीस घंटे गाड़ी लेट लाता है तो उनको डी ए और टी ए दिया जाता है। चाहिये तो यह कि उनको जुर्माना किया जाए कि क्यों वे गाड़ी लेट लाये लेकिन उनको टी ए और डी ए दिया जाता है, इस वास्ते कि वे गाड़ी को लेट लाए हैं। उनकी आप तनख्वाहें बढ़ाइये, उनके भत्ते बढ़ाइये, उनके लिये मकानों की सहूलियत पैदा आप करिये, उनकी चाहे दुगुनी तनख्याह आप कर दीजिये लेकिन इस नाम पर उनको भत्ता देना कि वे गाड़ी लेट लाये हैं, अनुचित है, इस नाम पर उनको ओवर टाइम एलाउंस देना कि वे गाड़ी लेट लाये हैं, अनुचित है। मैं चाहता हूं कि इस ओर भी आपका ध्यान जाये। साथ ही जिन त्रुटियों की ओर मैंने आपका ध्यान आकर्षित किया है उनको भी दूर किया जाये।

17.10 hrs.

[SHRI VASUDEVAN NAIR *in the Chair.*]

श्री बि० प्र० मंडल (मधेपुरा) : सभापति महोदय, हालांकि सप्लीमेंटरी डिमांडज का क्षेत्र बहुत सीमित है, लेकिन फिर भी मैं मंत्री महोदय का ध्यान कुछ प्रमुख बातों की ओर आकर्षित करना चाहता हूं।

दुख के साथ कहना पड़ता है कि भारत सरकार, चाहे उसका रेलवे विभाग हो या कोई अन्य विभाग, देश के गावों के प्रति बिल्कुल उदासीन है। अभी भी रेलवे विभाग का जितना ध्यान दिल्ली, कलकत्ता, बम्बई, और मद्रास वगैरह की रेलवे लाइनों और रेल-गाड़ियों की तरफ है, उतना ध्यान हिन्दुस्तान के गावों में जाने वाली रेलवे लाइनों और रेल-गाड़ियों की तरफ नहीं है, हालांकि हिन्दुस्तान वास्तव में गांवों में रहता है और हिन्दुस्तान की 85 प्रतिशत जनसंख्या गांवों में रहती है। मैं कुछ उदाहरणों से अपनी बात को साबित करना चाहता हूं।

पूर्वोत्तर रेलवे में मेरे क्षेत्र में एक छोटा सा स्टेशन है मिठाई। वहां के गांव वालों की ओर से उस गांव में रेलवे लाइन पर एक क्रासिंग बनाने के बारे में रेलवे मिनिस्टर को बहुत रिप्रेजेन्टेशन दिये जा चुके हैं। मैं ने भी कई चिट्ठियां रेलवे मिनिस्टर को लिखी हैं। गांव के लोगों को लाइन को पार करने के लिये दो मील चलना पड़ता है। लेकिन गांव वालों की असुविधा की तरफ रेलवे विभाग का कोई ध्यान नहीं है। चिट्ठियों के जबाब में कहा जाता है कि क्रासिंग को लोकल बाडी बनायेगी। बिहार में प्रैजिडेंट्स रूल है। गांव के मुखिया को तो कोई श्री नित्यानन्द कानूनगो को मिलने नहीं देगा। पार्लियामेंट में हम उन लोगों के प्रतिनिधि हैं, लेकिन हमारी बात की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता है।

अभी मेरे माननीय मित्र, श्री शिवचन्द्र झा, ने दरभंगा से सहरसा वाया भपटियाही रेलवे लाइन का उल्लेख किया। रेलवे की आमदनी इतनी बढ़ जाने के बावजूद उस लाइन को रेस्टोर करने की तरफ ध्यान नहीं दिया गया है। पहले तो कोसी नदी की बाढ़ के कारण उस लाइन को बनाना कठिन था, लेकिन कोसी बैराज बन जाने के बाद तो उस लाइन को रेस्टोर करने में कोई कठिनाई नहीं होनी चाहिए।

समस्तीपुर एन० ई० रेलवे का डिविजनल हैडक्वार्टर है। वहां रेलवे लेवेल क्रासिंग के गेट बन्द होने से लोगों को बड़ी असुविधा होती है। रेलवे विभाग ने वहां पर एक ओवर-ब्रिज बनाने के बारे में कार्य पग नहीं उठाया है। उस की यह अजीब पालिसी है कि रेल एंड रोड ओवरब्रिज बनाने के लिए स्टेट गवर्नमेंट को अपना शेयर देना चाहिए। रेलवे विभाग को ऐसी व्यवस्था करनी चाहिए कि लोगों को स्टेट गवर्नमेंट के पास न जाना पड़े और आवश्यकता पड़ने

पर वह स्वयं ही स्टेट् गवर्नमेंट के साथ कारेसपांडेंस कर के ग्रोवरब्रिज का निर्माण कर दे ।

सरकार ग्रौर रेलवे विभाग राजधानी एक्सप्रेस चलाने ग्रौर एयरकन्डीशन्ड डिब्बों को ग्रौर सजाने में बहुत खर्च करते हैं, लेकिन थर्ड क्लास के यात्रियों की स्थिति ज्यों की त्यों ही है । सरकार सोशलिज्म की बात तो करती है, लेकिन रेलवे में क्लासिज को खत्म करने के बारे में कोई कदम नहीं उठाती है । जो कोई भी फोरेनर इस देश में ग्राता है, वह देखता है कि रेलवे के थर्ड क्लास के यात्रियों के साथ जानवरों जैसा व्यवहार होता है । रेलवे विभाग को ग्रधिकतर इनकम थर्ड क्लास के यात्रियों से होती है, लेकिन उस ने उन्हें बिल्कुल नेगलेक्ट किया हुग्रा है । ग्रौर दूसरी तरफ़ एयर कंडीशन को, फर्स्ट क्लास को, राजधानी एक्सप्रेस को, डी-लक्स को ले कर इन के पीछे जो ग्रापने खर्चा किया है उससे कभी भी सोशलिस्टिक पैटर्न ग्राफ सोसाइटी बनाने की तरफ ग्राप का ध्यान नहीं समझा जा सकता । इसलिए हम ग्राप से ग्रर्ज करेंगे कि हिन्दुस्तान के गरीबों की तरफ, गांवों में रहने वालों की तरफ, थर्ड क्लास के पैसेंजर्स की तरफ ग्राप का ध्यान जाना चाहिए । फंडामेंटली इनकी तरफ ग्राप का ध्यान नहीं है । बस, मुझे यही कहना है, मैं ग्रधिक समय नहीं लूंगा ।

SHRI R. K. BIRLA (Jhunjhunu): Mr. Chairman, Sir, I do not know how much time you will be kind enough to give me to talk on this subject. Therefore, Sir, I would give my conclusion right at the beginning of my speech and my conclusion is this, that, if you want to see this world travel by Air-India; if you want to see the next world, travel by the Indian Railways. That is my conclusion.

Sir, I know, a very nominal figure of Grant is to be voted by the House. Everybody knows it. I am thankful for the opportunity given to me to talk on this subject. That is why I am standing here today.

Some very good names have been given to the Railways like Taj Express, Rajdhani Express and Chetak Express. My suggestion is that if he thinks it proper, names like jawans Express and Kisans Express may also be given to some of the Railways. This will have a very psychological effect on the Kisans and the jawans, who are doing their best.

In this connection, I would also like to congratulate the Railway Minister for the very good service his Ministry has rendered in providing wagons in the drought and famine-stricken areas of Rajasthan.

They have moved 801 broad gauge wagons, 435 metre gauge wagons for moving foodgrains, and 7399 broad gauge and 11,027 metre gauge wagons for movement of fodder.

My suggestion is this. We have started the Green Revolution. The Railways have to be on their toes to face this Green Revolution. We need wagons. We need diesel locos and ordinary locos to meet the requirements of the Green Revolution. We require fertilisers. We require seeds to reach the destination at the proper time. We also require the finished products to reach the deficit areas in time.

In the State of Rajasthan there are generally metregauge lines only and they are not able to cope up with the heavy traffic which is going on in that State.

I would therefore suggest to the hon. Minister that a thorough railway survey of the whole of the State of Rajasthan should be carried out and the metre gauge should be converted into broad gauge lines in a phased manner. Here my suggestion would be that the border areas should be linked with railway lines. Uptil now it has not been done.

[Shri R. K. Birla]

The entire House knows that Pilani has one of the very important technological and educational institutions of our country. It has got the Electronic Research Institute and the Industrial Museum which I would say, is perhaps one of the best in the whole world, if not the second best: But, Pilani is not linked with the Railways.

I would suggest that Pilani should be linked with the Railways either with Chirawa or Loharu. The Birla Institute of Technology is there at Pilani and it is working on the pattern of the M.I.T. which is one of the best technological institutions in the world.

I do not know why the Government has not yet decided to at least make a survey of linking Pilani with the Railways. Would they kindly inform us when they would put Pilani on the Railway map?

Two days back I read in the papers that the hon. Railway Minister had ordered armed escort in the Northern Railway for trains running at night. I do not understand why this escort should be confined to the Northern Railway only. I am really happy that it has been done, but I would request him to extend this system of escort in other railways also.

We have now started exporting railway wagons and auxiliary equipments. Recently an African delegation came to this country and it has given a very praiseworthy report about the wagon manufacturers, whether in the private sector or the public sector. The quality of the wagons guaranteed, we can cater for the entire African market in this item. I would, therefore, suggest to the hon. Minister that he should pay special attention to our export of railway wagons to African countries. Of course, we are already exporting to the USSR, Hungary, Poland, Rumania and other East European Countries. This will further add to our export performance in this item.

श्री चन्द्रिका प्रसाद (बलिया): सभापति महोदय, मैं जिस क्षेत्र से आता हूं वह इस देश का बहुत पिछड़ा क्षेत्र है, हमारे यहां नॉर्थ-ईस्टर्न रेलवे की छोटी लाइन ही मुख्य रेलवे लाइन है। भटनी से बरौनी तक सर्वे का आर्डर मंत्री महोदय ने दिया था, उस का तो जिक्र इस में है, लेकिन बनारस से छपरा तथा मऊ से बलिया तक के सर्वे का भी आर्डर मंत्री महोदय ने दिया, उस के बारे में इस किताब में कोई ज़िक्र नहीं है। मैं चाहूंगा कि इस की ओर ध्यान दिया जाय और इस काम को जल्द से जल्द कराया जाय। इसी तरह से महुआडीह से बरौनी तक के सर्वे की बात थी, उस की प्रगति भी अभी तक मालूम नहीं हो सकी है।

दूसरी बात—हमारे यहां कुछ हाल्ट्स ओपन करने की बात बहुत दिनों से चल रही है, मैं जब से यहां आया हूं तब से उन का ज़िक्र करता रहा हूं—जिगनी हाल्ट, संवरा हाल्ट, छाता हाल्ट की चर्चा दो वर्षों से कर रहा हूं। कमेटी में भी मैंने इस प्रश्न को उठाया था, मंत्री जी ने आदेश भी दिया था, लेकिन इस पर हमारे अधिकारी क्या कर रहे हैं, कुछ पता नहीं चल रहा है।

हमारा क्षेत्र यू० पी० और बिहार की सरहद पर है, एक मुख्य ट्रेन इन दोनों क्षेत्रों को मिलाती है। यदि कोई बलिया से दिल्ली आना चाहे तो 7 बजे से शाम के 4 बजे तक कोई ट्रेन बनारस के लिये नहीं है। हम ने कई दफ़ा सवाल उठाया और मांग की—आप राजधानी एक्सप्रैस चला रहे हैं, दूसरी गाड़ियां चला रहे हैं, यदि बलिया से बनारस के लिये एक चार-बोगियों की शटल ट्रेन चला दें तो उस से बहुत सुविधा हो जाय। इसी तरह से बलिया से छपरा जो बिहार और यू० पी० को मिलाता है, हमारे ज़िलि

के आधे लोग वहां से बिहार काम से जाते हैं, केवल दो-तीन ट्रेन्ज़ चलती हैं जो काफी नहीं हैं, इस लिये मेरा अनुरोध है कि वहां के लिये भी एक शटल ट्रेन चलाई जाय ।

बलिया स्टेशन शहर के बीच में स्थित है—एक तरफ शहर है और दूसरी तरफ सिविल लाइन है । वहां पर ओवर-ब्रिज के लिये 20 वर्षों से चर्चा चल रही है, लेकिन रेलवे अधिकारियों ने अभी तक कोई ध्यान नहीं दिया है । दिन में तीन-तीन घन्टे तक ट्रैफिक जाम रहता है । वहां पर अस्पताल सिविल लाइन के दूसरी तरफ है, अगर किसी बीमार आदमी को अस्पताल ले जाना पड़े, तो वह तो 10 मिनट में ही रास्ते में मर जायेगा । मैं चाहता हूं कि मंत्री महोदय हमारे इस उपेक्षित क्षेत्र की तरफ ध्यान दें और वहां पर ओवर-ब्रिज की व्यवस्था शीघ्र से शीघ्र कराने की कृपा करें ।

बलिया से शाहगंज छोटी लाइन चलती है, उस में जो बोगियां चलती हैं, वे बहुत पुराने ज़माने की हैं । न उन में बिजली की व्यवस्था है, न पंखे की व्यवस्था है और न पानी की व्यवस्था है । एक मर्तबा मैं 2 डाउन एक्सप्रेस से जा रहा था, रेलवे कर्मचारी की लापरवाही से एक्सीडेंट होने से बचा, लेकिन आज तक उस रेलवे कर्मचारी के खिलाफ कोई कार्यवाही नहीं हुई, मेरे लिखने के बावजूद भी कोई कार्यवाही नहीं हुई ।

मुझे इतना ही अनुरोध करना था ।

श्री लखन लाल कपूर (किसनगंज) : सभापति महोदय, यह ठीक है कि इसका दायरा सीमित है—सर्वे और निर्माण कार्यों के लिए यह मांग रखी गई है । मैं मंत्री महोदय का ध्यान एन०ई०एफ० रेलवे की तरफ खींचना चाहता हूं बरौनी-कटिहार मीटरगेज लाइन की तरफ । बहुत दिनों से सर्वे भी हो चुका है और कहा गया था कि बरौनी से कटिहार ब्राडगेज की जायेगी लेकिन अभी मैंने राज्य मंत्री महोदय का जो भाषण अखबारों में देखा है उसमें उन्होंने इसको स्वीकार नहीं किया है । मैं इसके महत्व की ओर आपका ध्यान खींचना चाहता हूं । बरौनी से कटिहार होते हुए आसाम की तरफ जो गाड़ियां जाती है उनमें बहुत ही भीड़ रहती है और वह लाइन मीटरगेज है । उस लाइन पर हमारे जवान भी आते-जाते रहते हैं । इस प्रकार से उत्तर पूर्व भारत का वह एक बहुत ही महत्वपूर्ण क्षेत्र है । उसकी तरफ सरकार का जितना ध्यान जाना चाहिये था, उतना ध्यान नहीं दिया जा रहा है । आसाम लाइन पर हर वर्ष कहीं न कहीं लाइनें टूटती हैं और उस पर काफी खर्चा होता है लेकिन पता नहीं चलता कि वह रुपया कहां चला जाता है । उन लाइनों को बाजाब्ता मजबूती के साथ बनाया जाना चाहिए । वहां की जनता को जो सुविधाएं मिलनी चाहिए वह नहीं मिल पाती हैं । बरौनी एक औद्योगिक क्षेत्र है जहां पर फटिलाइज़र फैक्टरी भी खुलने जा रही है । वहां पर आयल रिफायनरी भी है । आसाम से उस का बहुत ताल्लुक है । मेरी समझ में नहीं आता कि जो बातें तय हो चुकी हैं कि बरौनी से कटिहार तक ब्राडगेज कर दिया जायेगा, उसको क्यों नहीं पूरा किया जा रहा है । कटिहार से बोगाई गांव तक तो पहले से ही है इसलिए उसको बरौनी से कटिहार तक जोड़ देने में कोई बहुत ज्यादा दिक्कत नहीं होगी । और ऐसा कर देने से हिन्दुस्तान के सभी हिस्सों से ब्राडगेज का सम्बन्ध हो सकता है। तो सरकार को यह काम करना चाहिए।

17.29 hrs.

[MR. SPEAKER *in the Chair*]

दूसरी बात यह है कि कटिहार बहुत ही महत्वपूर्ण स्टेशन है, उत्तर पूर्व भारत का जहां से बहुत सी गाड़ियां आती जाती हैं । बहुत जमाने से वह स्टेशन उसी तरह

[श्री लखन लाल कपूर]

पड़ा हुआ है उसमें कोई भी विकास कार्य नहीं हुआ है । इस स्टेशन का विकास कार्य तो बहुत पहले ही हो जाना चाहिए था लेकिन वह नहीं हुआ । इसके फलस्वरूप वहां बहुत ही दिक्कतें उपस्थित होती हैं । न तो वहां पर पसेन्जर्स के ठहरने की जगह है और न यात्रियों को स्टेशन पर गाड़ी बदलने की कोई सुविधा है । उस स्टेशन को भारत का सबसे गन्दा स्टेशन कहा जा सकता है। मैं समझता हूं भारत में कटिहार से अधिक गन्दा कोई दूसरा स्टेशन नहीं होगा । इसका कारण यह है कि वह स्टेशन इतना बिजी है, वहां पर इतनी गाड़ियां आती-जाती हैं और इतने यात्री चलते हैं कि सफाई करने का मौका ही नहीं मिलता है । इसलिए उस स्टेशन का विकास बहुत ही आवश्यक है ।

तीसरी बात यह है कि बरौनी जाने-आने के लिए गंगा के ऊपर आडगज का राजेन्द्र पुल बना हुआ है । यह पुल सन् 57/58 में बना था । उसपर सिंगिल लाइन है लेकिन उस पर ट्राफिक बहुत बढ़ गया है ।

अध्यक्ष महोदय : आप कल जारी रखेंगे । अब हाफ एन आवर डिस्कशन होगा ।

17.30 hrs.

HALF-AN-HOUR DISCUSSION

CAPITAL STRUCTURE OF 'BASUMATI'

SHRI JYOTIRMOY BASU (Diamond Harbour): Sir, mudslinging on progressive newspapers like *Patriot* and persons with unimpeachable background like Mrs. Aruna Asaf Ali who have struggled for the people has started.

Here is the inside of another kind of paper today—*Basumati*,—with plenty of money which would not satisfy the tax authorities about the source: fake share transfers have been alleged: shady deals on newsprint quota have been alleged. At the outset, I may say that I have nothing against the employees of *Basumati*, those especially those who worked as free journalists who have very little freedom, and a large proportion of whom worked during the mid-term poll under severe duress, and whose editorials were taken away, snatched and destroyed by the owners.

Sir, I charge the Government of allowing knowingly and delaying the enquiry, delaying the findings out of the accounts of income-tax, company law matters by the Newsprint Controller and even the CBI. I charge the Government of shielding the misdeeds, corrruption, illegalities and delay of the CBI enquiry which started in May, 1968. It is now more than a year and three months.

Recently, I had put an unstarred question No. 2421. This was my question:

> "Whether the Government of India's attention has been drawn to a report published in *Darpan* of the 20th March, 1969, containing allegations of corruption against a former Law Minister of the Central Government" etc.

This is the reply of the hon. P.M.:—

> "Government's attention was drawn to the report in *Darpan* ....Investigations are in progress, into certain allegations involving a former Law Minister, which came to the notice of the CBI in connection with the 'Basumati' case. The results of the investigations, which are likely to take time, are awaited."

When is the enquiry going to be completed? I would like to know that. The enquiry started in May, 1968, and still, they are lingering, over it.

A Calcutta weekly, *'Darpan'* one of the most widely circulated, in its