

14.47 hrs.

DEMANDS FOR *EXCESS GRANTS
(RAILWAYS), 1962-63DEMAND No. 3—PAYMENTS TO WORKED
LINES AND OTHERS

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved:

"That a sum of Rs. 24,117 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of 'Payments to worked lines and others' for the year ended the 31st day of March, 1963."

DEMAND No. 7—WORKING EXPENSES—
OPERATION (FUEL)

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved.

"That a sum of Rs. 87,75,029 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of 'Working Expenses—Operation (Fuel)' for the year ended the 31st day of March, 1963."

DEMAND No. 17—OPEN LINE WORKS—
REPLACEMENTS

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved:

"That a sum of Rs. 5,53,72,781 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of 'Open Line Works—Replacements' for the year ended the 31st day of March, 1963."

DEMAND No. 18—OPEN LINE WORKS—
DEVELOPMENT FUND

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved:

"That a sum of Rs. 19,26,454 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of 'Open Line Works—Development Fund' for the year ended the 31st day of March, 1963".

DEMAND No. 20—APPROPRIATION TO
DEVELOPMENT FUND

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved:

"That a sum of Rs. 18,84,53,425 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of 'Appropriation to Development Fund' for the year ended the 31st day of March, 1963".

These Demands are now before the House.

The time allotted for these Demands is one hour.

The Minister of Railways (Shri S. K. Patil): I would merely say that these are items of expenditure incurred in excess of what was voted by Parliament during 1962-63 and these have been brought forward in accordance with the regular procedure that has to be followed. Besides this, there is nothing much in these Demands.

Shri Priya Gupta (Katihar): Does it mean that we should not make any speeches?

Shri S. K. Patil: It is for the hon. Member to decide.

Mr. Deputy-Speaker: He can speak now. The hon. Minister will reply afterwards.

श्री प्रिय गुप्त : उपाध्यक्ष महोदय, यहां तीन चीजों पर उन्होंने पार्लियमेंट से वॉट मांगी है। एक है डिमांड नम्बर 2 जिसमें कि मद्रास-विजयवाड़ा सैक्शन के एलेक्ट्रिफिकेशन के लिए सर्वे कराने का जिक्र है। इस मद्रास-विजयवाड़ा सैक्शन का एलेक्ट्रिफिकेशन जरूर करवाना चाहिए लेकिन इस में दो चीजों का खयाल रेलवे मिनिस्टर को अवश्य रखना चाहिए। एक बात तो यह है कि जब भी लेबर ऐपाईट की जाय तो इस बात को मद्देनजर रखा जाय कि कोस्ट थ्रू लिब्र

*Moved with the recommendation of the President.

क्या है और लेबर को कितना देने से उसका पेट भरेंगा ? उसके हिसाब से ही उनकी तनकवाह निर्धारित की जाये । ऐस्टिमेट्स में और बजट में भ्रष्टाचारों के लिए तनकवाह नार्मल रेलवे, रेगुलर रेलवेज में जैसी है वैसी ही दी जाती है मगर कंस्ट्रक्शन का सवाल जब आता है क्लास फोर एम्पलाईज और कैजुअल लेबर को तनकवाह बहुत कम दी जाती है । 1 रुपये 4 आने से लेकर 1 रुपया 12 आने तक मिलते हैं । अगर आप सोचते हैं कि पैसा कम है इसलिए तनकवाह कम देते हैं तो यह कोई जस्टिफिकेशन नहीं है । सरकार ने सोशल सिक्योरिटी की एक मिनिस्ट्री भी खोली है जो कि उनकी बेसिक कमियों को देखे और उनका निदान करे । इसलिए यह और भी आवश्यक हो जाता है कि हर एक कंस्ट्रक्शन में किसी किस्म की भी कैजुअल लेबर ली जाय तो उसकी रेट्स आक्र पे कम से कम रेगुलर एम्पलाईज की रेट्स आक्र पे जितनी रहे । उतना कैजुअल लेबर को भी देना चाहिए । हालांकि यह बात सही है कि रेगुलर एम्पलाईज को जो 70 रुपया तनकवाह और दस रुपया डिग्रनैस एलाउंस मिलता है और अभी साढ़े छठारह मिलता है वह भी आज जो बाजार में चीजों का बढ़ा हुआ भाव है उसको देखते हुए कम है और आज जितना लेबर को मिलता है उस से एक व्यक्ति का अपनी फैमिली के साथ गुजर नहीं हो सकता है और पेट नहीं भर सकता है ।

नम्बरी 14 कानपुर से मुंडला और राउरकेला से दुर्ग तक इलेक्ट्रिकल के बारे में है । यह काम होना चाहिए । डिमांड नम्बर 15 मुडूर से मुम्मिबीपु डी तक डबल लाइन बिछाने के बारे में है । यह भी ठीक है । मैं निबंदन करना चाहता हूँ कि इन लोगों कामों के सम्बन्ध में कैजुअल लेबर के हितों का ध्यान रखना चाहिए ।

जब सरकार रेलवेज के इलेक्ट्रिकल की स्कीम को हाथ में ले, तो उस को स्टीम

लोकोमोटिव के स्टाफ को एक प्लांड वे से एवजाब करने का प्रयत्न करना चाहिए । लाइन को इलेक्ट्रिकल करने से स्टीम लोकोमोटिव में काम करने वाले ड्राइवर, एसिस्टेंट ड्राइवर, फायरमैन और गाईड आदि की उपयोगिता में अन्तर आ जाता है, उन के काम में अन्तर आ जाता है । इसलिए इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिए कि उन लोगों को पूरी तरह प्लानिंग कर के एवजाब कर लिया जाये ।

इलेक्ट्रिकल के कारण लोकोमोटिव की लोड खींचने की कैपैसिटी भी बढ़ जाती है । एक स्टीम लोकोमोटिव जितनी गाड़ियाँ खींचता है, इलेक्ट्रिकल के बाद वह उससे दुगुनी गाड़ियाँ खींचता है । इस प्रकार जो स्टाफ सरप्लस हो जाता है, उस को एक प्लांड वे में एवजाब करने की व्यवस्था करनी चाहिए ।

नई लाइन्स बिछाते समय पब्लिक से जो लीड ली जाती है, उस की कीमत निर्धारित करने और पेमेंट करने का काम डिस्ट्रिक्ट मैजिस्ट्रेट के द्वारा होता है । यह ठीक है, लेकिन हम देखते हैं कि ग्राम जनता को पेमेंट वक्त पर नहीं मिलता है और उस को वर्षों तक परेशान होना पड़ता है । अगर हम किसी केम के बारे में रेलवे मंत्रालय को लिखते हैं, तो उस की तरफ से कहा जाता है कि हम डिस्ट्रिक्ट मैजिस्ट्रेट को दे चुके हैं, उस के पास जा कर पता लगाओ । मैं समझता हूँ कि इस तरीके में ऐसा परिवर्तन होना चाहिए, जिस से लोगों को पेमेंट जल्दी हो जाये । मैं यह नहीं जानता कि लैकुना कहाँ है, लेकिन ऐसा तरीका निकालना जाना चाहिए कि पब्लिक को हम वाले में कोई कठिनाई न हो ।

मैं यह भी चाहता हूँ कि कंस्ट्रक्शन स्टाफ के क्वार्टर और उन की मॉबिलिटी के बारे में भी ध्यान दिया जाये ।

[श्री प्रिय गुरु]

इस वक्त इमर्जेंसी है। इसलिए प्रायः मेरे द्वारा कोई बात कहे जाने पर आपत्ति की जाये। मैं आल इंडिया रेलवेमेन्स क्रेडरेज्जन् की तरफ से श्री पाटिल और डा० राम मुन्नग सिंह का बहुत आभारी हूँ कि उन्होंने तमाम एम० पी० को उला कर उन से इस बारे में सलाह ली है। जितने भी ट्रेड यूनियन रिप्रेजेन्टेटिव्स हैं, चाँवे किसी भी पार्टी के हों, उन्होंने कहा है कि रेलवे वर्कर्स ने चाईनीज एग्जेशन के वक्त भी बहुत काम किया था और वे अब भी काम कर रहे हैं। वे तमाम खतरों का मुकाबला करते हुए राउंड दि क्लाक काम कर रहे हैं और देश के लिए कुर्बानी दे रहे हैं। फ़ीरोज़पुर और फ़ाटियर के पास कुछ भादमी मरे भी हैं। ईस्टर्न पोर्शन में एन० ई० एफ० रेलवे के कटिहार सेक्शन की एक ट्रेन बीरल स्टेशन पर पाकिस्तान ने रोक दी और कुछ रेलवे स्टाफ़ पाकिस्तान में बन्द है।

रेलवे मिनिस्टर और मिनिस्टर आफ़ स्टेट ने इस बात की वादा किया है कि वे इन सब बातों को देखेंगे और जो कुछ हो सकेगा, वह करेंगे। इस के लिए मैं उन को अपनी संस्था की तरफ से बधाई दूंगा।

इन बातों से कोई शलतफ़हमी न हो, इसलिए मैं यह कहना चाहता हूँ कि मंत्री महोदय को इस बात का ध्यान रखना चाहिये कि इमर्जेंसी के नाम पर अफसरशाही, ब्यूरोक्रेसी, घाटोक्रेसी और नेपाटिज्म का इस्तेमाल न किया जाये। ट्रेड यूनियनों के साथ रिलेशनज के सम्बन्ध में रेलवे अधिकाारियों के दृष्टिकोण में परिवर्तन होना चाहिए और म्युटुअल ग्रंटरस्टैंडिंग के साथ हर एक सवाल को रिजात्व करने की कोशिश करनी चाहिए। इमर्जेंसी का फ़ायदा उठा कर जो ब्यूरोक्रेसी, घाटोक्रेसी और नेपाटिज्म चल रहे हैं, उन का एंड होना चाहिए।

आज आसाम, बंगाल और बिहार में चावल बिल्कुल नहीं मिल रहा है—55 रुपये मन पर भी नहीं मिल रहा है। ब्रिटिश

टाइम में जब भी बार होती थी, तो कटियर पर काम करने वाले रेलवे मुलाजिमों को बार एलाउंस भी दिया जाता था और लम्बि-डाइज्ड राशन भी दिया जाता था। इसलिए यह आवश्यक है कि वहाँ पर लोगों को चावल और घाटा उपलब्ध किया जाना चाहिए, चाहे वह सन्सिडाइज्ड ढंग से हो या किसी और ढंग से।

आजकल जो जेनेरल ट्राम्पर किया जा रहा है—और बराबर किया जा रहा है—उस को बन्द किया जाना चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं इन डिमाण्ड का समर्थन करता हूँ।

श्री क० ना० तिवारी (बगहा) : उपाध्यक्ष महोदय, आज देश बड़े संकट में से गुजर रहा है। ऐसी हालत में रेलवे मंत्री महोदय, उन के साथी, डाक्टर साहब और उन का स्टाफ़, जिस तरह से मेहनत के साथ दिन-रात काम कर रहे हैं, उस के लिए मैं उन सब को बधाई देना चाहता हूँ। मैं रेलवेज के स्टाफ़ को विशेष रूप से बधाई देना चाहता हूँ, जो कि इस इमर्जेंसी के वक्त अपनी पूरी ताकत लगा कर जवानों की आवश्यकता की चीखों को देश के एक कोने से दूसरे कोने तक पहुँचा रहे हैं।

आम समय में भी, लेकिन खासकर लडाई के वक्त, ट्रान्स्पोर्ट का बहुत भारी महत्व होता है और रेलवेज ट्रान्स्पोर्ट का सब से बड़ा जरिया है। इस को हज़ारों मील दूर से खाने पीने की चीजों से ले कर लडाई का सब तरह का सामान लडाई के मैदान में जवानों के पास पहुँचाना पड़ता है। उस में रेलवे कर्मचारियों का हर तरह का खतरा उठाना पड़ता है और वे उठा रहे हैं। ऐसी हालत में रेलवे मंत्रालय की तरफ से जो भी डिमांड आये, हमें उस को बड़े आनन्द के साथ स्वीकार करना चाहिए। खास तौर पर लडाई के वक्त माल तेजी के साथ एक जगह से दूसरी जगह जा सके, इस के लिए

बिजली, नई लाइनों और टूटी बीजों को बदलने की जरूरत होती है। इन सब कामों के लिये वे डिमांड फ़ार ब्रांटस पेज की गई हैं।

इन शब्दों के साथ मैं डिमांड नम्बर 2, 14 और 15 का समर्थन करता हूँ और प्रार्थना करता हूँ कि सभी माननीय सदस्य बड़ी प्रसन्नता के साथ इन को सपोर्ट करेंगे।

श्री उ० म० त्रिवेदी (मन्दसौर) :
उपाध्यक्ष महोदय, मैं इन एक्सपेंस ब्रांटस के संबंध में बहुत सी बातें कहना पसन्द नहीं करता हूँ। डिमांड नम्बर 5 में केवल 268 रुपये की एक्सपेंस डिमांड की गई है, जिस पर बालना वाजिब नहीं है। लेकिन जब मेरा ध्यान डिमांड नम्बर 17 की तरफ जाता है, तो मुझे मालूम होता है कि हम लाग दीर्घ दृष्टि से काम नहीं ले रहे हैं और उसी का यह परिणाम है कि हम को बार बार रिप्लेसमेंट करना पड़ता है।

14.59 hrs.

[Dr. SAROJINI MAHISHI in the Chair]

1938 में ब्रिटिश रेलवेज में साढ़े चार फीट गेज के लिये 108 पौंड की रेल डाली गई थी। हमारे यहाँ उन दिनों 60 पौंड की रेल डाली गई थी, जिसको बढ़ा कर 75 पौंड किया गया। बाद में उसको 96 पौंड तक रोज किया गया और अब यह रिपोर्ट आ चुकी है कि 96 पौंड की रेल हमारे लायक नहीं है और उसको 108, 110 पौंड करना पड़ेगा। बार-बार यह जो रिप्लेसमेंट हो रहा है, इससे हमका बहुत ज्यादा नुकसान होता है। इसके कारण हमारी रेलवेज की गति तीव्र नहीं हो पाती है। जहाँ भी हम जाते हैं, वहाँ हम देखते हैं कि लाइन पर वर्क्स चल रहे हैं, काशन धाँस दिया हुआ है और गाड़ों को धीमी गति से चलाना पड़ता है।

हम बहुत दिनों से चाहते रहे हैं कि 40 टॉन्स से घोसाका रेलें जाती हैं और 120 मील प्रति घंटे की गति से जाती हैं उसी प्रकार और उसी गति से हमारे यहाँ की रेलें भी जानी चाहियें। हमारे यहाँ बड़े प्रच्छेद इंजन हैं, उनके हॉलेट्टे मारे पांच फीट का ट्रैक होते हुये भी क्या वजह है कि रेलें 55 मील से अधिक की गति पर नहीं जाती हैं। अगर उनकी 60 मील की गति हो जाती है तो हम लोग घबरा जाते हैं। यहाँ से अगर बम्बई पहुँचना हो तो हम लोगों को 24-24 घंटे पहुँचने में लग जाते हैं। क्या कारण है कि नौ दस घंटे में बम्बई लोगों को प्राप्त नहीं पहुँचा सकते हैं? यह कब होगा? कब हम इतनी तेजी से यात्रियों को ले जा सकेंगे? ट्रैक का जो रिप्लेसमेंट है, प्रॉपन लाइन वर्क्स के बारे में जो एक्सपेंस ब्रांट के बारे में 1962-63 की डिमांड है, उसका देखते हुये मुझे ऐसा प्रतीत होता है कि फिर से प्रापको इस ब्रांट के बारे में प्राना पड़ेगा, दूसरी ब्रांट लेनी पड़ेगी और फिर से धोर खर्चा करना पड़ेगा और यह जो पाच करोड़ का खर्च हुआ है, वह मुझे मालूम पड़ता है कि व्यर्थ में चला जायेगा। इस तरह में इसका उपयोग सह-रीके पर नहीं होता है। इस बास्के इस रिप्लेसमेंट की तरफ मैं मंत्री महोदय का आह्वान करूँगा और चाहूँगा कि वे इसका देखें, इसकी धोर ध्यान दें। यह ऐसी चीज नहीं है कि ब्योरोक्रेट्स ही इसको तय करें। हम भी इसका तय कर सकते हैं। इसके लिये हमको इंजीनियरों की कोई आवश्यकता नहीं है। यह बात नहीं है कि वे ही हमको जान सकते हैं। हमें भी इसके बारे में मालूम है।

15 hrs.

जहाँ तक टिवेलेपमेंट फंड में खपया खालन का संबंध है, मैं उसका बिलकम करता हूँ। यह सही बीज है। 18 करोड़ से ज्यादा खपया भी अगर टिवेलेपमेंट फंड में खाला जाता तो बहुत प्रच्छा होता। इसका मैं समर्थन करता हूँ।

Shri K. L. More (Hatkanangle): I rise to support the demands whole-heartedly. It is the most sacred duty of every one of us to grant blindly whatever the Railway Ministry demands from us, as we know that the railways are doing the most valuable and admirable work for our defence purposes. The railway workers' devotion to duty in particular in times of emergency is most praiseworthy.

We are well aware of the brilliant performance of the railways during the Chinese invasion on our borders. The railways not only contribute profusely to the defence of our country, but also to the economic development of our country.

The present demands are for electrification of some of the important railway lines. The demands are most important ones, and while supporting them, I congratulate the hon. Minister and also the Minister of State, Dr. Ram Subhag Singh.

Shri Subbaraman (Madurai): There are three Demands under the Supplementary Demands. Two refer to electrification and out of them one is to take survey of a certain portion near Vijayawada. The electrification is of two portions from Rourkela to Durg and Kanpur to Tundla. Electrification is welcome wherever it is necessary and economical, but I submit that other aspects of electrification should also be considered.

Railways consume the largest quantity of our coal. If railways are electrified, there will be surplus of coal. Not only that. Transport of coal is done by railways. Therefore, I would request the hon. Minister to find ways and means for utilisation of coal. It may be used as fuel or some other industrial purpose. That should be carefully attended to even now.

Another demand is for doubling the track from Gudur to Gummudipundi. We all know that the track from Vijayawada to Madras is proving a bottleneck for transport of goods from north to south. It is quite necessary that the whole track from Vijayawada

to Madras should be doubled as early as possible. We are glad that the remaining portion, Gudur to Gummudipundi, is being taken on hand, and we hope that it will be finished soon.

A lot of South Indians are working in Tata Nagar, Rourkela and Bhilai. They want through carriages from these steel towns to the south via Nagpur and Waltair. Many a time they find it difficult to get accommodation; even if they get, they do not get the connecting trains at all. So, I request the hon. Minister to make necessary arrangements for through carriages from these steel towns to Madras via Nagpur and Waltair.

I would like to point out that for want of a broad gauge line from Madura to Tuticorin, the area has not developed. Development of industries depends upon the availability of broad gauge. The Madras Government has also been representing the necessity of this broad gauge line from Trichy to Tuticorin via Madura. So, I request that early steps may be taken to convert this line into broad gauge.

We are told that steps have been taken to speed up goods trains, but we find that this is not done. There is a lot of competition from road transport, and a lot of transport is diverted to roads. So, early steps may be taken to speed up goods trains. If we speed up goods trains, I think there will be more traffic offering.

Though it is not quite relevant, I wish to refer to overcrowding of trains. Even express trains are not adequate to cater to the passengers. Every train has more passengers than can be carried. So, more trains should be introduced or more carriages added wherever there is overcrowding.

Development of Madura city suffers very much for want of a bridge over two railway lines in the city. The level crossings are closed for quite a long time, from 10 to 15 minutes. So, either underground or overbridges should be constructed at these two places in Madura.

With these words, I support the Demands.

श्री भागवत झा झाजाब (भागलपुर) : सभापति महोदया, मैं इस अवसर पर अपने माननीय रेल मंत्री और राज्य मंत्री जी को बहुत बहुत धन्यवाद देता हूँ कि इस कठिन समय में मीन रूप में रेलों ने देश की सेवा की है और कर रही है। हम में से बहुत से सदस्यों को यह मालूम है कि इस समय जो कठिनाई देश के सामने है और जो सब से बड़ा पाकिस्तान का आक्रमण हुआ है और उस कारण से रेलों पर जो दबाव पड़ा है, जोर पड़ा है कार्य करने का, उस कार्य को सुगमता से, बिना किसी हल्ले के, बिना किसी प्रकार की कठिनाई के बहुत ही अच्छे रूप में कर रही हैं और उसके लिये जो कर्मचारी वर्ग है, रेलवे में काम करने वाले कर्मचारी हैं, वे सभी हमारे हार्दिक धन्यवाद के पात्र हैं।

संसद् ने इस कार्य को बहुत सराहा है। आज भी मैंने माननीय रेलवे मंत्री का वह भाषण देखा जिस में उन्होंने इस देश में रेलवे में कार्य करने वाले सभी विभागों के कर्मचारियों को धन्यवाद का सन्देश दिया है। इस धन्यवाद में सिर्फ वही नहीं, उनके साथ यह हमारी संसद् भी है और यह देश भी है।

जा पूरक मांगें यहां रखी गई हैं उन में मैं माननीय रेलवे मंत्री जी से और अधिक की आशा करता था। मैं यह समझता हूँ कि देश के सामने कठिनाइयां हैं, पैसे की कमी है, हमारा खारा ध्यान एक बात की ओर केन्द्रित है और वह ध्यान इस ओर है कि हम किस प्रकार अपने देश की सुरक्षा, अपनी जमीन की सुरक्षा और अपने स्वाभिमान तथा सम्मान की सुरक्षा कर सकें और उस सुरक्षा में हमारी एक एक पाई, एक एक अंश जा रहा है। फिर भी जब कि हमारी सीमा पर ऐसा दुश्मन है जिस दुश्मन के सामने इन्साफ और बेइन्ताफी नहीं है, ऐसा दुश्मन जिसके सामने सिर्फ भय है, ईशान नदी है इसी प्रकारान में रखते हुये इस

देश को एक ऐसी लम्बी और अच्छी व्यवस्था चाहिये थी, चाहे वह आर्थिक क्षेत्र में हो या और किसी क्षेत्र में, जिससे कि हम आगे आने वाले ऐंम जल्मी दुश्मनों का सामना कर सकें। इसमें रेलवे प्रमुख है। अगर आज हमारे सामने देश की सब से बड़ी राष्ट्रीय अन्डरटेकिंग रेलवे न होनी, अगर हमारे सामने विस्तृत फौजी हर्ड लाइन न होनी तो हमारी सुरक्षा का काम ठीक से नहीं हो सकता था। यद्यपि आज पठानकोट और अमृतसर में दुश्मन बमबाज हमले कर रहे हैं फिर भी हमारा रेलवे यातायात बहुत ही अच्छी तरह से जारी है। इसका कारण यही है कि रेलवे हमारी बहुत अच्छी तरह से काम कर रही है। आज से कुछ दिन पूर्व ही हम लोगों ने देखा कि रेलवे इस देश की बहुत ही बड़ी आवश्यकता है। इसलिये हम आशा करते थे कि इस सप्लि-मेंटरी डिमांड में रेलवे मंत्री कुछ और भी मांग करेंगे और उस मांग के जरिये...

Shri U. M. Trivedi: On a point of order. Is it supplementary demands that we are speaking on or excess demands?

Shri Priya Gupta: What is wrong?

Shri U. M. Trivedi: One hon. Member was speaking but he was made to sit down saying that the matter under discussion was something else.

श्री भागवत झा झाजाब : माननीय सदस्य को यह मालूम होगा कि जिस सदस्य का वह नाम ले रहे हैं वह श्री पीटर अन्वारिस दूसरी मांग पर बोल रहे थे। मैं दोनों मांगों पर बोल रहा हूँ।

श्री उ० मू० त्रिवेदी : दोनों मांगें एक साथ नहीं रखी गई हैं।

श्री भागवत झा झाजाब : यह एम्सेस मांग है जिसके ऊपर मैं बोल रहा हूँ, लेकिन दोनों मांगें रखी गई हैं।

श्री उ० मू० त्रिवेदी : मैंना कहना यह है कि अगर हमें मान्यता दी जा कि दोनों डिमांड्स साथ चल रही हैं तो मैं उम तक दोनों डिमांड्स पर बोलना। मैं तो शून्य अलग डिमांड पर बोलने का विचार किया था। इसलिये मेरी आपत्ति है।

Shri S. K. Patil: May I put in a word, Madam? When I wanted to begin, I really wanted to begin, as the hon. Member has pointed out, first on the Excess Demands and then on the Supplementary Demands. We found that speeches could be made on both the demands. Although the hon. Member will have a right to speak like this, discussion that is going on is really on both.

श्री भागवत झा आजाद : हमें सिर्फ अपनी पगड़ी ऊंची करने की आवश्यकता नहीं है।

Mr. Chairman: I have understood you, Mr. Trivedi. The discussion is now going on Excess demands; there will be sometime given for discussion on Supplementary demands also; he can speak at that time.

श्री भागवत झा आजाद : सभापति महोदय, बात यह है कि जिस बात की ओर माननीय मंत्री जी ने इशारा किया था वह यह कि माननीय सदस्य के दल के एक सदस्य ने लाइफ इश्योरेंस बिल के बजाय दूसरे पर बोलना शुरू कर दिया था। ऐसे लोग तो उनके ही दल में पाये जाते हैं। इस दल में हम लोग इस तरह तक नहीं हैं। लेकिन...

श्री उ० मू० त्रिवेदी : नहीं यह बात गलत है। आपके ही दल के आदमी को बिठला दिया गया था।

श्री भागवत झा आजाद : बात यह है कि सभी माननीय मंत्री जी ने अपने भाषण के दौरान यह कहा था कि उन्होंने एक्सस पर पहले जोर दिया था सप्लिमेंटरी पर कम जोर दिया था। मैंने यह कहा कि पूरक मांग

अधिक हानी चाहिये, मैंने कहा कि बढ़ातीरी मांग अधिक हानी चाहिये। आपने पूरक मुना। मेरी बात नहीं सुनी। यहां पर दोनों पर बोलने में कोई आपत्ति नहीं। बहरहाल आप सदन में बड़े हैं, आप की मूछ ऊंची रहे।

प्रश्न तो यह है कि मैं अपने मंत्री जी से यह आशा करता था कि वह इन पूरक और अधिक मांगों के संबंध में और अधिक की मांग करेंगे, क्योंकि जैसा मैंने कहा, देश का एक बड़ा हा सुदृढ़ यातायात व्यवस्था की आवश्यकता है और हमारे देश के यातायात की सबसे बड़ी राह जो है वह रेलवे है। यों तो देश के विभिन्न भागों में रेलवे लाइनों की आवश्यकता अधिक है किन्तु मैं माननीय रेलवे मंत्री जी से किनी नई रेल लाइन की मांग नहीं करता। मैं उनका ध्यान उस ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ जिसकी ओर मैं बराबर सदन में समय समय पर कहता आ रहा हूँ और वह है क्यूल और भागलपुर होकर हावड़ा जाने वाली डबल लाइन का प्रश्न। आप स्वयं जानते हैं आज जो लाइन दिल्ली में हावड़ा जाती है वह बड़ी अच्छी है और बहुत जरूरी है। लेकिन आज उस पर ट्रैफिक का इतना दबाव पड़ रहा है कि यह आवश्यक ही नहीं अत्यन्त आवश्यक है कि क्यूल से लेकर जो लूप लाइन है भागलपुर और साहबगंज होते हुए उसको दोहरी किया जाए। इस बात पर अन्य बजटों के समय मैंने बार बार प्रकाश डाला है। आज भी मैं मंत्री महोदय से कहना चाहूंगा कि राज्य मंत्री तो आकर उस क्षेत्र को देख चुके हैं, लेकिन एक बार वह भी उस संबल में आकर क्यूल में हावड़ा तक जाने वाली वह लाइन देखें। सिर्फ एक लाइन है क्यूल से भागलपुर होते हुए हावड़ा तक। अगर आज उसे दोहरी बनाया जाये तो रेलवे विभाग अपने ट्रैफिक में अधिक से अधिक विस्तार कर सकता है। सिर्फ एक ही बात कही जाती कि यहाँ ट्रैफिक नहीं है। मैं तीन लाइनों का हवाला दे सकता हूँ माननीय मंत्री जी के सामने, जहाँ पर उनके अधिकारियों ने

कहा कि यहां ट्रेफिक नहीं है इसलिये वह लाइन जस्टिफाई नहीं होती है लेकिन वहां लाइन बनी और आज वह लाइन ट्रेफिक के अनुसार चलने को सफल प्रमाणित कर रही है। अस्तु मेरा प्रथम निवेदन यह है कि इस पर ध्यान दिया जाये।

दूसरी बात जो है वह बहुत ही छोटी है लेकिन दुर्भाग्य यह है कि जब हम छोटी बात कहते हैं तो उसको छोटी बात कह कर टाल दिया जाता है और जब बड़ी बात कहते हैं तो कहते हैं कि वैसे की बड़ी जरूरत है। अगर मूल से हावड़ा तक दोहरी लाइन की बात करते हैं तो कहते हैं कि करोड़ों चाहिये, अगर कहे कि पीर पैंती में घोवर ब्रिज चाहिये और एक फर्स्ट क्लास वेटिंग रूम चाहिये तो कहते हैं कि छोटी बात है हो जायेगा। छोटी बात हो जायेगी कभी और बड़ी बात हो नहीं सकती।

आज फिर मैं आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री जी का ध्यान एक घंटे तो मूल से हावड़ा जाने वाली लाइन की ओर जो कि भागलपुर से हो कर जाती है, जायेगा और दूसरी ओर पीर पैंती के स्थान पर, जो कि किसी बड़े शहर को नहीं बल्कि घास पास के ग्रामीणों की सेवा करता है, कम से कम एक अच्छा फर्स्ट क्लास का वेटिंग रूम और एक घोवर ब्रिज बनाने की ओर जायेगा। इसकी वहां पर आज बड़ा आवश्यकता है ताकि उधर से जाने वालों के जान माल की हिफाजत हो सके।

श्री यशपाल सिंह (कैराना)। सभापति महोदय, हमारे प्रादरणीय मिनिस्टर साहब यहां तशरीफ फर्मा रहे हैं, मैं उनको आज बहुत बहुत मुबारकबाद इसलिये पेश करता हूँ कि उन्होंने देश की जरूरत के वक्त मुल्क की भाबरू को रखा है और कहीं से महसूस होने नहीं दिया है कि देश में कोई कमी है। लेकिन एक दो बात बहुत जरूरी हैं जिन की तरफ मैं उनका ध्यान दिखाना चाहता हूँ।

पहली बात तो यह है कि इस वक्त हमारी घाटनेन्स फैंक्टरीज और हमारे एग्जीक्यूटिव वर्क के लिये ज्यादा से ज्यादा बिजली की जरूरत है? इलेक्ट्रिसिटी ज्यादा से ज्यादा चाहिये। लाबो ट्यूबवैल इसलिये बन्द पड़े हुए हैं कि उन्हें इलेक्ट्रिसिटी नहीं पट्टूच सकी है। आज जब हथियार का काम और खेती का काम, डिफेंस का काम और डेवलपमेन्ट का काम दोनों साथ साथ चल रहे हैं तब रेलवे को बिजली से चलाना नये स्थानों पर न शुरू किया जाये। जितनी रेल चल रही है वह ठीक है, लेकिन नये तरीके से उनको न शुरू किया जाये बर्ना हमारी घाटनेन्स फैंक्टरीज और हमारे एग्जीक्यूटिव फार्म के काम में बड़ी भारी कमी हो जायेगी।

दूसरी बात यह है, जैसा कि पिछली दफे हमारे माननीय मिनिस्टर साहब ने इसी प्रादरणीय सदन में फरमाया था कि जापान में 160 मील की घंटे की रफ्तार से रेल चलती हैं, लेकिन हिन्दुस्तान में जो रैसम्बर ट्रेन है वह 20 मील की घंटे से ज्यादा तेज नहीं चलती है। आज जब हिन्दुस्तान में तेजी की जरूरत है तो तेजी इस में भी आनी चाहिये। मैं ने कई दफा इस बात को कहा कि वह जमाना चला गया जब हार्ड स्पिड पर कंट्रोल हुआ करता था। अब तो स्लो स्पिड पर कंट्रोल होना चाहिये क्योंकि जितनी सुस्त गाड़ी लेगी वह उतनी ही देर में पहुंचेगी। यह बात नहीं है कि जापान हम से ज्यादा दिल् और दिमाग का मालिक है या उनके इंजीनियर्स बहुत ज्यादा अच्छे हैं या उन की बुद्धि प्रतिभा हमारे मिनिस्टर साहब से ज्यादा है। आज यह सोचने की जरूरत है अगर इस दिशा में काम किया जाये तो यहां की ट्रेने भी 160 मील की घंटे की रफ्तार से चल सकती हैं।

एक और आस बात है जिसको मैं कहना चाहता हूँ। रुड़की सेन्टर मिलिटरी का बहुत ऊंचा सेन्टर है। रुड़की मिनिस्टर:

[श्री यशपाल सिंह]

स्टेशन कोई मामूली स्टेशन नहीं है। एक तो यह मिलिटरी सेन्टर है, दूसरे वह इरिगेशन का बहुत बड़ा सेन्टर है तीसरे यह विल्डिंग रिसर्च का सेन्टर है और चौथे यह कि वहां पर दुनिया की सब से बड़ी इंजी-नियरिंग यूनिवर्सिटियों में से एक यूनिवर्सिटी है। यूरोप में और एशिया में ऐसी दूसरी यूनिवर्सिटी नहीं है। लेकिन इतने बड़े स्टेशन पर हम देखते हैं कि लोगों को, दिल्ली जाने वालों को, हरिद्वार जाने वालों को, देहरादून जाने वालों को भोबर ब्रिज न होने की वजह से एक एक घंटे खड़ा रहना पड़ता है। इसलिए यहां भोबर ब्रिज बनाना बहुत जरूरी है। इसके न होने से डिफेंस को भी नुकसान पहुंचता है और इंजी-नियरिंग वर्क्स को भी नुकसान पहुंचता है।

इसके अलावा मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो स्टेशन डिफेंस और इंजीनियरिंग की दृष्टि से इतना महत्वपूर्ण है वहां सरदी में या बरसात में रात को तांगा या रिकशा नहीं मिलता है। वहां बरसात से बचने के लिए शोड नहीं है। अगर बरसात आ जाए या बरफ पड़ जाए तो उससे बचने का कोई इन्तिजाम नहीं है। वहां न तो थोड़ा तांगा के लिये और न रिकशा के लिए शोड है। इस कारण सवारी न मिलने से हमारे जवानों को बड़ी असुविधा होती है।

मैं माननीय मंत्री महोदय को और उनके रेलवे बोर्ड को तथा रेलवे के 12 लाख कर्मचारियों को इसलिए धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने देश की इज्जत को बचाया है और इस धाड़े वक्त में रात रात भर अपने भाराम का ध्याल किए बिना काम किया है। उन्होंने हर प्रकार की मुसीबतें उठाकर काम किया है, इसके लिए मेरे धन्यवाद के पात्र हैं।

श्री शिव नारायण (बांसी) : सभापति महोदय, रेलवे विभाग हमारे डिफेंस की लाइफ लाइन है। हिन्दुस्तान के डिफेंस की सारी जिम्मेदारी उस विभाग के सिर के ऊपर है। मैं आज इस विभाग को बधाई देता हूँ और इसलिए बधाई देता हूँ कि हमारे एक्स फूड मिनिस्टर और एक्स एग्रिकल्चर मिनिस्टर रेलवे में हैं। आज देश को खाना, कपड़ा आदि जरूरत की चीजों का सप्लाई करना उनके हाथ में है।

श्री हुकम चन्द कच्छवाय (देवास) : हाउस में कोरम नहीं है।

श्री शिव नारायण : इस विभाग के हमारे मंत्री जो सीनियर हैं और आज मुल्क की आधी जिम्मेदारी उनके कंधों पर है।

सभापति महोदय : उन्होंने कोरम का प्रश्न उठाया है।

(कोरम की घंटी बजायी गयी)

श्री शिव नारायण : तो मैं कह रहा था कि रेलवे हमारी आज लाइफ लाइन है। डिफेंस के लिए और वैसे भी फूड का पहुंचाना और आरामियों का पहुंचाना इतना काम है। आज सबसे प्रमुख काम है डिफेंस के लिए सोलजर्स को पहुंचाना। यह बड़ा अनिवार्य कार्य है। मैं आज रेलवे विभाग को बधाई देता हूँ कि छंटे से लेकर बड़ा कर्मचारी तक आज एनर्ज है। आज जो देश में एरुता का नारा दिया गया है उसको यह विभाग साबित कर रहा है। आज इस विभाग के सारे झगड़े बन्द हैं, सारे कर्मचारी एक सूत्र में बंध गये हैं, इसलिए मैं उनको बधाई देता हूँ।

मानवर, सोक्योरिटी के प्वाइंट आफ व्यू से मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो पाकिस्तान हमारे यहां पैराड्रूप उतार रहा है उनके हम को विमोच रू से सावधान रहना है। उनको इज्जिए उतारा जा रहा है कि वह कहीं जमुना के पुल को उड़ा दें या कहीं लखनऊ

के पुल को उड़ा दें। तो मेरा निवेदन है कि हमारी सीक्योरिटी फोर्स सावधान हो जाये। आज रेलवे पर बड़ी जिम्मेवारी है। रेलवे विभाग हमारे देश की एकता की जड़ है। मैं भ्रष्टाचार का अनुब्रह्मण हूँ कि वे देश के भ्रष्ट रेलों का जाल बिछा गये और हमें एक सूत्रता दिखा गये कि हम इस तरह एक हो सकते हैं। वे हमें एक नई चीज़ दे गये। आज रेलवे पर बड़ी जिम्मेवारी है जिसे उसको निभाना है।

घाट नम्बर 18 नई लाइनों को धोपिन करने के बारे में है। इस सम्बन्ध में मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि मैं कई बार अपने क्षेत्र में एक लाइन के लिए कह चुका हूँ। उस पर ध्यान दिया जाना चाहिए। मैं बारम्बार से घाता हूँ। हमारे आज के प्रधान मंत्री ने जब वह रेलवे मंत्री थे विचार किया था कि हम को गोरखपुर से सहजनवा और मेहदाबल होने हुए एक नूप लाइन बाइर तक दी जायेगी। हम भी लड़ाई के मुह में रह रहे हैं। हम को अपने पड़ोसियों से सदा सावधान रहना चाहिए। आज हमारे ऊपर पड़ोसी ने ही हमला किया है इसलिए हम को बारम्बार की तरफ से सावधान रहना चाहिए। हमारे दोनों मंत्री सुयोग्य हैं। मुझे विश्वास है कि वे मेरी मांग पर अवश्य ध्यान देंगे। ऐसा न हो कि उनकी सुन कर रह जायें। मैंने कई बार इस विमांड को सदन के सामने रखा है।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि लखनऊ से जो लाइन गोहाटी का जाती है वह छोटी लाइन है और एकहरी लाइन है। अगर उसको दोहरी कर दिया जाये तो बहुत अच्छा होगा। अगर इस काम के लिए दस करोड़ रुपये की भी आवश्यकता होगी तो सदन उनको देगा। आज पार्लियामेंट का एक एक सदस्य उन के साथ है। आज देश एक सूत्र में बंधा है। आज हम को पाकिस्तान को बता देना है कि तुम्हारे सारे बम बेकार जायेंगे क्योंकि हम एक सूत्र में हैं और रेलवे विभाग हमारे खाने, कपड़े और सामान का इतिजाम करके देश का कल्याण कर रहा है।

इन शब्दों के साथ मैं इस घाट का समर्थन करता हूँ।

15.27 hrs.

[MR. DEPUTY SPEAKER in the Chair]

श्री यमुना प्रसाद बंडल (जयनगर) :
उपाध्यक्ष महोदय, आज जो पूरक मांग सदन के सामने रखी गयी है, मैं उसका समर्थन करता हूँ।

रेलवे आज हमारी महान संस्था है और इस संस्था ने हमारे बड़े राष्ट्रीय नेता श्री पाटिल तथा डा० राम सुभग सिंह के नेतृत्व में जो जो कार्य किये हैं उन कार्यों की आज सारा बेश भूरि भूरि प्रशंसा कर रहा है। अभी हाल में सारे संसद सदस्यों ने सारे रेलवे कर्मचारियों की प्रशंसा की है, जो 24 घंटे जान पर खेल कर काम कर रहे हैं। इनकी पहली प्रगति परीक्षा सन् 1962 में हुई थी, उसमें वे सच्चे उत्तरे, और आज जो लड़ाई डिमाण्डेरी और मिलिटरी डिक्टेटोरशिप में हो रही है उसमें भी इस संस्था ने बड़ा अच्छा काम किया और कर रही है। आज जो कम्प्यूटिज्म और सेकुलरिज्म में लड़ाई चल रही है उसमें इस संस्था ने बड़ा स्तुत्य काम किया है, कर रही है प्रहर्तिना।

यह सप्लीमेंटरी बजट न घाता लेकिन लेखा समिति ने यह निष्कर्ष की है जो काम प्रागे प्रागे वाले हैं उनके सम्बन्ध में पहले घांड़ी सी मांग रखी जाये और इसलिए सर्वेक्षण के सम्बन्ध में, इलेक्ट्रिकेशन के सम्बन्ध में, मद्रास के पूर्वी समुद्री किनारे की रेलवे के विद्युतीकरण के लिए मांग रखी गयी है। हम लो। इन मांगों का हृदय से स्वागत करते हैं, पूर्णतः समर्थन करते हैं।

इसी के साथ मैं यह कहना चाहता हूँ कि बूक इस समय सर्वेक्षण का काम हाथ में लिया जा रहा है, तो यह अच्छा मौका है कि उत्तर बिहार में जिन छंटे बड़े पुलों की आवश्यकता है उनका सर्वेक्षण कर लिया जाये। इनके न होने से जो नुकसान होता है वह

[श्री यमुना प्रसाद मंडल]

रेलवे संस्था के द्वारा पूरा किया जा सकेगा। बिहार में बड़े बड़े बांध (Barrage, weir) बनाये गये हैं, कोसी बराज बनाया गया है। छोटी बड़ी नदियों को जबरदस्त रूप में कंट्रोल किया गया है। ऐसी स्थिति में पूर्वोत्तर रेलवे संस्था के अभियन्ताओं को चाहिए कि एक बार फिर से पुलों का सर्वेक्षण कर लें ताकि नदियों के पानी के बहाव, बाढ़ के समय ठीक रहे जा सके।

एक और छोटी सी मांग है। मेरी प्राथमता है कि इस पर ध्यान दिया जाये। जैसा कि श्री आजाद ने कहा है, इसको छोटी कह कर न छोड़ दिया जाये। जो मेरी मांग है उम पूर्वोत्तर रेल (restoration) में न जर्मन लेने का प्रश्न है, न स्टेशनों के मकान बनाने का प्रश्न है। यह पूर्वोत्तर रेलवे में एक लाइन 15-20 मील लम्बी सुपौल से भपटियाही तक की है। श्री एस० सी० सामन्त और श्री बा० के० दास ने इस सुपौल भपटियाही पूर्वोत्तर लाइन की (restoration) की वकालत की थी मैं भी उनका उस प्रत्यावश्यक मांग की तारीफ करता हूँ। जैसा मैं पहले भी निवेदन कर चुका हूँ इसके लिए न जर्मन की जरूरत है और न ही कोई नये षल स्टोक की जरूरत है। रेलवे की अपनी पुरानी जमीन है स्टेशन के मकानात वहाँ पर बने हुए हैं। फिर यह कोई ऐक्सट्रा लाइन नहीं मांग रहे हैं यह तो केवल ऐक्सटेशन मांगा जा रहा है जिसको कि प्राप रैस्टोरेशन (Restoration) कह सकते हैं।

यह दरभंगा से लेकर सतवा जिले तक का सारा ऐरिया पडता है यह जूट आइंग ऐरिया है और वह फॉरेन एक्सचेंज (Foreign Exchange) प्रॉनर ऐरिया है और मैं धाशा करता हूँ कि सरकार उबर रेलों की सुविधा मुलभ करने के बारे में सहानुभूतिपूर्वक विचार करेगी और पहली अक्टूबर, 1965 से जो रेलवेज का नया टाइम टेबुल निकलेगा

उसमें गति वृद्धि और रेल ट्रेनों की प्रतिरिक्त संख्या इसका खयाल किया जायगा।

दो, एक छोटी बात कहने में मैं हिचकता हूँ लेकिन इस मौके पर मैं उन्हें कहे बगैर नहीं रह सकता क्योंकि उनमें खर्च भी नहीं है। वहाँ के लोग इसके लिए श्रमदान करने को तैयार हैं। मैं यह चाहता हूँ कि कोरहैया दरभंगा में एक जयनगर लाइन प्रमुख गांव है वहाँ पर और मरैडर गांव में हाल्ट स्टेशंस बनाये जायें। इस के लिए लोग श्रमदान करने और अपनी तरफ से पहल करने को तैयार हैं।

चूंकि कई मतवा घंटी बच चुकी है इसलिए मैं और अधिक न कहते हुए, हालांकि बातें तो अभी मुझे बहुत सी कहनी थीं, अपना स्थान ग्रहण करना हूँ।

श्री श्रीकार लाल बेरवा (कोटा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवेज की सप्लीमेंटरी डिमांड्स का समर्थन करता हूँ। इस सम्बन्ध में मैं बहुत संक्षेप में एक, दो बात निवेदन करना चाहता हूँ।

कोटा से चित्तौड़गढ़ तक का सर्वे किया गया था लेकिन मुझे मालूम हुआ है कि बूंदी में एक मीटिंग इस सम्बन्ध में हुई थी जिसमें निर्णय किया गया है कि बूंदी से दूर होकर रेलवे लाइन निकाली है। अब बूंदी एक बहुत महत्वपूर्ण जिला है और यह ठीक नहीं है कि उससे दूर होकर रेलवे लाइन निकले। अब मैं आपका बतलाऊ कि कोटा से 11 मील के फासले पर एक तालड़ा नामक बहुत महत्वपूर्ण स्थान है और वहाँ पर एक स्टेशन होना आवश्यक है। घनेश्वर का पत्थर सारे देश में जाता है और मैंने भगली बार भी कहा था और आज फिर दुहराना चाहता हूँ कि उस की लागत तीन साल के अन्दर वसूल हो जायगी। काफ़ी माल वहाँ से आप को डोने के लिए

मिलेगा। इसी तरह वहाँ बूंदी में कांच की रेती और उसके धान गार् के ऐरिया में मोडल व कच्ची खदानें बहुतायत में मिलेंगी। बहुत सा ऐसा मैटीरियल वहाँ मिलेगा जिससे कि रेलवेज को काफ़ी फ़ायदा हो सकता है। तीन साल के अन्दर रेलवे द्वारा लगाया हुआ वैसे पूरा हो जायगा। लेकिन जैसा कि मैंने अभी निवेदन किया एक मीटिंग हुई थी उसमें बूंदी को छोड़ कर इस लाइन को चित्तौड़गढ़ तक निकाला है जो कि उचित बात नहीं है। बूंदी में 20, 25 मील दूर होकर जो लाइन निकाली गई है वह एक अनूचित बात है। ज्यादा से ज्यादा दो, तीन मील दूर निकल जा सकते हैं। वहाँ पर जो छोटे छोटे खिले हैं और उन में जो यह बड़े बड़े महत्वपूर्ण गांव हैं अगर उनको रेलवे लाइन के जरिए मिला दिया जाय तो रेलवेज को जहाँ काफ़ी फ़ायदा हो सकता है वहाँ उन गांवों का भी उत्थान हो सकता है। मैं चाहूंगा कि तालड़ा में डावीपलका और धनेश्वर पर विजोलिया की चित्तौड़ को मिलाना चाहिए जिसमें बूंदी तालड़ा बीच में लेना चाहिए लेकिन आपने ऐसा नहीं किया है। इसी तरह मैं चाहूंगा कि कोटा से बूंदी, बूंदी से देवली और नसीराबाद में मिला दिया जाय।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य समाप्त करे।

श्री श्रीकांत लाल बेरवा : मैं यही चाहूंगा कि उन छोटे छोटे जिलों के विकास व उत्थान का कार्य प्रविलम्ब हाथ में लिया जाय और उन्हें रेलवे लाइनों से जोड़ा जाय। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि यह जो नैगलैबटेड ऐरियाज हैं छोड़े हुए ऐरियाज हैं, खासकर कोटा से तालड़ा, तालड़ा से बूंदी, बूंदी से देवली और देवली से टोंक निवाड़ी, रेलवे के जरिए मिला दिया जाय तो उम्में इन ऐरियाज का विकास हो सकता है।

जुकि आज पाकिस्तान के साथ हमारी लड़ाई छिड़ रही है इसलिए मुझे यहाँ पर एक बात और याद आ गई है। अभी पोंकरन तक रेलवे लाइन निकाली हुई है और अगर उस को इस मॉके पर जैसलमेर तक मिला दिया जाय तो उससे पाकिस्तान बोरडर पर हमें अपने सिपाही आदि भेजने में बड़ी सहूलियत रहेगी।

मुझे प्राणा है कि मंत्री महोदय मेरे इन शब्द एक मुझाबों के बारे में सहानुभूतिपूर्वक विचार कर जरूरी कदम उठावेंगे।

श्री ब्रज बिहारी महरोत्रा (बिन्हीर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवेज की सप्लीमेंटरी डिमांड्स फॉर ब्रांट्स का समर्थन करने के लिए बड़ा दुःखी हूँ। मैं श्री पाटिल साहब तथा रेल कर्मचारियों को बधाई देना चाहता हूँ कि ऐसे नाजुक समय में रेलवे विभाग ने बड़ी तत्परता से अपना कार्य किया है। जिस तरीके से जवानों को और दूसरे प्रावश्यक फौजी सामान को युद्ध क्षेत्र में पहुँचाने में रेलवे ने तत्परता दिखालाई है उसके लिए वे हम सब की बधाई के पात्र हैं। इस के साथ ही मैं यह कहना चाहता हूँ कि चित्तूरंजन के कारखाने में जहाँ अभी लॉक-मॉर्टिक्स बनते हैं वहाँ अब टैंक बनने प्रावश्यक हैं। अगर चित्तूरंजन में प्राप इम समय टैंक बनाने के काम को पूरा करेंगे तो आपका नाम इतिहास में अमर हो जायगा।

मैं एक बात की और उम्में मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। नार्दन रेलवे में दो फर्नग स्टेशंस की मांग हमने पहले भी की हुई है और आज फिर मैं उसी मांग को दुहराना चाहता हूँ। उत्तर रेलवे पर परजनी और जरिया रॉड में फर्नग स्टेशंस बनाय जाय। दूसरी मांग हमारी यह है कि कानपुर बांदा लाइन पर आपने यह जो एक्सप्रेस गाड़ी चलाई है उसका हास्ट कठारा रॉड स्टेशन पर भी रख दें। इन शब्दों के साथ मैं पुनः धन्यवाद देते हुए अपना स्थान ग्रहण करता हूँ।

Shri P. C. Borooah (Sibsagar): Sir, I associate myself with my friends who preceded me in offering congratulations to the Ministers, the Railway Ministry and the workers who have kept the railway transport running even in the most difficult times. After the Chinese aggression, the decision to build the Jogigopa-Siliguri line was taken. Now at the time of Pakistani aggression, that line has been completed. My suggestion is that instead of waiting for a day to open that line ceremoniously, it should be opened immediately both for troop movement and passenger traffic. It will very much facilitate transport to that very sensitive area.

We know very well how this area is suffering perennially on account of transport difficulties. The steamer service to and from Assam has been stopped. Just now tea worth Rs. 2 crores and jute worth Rs. 1 crore are held up in Pakistan, because of the closure of river transportation. So far as air transport is concerned, it was formerly passing over Pakistan territory which has also been closed, and because of it, it has to go in a long round-about way. So, the only transport line, which is the life-line of that area, is railway transport. I therefore, request that the new line which has been already completed will be immediately opened for traffic.

With these words, I support the demands.

श्री न० प्र० बाबू (सीतामढ़ी): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोझा सा समय अपने विचार प्रकट करने के लिए दिया। मैं इस रेलवे अनुपूरक बजट का समर्थन करता हूँ। आजकल रेलवे के जितने अधिकारी व कर्मचारी दिन रात परिश्रम कर के काम कर रहे हैं उस के लिए मैं उन्हें भी धन्यवाद देता हूँ।

मैं इस मौके पर रेलवे मंत्री पाटिल साहब व डा० राम सुभग सिंह जी का ध्यान उत्तरी

बिहार की रेल व्यवस्था की ओर खींचना चाहता हूँ। श्रीमन्, उत्तरी बिहार की जनता को जितना समय दिल्ली से पटना जाने में लगता है जिस की दूरी 665 मील की है लेकिन पटना से सीतामढ़ी जाने में जिसकी कि दूरी करीब 100 मील की है करीब करीब 15-16 घंटे लगते हैं इसलिए मैं आपका ध्यान उत्तर बिहार के नेपाल भारत सीमा की ओर ले जाना चाहता हूँ। पटना से सीतामढ़ी जाने जाने में 100 मील की दूरी तय करने में करीब 15 घंटे लगते हैं। सन् 1928 में पहले मुजफ्फरपुर से सुनवरसा लाइन वाया सीतामढ़ी का सर्वेक्षण हुआ था। सन् 42 के भ्रान्दोलन में उत्तरी बिहार के लोगों ने खासकर सीतामढ़ी के लोगों ने काफी काम किया था जिसके फलस्वरूप हजारों आदमी जेल गये और कितने ही लोगों को फाँसी के नक़्ते पर चढ़ाया गया। सन् 1928 ई० से उपरोक्त रेलवे लाइन का जो सर्वेक्षण हुआ था उसके बाद पीलर भी बन गये थे और जमीन भी ऐक्वायर की जाने वाली थी लेकिन रेलवे लाइन अभी तक वहाँ पर नहीं बन पाई है। इसलिए मैं अपने रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान उत्तरी बिहार की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ।

मैं उत्तरी बिहार के सीतामढ़ी संसदीय-क्षेत्र से आता हूँ। उस इलाके में रेल की चलने की गति एक घंटे में 12, 13 मील से ज्यादा नहीं है। बड़ी धीमी गति से वहाँ रेल चलती है। इसलिए मेरा आप से निवेदन है कि नरकटिया-गंज से लेकर समस्तीपुर तक और नरकटिया-गंज से लेकर पलेजाघाट तक एक एक एक्सप्रेस गाड़ी होनी चाहिये जिससे उत्तर बिहार के लोगों को दिल्ली और कलकत्ता आने-जाने में सहूलियत हो सके। इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

Shri S. K. Patil: Mr. Deputy-Speaker, Sir, so far as these Excess Demands are concerned, there should be no occasion for anybody to differ from them because nearly three-fourth of this sum of Rs. 25.48 crores is really

transfer of additional surplus to the Development Fund. As you have seen, part of the excess is on open-line works, something that is done very smartly, something done more than what was expected. Therefore, the rest of the Demands is not even one per cent.

But I take this occasion, because practically every hon. Member has congratulated the railwaymen for the wonderful work that they are doing, to tell this House that in these most difficult times, when there is such a pressure, the like of which the railwaymen have not seen before, they are rendering a kind of service about which every Indian should be proud. It must be remembered that the railwaymen are not fighting men themselves. They are not soldiers. They have no protection whatsoever. Their work is not concentrated in some areas only. All our 54,000 kilometres of railway line have been exposed to attack. Therefore, you can imagine under what circumstances this work is being done.

Some hon. Member referred to the paratroopers, the infiltrators who have been dropped from the skies. The easiest thing for them to do is to interfere with the railway line and the work of the railwaymen. The railway line everywhere, as I said, is not protected. In certain places it may be protected, but it is not so everywhere. So it becomes the special responsibility not only of the civilian authorities but you, me and everybody, to protect the railway line. It is with that purpose that a few days back I convened a meeting of all the Members of Parliament of the border areas, so that it would be possible for them, when they go back, and also through the Members of the State legislatures, to organise themselves and see that every inch of our railway line is kept under active vigilance and see that no infiltrator, no paratrooper, no man with a sinister motive can interfere with our railway line which is in fact our life line. When war comes, the railways become almost as important as actual

fighting. Therefore, I have no doubt whatsoever that when hon. Members go back they will do this duty and whatever assistance they require from the Railway Administration and other Ministries also would be forthcoming. We must not really expect the regular forces to do this kind of work. They have to fight in the front. They cannot dissipate their energies on this kind of work. We have got the Railway Territorial force also. But if the exigencies of war so demand even their services will be required elsewhere. For the time being they may be available for the protection of railways.

Dr. M. S. Aney (Nagpur): You have to add to that force now.

Shri S. K. Patil: That is true. What I am telling is this. All of a sudden this situation arose. The greatest strain was put on the Railways, because within a couple of hours—there was not even 24 hours' notice—the trains had to be assembled and pressed into service for all sorts of purposes. It is not merely for carrying soldiers. Some of the heavy machinery has got to be transported and there are things for which normally the railways are used. All that work has got to be done as part of our responsibility. In doing that sometimes they have to expose themselves to attacks, as in Ferozpur and Gadra, where there was not enough protection in fact, there is not enough protection anywhere—and 13 or 14 people have already died and scores of people were injured. I am merely mentioning this to say that this is just the beginning. We are conscious of our responsibility. And there is no difference of class here. Right from top to bottom, from the Chairman of the Railway Board to the lowest gangman, every one will act as one man to discharge the responsibilities entrusted to him. So, I can assure this House on behalf of the administration that, so far as that part of the work is concerned, it is absolutely safe and sound and there will be no difficulty on that account.

[Shri S. K. Patil]

But the request which I will again make for the proper vigilance of our long railway line is, after having retired to your constituencies, in consultation with the Members of the State Legislatures and other people too—I am not restricting it to Members of the Legislature—you should so arrange that for all the 24 hours every inch of railway line is kept under vigilance so that it will not be possible for any infiltrator, no matter whether he is a paratrooper or any other kind of person to tamper with the railway lines and thereby affect the safety of the railways.

Certain other suggestions have been made. I hope Members will excuse me if I do not refer to all of them. Extension of new lines has got to be done, as also extension of some stations. These are very important—I can understand it and I am not ridiculing it. But just at present we have to concentrate every grain on our energy on the main task and only task of winning this war, and on this I think the railways are and will do their best. I do not want to take any more of your time except to ask Members to approve of these.

श्री सज बिहारी मेहरोत्रा : चित्त रंजन में टैंक बनाने के सुझाव के बारे में मंत्री महोदय का क्या विचार है ?

Shri S. K. Patil: I have not examined its technical possibility. If tanks could be made in place of railway locomotives it can be done. Surely, that is a suggestion for our earnest consideration.

Shri Priya Gupta: What about subsidized ration?

Shri S. K. Patil: Subsidized ration does not require any excess grant.

Shri Priya Gupta: But why is it mentioned in the preamble?

Mr. Deputy-Speaker: The question is:

"That the respective excess sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President to make good the amounts spent during the year ended 31st day of March, 1963, in respect of the following demands entered in the second column thereof:

Demands Nos. 3, 7, 17, 18 and 20."

The motion was adopted.

15.48 hrs.

*DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS), 1965-66

DEMAND NO. 2—MISCELLANEOUS RAILWAY EXPENDITURE

Mr. Deputy Speaker: Motion moved:

"That a supplementary sum not exceeding Rs. 1000 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, 1966, in respect of 'Miscellaneous Railway Expenditure'."

DEMAND NO. 14—CONSTRUCTION OF NEW LINES

Mr. Deputy Speaker: Motion moved:

"That a supplementary sum not exceeding Rs. 1000 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, 1966, in respect of 'Construction of New Lines'."

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

Mr. Deputy Speaker: Motion moved:

"That a supplementary sum not exceeding Rs. 1000 be granted to

*Moved with the recommendation of the President.