

Badrudduja, Shri	Joshi, Shri Jagannath	Ranji Ram, Shri
Bakshi, Shri Ghulam	Rao	Ranga, Shri
Mohammad	Joshi, Shri S. M.	Ranjit Singh, Shri
Banerjee, Shri S. M.	Kachwai, Shri Hukam	Rao, Shri V. Narasimha
Barua, Shri Hem	Chand	Ray, Shri Rabi
Basu, Shri Jyotirmoy	Kalita, Shri Dhireswar	Reddy, Shri Eswara
Bhadoria, Shri Arjun	Kameshwar Singh, Shri	Roy, Shri Chittaranjan
Singh	Kandappan, Shri S.	Samanta, Shri S. C.
Bhagaban Das, Shri	Khan, Shri H. Ajmal	Sambhali, Shri Ishaq
Biswas, Shri J. M.	Khan, Shri Ghayoor	Saminathan, Shri
Bose, Shri Amiyanath	Ali	Santosham, Dr. M.
Bramhanandji, Shri	Khan, Shri Latifat A/1	Sen, Shri Devan
Brij Raj Singh-Kotah,	Kisku, Shri A. K.	Sequeira, Shri
Shri	Kripalani, Shri J. B.	Sezhayan, Shri
Chakrapani, Shri C. K.	Kuchelar, Shri G.	Shah, Shri T. P.
Chandra Shekhar	Kundu, Shri S.	Shah, Shri Viendrakumar
Singh, Shri	Kunte, Shri Dattatraya	Sharda Nand, Shri
Chaudhuri, Shri Tridib	Limaye, Shri Madhu	Sharma, Shri B. S.
Kumar	Madhukar, Shri K. M.	Sharma, Shri Yajna
Dange, Shri S. A.	Mahato, Shri Bhajahari	Datt
Dar, Shri Abdul Ghani	Mangalathumadom, Shri	Sharma, Shri Yogendra
Deo, Shri K. P. Singh	Manoharan, Shri	Shastri, Shri R.
Desai, Shri Dinkar	Mayavan Shri	Shastri, Shri Sheopujan
Devgun, Shri Hardayal	Meetha Lal Shri	Shivappa, Shri N.
Dhandapani, Shri	Menon, Shri Vishwa-	Singh, Shri J. B.
Dhirendranath, Shri	natha	Solanki, Shri P. N.
Dipa, Shri A.	Misra, Shri Srinibae	Somasundaram, Shri
Durairasu, Shri	Mody, Shri Pилоo	S. D.
Dwivedy, Shri Surendra-	Mohamed Imam, Shri	Sondhi, Shri M. L.
nath	Molahu Prasad, Shri	Subaravelu, Shri
Eathose, Shri P. P.	Mukerjee, Shri H. N.	Sunder Lal, Shri J.
Fernandes, Shri George	Naidu, Shri Ramabadra	Tapuriah, Shri S. K.
Goel, Shri Shri Chand	Naik, Shri R. V.	Thakur, Shri Gung-
Gopalan, Shri A. K.	Nair, Shri N. Sreekan-	nand
Gopalan, Shri P.	tan	Tyagi, Shri O. P.
Gopalan Shrimati	Nair, Shri Vasudevan	Vajpayee, Shri A. B.
Suseela	Nambiar, Shri	Vidyarthi Shri R. S.
Gowda, Shri M. H.	Narayanan, Shri	Viswambharan, Shri
Gowder, Shri Nanja	Nath Pal, Shri	P.
Guha, Shri Samar	Nayanar, Shri E. K.	Viswanatham, Shri Ten-
Gupta, Shri Indrajit	Nihal Singh, Shri	neti
Gupta, Shri Kanwar	Pandey, Shri Sarjoo	Viswanathan, Shri G.
Lal	Permar, Shri D. R.	Yadav, Shri Jageshwar
Haldar, Shri K.	Paswan, Shri Kedar	Yadav, Shri Ram
Janardhanan, Shri C.	Patel, Shri J. H.	Sewak
Jha, Shri Bhogendra	Rajaram, Shri	
Jha, Shri S. C.	Ramamoorthy, Shri P.	

Mr. Deputy-Speaker: The result of 16.16 hrs. the division is:

'Ayes' 162; 'Noes' 131. We shall check up the machine. This is subject to checking.

The motion was adopted.

Shri Y. B. Chavan: Sir, I introduce the Bill.

Mr. Deputy-Speaker: We shall go to the next item of business—the Railway Budget.

RAILWAY BUDGET—GENERAL DISCUSSION—contd.

श्री महेश चिन्मय नाथ (गोरखपुर)

उपाध्यक्ष महोदय, मुझ को रेलवे बजट पर आप से एक विशेष प्रार्थना करनी है, जो तीसरे दर्जे के यात्रियों का किराया बढ़ाया गया वह बिल्कुल उचित नहीं है। इस लिये कि रेलों की सब से ज्यादा कामदनी तीसरे दर्जे के सामान्य यात्रियों से होती है और किराया

[श्री महन्त दिग्गिषय नाथ]

क्यों से उनको ज्यादा परेशानी उठानी पड़ेगी बनिस्वत उन लोगों के जो कि हायर क्लासों में सफर करते हैं। रेलवे की आय में से 100 करोड़ खपता से अधिक सेंट्रल रेवेन्यू को मिलता है। आप रेवेन्यू की पूर्ति किसी दूसरे तरीके से भी कर सकते हैं। अभी अभी हम लोगों ने देखा कि बहुत सी रेलों में सी० टी० सी० सिस्टम इंट्रोड्यूस हो रहा है जिस से करोड़ों खर्च हम प्रमरीका भेज रहे हैं। यदि यह सिस्टम अभी रोक दिया जाये तो रेलवे को जो फायदा हो रहा है उस की पूर्ति हो जायेगी।

नवीन इजन्स जो कारखानों से निकला करते हैं उसकी रक्षा करने में रेलवे प्रोडक्शन फोर्स असावधानी बरतती है। उस में से तांबा पीतल धक्का दूसरी महत्वपूर्ण कीमती चीजें निकल कर बाजार में बिका करती हैं। उस का बहुत कम पैसा मिलता है क्योंकि वह बचन के हिसाब से बिकती हैं। जब कि यह पुर्ब बहुत कीमती होते हैं। इसलिये प्रोडक्शन फोर्स को काफ़ी सतर्क रहना चाहिये। मैं तो यहां तक कहने के लिये तैयार हूँ कि रेलवे कर्मचारियों के मिले होने से यह राष्ट्रीय क्षति हो रही है। क्योंकि रक्षक सही तरीके से धपना कर्ब धरा नहीं करते। जब कम्पनी की रेलों की रक्षा जी० धार० पी० हुआ करती थी उस समय चोरियां नगव्य मात्रा में हुआ करती थीं। इसलिये रक्षा के उपायों में परिवर्तन करना पड़ेगा ताकि हमारे यहां चोरियां न हो सकें।

हम यह देख रहे हैं कि हर जगह यूनियनों की वृद्ध से बहुत सी नवीन दिक्कतें पैदा हो हो रही हैं। मैं यूनियनों के खिलाफ नहीं बे चकर हूँ लेकिन यूनियन का जो कर्तव्य है जिस के देश को लाभ पहुंच सकता था, उस की जगह पर आज हानि पहुंच रही है। जिस वक्त जेनेवा कॉन्फरेंस हुई थी, उस में तमाम देशों की यूनियनों के यह निश्चय किया कि घाठ बंट से ज्यादा किसी भी देश के अधिकों को काम नहीं करना चाहिए। लेकिन जापान के अधिक नेता अब अपने देश में बालिब नवे धीर

इस निश्चय के बारे में बतलाया तब वहां के बर्कस ने कहा कि हम लोग 10 बंटे अपने देश में काम करेंगे। वही कारण है कि वहां पर प्रोडक्शन बड़े जोरों से हो रहा है। पर भारतीय यूनियनों बिपरीत दिशा में जा रही हैं। दूसरे देशों में प्रोडक्शन के आधार पर ज्यादा या कम पैसा मिला करता है, लेकिन हमारे देश में यूनियनों उसले थ्रमकों को काम नहीं करने देती है बल्कि घेराव डालती है। जो स्पेशल ट्रेन्स जनरल मैनेजर आदि हेतु कार्यबश चलती हैं उन को रोका जाता है कि जब तक हमारी डिमान्ड मान्य नहीं करोगे तब तक हम ट्रेन को जाने नहीं देंगे। इस तरह के विरोधी प्रदर्शन एवं विचार से बड़ी गड़बड़ी पैदा हो रही है। मैं तो समझता हूँ कि भारतीय श्रमिक डिस्ट्रिक्टव (विध्वंससात्मक) साइड में ज्यादा जा रहे हैं बनिस्वत रचनात्मक (कंस्ट्रक्टिव) साइड के। इस सम्बन्ध में मेरा सुझाव है कि जैसे क्लास 1 धीर क्लास 2 सविसेज में हमारे यहां ट्रांसफर हुआ करते हैं वैसे ही क्लास 3 धीर क्लास 4 में भी ट्रांसफर होना चाहिये। अगर ऐसा हो जाये तो यूनियनों की तरफ से जो बहुत सी नई नई समस्यायें पैदा की जाती हैं उन को आप सरलता से हल कर लेंगे क्योंकि जो सुविधायें उन को मिलती हैं उन का वे अनुचित लाभ उठाती हैं। श्रमिक नेता पालिटिक्स में भाग लेना उचित समझते हैं बनिस्वत धपना कर्तव्य पालन करने के। मैं समझता हूँ कि यदि नेता लोग यूनियनों में दखल न दें तो देश का धीर रेलवेज का ज्यादा लाभ हो सकता है। अगर क्लास 3 धीर 4 के इम्प्लोईज का भी ट्रांसफर किया जाये तो यूनियनों में ज्यादा सुधार हो सकता है।

साथ ही आज रेलवे में मारल टीकिंग विस्तृत नहीं है, क्या बुरा धीर क्या भला है। धंभेजों के वक्त क्लर्किंग (पावरी) हुआ करते थे कम्पनी की रेलवे में। मैं जानता हूँ वह कार्यकर्ताओं को फले धीर दुरे की पहचान, धीरी धीर ईमानदारी के बारे में बतलावे थे।

आज बोरी करना आम तौर पर बुरा या पाप नहीं समझा जाता। इस लिये जब तक इस देश में भारत टीचिंग और रिलिजस टीचिंग इम्प्लोईज में नहीं होगी तब तक रेलवे विभाग का सिर ऊंचा नहीं हो सकता है। मुझे आशा है कि इस सेकुलर गवर्नमेंट में, जहाँ धर्म का कोई स्थान नहीं है, राष्ट्रीय हित में यह बात मान्य की जायेगी। दूसरे देशों में कहा जाता है कि कितने इस बि डिफेंडर आक फेब नेकिन यहाँ पर कोई फेब ही नहीं है।

Shri D. C. Sharma (Gurdaspur):
You are my faith, my Guru.

श्री महन्त दिग्विजय दास : यह सुझाव दिया गया है कि अधिकारी एवं सदस्य लोक सभा बर्ड क्लास में चलें, लेकिन हम ठंडे बरों के बगैर बैठ ही नहीं सकते। अगर थोड़ी बेर के लिये यह मशीन बन्द हो जाये तो हम को बाहर निकलना पड़ता है। लेकिन यह कोई नहीं सोचता कि जो अफसर चौबीस घंटे काम करते हैं, उन्हें प्राथमिक सुविधा देनी पड़ेगी।

श्री सरजू बाबडेव (गाजीपुर) : काम कितना करते हैं ?

श्री महन्त दिग्विजय दास : आप कृपा कर के चुप बैठे रहिये। आपके बोलने के बख्त जो भीने कभी कुछ नहीं कहा। मैं उन लोगों के लिये कोई ग्रीफ होल्ड नहीं करता हूँ। इसलिये मैं नहीं चाहता कि आप मुझ को इंटरप्ट करें।

16.30 hrs.

[**Shri C. K. BHATTACHARYA in the Chair**]

हम देखते हैं कि आज सब जगह करप्शन रैपिड है। आफिसर्स में भी इतना करप्शन आ गया है कि कॅम्पुस लेबर रक्खी जाती है और उस को अकारण निकाल दिया जाता

जो लेबर रक्खी जाए उसके साथ व्यवहार अच्छा होना चाहिये। आज होता वह है कि दो महीने के बाद कॅम्पुस लेबर को निकाल बाहर किया जाता है। उसकी जगह पर दूसरी कॅम्पुस लेबर को रख लिया जाता है। यह उचित नहीं है। जो अफसर काम करते हैं उनकी टांग हम खींचे और उनके बारे में यह कहें कि ये तो बिल्कुल निकम्मे हैं, ठीक नहीं है। इस तरह की बात बन्द होनी चाहिये। उनकी जगह पर अगर दूसरे रखे जायेंगे तो वे कहाँ से आयेंगे। अपने प्रादनियों में से ही तो आयेंगे। आपके पास कोई बर्माबीटर तो है नहीं जिस को लगा कर आप कह सकें कि यह अच्छा और यह बुरा है। ये काम न करते होते तो आप रेलों पर कैसे चलते। इतनी बड़ी उन पर जिम्मेदारी है कि कभी कभी उन से गलती भी हो सकती है। उस गलती का सुधार करना भी उनका कर्तव्य है और इसका खान उनको कराया जाना चाहिये। केवल क्रिटिसिज्म करना और यह कहना कि वे सब बिल्कुल निकम्मे हैं, बन्द होना चाहिये। ऐसा कहने से ही यही अच्छा होगा कि बीन के लोगों को और क्लस के लोगों को आप बुला लें और कहें कि इस देश को वे सम्भालें, हम लोगों की बहाँ कोई जबरत नहीं है।

तमाम रेलों में बहुत ज्यादा धीवर-अंडरिंग होता है। इसकी बहुत बुरी हालत है। बर्ड क्लास के वेंसेंजर्स को कितनी तकलीफों का सामना करना पड़ता है इसका अनुभव आप और हम लोग उसी बख्त कर सकते हैं जब हम और आप उनके साथ सफर करें। यहाँ तक मैंने देखा है कि लोग छतों पर चढ़ कर सफर करते हैं और लैकड़ों की संख्या में करते हैं। चाहे वह कुम्भ का मेला हो चाहे कोई धीर पर्व हो, आपसे लोगों को छतों पर, फूट बोर्ड पर चढ़ कर सफर करते हुए देखा होगा। संसार के किसी भी देश में ऐसी दुर्घटना नहीं है जैसी

[श्री महन्त दिग्बिजय नाथ]

हमारे देश में है। मैं भ्राम से प्रार्थना करूंगा कि भ्राम सप्लीमेंटरी ट्रैज चलाये जब इतनी ज्यादा भीड़ हो। हर भादमी रेलों से जान और रेल से सवारी करना पसन्द करता है। बनिस्वत पैदल जाने के। इसलिए आवश्यक है कि जब बहुत ज्यादा भीड़ भाड़ हुआ करे तब फाल्टरनेट ट्रैज चलाई जाये, सप्लीमेंटरी ट्रैज चलाई जाये। भ्राम भ्रामने ऐसा किया तो जो रेलों में कंजेशन होता है वह कम हो जाएगा और यात्रियों को बड़ी सुविधा होगी।

भ्राम में कुछ सुभाव पूर्वी जिलों के बारे में देना चाहता हूँ। हमारे यहाँ गोरखपुर में फटिलाइजर कारपोरेशन स्थापित हुई है। गोरखपुर दिनों दिन भ्राम तरफकी कर रहा है। मैं सुभाव देना चाहता हूँ कि समस्तीपुर से गोरखपुर तक ब्राड गेज लाइन हानी चाहिये। नेप्या जो वहाँ से आता है वह मीटर गेज में लादा आता है और लांडिंग और भनलोडिंग का धनसिस्सरी खर्चा पड़ना है। समस्तीपुर तक तो ब्राड गेज लाइन है। समस्तीपुर से गोरखपुर तक ब्राड गेज लाइन कर दी जाए और इनको कनेक्ट कर दिया जाए तो हमारे अफाल से गोरखपुर का उत्तरी हिस्सा और जिनना पूर्वी उत्तर प्रदेश का हिस्सा है उस में काफी उन्नति हो सकती है। वहाँ पर उन्नति होने की सम्भावनायें बहुत बढ़ जायंगी।

गोरखपुर में दो तीन और लाइनों की आवश्यकता है। गोरखपुर एक बोर्डर टाउन है, बाम्बर स्टेशन है। वहाँ पर गरीब तबके के लोग ज्यादा है। वहाँ फ्लड हर साल आते हैं। वहाँ की बांस पांव तहसील बड़ी निगलेस्टिड हैं। कोई वहाँ इंडस्ट्री नहीं है और न ही कोई लाइन। वह हवेका गोरखपुर से कटी रहती

है। सिर्फ एक रोड है जो उसको कनेक्ट करती है और उस पर रोडवेज की सविच चलती है। इसके सिवाय वहाँ पर कोई मीज भ्राम कम्पुनिकेशन नहीं है। इसलिये भ्राम डोहरीबाट से गोरखपुर, सहजनवा एक मीटर गेज बना दें तो लोगों को बहुत सुविधा हो सकती है।

सूपलाइन जो नेपाल को बोर्डर करती है वह बड़ी इम्पार्टेंट रेलवे है। पीलीभीत से लेकर कटिहार तक बोर्डर रोड बन रही है। लेकिन सहसागंज को जाने के लिए रेलवे की बहुत आवश्यकता है। जो सूप लाइन नेपाल की तरफ जाती है जिसका नाम छत्तीनी गोरखपुर है वहाँ बूडी गंठक के फ्लड के कारण याज से नीस बरस पहले एक पुल बह गया था जिस को भ्राम तक नहीं बनाया गया। मैं चाहता हूँ कि छत्तीनी को भ्रानन्दनगर तक मिला दिया जाए नीतनवा की तरफ और बलरामपुर की तरफ तो बहुत सुविधा फोज को आने जाने में ही जाएगी और यातायात के लिए यह बहुत सुविधाजनक हो जाएगा।

एक स्टेशन वहाँ पर है जिसका नाम तुलसीपुर है। जहाँ पर देवी जी का बहुत बड़ा मेला लगता है और बंस हो लगता है जैसे नीचन्वी का मेला लगता है। दो तीन लाख से लेकर दस लाख के करीब आदमी उस में भाग लेते हैं। पंद्रह रोड एक बह मेला होता है। वहाँ पर एक प्लेटफार्म है। कोई भोवर बिज नहीं है। मेरा सुभाव है कि वहाँ पर भोवर बिज और दो प्लेटफार्म बना दिये जाएं एक इनफार्मिग ट्रैज के लिए और एक आउट गीरिंग ट्रैज के लिए। यदि ऐसा किया गया तो बड़ी सुविधा यात्रियों की हो सकती है जो बाहर से आते हैं। वहाँ से किसी मुफदायां

एक माल जाता है । बोर्डे और वीलों का वहाँ एक बहुत बड़ा नैला लगता है । वहाँ पर छोटा सा बेंटिंग कम है जिस में ज्यादातर रेल कर्मचारी ही बँटें रहते हैं । मैं सुझाव देना चाहता हूँ कि वहाँ पर एक लेडीज और एक जैन्ट्स बेंटिंग कम बनाये जायें ।

जहाँ पर फॉटलाइटर प्लान्ट लगाया गया है वहाँ माली राम और पीपी गंज के बीच में एक स्टेशन बना दिया जाना चाहिये । वहाँ पर फ्लडिंग बहुत घाते हैं और तब घादमियों को निकासना बरसात के दिनों में मुश्किल हो जाता है । अगर वहाँ एक स्टेशन बना दिया जाए तो फ्लड के वक़्त घादमियों को निकासने की सुविधा हो जाएगी ।

मैं रेल मंत्री महोदय से धन्य में प्रार्थना करूँगा कि उस तरफ रेल की सुविधाओं देना बहुत आवश्यक है और वह उस ओर ध्यान दें । इन शब्दों के साथ मैं जो आपने बोझा सा मुझे समय दिया है उसके लिए आपको धन्यवाद देता हूँ ।

श्री गुलाम मुहम्मद बक्शी (श्रीनगर) : जनाबवाला, मैं आपकी भाव ही और एवान की भागाही के लिए धन्य कर देना चाहता हूँ कि जहाँ तक रियासत जम्मू काश्मीर का टाल्लुक है केन्द्रीय सरकार ने पहले प्लान में फैसला किया था कि काश्मीर को रेल के जरिये बाकी मुल्क के साथ मिलाया जायगा । लेकिन आज हम देख रहे हैं कि जहाँ तक काश्मीर का टाल्लुक है पिछले तीन प्लान में कुल नौ मील ही लाइन बन पाई है यानी हर पाँच साल में एकरीबन पौने तीन मील

श्री हुकूम चन्द कछवाय (उज्जैन) : सभापति महोदय, क्या यह परम्परा है कि इतनी भीड़ आपके पास इकट्ठी हो ? क्या आप यह नियम बना रहे हैं कि सब लोग आपके पास आना करें ? क्या यह नई परम्परा आप आज रहे है ?

Mr. Chairman: The hon. Member might probably remember that he also at times comes to the Chair.

श्री हुकूम चन्द कछवाय : जहाँ तक बेरा सम्बन्ध है मैं प्रकेले में जाता हूँ ।

श्री गुलाम मुहम्मद बक्शी : मैं धन्य करना चाहता हूँ कि तीन प्लान बीतने के बाद कुल नौ मील रेल बनी है और बाकी कछवाय को भी लिंक अप जायते से नहीं किया गया है । अगर यही रफ़्तार रही, तो मैं समझता हूँ कि इस हिसाब से प्रस्ती प्लान में काश्मीर को मुल्क के बाकी हिस्सों के साथ मिलाया जा सकेगा और इसमें तकरीबन बार ही साल लगेंगे ।

Shri S. Kandappan (Mettur): How many generations?

Shri Nambiar (Tiruchirapalli): Great, great, great, great, great grand children!

Shri Gulam Mohammad Bakshi: It is now only 240 miles left and at the rate of three miles every Plan, it means it will take 80 Plans; 80 Plans multiplied by five means 400 years. It will take 400 years to link Srinagar with the rest of the country. I am not talking about the rest of Kashmir.

इस लिए मैं जनाब रेलके मिनिस्टर साहब से यह दरखास्त करूँगा कि इस में कोई शक नहीं है कि वहाँ का टेरेन डिफ़िकल्ट है और कई दूसरी मुश्किलात हैं, लेकिन काश्मीर को रेल के जरिये मुल्क के दूसरे हिस्सों के साथ मिलाना मुल्क के बचाव के लिए बेहद जरूरी है । इस वक़्त डिफ़ेंस परपजिब के लिए जो इकराजात होते हैं, अगर वहाँ पर रेल होती, तो हमें उन का एक चौथाई भी न करना पड़ता । हुकूमत वहाँ पर रेल के ऊपर जो कुछ खर्च करेगी, वह ज्यादा से ज्यादा बीस साल में बहुत एक डिफ़ेंस एक्सपेंडीचर में रीकवर हो जायेगा । इस वक़्त मैं बीटेल में नहीं जाना चाहता हूँ ।

The Minister of Railways (Shri G. M. Poonacha): May I just submit that we have taken up the work and have sanctioned the staff for the preparation of detailed estimates and alignment fixation very recently. 8 or 10 days ago we have taken a decision.

Shri Gulam Mohammad Bakshi: I am grateful but I want to know whether it will reduce the time to two centuries or three centuries. As I said, according to the present plans and at the present speed, it will take at least 400 years if everything goes well and according to programme. If there are foreign exchange and other difficulties, it may go to 500, 600 or 700 years. I want to know from the Minister if the plans are there and, as he has said, the work has started, how long it will take to connect Srinagar with the rest of the country. First of all, from the defence point of view it is very very essential.

Shri C. M. Poonacha: The first stage is from Kathua to Jammu.

Shri D. C. Sharma: How long will it take up to connect Kathua to Jammu?

Shri Gulam Mohammad Bakshi: I will pose the question in a few words.

Mr. Chairman: I will request the hon. Member not to be diverted. The time is very short.

Shri Nambiar: He wants to get the time for construction reduced. That is the purpose.

Mr. Chairman: Shri Nambiar is diverting the attention of the hon. Member.

श्री गुलाम मुहम्मद बखशी : जैसा कि मैंने कहा है किंगडम टावेंट बाऊरू से काश्मीर को बाकी मुल्क के साथ बिक-बय करना इन्तहाई जरूरी है। अगर बुध-न-बास्ता बरसात के मौसम में हिन्दुस्तान और पाकिस्तान में एक और कनकटेजम हो जाये, तो हमारी एयर सर्विसिज और हूसरी सर्विसिज

कुलम हो जायेगी और हम मोसा के बरीके ही कुछ कर सकते हैं।

इस के अलावा मुल्क के हर एक हिस्से से और सीलोन, बर्मा और थाईलैंड से भी अमरनाथ और वैष्णोदेवी की यात्रा के सिद्द माछों पिसग्रिम्ब काश्मीर आते हैं। उन लोगों को अबईस्ट बिक्रीकस्टी का साधना करना पड़ता है। शरीब धावनी गइरइ इस बजह से वहां नहीं जा सकता है कि उस को वहां हवाई जहाज या कार बस के जरिये से ही जाना पड़ेगा, जिस के इबत-जात बह बर्दाश नहीं कर सकता है।

He is not in a position to afford those fares and pay that much.

The third thing is the tourists. Kashmir being a tourist State, people from all over the world come to Kashmir. Because of uncertainty of whether and vagaries of weather, they get held up there for days together. I tried my best to reach here on the 22nd but I could not come because my flight was cancelled; on the 23rd also it was cancelled; on the 24th also, the same thing happened and on the 25th, the flight became available at 6 o'clock.

वहां तक काश्मीर को विमाने का वास्तुक है बह बुरत है !

Shri Nambiar: You may continue in English for the benefit of other Members.

कुछ जाननीय तबत्व : नहीं उर्बू में।

श्री गुलाम मुहम्मद बखशी : इससिद् में पुबारिक कर्कना कि ऐवान और विनिस्टर साहब इस तरह काउ कोविन करें। जहां तक मुझे याद प्रकृता है पहले प्लान के दौरान इस बारे में बकीन विमाना गया था। मैं जहाज, उड़ी और टिबबान बरीरइ की बात छोड़ देता हूँ लेकिन स्टेट कैपिटल बीनबर को विमाने के सिद्द मौजूदा रास्ता के हिबाक.

के चार ही साध बनें। मैं मिनिस्टर साहब के नोटिस में इस भाग का हूँ : *Firstly from the defence point of view; secondly, from the tourists' point of view, thirdly, from the pilgrims' point of view and fourthly, from the point of view of the people of that State.*

मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि बम्बई से लेकर यहाँ तक जो हवाई मील का जो फेद देना पड़ता है, उस से डार्ड गुना ज्यादा फेद हम को दो सी मील का देना पड़ता है क्योंकि हमारे यहाँ रेल नहीं है। मैं यह नहीं कहता कि हुकूमत के सामने डिप्रीकस्टीज नहीं है। लेकिन अगर मिनिस्टर साहब ने इस तरह बचप्यह दी, तो लोगों का भी भला होगा और मुस्क का भी भला होगा। अगर काश्मीर तक रेल्वर सविस होगी, तो मुस्क के उस टुकड़े को कोई कतरा नहीं होगा। अगर काश्मीर कतरा में पड़ेगा, तो सारा देश कतरा में पड़ जायेगा। इस लिए मिनिस्टर साहब और हुकूमत को उस तरह ज्यादा बचप्यह देनी चाहिए।

यहाँ पर टेरन की डिप्रीकस्टीज को मैं जानता हूँ। लेकिन यहाँ पर सबसे मुकम्मल हरे चुके हैं और एवाइजमेंटस भी करीब करीब सब हो चुकी हैं। हालांकि अब तक बंदूक छानों में सिके नी मील साधन बनी है लेकिन मैं अब कफ़ना कि हमारा टारगेट यह होना चाहिए कि कम से कम पांचवें प्लान के बाबिद एक बीनगर को बाकी मुस्क के साथ रेल के जरिये मिला दिया जाये। आज तक तो हम डिप्रीकस्टीज की बातें सुनते आए हैं, लेकिन अब हम भी जुनाचा से इन डिप्रीकस्टीज की बातें नहीं सुनना चाहते हैं।

I know all your difficulties and you have our sympathies. In spite of that, I beg of you to see that this work is expedited.

बीनली सारकेबरी सिन्हा (बाबू) :
बम्बी साहब चरा जुनाचा साहब के लिए यह हुआ करें कि "हुम रस रस र बरस," तनी ये साधनें बनें।

श्री गुलाम मुहम्मद बरली : बीजूला रपतार से यह काम चार ही साल में होगा। मैं यह एवोरेस चाहता हूँ कि कम से कम दो साल तक तो हो जाए।

شہی فلام محمد بخشى (شہینگر) :
جناب والے - میں آپ کی آگہی اور ایولن کی آگہی کے لیے عرض کر دینا چاہتا ہوں کہ جہاں تک رہاست جسوں کھمبر کا تعلق ہے کھلدیہ سرکار نے پہلے پلان میں تفصلہ و کہا تھا کھمبر کو ریل کے ذریعہ ہائی ملک کے ساتھ ملنا چاہئے گا - لیکن آج ہم دیکھ رہے ہیں کہ جہاں تک کھمبر کا تعلق ہے پہلے تین پلانوں میں کل تو سہل کی تین ہی پالی ہے یعنی ہر پانچ سال میں تقریباً ہونے توں سہل

श्री हुकूम चन्व कन्नबाव : सजाफति मोहब्बत, क्या यह परम्परा है कि कतनी बीड आपके पास इकट्ठी हो? क्या आप यह नियम बना रहे हैं कि सब लोग आप के पास आना करें? क्या यह नई परम्परा आप जान रहे हैं?

Mr. Chairman: The hon. Member might probably remember that he also at times comes to the Chair.

श्री हुकूम चन्व कन्नबाव : यहाँ तक मेरा सम्बन्ध है मैं अपने में आता हूँ।

شری غلام محمد بکشی : میں عرض کرنا چاہتا ہوں کہ تین پلان بہانے کے بعد کل نو سو مل ریل پٹی ہے اور ابھی کٹھوا کو بھی لکک اپنا فراہم سے نہیں کہا گیا ہے۔

اگر یہی رفتار رہی تو میں سمجھتا ہوں کہ اس حساب سے اسی پلانز ن کشمیر کو ملک کے ہائی حصوں کے ساتھ ملایا جا سکتا اور اس میں تقریباً چار سو سال لگھٹکے۔

Shri S. Kandappan (Mettur): How many generations?

Shri Nambiar: Great, great, great, great, great grand children;

Shri Gulam Mohammad Bakshi: It is now only 240 miles left and at the rate of three miles every plan, it means it will take 80 Plans; 80 Plans multiplied by five means 400 years. It will take 400 years to link Srinagar with the rest of the country. I am not talking about the rest of Kashmir.

اس لئے میں جناب ریلوے منسٹر صاحب سے یہ درخواست کروں گا کہ اس میں کوئی شک نہیں ہے کہ وہاں کا تدریجی تفریق ہے اور کئی دوسری مشکلات ہیں۔ لیکن کشمیر کو ریل کے ذریعہ ملک کے دوسرے حصوں کے ساتھ ملانا ملک کے بچاؤ کے لئے متحد ضروری ہے۔ اس وقت تینھنس پڑھنے کے لئے جو اخراجات ہوتے ہیں۔ اگر وہاں پڑ ریل ہوتی تو ہمسور ان کا ایک چوتھائی بھی نہ کرنا پوتا۔ حکومت وہاں پڑ ریل کے د:

جو کچھ خرچ کرکے وہ زیادہ سے زیادہ تیس سال میں محض ایک تینھنس ایکسپریس میں ریکور ہو جائے گا۔ اس وقت میں تینھنس میں نہیں جانا چاہتا ہوں۔

The Minister of Railways (Shri C. M. Poonacha): May I just submit that we have taken up the work and have sanctioned the staff for the preparation of detailed estimates and alignment fixation very recently. 8 or 10 days ago we have taken a decision.

Shri Gulam Mohammad Bakshi: I am grateful but I want to know whether it will reduce the time to two centuries or three centuries. As I said, according to the present plans and at the present speed, it will take at least 400 years if everything goes well and according to programme. If there are foreign exchange and other difficulties, it may go to 500, 600 or 700 years. I want to know from the Minister if the plans are there and, as he has said, the work has started, how long it will take to connect Srinagar with the rest of the country. First of all, from the defence point of view it is very very essential.

Shri C. M. Poonacha: The first stage is from Kathua to Jammu.

Shri D. C. Sharma: How long will it take you to connect Kathua to Jammu?

Shri Gulam Mohammad Bakshi: I will pose the question in a few words.

Mr. Chairman: I will request the hon. Member not to be diverted. The time is very short.

Shri Nambiar: He wants to get the time for construction reduced. That is the purpose.

Mr. Chairman: Shri Nambiar is diverting the attention of the hon. Member.

شری فلام محمد بعضی : جیسا کہ میں نے کہا ہے۔ کیلینس ہالٹ آف ویو سے کھمبہ کو باقی ملک کے ساتھ لٹک ا کرنا انتہائی ضروری ہے۔ اگر خدا نخواستہ ہمسات کے موسم میں ہندوستان اور پاکستان میں ایک اور کٹرفٹیشن ہو جائے۔ تو ہماری اپر سروسز اور دوسری سروسز ختم ہو جائیں گی اور ہم مول کے بہرے ہی کچھہ کر سکتے ہیں۔ اس کے علاوہ ملک کے ہر ایک حصے سے اور سلون، برما اور تھائی لینڈ سے بھی امراتہ اور ویشو دیوی آئی یاترا کے لئے لاکھوں پیکرز کھمبہ آتے ہیں۔ ان لوگوں کو زبردستی قہرگلی کا سامنا کرنا پرتا ہے۔ فریب آدمی محض اس وجہ سے وہاں نہیں جا سکتا ہے کہ اس کو وہاں ہوائی جہاز یا کار یا بس کے ذریعہ سے ہی جانا پڑتا جس کے اخراجات وہ برداشت نہیں کر سکتا ہے۔

جہاں تک کھمبہ کو ملانے کا تعلق ہے۔ یہ صورت ہے۔

Shri Namdiar: You may continue in English for the benefit of other Members.

کچھہ سانڈھہ سوسہ : نہیں اودو میں۔

شری فلام محمد بعضی : اس لئے میں گزارش کروں گا کہ ایولن اور مسٹر صاحب اس طرف خاص کوشش کریں۔ جہاں تک مجھے یاد پرتا ہے۔ پہلے یقین کے دوران اس بارے میں یقین دلایا گیا تھا۔ میں لعلی، ازی اور تھووال وغیرہ کی بات چھوڑ دیتا ہوں۔ لیکن سٹیٹ کے کھمبہ سروسز کو ملانے کے لئے موجودہ رفتار کے حساب سے چار سو سال لگیں گے۔ میں مسٹر صاحب کے نوٹس میں یہ لانا چاہتا ہوں۔

Firstly, from the defence point of view; secondly, from the tourists' point of view; thirdly, from the pilgrims' point of view and fourthly, from the point of view of the people of that State.

He is not in a position to afford those fares and pay that much.

¹ The third thing is the tourists. Kashmir being a tourist State, people from all over the world come to Kashmir. Because of uncertainty of weather and vagaries of weather, they get held up there for days together. I tried my best to reach here on the 22nd but I could not come because my flight was cancelled; on the 23rd also it was cancelled; on the 24th also, the same thing happened and on the 25th, the flight became available at 8 o'clock.

میں یہ بھی بتا دینا چاہتا ہوں کہ ہمیں سے لوکر یہاں تک دو ہزار میل کا جو فریب دینا پرتا ہے اس سے تھائی گدا زیادہ فریب ہم کو دو سو میل کا دینا پرتا ہے۔ کیونکہ ہمارے یہاں ریل نہیں ہے۔ میں یہ نہیں کہتا کہ حکومت کے سامنے

تفیکلتھز نہیں ہیں - تفیکلتھز ہیں
 لیکن اگر ملسٹر صاحب نے اس
 طرف توجہ دی تو لوگوں کا بھی بھلا
 ہوگا اور ملک کا بھی بھلا ہوگا - اگر
 کشمیر تک ریگولر سروس ہوگی تو
 ملک کے اس ٹکڑے کو کوئی خطرہ
 نہیں ہوگا - اگر کشمیر خطرے میں
 پڑے گا تو سارا دیہی خطرے میں پڑ
 جائے گا - اس لئے ملسٹر صاحب اور
 حکومت کو اس طرف زیادہ توجہ
 دینی چاہئے -

وہاں پر ڈھیر کی تفیکلتھز کو
 میں جانتا ہوں - لیکن وہاں پر
 سروے مکمل ہو چکے ہیں اور
 ایلائمنٹس بھی ترمیم قریب طے ہو
 چکی ہیں - حالانکہ اب تک پندرہ
 سالوں میں صرف نو مہل لائن بنی ہے -
 لیکن میں عرض کرنا کہ ہمارا
 ٹارگٹ یہ ہونا چاہئے کہ کم سے کم
 پانچویں لائن کے آخر تک سرنگر کو
 بالی ملک کے ساتھ ریل کے ذریعہ
 ملا دیا جائے - آج تک تو ہم تفیکلتھز
 کی باتیں سنتے آئے ہیں - لیکن اب
 ہم شری پناچہ سے ان تفیکلتھز کی
 باتیں نہیں سنا چاہتے ہیں -

I know all your difficulties and you have our sympathies. In spite of that, I beg of you to see that this work is expedited.

بانیادی سارکےبوری لکھا (باف) :
 بانیادی سارکےبوری لکھا کے لیکر بھ

دیکھا کہ "بھو سوامی راجو ہکار بھو"
 لکھی بھ لکھنے بنیگی ।

شری لکھ محمد بھوشی : موجودہ
 وقت سے یہ کام چار سو سال میں
 ہوگا - میں یہ ایشورینس چاہتا ہوں
 کہ کم سے کم سو سال تک تو ہو
 جائے -

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri S. C. Jamir):
 Mr. Chairman, Sir, while intervening in this debate, I would like to thank all those hon. Members who have offered their suggestions and criticisms on this Railway Budget. We always welcome suggestions and criticisms. We know that criticism is a feature in a parliamentary debate but there is a limit to this criticism.

While welcoming all his criticism, I would like to make some references to some of the criticisms made by non. Members in this House. Since my senior colleague has to give a general reply to this debate, I would like to confine myself to a very few points which have been raised on the floor of the House.

As regards accidents, many of the Members have raised the same suggestions, they have expressed the same opinions and they have offered the same criticism. So, I do not like to go into details on this matter. One hon. Member, Mr. Rajaram prefaced his speech with a joke saying that the Railways' only contribution to the nation, lies in solving the population problem by killing people in accidents.

With all humility, I would like to tell him that the Government believes in democratic means to solve

all the problems, including the railway problems.

Shri J. B. Kripalal (Guna): That was a joke. Why do you bother about it?

Shri S. C. Jamir: It was a bad joke. He made it very seriously. I should like to tell him that we believe in constitutional means to solve the problems.

Many members have no doubt expressed concern and anxiety over the railway accidents and we fully share with them their anxiety and concern. But I would like to assure the House that the Government is much more conscious than any of the members who have spoken on the floor of this House. It will be our continuing effort to prevent further railway accidents and we shall do everything possible to minimise railway accidents. In this connection I would like to give comparative figures to indicate how our Department is making efforts to reduce the number of accidents. If you look into the figures for the years 1951-52 and 1965-66, you will find the difference. The total number of accidents which took place on Indian Government Railways during the year 1951-52 was 16,142 as against 298.2 million train kilometres and during the year 1965-66, it stood at 8,021 as against 450.80 million train kilometres. In other words, the train kilometres increased by 82%, but the total number of accidents was reduced by 62.7%. In other words, the number of accidents has been on the downward trend.

Shri Namblar: It is no use working on percentage. You can quote the figures.

Shri S. C. Jamir: These are facts. How can we avoid facts?

Shri S. Kandaswami: Is it based on the number of casualties or of accidents?

Shri S. C. Jamir: Number of accidents. These are facts. How can we avoid facts?

Shri Namblar: He is a new Deputy Minister. This is his maiden speech.

Shri S. C. Jamir: This is not my maiden speech.

श्री सुकन चन्द कडवाय : यह तो आपके मंत्रालय ने लिख कर दे दिया है, उसी को पढ़ कर सुना रहे हो। कुछ अपनी तरफ से बोलिये।

Shri S. C. Jamir: Please listen. Have patience.

Many hon. members have mentioned about corruption and malpractices in connection with reservation of berths in sleeper coaches, etc. I know that there are corruption and malpractices, but I would like to mention here that, apart from investigating particular complaints which are brought to our notice, we have deployed several organisations like vigilance organisation, central investigation agency of the Railway Board and many other agencies. I may assure the House that, as and when specific complaints are brought to our notice involving our staff, we mete out severe punishment to them. This problem of corruption and malpractices is not there only in Railways; it is a social problem, it is a national problem, and it is found in all departments of life. It should be our effort and endeavour—not only of Railway Department or Government, but of all the members—to see that this is curbed. Let us not make it a bad blood on our national life. I would, therefore, like to appeal not only to the members but to all the citizens of this country, to realise fully that corruption is bad for the healthy growth of this nation.

Again, many Members have mentioned about passenger amenities and they have all focussed attention on the same problems namely lighting, fans, water, latrines and so on. In

[Shri S. C. Jamir]

this connection, I would like to point out one specific thing. In spite of the enormous amount of money that we spend, these complaints arise. The reason is that even if there is light, sometimes theft takes place. A lot of thefts take place, and it is a national problem. Without the co-operation of the public, and without the co-operation of the citizens, no amount of money spent on these public amenities will solve this problem.

Shrimati Tarkeshwari Sinha: I would like to bring to the notice of the hon. Minister that in the railway coaches, when the lights are not there, they write on the wooden plank that the lights are stolen; they think as if it is such an achievement that it has to be written. I do not understand whose ingenious brain it was that suggested that it should be written on the wooden planks of the railway coaches that lights were stolen or fans were stolen and so on. Would he please look into that? We cannot be branded with this sign-board that we are a nation where lights are stolen, fans are stolen and so on.

Shri S. C. Jamir: We shall definitely attend to this matter.

Shri E. K. Nayanar (Palghat): Even in newly built compartments there is no arrangement for water. Is every passenger expected to carry water also?

Shrimati Tarkeshwari Sinha: My hon. friend sitting to my right (Shri Piloo Modi) is very much disturbed by cockroaches in the railway carriages. Something should be done about that also.

Mr. Chairman: I perfectly agree that there should be lights and more lights.

Shri S. C. Jamir: During the last two Five Year Plans we have already spent about Rs. 30 crores on passenger amenities. Out of about 6,869 pass-

enger stations on the Indian Railways, basic amenities have been provided at more than about 5000 stations. This clearly shows that we are doing our best. But due to the activities of the undesirable and anti-social elements here and there, all our progress gets marred.

People have complained about food, light, water and so on. We provide the money but the activities of the undesirable elements mar our effort. It would be our endeavour to check the activities of these undesirable elements.

Shri E. K. Nayanar: Without a dining car, on a long journey from Calcutta to Madras, how can a traveller take food?

Shri S. C. Jamir: Again, some hon. Members have mentioned about food. I confess that in many stations passengers may not be getting good food. But I would like to tell hon. Members that as long as we travel in the trains, we should change our food habits also. How can we expect the same amenities and the same facilities as are available in our own houses? We have to change our food habits. If we change our food habits, then there will be less complaints.

Shri J. B. Kripalani: What has that got to do with good food?

Shri S. C. Jamir: I am talking about complaints.

Shri J. B. Kripalani: Does he mean to say that we should be satisfied with whatever bad food is supplied and we should change our food habits accordingly?

Shri S. C. Jamir: Not at all; I am talking about the complaints which are made, and I am suggesting something about the variety of food.

Shri J. B. Kripalani: Whatever food we may get, it should be good and hygienic food.

Shri S. C. Jamir: It is our effort to provide the best available food. But we cannot fulfil all the demands for varieties because it is not a home or a house. I am only stressing this point. So, I am suggesting that we should change our food habits.

Many Members have mentioned about new lines, over bridges and so on. In this connection, I would like to refer only to certain points. Shri R. Barua from Assam had suggested the extension of the broad gauge line from Jogighopa to Gauhati and the construction of a bridge over the Brahmaputra at Jogighopa. The proposal involves an enormous amount of money. At this juncture we are in such a difficult financial position that it will not be possible to have this bridge constructed. The reason is that now with the broad gauge line which has been extended from Silliguri to Jogighopa, the additional traffic from this broad gauge line will have to be moved beyond Bongaigaon, Jogighopa partly by the existing metre gauge line and partly by road and waterways. The Ministry of Transport have a plan to augment this road as well as river transport and they have a proposal to construct an inland port at the latter place. Again, as and when the capacity of traffic and all other requirements are fulfilled, the extension of the broad gauge line from Jogighopa to Gauhati will be duly considered.

Shri Supakar had mentioned that the Rourkela-Talcher rail link should be taken up for construction for exporting iron ore via the Paradip port. Surveys were made in 1947-48 but it was found unremunerative. However, engineering traffic surveys for a new line from Cuttack to Paradip are in progress and as and when these reports are available, this work will be taken up.

Shri P. K. Deo: (Kalahandi): This survey was taken up some time in 1947.

Shri S. C. Jamir: But it was found unremunerative.

Shri P. K. Deo: But much water has flowed down the Mahanadi since then and re-surveys should be made in regard to the cost cum economic aspect of this project.

Shri S. C. Jamir: This has been done....

Shri P. K. Deo: This has not been done.

Shri C. M. Poonacha: These are being done now.

Shri S. C. Jamir: Shri Tenneti Viswanatham had referred to the road-cum-rail bridge across the Godavari. The original proposal which had been accepted by the State Government was for a roadway 18 feet wide, and the girders had been designed accordingly. However, the new plan is to provide a 24 feet wide road deck on the top of the railway girders on the proposed rail-cum-road bridge across the Godavari river near Rajahmundry. This has been taken up by the Andhra Pradesh Government lately on the 4th May, 1967. Now that the State Government have agreed to meet the extra cost we have to make a revised design for the girders, and these designs are now being prepared, and when they are finalised, we have to call for tenders and then the work will be taken up. I would like to mention to the hon. Member that the work on this bridge is progressing and the entire work will be completed in the middle of 1971.

श्री श्री. ए. कृपासामी : सभापति महोदय, मुझे बहुत ज्यादा कहना नहीं है। रेलवेक के बारे में एक प्रयोग एक कमेटी मुकर्रर की गई थी जिसका कि नाम रेलवे ऐंटी करप्शन कमेटी था उसका मैं चेयरमैन था। मैं कहूंगा कि रेलवेक के डिनिस्टर, उन के असिस्टेंट और वह भी उनकी संज्ञा है जिसकी कहूँ हैं रेलवे बोर्ड, वह उस कमेटी

[जी बी०. वा० कृपासानी]

की रिपोर्ट का अध्ययन करें तो बहुत कुछ उस लोगों को फायदा होगा ।

उस रिपोर्ट के बारे में कहा गया था वह हमारे स्वर्गीय शास्त्री जी के वक्त में हुआ था कि जितनी रिकमेंडेंस, सिफारिशों की गई थीं वह रेलवे प्रचारिटीज ने कबूल की हैं लेकिन कबूल करना एक बात है और उनको काम में लाना और प्रयत्न में लाना दूसरी बात है मैं उम्मीद करता हूँ कि इस रिपोर्ट से हमारे मिनिस्टर और यह रेलवे बोर्ड फायदा उठावेंगे ।

दूसरी बात यह है कि एक हमारे सज्जन ने यहां कहा कि रेलवे बोर्ड को निकास देना चाहिए । वह एक निकम्मी चीज है । मैं यह तो नहीं कहूंगा कि वह एक निकम्मी चीज है लेकिन मुझे यह जरूर कहना पड़ता है कि जितना उस पर खर्चा होता है वह out of all proportion to the services they perform

होता है । उस में अच्छे भादमी हैं, सज्जन भादमी हैं लेकिन जितना काम वह करते हैं उस से बहुत ज्यादा उन लोगों पर खर्च होता है । यह भी मैं समझता हूँ कि इस गरीब देश में वह जो धाप ने डिब्बे बना रखे हैं, सैलून उन में सब किस्म की आसाइज है तो उस सैलून की बजाय धगर रेलवे के अधिकारी एक ऐयर कंडीशंड कूपे में बैठ जायें तो उन की इज्जत कम नहीं होगी ।

दूसरी बात यह है कि बड़े बड़े स्टेशनों में जाना भी बड़ा मुश्किल हो जाता है क्योंकि वहां बहुत ज्यादा बसू रहती है । मैं मिनिस्टर साहब को कहूंगा कि वह दिल्ली के स्टेशन पर जायें तो देखें कि वहां पर कितनी बसू घाती है ? वहां पर भादमी खड़ा नहीं हो सकता है । इसलिए स्टेशनों पर सफ़ाई की व्यवस्था का भी फ़ायदा

करना चाहिए । धाने में देखता था कि फर्स्ट क्लास के बेंचिंग कम से कम साफ़ रखे जाते थे लेकिन वह भी धाज साफ़ नहीं रखे जाते हैं । यह ऐयर कंडीशंड कम्पार्टमेंट्स कम से निकले हैं फर्स्ट क्लास भी बड़े बसाफ़ हो गया है । फर्स्ट क्लास के जो कौचबोर्ड हैं वह सारे भरे रहते हैं, कुछ भादमी बैठे रहते हैं, कुछ सोये रहते हैं तो कुछ धाप सोये रहते हैं । कोई उन को निकालने का इंतजाम नहीं है ।

इस के प्रलावा डिब्बों में पढ़ने के वास्ते बत्ती का इंतजाम नहीं है और सफ़ाई भी वहां नहीं रहती है क्योंकि सारे बड़े बड़े भादमी धाजकल ऐयर कंडीशंड में जाते हैं ।

धाने के बारे में विप्टी मिनिस्टर ने कहा कि हम को धाने की धादत बदलनी चाहिए । मैं तो कहता हूँ कि किसी देश में जो खाना होता है किसी देश का भी हम को खाना दे दें लेकिन जो दें वह स्वच्छ दें और साफ़ दें । वह ऐडस्ट्रुटेड न हो और बैसा प्रगर दिया जाता है तो यह हमारे ऊपर बड़ी इनायत होगी । हम नहीं चाहते हैं कि वह हम को चावल दें या रोटी दें लेकिन जो भी वह धाने को दें वह साफ़ और स्वच्छ दें । लेकिन धाज साफ़ और स्वच्छ खाना हमें ट्रेनों पर मिलता नहीं है । पहले डाइनिंग कम से होते थे जिनमें धंधेची तरह का खाना मिलता था लेकिन कम धाज कम वह साफ़ तो रहता था लेकिन धंधी वह भी ऐसी गंदी रहती है कि उन में जाना भी मुश्किल हो जाता है । वहां गंदगी रहती है । इसलिए मैं चाहूंगा कि कम से कम वहां पर सफ़ाई रखने का इंतजाम किया जाय ।

कम यह लिख देना कि कृपासानी जगह बोरी हो गयी मैं धाय को कहता हूँ कि हमारे देश में दूसरे देशों से ज्यादा धोर हो सकते हैं लेकिन जहां लोकल कौन्सिल होती है वहां पर धगर कोई फायदा ठीकता है तो उन के ऊपर बड़े बड़े धुनौने होते हैं लेकिन हमारे

वहाँ तो कायदे तोड़ना एक कायदा और रिवाज हो गया है।

It has become a law to break the law चाण्डी रेलवेज की बात नहीं है बल्कि सारे डिपार्टमेंट्स में यही हालत है। The writ of this Government does not run. आप दूर क्यों जाते हैं दिल्ली में ही देख लीजिये कि क्या हालत है? अब दिल्ली में बगैर बत्ती और घंटी के साइकिल पर चलना साइकिल मबारों के लिए कायदा है। अगर एक साइकिल वाला बगैर बत्ती के जाय और बगैर घंटी के जाय तो यह कायदा है और वह बेकायदा हो जायेगा अगर कोई आदमी यहां अपनी साइकिल पर बत्ती लगाये। अब जब देश की राजधानी में ऐसी हालत है तो आप समझ सकते हैं कि दूसरी जगह क्या हालत होगी? स्वराज्य के पहले जब हमारी चीमें ट्रेन में चलती थीं तो उन्हें किसी जपान की जरूरत नहीं होती थी। लेकिन इस समय कोई औरन अफैली ट्रेन में नहीं जा सकती है। यह चीज नहीं हानी चाहिये, इस का आप को ध्यान करना चाहिये।

17 hrs.

सारी दुनिया में रेलवे की रफ्तार बढ़नी जाती है और वहां रेल 40 मील, 50 मील, 60 मील की घंटे की रफ्तार में चलती है, लेकिन यहां पर उसकी रफ्तार कम होती जाती है। हमारे देश में एक-एक स्टेशन पर गाड़ी पन्द्रह मिनट और बीस मिनट खड़ी होती है, हमने मुल्कों में दो या तीन मिनट या ज्यादा से ज्यादा पांच मिनट खड़ी हानी है, इससे ज्यादा नहीं। यहां आप बंटे रहें, आप सांभ रहें, गाड़ी चलती ही नहीं है। जहां-जहां पर गाड़ियों के कनेक्शन हैं वहां तो धीरे भी मुसीबत हो जाती है। एक कनेक्शन बिल किया तो चौबीस घंटे बैठे रहें क्योंकि एक-एक गाड़ी दो-दो तीन-तीन घंटे देरी से आती है। मैंने एक 47B(A) LSD—9.

अक्रम से पूछा कि आखिर यह क्या हो रहा है? तो उन्होंने कहा कि हमारा सुपरवाइजरी स्टाफ जो है वह ऐसा हो गया है कि उसके ऊपर हम कुछ कर ही नहीं सकते। इसके बारे में जग ब्याल करने की जरूरत है, जग एफिशिएन्सी लाने की जरूरत है। अगर एफिशिएन्सी ज्यादा हो तो आपका ज्यादा क्लेम न देने पड़े और आप ज्यादा क्लेम न काम कर सकें। और जगहों पर जहां एक आदमी काम करता है वहां रेलों में ड्राई आदमी काम करते हैं। यह क्लेम न करने का आप गरीबों का किगया बढ़ा दें, यह आपको शोभा नहीं देता है। इट डन नाट डिफिकल्ट बिस भवनेमें जो कि स्वराज्य की गवर्नमेंट कही जाती है।

बहुत सी बातें और कही गई हैं, उनमें मैं नहीं जाना चाहता। मेरी हालत तो यह है कि जब भी मैं पार्लियामेंट में आता हूं तो हमने प्रदेश में आता हूं, एक ही स्टेट में नहीं आता हूं। इस दफा मेरी बदकिस्मती है कि मैं एक ऐसी स्टेट में गया जहां रेलवे नाम की कोई चीज नहीं है। उसको मध्य प्रदेश कहते हैं। हमने चीजों में भी वह गिरा हुआ है। सरकार में भी गिरा हुआ है। मैं मध्य प्रदेश की गुना कॉन्स्ट्रिक्टिन्सी में खड़ा हुआ था। वहां पर रेल का कोई बन्दोबस्त ही नहीं है। गुना एक छोटा सा शहर है। वह बड़े रेलवे पर है। दिल्ली में बम्बई जा रफ्तार जाता है, उसके ऊपर है, लेकिन वहां पर रेल की कोई महत्त्व नहीं है। सिर्फ एक कनेक्टिंग लाइन बीना टू छोटा है। अगर एक तरफ से गाड़ी के आने में थोड़ी देर हो जाये तो अट्ठारह घंटे आदमी पड़ा रहता है। मेहनतानी करके टाइमटेबल ऐसा बनाइये जिसकी वजह से आदमियों को वहां इतनी देर न उठरना पड़े। अगर हो सके तो इस लिफ में और गाड़ियां बढ़ा दीजिये।

[श्री जी० भा० कृपालानी]

दूसरी बात यह है कि एक छोटी लाइन है जिसे ग्वाल्थर के राजा ने बनाया था। उसका हाल यह है कि फर्ट क्लास में भी न बसी है न रोडनी का इन्तजाम है। उसका कोई इयाल नहीं किया जाता है। रेलवे मिनिस्टर साहब मेहरबानी करके उसका भी खयाल करें।

एक और बात है। उत्तर और दक्षिण और दूसरी तरफ से भी लिक दुबल नार्थ एंड द बि सःडब और दूसरे लिक्स भी हो सकते हैं, लेकिन अगर गुना-एटावा का लिक दिया जाये तो उत्तर और दक्षिण को कनेक्ट करने के लिये बहुत बड़ा काम हो सकता है।

मैं उम्मीद करता हूँ कि हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब इन बातों पर ध्यान देंगे।

Shri M. N. Naghnor (Belgaum): Sir, I rise to support the budget estimate for 1967-68 that the hon. Minister of Railways has placed before the House. In our country, the railways are one of the biggest Public undertakings wherein we have invested about Rs. 26,000 crores. We are maintaining about 60,000 kilometres of railway lines. Although it is a public undertaking, although it is a commercial undertaking, the primary object of the Government has been to serve the country, to connect one region with the other, and to look after the great communication problem of our country.

At the outset, I should like to say that though the budget looks a deficit budget, if we make a close perusal of the budget, it is found that there are many reasons which do justify this deficit and the enhancement of the fares. During the last five years, most unexpected things have happened, and particularly the cost of materials, the cost of working expenses has gone up by leaps and bounds. For example, if we take the

cost of materials which are mainly used, like coal, iron and steel and diesel, we find that the prices have gone up very high. For example, the cost of fuel has gone up during the last five years by 46 per cent. The fuel that used to cost us Rs. 76 crores in 1962-63 is costing us Rs. 110 crores now, in 1967-68. The cost of coal has gone up by 12½ per cent. As compared to the price in 1962-63 and 1965-66, it is of the order of 12½ per cent. In the same way, the cost of steel, one that is locally make available and that which is imported, has also gone up by 32 per cent. compared to the figures of 1961-62 and 1966-67. The working expenses which work out to crores of rupees have also gone up very high because we have been increasing the lines and we have also been undertaking more lines of construction just to cater to the services in this vast country. The working expenses in the year 1961-62 were of the order of Rs. 325 crores, whereas now, in 1966-67, they have increased to Rs. 931 crores. So also the DA of the railway employees has increased, and each rise in DA has cost the Government not less than Rs. 15 crores. In the last five years, there have been seven increases in DA, and the cumulative effect of it is that it is going to be of the order of Rs. 67.30 crores for the year 1967-68.

So, under these circumstances, with these increases in cost on the one hand, the shortfall in freight is also another important reason, on the other hand. The shortfall in tonnage is another important reason for the lesser revenues which have been accruing to the Government. Formerly, as against an anticipated freight traffic of 249 million tons, we have found a shortfall of 46 million tons. So, this is the main reason why we see this vast deficit. This is the first time that we have seen this deficit. And in the past, every year, the railways have

been contributing munificently to the exchequer of the general revenues of the Government.

I have a couple of suggestions to make. Firstly, in a vast country like ours, wherein we have to travel from south to north and from east to west, we come across different gauges. We have the broad gauge, the metre gauge and the narrow gauge. Coming as I do from Mysore State, I have to travel by at least two gauges, change too often, to reach the destination of Delhi. If I have to travel from Bangalore to Bombay, I have to change at two places. The traffic is heavy. I do not know why they still maintain these two gauges. Particularly the goods traffic between Bangalore and Bombay is so heavy that we have almost been losing the business of carrying goods traffic and road transport is overtaking us. The number of lorries on Poona-Bangalore route is increasing day by day. I suggest to the Minister that Poona-Bangalore route also should be converted into broad gauge, so that we can carry more goods traffic and also the passenger traffic may be carried more conveniently.

There are many inherent defects in change of gauges. When there is a change in gauge, we have to change the train. Particularly in the transportation of goods, there is a lot of time wasted. There is also pilferage of goods, idling of engines and more expenditure on all these things. We have to benefit from the experience of other European countries and have a standard gauge in our country also. The plight of the narrow gauge is still worse. We have such narrow gauge lines. The Minister might think of dismantling them. I suggest that in the past they have served adequately and we should continue to have them. We should see that they are changed for the better and we should not deprive the public of the benefits they have been deriving from these lines.

There is another important route—Bangalore-Guntakkal—which also connects Hyderabad and the northern route. That also should be converted into broad gauge. There also the traffic is heavy. The minister may kindly consider that aspect.

We have also very heavy traffic between Madras and Bangalore. We have enough power in Mysore. This line should be electrified, because it will be ultimately more economical. I have already said that the Poona-Bangalore line should be converted into broad gauge. Maharashtra has enough power from Koyna. Mysore has enough power from Sharavathi. This line also can be electrified. In the long run, that will help us to curtail our expenditure.

In the past, there was a committee appointed by this Government to go into the question of rail-road competition. This is a very important matter. We have found there is a fall in freight traffic by rail. It is worthwhile that we bestow more serious attention on the recommendations of that committee, submitted sometime ago, so that we may avoid competition between rail and road transport.

There are very few railway crossings and over-bridges on the Poona-Bangalore route. National Highway No. 4 from Poona to Bangalore is running parallel to the railway line. Due consideration may be given to the representations that have been made to give the necessary crossings and overbridges on that road.

श्री गुजालन्ध टाकुर (महर्मा) : मैं इस रेलवे बजट को रिजर्व करने के लिए और मंत्री महोदय ने इसको वापिस लेने के लिए आग्रह करने के लिये सदा दुःखा हूँ। पञ्चम वर्ष के इतिहास में यह पहला रेलवे बजट है जबकि रेल मंत्री जी ने चाटे का बजट पेश किया है और हिन्दुस्तान की जनता के विश्वास को बहुत बड़ा धक्का लगाया है, उसको खत्म किया है। लोगों

[श्री पुनाचानन्द टाकुर]

ने यह विश्वास किया था कि जब किसी चीज का समाप्तीकरण होता है, जो पब्लिक अडॉप्टिविज होती है उस में मुनाफा होता है और उससे देश को लाभ होता है। लेकिन घाटे का बजट बना कर और इतने अधिक टैक्स लगा कर मंत्री महोदय ने उनके इस विश्वास को घाघात लगाया है। आज जबकि प्राइवेट सैक्टर और पब्लिक सैक्टर में होड़ सी है तो जरूरत इस बात की थी कि पब्लिक सैक्टर को बड़ी मुस्तीदी के साथ चलाया जाता। पब्लिक सैक्टर को पूंजीपति और कांग्रेस के लोग केल करवाने की कोशिश में लगे रहते हैं। मंत्री महोदय ने घाटे का बजट पेश करते बहुत बड़ी शक्ति का रहस्योद्घाटन किया है और लोगों का पब्लिक सैक्टर पर से विश्वास खत्म करने की कोशिश की है।

घ्राप देखें कि हिन्दुस्तान गांवों में बनना है। ग्रामी कोयदी लोग गांवों में रहते हैं। 27 करोड़ लोगों की ग्रामदनी साडे तीन आने रोज है। ऐसे गरीब देश में उन्होंने दस वैसे की टिकट को पन्द्रह वैसे किया है और पांच किलोमीटर जो लोग चलेंगे उनको घब इयाड़ा किराया देना पड़ेगा। घ्राप मांविजे कि इस बरीब देख में यह कहा तक न्याय संगत है।

तीसरी श्रेणी से घ्रापको सब से ज्यादा घ्रायवनी होती है। इस श्रेणी के यात्रियों के लिए घ्रापने तीन सी मुविघाओं का प्रबन्ध किया है, क्या व्यवस्था की है। सब से कम मुविघाएं इसी श्रेणी के यात्रियों को से जाती हैं। पहले रेलों में तीन ही क्लासिस होती थी। घंघेजों के उभाने में तीन क्लासिस होती थी, फर्स्ट, सैकिड और थर्ड। कांग्रेस ने समाजवाद लाने का कत इतिज है। उसने चार क्लासिस कर दी हैं। एक एवर कंडिजंड क्लास और जोड़ दी है। हमारी सरकार समाजवाद का नारा लगाती है, समाजवादी समाज व्यवस्था

कायम करना चाहती है। उसको से वह चाहिये था कि फर्स्ट और सैकिड क्लास को हटा देती और एक ही क्लास वाली बडे क्लास रखती। गांधी जी से जो कल्पना की थी वह इस प्रकार से साकार हो सकती थी। बडे अफसरों के लिए इस सरकार ने सैलून का एक बड़ा तमाशा बाड़ा कर दिया है।

मंत्री महोदय ने एक ब्लाइट पेपर भी हमको दिया है। इस में उन्होंने कहा है कि नई लाइन के कंस्ट्रुक्शन को रोक कर 7.42 करोड़ रुपये की बचत की गई है। मैं सदन के सामने एक चीज रखने जा रहा हूं। हमारे मित्र डा० राम सुभग सिंह जी से आये इसके बारे में पूछ सकते हैं और श्री लाहटन चौधरी, जो संसद् सदस्य थे कांग्रेस के, उन से पूछ सकते हैं। 23-10-66 को उन्होंने कहा था कि प्रतापगंज सुपोय लाइन बना दी गई है। मैंने लोक सभा में इसके बारे में प्रश्न पूछा था। श्री पुनाचा ने इसका उत्तर दिया था कि शरदिटा तक को ही उन्होंने किया है। डाक्टर राम सुभग सिंह ने हजागें सेना में कहा था कि प्रतापगंज तक रेलवे लाइन चली आई है और उनको सामान्य भी पहनाई गई थी। यह कह कर उन्होंने कांग्रेस के लिए वोट मांगे थे। हो सकता है कि नाराज हो कर श्री पुनाचा ने यह कपया बचा लिया हो और वह बाही बाही लेना चाहते हों।

जब सरजद पर हमला होता है तो बड़ी तारीक होती है कि नैका तक हमसे नाही बढ़ाई है, असम तक गयी बढ़ाई है। जब देश की भूमि घुसमन के कब्जे में चली जाती है तब यह कपय किया जास है उस से कहले नहीं। चीन को घ्राप देखें। उसने नेपाल में काठमांडू से पोखरा तक सड़क बनाई है, सड़क के काठमांडू तक सड़क

बना बाकी है। अब आप अपनी उत्तरी अरहद के पक्ष को उठा कर देखें। उत्तर और दक्षिण बिल्कुल एक दूसरे से अलग हैं। धनेजों के जमाने में सहरमा जिले में जितनी रेल की लाइन थी आज कावेस के राज में धापी भी नहीं है। केवल 35 मील रेल की लाइन सहरमा जिले में है। आप को धा-जर्ज होगा कि सामान खरीदने की बात कहते हैं। वहां कहते हैं कि सामान की कमी है। सामान की कमी नहीं है और न जमीन की कमी है। जमीन वहां बिल्कुल ठीक है। लाइन पर रोड़ें पत्थर बिछे हुए हैं खम्भे गड़े हुए हैं। इनकमान के वक्त एक मिनिस्टर यहां से चले जायेंगे और एक मिनिस्टर पटना का चला जाएगा और जा कर कहेगें कि रेलवे लाइन अब धा घोर जा कर कहेगें कि रेलवे लाइन अब धा चलना है कि वहां पर कोई रेलवे लाइन नहीं आई है। वह पाम ही नहीं हुई है। मैं इस पर्व का टेबल पर रखने की आपकी अनुमति मांगता हूँ। इस प्रश्न को टेबल पर मैं रखना चाहता

चार हजार मिलती है। किसी को ढाई हजार मिलती है लेकिन जो तीसरी श्रेणी के या चौथी श्रेणी के कर्मचारी हैं, जो बिन भर काम करते हैं, उनको काम से वापिस धा कर सोने के लिए जगह मिलती उनके सोने की जगह तक की व्यवस्था नहीं है। क्या यह समाजवादी बजट है? वास्तव में यह बजट प्रस्तुत करके पुनाचा माहब ने कावेस के असली रंग और रूप की तस्वीर दुनिया के सामने रख दी है। लोगों को यह विश्वास रहा है कि नेशनलाइजेशन और सोशलाइजेशन से उनको लाभ होता है और अब नेशनलाइज्ड उद्योग धादि अधिक अच्छी तरह से चलते हैं। रेलवेज एक नेशनलाइज्ड संस्थान है और इसमें हमेशा से मुनाफा होता थाया है। लेकिन पुनाचा माहब ने यह बजट पेश करके लोगों के नेशनल इजेशन सम्बन्धी विश्वास को बड़ा साधात पट्टाया है और वे सोचने लगे हैं कि नेशनलाइजेशन ने भी लोगों को फायदा नहीं है।

17.20 hrs.

[MR. SPEAKER in the Chair]

श्री जगू लिववे (मुंगेर): पर्चा रखने की इजाजत आप दे दें ताकि पता तो चले।

श्री मुचामब डाकूर: यह जो रेल बजट है यह रद्दी की टोकरी में डाले जाने के कारिल है। इसको वापिस लिया जाना चाहिये। रेलवे में काम करने वाले 65 प्रतिशत कर्मचारियों के पाम सकान नहीं है। आप देखें कि बड़े बड़े जो अफसर हैं उनको कितनी तनकाहें मिलती हैं। जो फाइनेन्स कमिश्नर हैं रेलवे बोर्ड में, उनको साढ़े तीन हजार रुपया तनकाह मिलती है। किसी को

उत्तर-पूर्वी रेलवे में सहरमा जिले के भामसी स्टेशन हाकर मकड़ों गाड़िया जाती हैं, लेकिन बाया सहरमा एक भी एक्सप्रेस गाड़ी पाम नहीं होती है, जिनसे हजारों लोगों को परेशानी का सामना करना पड़ता है। धाज स्थिति यह है कि स्टेशनों पर जंड नहीं है, जिसके कारण मुसाफिर परेशान रहते हैं। मैंने जब एक बार इनकी मांग की थी, तो मंत्री महोदय ने कहा था, "भाई बिल लूक इन टू दि मेटर"। हम नहीं जानते कि धापी उन्होंने ऐसा किया है या नहीं, लेकिन तथ्य यह है कि धापी तक कोई व्यवस्था नहीं की गई है।

हमारे मुक्त में बच्चों को भूगोल में यह पढ़ाया जाता रहा है कि हमारे देश के उत्तर

*The Speaker not having subsequently accorded the necessary permission, the papers were not treated as laid on the Table.

[श्री गृणालन्व ठाकुर]

में हिमालय है और उस और से हमारे देश पर कभी हमला नहीं होगा। लेकिन आज नेपाल के बाउंडर पर उत्तर-पूर्वी रेलवे की जो स्थिति है, वह चिन्ता का विषय है। हिन्दुस्तान की और से नेपाल को उसकी तरफ़ी के लिए 34, 35 करोड़ रुपया दिया जा रहा है। लेकिन हम वहाँ पर देखते हैं कि मरहद पर नेपाल की और तो पक्की मड़कें बनी हुई हैं और यातायात की ठीक व्यवस्था है, लेकिन हमारी और की मड़कों पर गाड़ी नहीं चल सकती है। यह क्या समस्या है। नेपाल एक छोटा मुल्क है। यह लोगो को बात है कि उसकी तरफ़की हो। और हम उसके किए कसया दे, लेकिन हमारी अपनी तरफ़की कैसे होगी? मैसिलो में कहावत है: "घर में पाके कुम्हो रोटी और बाहर देखा जांड धोनी", अर्थात् घर में तो खाने का उपाय नहीं है और बाहर शानो-शांकन दिखाने जाली ?।

जब कोई रेल दुर्घटना होती है, तो अन्व-वार में खबर दे दी जाती है, कि पाच डिब्बे चकना-चूर हो गए, जालान्त अर्किन बायल हो गए बांग बान भर गए। रेलवे प्रशासन की और से मरने वाले अर्किनियों के परिवारों को भी सूचना नहीं दी जाती है, उनके परिवारों को क्षम देने का मोका भी नहीं दिया जाता है। दुर्घटना के बाद क्या किया जाता है? बत्ती मुल कर दी जाती है और आधे मरे हुए लोगों को भी टांग पकड़ कर फेर देते हैं, जिन्दा आदमियों को मार देते हैं। इसी एडमिनिस्ट्रेशन का दमना और योग्यता का मटिकिकेट विषय जाता है।

मैं रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन के काम के सम्बन्ध में एक दो उदाहरण बताना चाहता हूँ। मुम्बई-पुणे में श्री चन्द्रमान सिंह नाम के एक हरियन कर्मचारी ने, जो कि उत्तर-पूर्वी रेलवे में ट्रेकिंग में काम करता था 22,000

रुपये के गोल माल की सूचना दी। उसको सस्पेंड कर दिया गया। हालांकि पार्लियामेंट के इक्कीस मेम्बरों ने इस बारे में सजी जी को लिखा, लेकिन उन्होंने इस तरफ़ कोई ध्यान नहीं दिया। रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन में यह हालत है कि जो व्यक्ति और को खोजता है, उसको सस्पेंड कर दिया जाता है।

श्री गृणालन्व ठाकुर नाम के एक एडमिस्ट्रेट सुपरिन्टेंडिंग इंजीनियर को महारमा में 55 वर्ग को उग्र में ही रिटायर कर दिया गया, जबकि रेलवे में रिटायरमेंट की उग्र 60 या 62 वर्ग है। वह हाई कोर्ट में इस मामले को ले गए और हाई कोर्ट ने उनके पक्ष में फैसला दिया, लेकिन आज भी वह व्यक्ति रमा नहीं गया है? इस सरकार के लोग लोगों के गाहिबी हैं। हमें अधीन छोटे कर्मचारियों को कैसे न्याय मिल सकता है?

पूना स्टेशन पर कई मेल ट्रेन चलती जाती है, लेकिन मवबन एरियाज में रहने वाले मजदूरों के धान-जाने के लिए कोई एक्सप्रेस ट्रेन नहीं है। अगर पूना और लानेवाना के बीच में एक और लाइन की व्यवस्था कर दी जाये, तो वहाँ की समस्या मुलम्र सकती है।

जहाँ तक इस रेलवे बजट का सम्बन्ध है, कांघसी माननीय सदस्य यहा पर खड़े होते हैं, अपने यहाँ के लिए ट्रेन और लाइन की मांग करते हैं और फिर बजट का समर्थन कर देते हैं। लेकिन अगर सही ढंग से देखा जाये, तो यह बजट पेश करने के लिए पूंजीपतियों को पुनाचा साहब को गोल्ड मेडल देना चाहिए, क्योंकि इस बजट की माकत पुनाचा साहब ने पूंजीवाद को मजबूत बनाया है और नेशनलाइजेशन में तरीकों के बिम्बान को घटाया है।

मैंने जो पत्र-समा-पटल पर रखे हैं, वेरी मांग है कि उसके संघर्ष में इस बात की खबर

की जाये कि चुकि किसी क्षेत्र से कांग्रेस को बोट नहीं मिले, इसलिए वहाँ पर रेलवे लाइन नहीं बनाई गई। अगर सरकार की यही नीति है, तो हम लोग सदस्य से उठकर चले जाते हैं और कांग्रेसी सदस्य ही यहाँ पर सारा काम-काज चलायें।

उत्तर प्रदेश देश का सबसे बड़ा सूबा है, लेकिन उसकी राजधानी लखनऊ जाने के लिए रात को निरुक्त दो गाड़ियाँ, पाने नौ बजे और मवा नौ बजे, चली हैं और इस प्रकार लोगों को बाह्य घंटे तक रुकना पड़ना है। देश की सबसे बड़ी स्टेट की राजधानी का जाने के लिए यह व्यवस्था है।

मैं रेल मंत्रियों ने कहा कि वह क्या करणें बड़े प्रकरणों की शान्ति-शीकन, रहन-महन, डाट-बाट, एयर-कन्डीजनिंग और सीनूनों आदि के खर्च को घटाये और उन लोगों को कहे कि वे एक समाजवादी मूलक के प्रकरण हैं और उनकी उसी प्रकार व्यवहार करना चाहिए। मैं समझता हूँ कि मंत्रों महोदय को चुनाव के समय अपने क्षेत्र में जाना पड़ा होगा। जिस तरीके जनता का वह प्रतिनिधित्व करने हैं, उनके हितों की दृष्टि में रज्जकर उनकी वर्तमान असमानता को दूर करना चाहिए, जिसके अन्तर्गत रेलवे के किरायांच कनिश्चर को नौ बार हटाने करके मिलने हैं और एक छोटे कमबारी को केवल पचास रुपये।

अंग्रेजी उमाने की तुलना में कांग्रेसी शासन के अन्तर्गत रेलवे में एयर-कन्डीजन्ड की एक और क्लास बढ़ गई है। हम मंत्री जी से यह प्रश्न करते हैं कि वह कम से कम इस क्लासिकेशन को घटावेंगे।

अगर मंत्री जी सहरसा जिले में मानसी स्टेशन पर जाकर देखें, तो उनको सैकंड क्लास नहीं मिलेगा—केवल फर्स्ट क्लास और बर्ड क्लास मिलेगा। मैंने उनका ध्यान इस बात को और खींचा था कि बर्ड क्लास में तो

बांगीज की गाड़ी जानी चाहिए, लेकिन केवल छः बांगीज की गाड़ी जाती है। उनको हमकी जांच करनी चाहिए।

कोरपुर में कोसी प्राजेक्ट को लाइन है, जिस पर उस प्राजेक्ट का माग सामान डोबा जा रहा है। अगर रेलवे प्रशासन उस पर अपनी पैसेंजर गाड़ी चलाने की व्यवस्था कर दे, तो यह बड़ा उपकार होगा।

इन शब्दों के माथ मैं इस बजट का विरोध करना हूँ और आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय इनको वापस लेंगे।

Mr. Speaker: Shri Ramshekhar Prasad Singh.

Shri Sarjoo Pandey: We are waiting to be called for the last three days.

Mr. Speaker: I know but you should not forget that they are also Members and they are also waiting.

Shri Sarjoo Pandey: They are Congress Members and they can speak in the party meeting.

Mr. Speaker: Then you will say that they can speak at a public meeting. I do not accept that; you may feel that way. They are also Members and they must also speak.

श्री रामशेखर प्रसाद सिंह (छपरा) :
अध्यक्ष महोदय, इस बजट के सम्बन्ध में माननीय सदस्य जो बात कह चुके हैं, मैं उनको दोहराना नहीं चाहता हूँ। मेरे पूर्व-वक्ता ने, जो बिहार से आते हैं, कहा कि अंग्रेज सरकार के उमाने में रेलों में तीन क्लासिज थी, लेकिन अब चार क्लासिज हो गई हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि जब बिहार में मिली-जुली सरकार, कोलीजन गवर्नमेंट, बनी, तो वहाँ चार के बजाये पांच क्लासिज हो गई। पांचवी क्लास बड़ है, जिस में बढ़ने के बाद लोगों को किराया भी नहीं देना पड़ता है। उन के राज्य में कु

[श्री रामनेधर प्रसाद सिंह]

इन्फ्लेन्ट भी हुआ । इन शब्दों के साथ मैं उन की बात को छोड़कर दूसरी बातों पर आता हूँ ।

मुझ से पहले महन्त विभिजय नाथ सिंह जी ने एक सुझाव दिया है गोरखपुर तक ब्राड गेज लाइन बनानी चाहिये, मेरी उन के साथ सहमति है । मैं आपकी मारफत माननीय मंत्री महोदय का ध्यान खींचना चाहता हूँ कि गोरखपुर से लेकर जो अभी समस्तीपुर तक ब्राडगेज लाइन है, उस को बना दिया जाय, ताकि खेती और एग्रीकल्चर के लिये जिन साधनों की हमें जरूरत है, उसकी सुविधा हो सके ।

बहुत से माननीय सदस्यों ने इस बात को कहा है कि रेल के जो किराये बढ़ाये गये हैं, वे बहुत ज्यादा हैं, मैं इन बिचारधारा में भी उन के साथ सहमति रखना हूँ । मैं आपको बताना चाहता हूँ कि अगर रेल के किराये बढ़ाये नहीं जाने तो बड़ा प्रबन्ध होता तथा ऐसे जो खर्च हैं या रेलवे में जो वेस्टेज है उन को अगर रोक दिया जाना तो इस समय किराये बढ़ाने की आपको जरूरत न होती । मैं उन में से कुछ आपकी दृष्टि में लाना चाहता हूँ । प्रीपरेटिंग में कोयले से गाड़ी चन्ती है और वहाँ जितनी कोयले की खोरी होती है, अगर उस को बचा लिया जाय, तो बहुत पैसा बच जायगा । इसी तरह से जो इन्जीनियरिंग स्टाफ है, जो लाइन आदि बनती हैं, उन का जो सीमेंट बनैरह देते हैं, उसकी भी खोरी होती है, वहाँ पर लाइन बनाने में और स्लीपर बनाने में जितना माल लगता है, उस में की जाने वाली खोरी को बचाया जा सकता है । वहाँ पर सीमेंट बनैरह की खोरी इतनी बढ़ गई है, कि उस का बचाना मुश्किल हो गया है । मैं आपको एक उदाहरण दूँ—हिन्दु बाट में जो बचन बनाने के लिये सीमेंट दिया गया था, बाकीपुर जाने में अभी उस का केस रजिस्टर हुआ है,

वहाँ के ठकेदार ने ज्यादा से ज्यादा सीमेंट बेच दिया, इस तरह से जो खोच वहाँ पर बनाई जायेंगी, वह ठीक नहीं बन सकेगी । अगर इस किस्म की खोरियों को रोका जा सके तो 10 करोड़ रुपये से ज्यादा बचाया जा सकता है ।

इसो तरह से टिकट-लेस टूर्बलिंग का विषय है, उस से भी बहुत बड़ी धनराशि को बचाया जा सकता है—यदि रेलवे विभाग इस में कुछ अपनी मजबूतता दिखावे । इस के लिये जो छोटे छोटे लोग हैं—जैसे टिकट क्लर्क, हैं, उन को प्राटेक्ट करना होगा आज अगर वे किसी को चेक करते हैं तो उनकी जान-माल की रक्षा नहीं होती है । मैं आपको सुझाव दूंगा कि जैसे आप पुलिस के अधिकारियों को पिस्तौल देने हैं, उसी तरह मैं उन को भी देने का प्रबन्ध करें । जिस तरह से आपको रेलवे प्रोटेक्शन फॉर्स है, उसी तरह मैं इन का एडमिनिस्ट्रेटिव कंट्रोल आपके अधीन होगा । यदि इस तरह की व्यवस्था की जाय तो काफी रुपये का लाभ हो सकता है ।

जब म्बराज्य की प्राप्ति हुई थी, उस समय 18-19 रेलवे देश में थीं, आपने सब को रिपार्गनाइज करके 6 बनाई, लेकिन उस के बाद रेलवे का संगठन बढ़ता गया और अब 6 से 9 हो गई । इन में जो खर्च बढ़ता है, इस को यदि आप कम करने तो इस से भी बचत हो सकती थी ।

रेलों में एमेनिटीज आप बढ़ाते जा रहे हैं, लेकिन मैं देखता हूँ कि सीकेण्ड क्लास में कोई भी एमेनिटीज नहीं दी गई हैं, बर्ड क्लास का हालत भी उसी तरह का है ।

अभी एक माननीय सदस्य जो सूरदास से खड़े थे, उन्होंने एक बात को और आपका ध्यान खींचा था, मैं उसो सम्बन्ध में एक बात कह कर अपना वाचन समाप्त करना चाहता हूँ । उनका कहना था कि जब राम-सुन्दर

सिंह जी रेल मंत्री थे, उन्होंने वहाँ जाकर कुछ कहा था, लेकिन उनके जाने के बाद जब पुनाचा साहब आये, तो उनकी बात को उलट दिया गया। यह रेलवे बोर्ड एक सर्वोपरि बोर्ड है, वे लोग पार्लियामेंट या पार्लियामेंट के मेम्बरों को कुछ नहीं समझते हैं, अगर पब्लिक इन्टरेस्ट में उनको कोई सुझाव दिया जाता है, तो वे उसका उल्टा ही सोचना शुरू कर देते हैं, क्योंकि मंत्रियों के जमाने के पुराने नीकर अभी वहाँ पर मौजूद हैं। मैं सबसे पहले तो यह कहना चाहता हूँ कि 25 वर्ष के बाद रिटायर होने वाली जो बात है, वह सबसे पहले रेलवे बोर्ड से शुरू होनी चाहिये। जैसा शर्माजी कहा करते थे कि जब वह इरिगेशन मिनिस्टर थे, उन्होंने घर के नजदीक रेलवे स्टेशन बनाने का काम प्रारम्भ किया, लेकिन जैसे ही वे गये, उस स्टेशन को बनाने का काम बन्द कर दिया गया। रेलवे बोर्ड में जो अफसर हैं वे बिल्कुल निकम्मे और बेकार होते हैं, उनकी तरफको योग्यता के आधार पर नहीं, बल्कि सिफारिश के आधार पर होती है। मैं आपको एक और घटना सुनाता हूँ। मैंने एक खन रेलवे मिनिस्टर साहब का निष्ठा था और उसमें दुमरिया हाल्ट बनाने के लिये निवेदन किया था। जिस समय तक हमारे मिनिस्टर साहब—डा० राम सुभाग सिंह वहाँ पर मौजूद थे, उस समय तक वह हाल्ट बनाने का काम करीब-करीब फाइनलाइज हो गया था और मैंने सुना था कि इसी बजट में उसके खर्च को शामिल कर के उसको बना दिया जायगा। लेकिन जब पुनाचा साहब आये, मैंने उनको खन निष्ठा कि अब डा० राम सुभाग सिंह मंत्री नहीं हैं, मुझे भय है कि रेलवे बोर्ड वाले आपको दूसरे तरीके से समझा कर यह जो हाल्ट बनने वाला है, जो कि करीब-करीब फाइनलाइज्ड है, जिसका नाम छपरा-सोर्धपुर लाइन पर दुमरिया हाल्ट है, बनने दें। उनका खत भाव है कि थूँक खर्च की कमी है, इसलिए

हाल्ट नहीं खोला जायगा। आप भी हाल्ट वहाँ पर मौजूद है, मैं तो रेलवे की मदद करना चाहता था, लोग सिकड़ी खींच कर गाड़ी को रोक लेते हैं और उतर जाते हैं, बिना पैसे के उतरते हैं, हाल्ट बन जाने से लोग टिकट कटवाते, लेकिन उस बात को नहीं माना गया। आप तो चिराब की बात को ज्यादा मानते हैं, प्रसन्नी बात को नहीं मानते हैं, रेलवे बोर्ड के जो लोग हैं, वे इसको ज्यादा बसन्द करते हैं। मैं इसलिए आपसे निवेदन करूँगा कि इस दुमरिया हाल्ट के बारे में आप पुनः सोचे और इस को बनावें।

17.36 hrs.

NUCLEAR NON-PROLIFERATION TREATY*

Mr. Speaker: Since we are starting at 5.35, if all of you agree, we shall finish at 6.05 P.M. Mr. P. Ramamurti.

Shri P. Ramamurti (Madurai): I had given this notice for a half-an-hour discussion on this question of the attitude of the Government of India on the question of the proposed non-proliferation treaty on nuclear weapons for the simple reason that the Government of India's position seems to be very ambiguous. Apprehensions are there among the people of this country as to what exactly is the attitude of the Government of India on this question. From the statements made by our Minister for External Affairs in the press some-time back—since I have not got much time, I am not going for quotations—and also from the fact that an official of the Government of India, Mr. L. K. Jha, had been sent to Washington and Moscow and other places, and from the reports of his doings there in the press, it appears that the only objection that the Government of India has got to this treaty is that this treaty does not give them any