

अध्यक्ष महोदय : जी हां ।

श्री मधु लिमये : मेरा एक प्वाइंट आफ़ आर्डर है । आप सुनिये ।

अध्यक्ष महोदय : मैं अब नहीं सुन सकता हूँ । मैं ने उनको इजाजत नहीं दी तो आपको कैसे दे सकता हूँ ।

श्री मधु लिमये : उस के बारे में नहीं है । नियमों के बारे में कह रहा हूँ । मेरा भी एक व्यक्तिगत स्पष्टीकरण है । आपने नामंजूर किया है । उनको इजाजत कैसे मिली है ?

अध्यक्ष महोदय : यह आप नहीं कह सकते हैं । उनको मैंने इजाजत दी थी ।

श्री मधु लिमये : इस में मैं कोई आक्षेप नहीं लगा रहा हूँ । कोई काबिले एतराज बात नहीं कह रहा हूँ । अगर हो तो आप निकाल दें, मुझे एतराज नहीं है ।

अध्यक्ष महोदय : मैंने इजाजत नहीं दी है ।

श्री मधु लिमये : आप पुनर्विचार करें । मुझे व्यक्तिगत स्पष्टीकरण देने वीजिये । कोई आपत्तिजनक बात आप देखें तो निकाल दें । मुझे कोई एतराज नहीं है ।

श्री कम चन्द कछवाय : अध्यक्ष महोदय, राज्य सभा में चर्चा हो रही है । यहां चर्चा नहीं होगी । मैंने इसकी मांग की थी और आपने विश्वास दिलाया था . . . . .

अध्यक्ष महोदय : नहीं रुकेंगे तो मुझे कुछ कहना होगा । मैं आपको बार बार कह चुका हूँ कि आप इस तरह से न बोलते चले जायें ।

श्री हुकम चन्द कछवाय : राज्य सभा में चर्चा हो रही है ।

अध्यक्ष महोदय : राज्य सभा में चर्चा हो तो मैं क्या करूँ । चूँकि वहां चर्चा हो गई,

इसलिए मैं इजाजत दे दूँ ? यह नहीं हो सकता है । मैं इस बात से मनासिर नहीं हो सकता कि राज्य सभा में हुई है ।

श्री हुकम चन्द कछवाय : गोलीकाण्ड हुआ है और उस पर यहां पर चर्चा नहीं? आपने विश्वास दिलाया था कि आप चर्चा करवायेंगे । कब करवायेंगे ?

अध्यक्ष महोदय : इस तरह से वक्त जाया न करें । यह ठीक नहीं है ।

श्री मधु लिमये : इसके बारे में क्या प्रक्रिया है ?

अध्यक्ष महोदय : जी नहीं ।

श्री मधु लिमये : कब लेंगे ?

अध्यक्ष महोदय : इस तरह से नहीं बता सकता हूँ ।

श्री मधु लिमये : इधर भी नहीं उठा सकते हैं, बाहर भी नहीं बता सकते हैं, यह तो मनमानी हुई ।

श्री हुकम चन्द कछवाय : चर्चा होगी या नहीं ?

अध्यक्ष महोदय : मैं नहीं कह सकता हूँ । यह वक्त नहीं है बताने का ।

13.42 hrs.

DEMAND FOR SUPPLEMENTARY GRANT, 1966-67 AND DEMANDS FOR EXCESS GRANTS, 1963-64 IN R/SPECT OF RALWAYS—contd.

Mr. Speaker: The House will now proceed with further discussion and voting on the Supplementary Demand for Grant in respect of the Budget (Railways) for 1966-67 and further discussion and voting on the Demands for Excess Grants in respect of the Budget (Railways) for 1963-64. Shri Dinen Bhattacharya may continue his speech.

**Shri Dinen Bhattacharya** (Serampore): Sir, yesterday I raised certain points regarding the retrenchment of the electrification project workers in Calcutta, Allahabad and Kanpur. In respect of that I mentioned that the agitation among the electrification project workers was continuing for a long time and ultimately in the Sealdah Section the workers had to suspend work and declare a strike. That strike continued from 12th September, 1966 to 19th September, 1966 on which day an agreement was reached between the railway electrification authority and the Railway Electrification Project Workers' Union in Calcutta. It was stipulated in that agreement that even those persons, who were declared surplus or to whom notices were issued on 1st January, 1966, would be absorbed on the condition of there being vacancies. It was also agreed upon that any retrenched worker, who volunteers himself to go to the Rourkela-Durg Section where expansion work is going on, would be transferred to that section.

But after that, as I mentioned yesterday also, retrenchment notices have been issued on 29th October, 1966, on near-about 70 workers in the Sealdah Section and certain points have been raised by the authority to the effect that they could not be transferred because the provision in the ID Act does not allow the railway authority to do so.

13.44 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

I know, the concerned union represented the matter to the authority and have sufficiently established that there is no bar to the railway authority transferring these persons, who have been declared surplus and on whom retrenchment notices have been served, to the Rourkela Section. But up till now nothing has been done.

There are many other grievances but the more serious one is that even

in spite of the fact that a representation was given to the Prime Minister, who assured that steps will be taken to see that these workers are not declared surplus and that retrenchment is not done in the electrification project, and after that the Railway Minister, Dr. Ram Subhag Singh, also assured the Allahabad and Kanpur workers as well as the Calcutta workers that the retrenchment will be stopped as far as possible, the railway authority is not giving any serious thought to this issue. It is my urgent request to the Railway Ministry that these workers, who are working there for a pretty long time and who know the job—in their memorandum originally submitted to the railway authority as well as to the Government they said that there is enough scope for absorbing these workmen in the Open Line Works as well as the expansion work—are not unnecessarily put to harassment when there is enough scope for their absorption.

Another assurance was given in the presence of myself, Shri S. M. Banerjee and Shri Anandan Nambiar by Dr. Ram Subhag Singh that the railway authority will request the police to withdraw all the cases that were pending against workmen of Allahabad and Kanpur sections in connection with participation in the strike and the incidental happenings during that time. But I have been informed that several cases are still pending. Although the workers have been taken back in service, the police cases are still pending. In connection with the Demands for Excess Grants, which the Minister has come forward in this House for sanction, I raise this issue.

**Shri Ranga** (Chittoor): Mr. Deputy Speaker, I have only two or three points to make.

श्री हुकम चन्द कछवाय (देवास):  
उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपकी व्यवस्था  
चाहता हूँ। विरोधी दल के नेता बोल रहे  
हैं और सदन में गणपति नहीं है।

**Mr. Deputy-Speaker:** The bell is being rung.—

I find there is no quorum. The bell may be rung again.—

There is quorum now. Shri Ranga.

**Shri Ranga:** Mr. Deputy-Speaker, Sir, this is the last occasion when we can have an opportunity of saying a few things about a few local needs and grievances before the next General Elections.

As it happens now, there are two railway stations in my constituency which need some special attention from the Railway Minister and some improvement also. In regard to one of them, that is, Chittoor, I have already sent a letter to them. So little has been done if anything has been done at all. But now there is a more crying need for immediate action in regard to Kuppam railway station and I have already written to the Minister and the local people also have written to him. Because they have come to be exasperated by the neglect shown by the local administration in regard to their two very simple, elementary and yet urgent demands of their own, they have decided to go on *satyagraha* from the 24th of this month.

**The Minister of Railways (Shri S. K. Patil):** What are those demands?

**Shri Ranga:** I will tell him. When they consulted me, I was convinced of the correctness of their stand. Therefore, I told them that I would have no objection to support them.

Their needs are very simple. The level crossing starts where the railway platform ends, not even there being a distance of 2 yards between the ending of the platform and the beginning of the level crossing. So much so, it has led to, in addition to so much of inconvenience to passengers and traffic and so on, a lot of

accidents and within the last 15 months, as many as 4 people came to be killed because of their vain efforts to cross the level crossing. This level crossing happens to be in the centre of the town. The town is split by this level crossing. On the one side, there is the town and on the other side also; the people have no other. . . .

**Shri S. K. Patil:** Which station?

**Shri Ranga:** It is Kuppam railway station. In fact, I drew the attention of the Government to a convenience which is already there and which is not being utilised. There is a subway, not far from the level crossing, only about 2 furlongs away. It has already been there fit, for traffic. It has come to be blocked by one or two pillars put underneath in order to prevent traffic. What we have been suggesting is that they should remove the obstruction and strengthen the bridge by putting one or two girders and then allow all traffic which can possibly and conveniently be allowed to pass through it so that the difficulty can be overcome. When the Railway people were asked by the Railway Board, they were told that it would cost them Rs. 2 lakhs and odd. Afterwards, the Railway Board themselves said that it might not cost more than Rs. 26,000. I could not get the local people to contribute this sum. Possibly, today because of the lowering of the value of the money, it may cost about Rs. 50,000. It will not cost more. I would like the Government to take up this matter and make that subway free for traffic and take necessary precautionary steps in regard to other things there.

Then, there is not even a foot bridge or, what you may call, over-bridge. For much smaller stations which are in the villages or in the rural areas, there are foot bridges. But here there is not even a foot bridge at this level crossing. Can you believe it that there is not even a covered platform there or even a raised platform there? Recently I was told that there is some proposal for raising the level of the

platforms. These are the only three simple things we have requested the Government to attend to, and I hope my hon. friend will be able to give us an assurance that these three things would be attended to at the earliest possible opportunity and that the necessary orders would be passed so that it would not be necessary for them to go on a *satyagraha* and I would not be obliged to have to go and keep company with them. This is the simplest possible local demand that anybody can possibly make from my place in this House about a local grievance of the people in his own constituency. This is the second time I am mentioning it. I hope my hon. friend will find his way clear to get these things done and that would save their face as well as my face.

श्री राबेलान ध्यास (उज्जैन) :  
उपाध्यक्ष महोदय, डिमांड नम्बर 14 के अन्तर्गत सुपील-धरमीटा लाइन को बनाने के लिये, जिस को 1937 से पहले हटा दिया गया था, एक हजार रुपये की टोकन प्रांट की मांग की गई है। इस सम्बन्ध में यह कहा गया है कि यह उम्मीद की जाती है कि उस से वहां पर एथीकल्चरल प्राइव्शन बढ़ने की सम्भावना है—सिर्फ उम्मीद की जाती है। यह भी कहा गया है कि प्रयोग के लिए सुपील-भवतियाई सेक्शन के 26 किलोमीटर के टुकड़े में से फिलहाल केवल सुपील-धरमीटा लाइन के 13 किलोमीटरके टुकड़े को बनाया जायेगा, ताकि यह मालूम हो सके कि इससे उस क्षेत्र को क्या लाभ होंगे, वहां पर कितना खर्च होगा और उसके अपेरेशनल फ्रिनांशल रिजल्ट्स को देख कर यह नय किया जायेगा कि इस काम को आगे बढ़ाया जाये या नहीं।

मुझे खुशी है कि मंत्री महोदय का ध्यान इतनी पुरानी हटाई हुई लाइन की तरफ और गया है, लेकिन इस के साथ ही मैं उन का ध्यान मध्य प्रदेश की एक ज्वलन्त समस्या की ओर झिलाना चाहता हूं। मैंने पहले भी कई दफ्ता इस ओर ध्यान दिलाया है, हम ने

इस बारे में कई दफ्ता यहां पर कहा है और एम० पी० का इनफार्मल कन्सल्टेटिव कमेटी की मीटिंग में कहा है लेकिन रेलवे मंत्रालय का ध्यान इस ओर बिल्कुल नहीं गया है। मुझे इस सम्बन्ध में श्री पाटिल से बहुत शिकायत है। मैं बहुत नम्रतापूर्वक कहना चाहता हूं कि पार्लियामेंट में मैं सत्रह सालों से हूं लेकिन उनके जमाने में मेरी एक भी बात नहीं हो पाई है।

हमारे यहां रतलाम से सुबह जो गाड़ी भोपाल जाती है, हमेशा से—बी० बी० एंड सी० आई० रेलवे (वेस्टर्न रेलवे) और जी० आई० पी० रेलवे (सेंट्रल रेलवे) के समय से—पठानकोट एक्सप्रेस से उस का कनेक्शन रहा है, लेकिन तीन साल पहले उसको हटा लिया गया, जिस से लोगों को बहुत तकलीफ होती है। इसबारे में मैंने कई दफ्ता कहा है। मैंने यहां तक आफर किया कि मैं इस बारे में सालाना बताने के लिए तैयार हूं कि यह कनेक्शन हो सकता है। वर्षों से—जब से रेल-गाड़ी शुरू हुई है, तब से—यह कनेक्शन था। उसको हटा लिया गया और अभी तक उसको रेस्टोर नहीं किया गया है, जिसका मुझे बहुत दुख है। यह एक छोटी सी बात है, लेकिन इससे लोगों को बहुत तकलीफ होती है।

जिस रेलवे लाइन को 1937 से पहले हटा दिया गया था, उस को तो बनाया जा रहा है, लेकिन स्टेट्स रीआर्गनाइजेशन कमीशन ने मध्य प्रदेश की नई स्टेट के बारे में जो यह सिफारिश की थी कि चूकि वहां पर प्रावागमन के साधन बहुत कम हैं, इस लिए वहां पर नई रेलवे लाइन्ज बिछाई जानी चाहिए, उस की तरफ ध्यान नहीं दिया गया है। उस ने गुना-शाजापुर—मकसी लाइन की ओर भी ध्यान आकषित किया था, जिसको रेलवे बोर्ड ने मंजूर कर लिया था। वह रेलवे लाइन सैकंड फ्राइव-यीअर प्लान में मंजूर हुई थी। उस समय से उसका कन्स्ट्रक्शन चल रहा है,

### [श्री राधेलाल व्यास]

लेकिन अभी तक वह पूरी नहीं हुई है। मुझे दुख के साथ कहना पड़ना है कि यद्यपि उस लाइन पर करोड़ों रुपये खर्च कर दिये गये हैं, लेकिन इस साल वहां से काफी स्टाफ हटा लिया गया है और वहां के निर्माण-कार्य को बन्द कर दिया गया है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जिस लाइन की आवश्यकता को स्टेट्स रीऑर्गनाइजेशन कमीशन जैसी इंडिपेंडेंट एथारिटी ने महसूस किया था, जिसकी बहुत जरूरत है, जिस पर करोड़ों रुपये खर्च किये जा चुके हैं, उस के काम को इस तरह से बन्द करना उचित नहीं है।

**उपाध्यक्ष महोदय :** माननीय सदस्य अब खत्म करने का प्रयत्न करें।

**श्री राधेलाल व्यास :** आपने अपोजीशन के सदस्यों को इतना टाइम दिया है। मुझे और टाइम दीजिए।

**Mr. Deputy-Speaker:** One hour is the time allotted. I cannot accommodate all Members. There are many Members who want to speak.

**Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshangabad):** Time may be extended.

**श्री राधेलाल व्यास :** उपाध्यक्ष महोदय, अभी कांग्रेस पार्टी से एक मेम्बर बोला है। आप मुझे पूरा तो कर लेने दीजिए।

तो मेरा यह उनसे निवेदन है कि उस क्षेत्र के लोगों पर इसका अच्छा असर नहीं पड़ रहा है कि करोड़ों रुपये खर्च होने के बाद काम बन्द कर दिया। कहीं रेलवे लाइन बन चुकी है, कहीं प्ल बन चुका है तो इसका जवाब मिनिस्टर साहब दें कि यह आखिर कब तक पूरी होगी। यह रुपया फिजूल लगा हुआ है। उसका कोई उपयोग नहीं हो रहा है, उस का उपयोग होना चाहिए, जल्दी से जल्दी उस काम को खत्म करना चाहिए। उसके बाद कई नई लाइनें जो

बाद में सैक्शन हुईं वह कम्पलीट हो गईं और जिसकी सब से ज्यादा आवश्यकता थी उस पर काम नहीं हो रहा है। तो मैं रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान इस प्रकार आकर्षित करना चाहता हूँ और आशा करता हूँ कि इस पर वह अपना स्पष्टीकरण करेंगे जिसमें कि स्थानीय लोगों में जो गलतफहमी हो रही है वह दूर हो जाय।

14 hrs.

**Shrimati Renu Chakravartty (Barrackpore):** I first want to speak about construction of new lines under which railway electrification comes. I would like to support the plea made regarding the way in which retrenchment and absorption of railway electrification staff is proceeding. As you know, I have been raising this point in the Lok Sabha since 1963 and the last question which I asked was in August, 1966. regarding the retrenched railway electrification staff. In the Second and Third Plans, a part of the electrification work has gone apace and in the Fourth Plan, a bigger plan for electrification is afoot. In those circumstances, I am not able to understand why it is not possible to absorb all those skilled and unskilled staff who were working for 7 to 10 years on electrification projects. I am quite aware of the fact that casual labour is temporary labour and they are taken on project work, but our plea has always been, "last come first go". That particular slogan is accepted. Since work on other projects continue and new recruitments are made, the services of these workers who have worked on railway electrification projects can be easily utilised. In the present sector of railway electrification, the number of technical staff is 622 permanent employees and workers taken directly through Service Commissions; there are about 1,020 non-technical staff directly recruited; there are about 200 working supervisors and 295 material

checking clerks; the number of regular Class IV artisans stands at about 87 and that of casual labour, skilled and unskilled, stands at about 5,000. If there is direct recruitment for railway electrification and at the same time there is retrenchment, I think there is some contradiction. Those who are being retrenched can be taken over in the same category or nearby categories; they can be switched over to the work in the new project areas, if there is direct recruitment there. For example, it has already been stated that a new project work is going on in Durg area. In that area, they can easily be taken over. Some of them have been offered the job, but the difficulty is that they are being offered the job on the basis that they will again have to enter as new recruits. They have already spent 7 to 10 years of their life doing work on railway electrification and the work of railway electrification still continues. It is a simple matter of giving them their service benefits and seniority; let them just go from one project to another. We know that in the next two Plans we shall continue the railway electrification work.

As a matter of fact, I would also like to draw the attention of the Railway Ministry to the calling of volunteers for the South-Central Railway. The South-Central Railway has come in as a new zone. I am sure that large numbers of both open lines workers as well as technical staff will be recruited for this zone. In that case, I find that the Assistant Director (Establishment) of the Railway Board has issued a circular saying that—there is a clarification—it will only apply in the case of staff of the zonal railways and not any other railway organisation that is Railway Electrification workers are excluded; it means that if you belong to one of the regular zonal organisations, then only you can opt and enter into the South Central Zone. I would like to say that this is a very important matter. We have been urging the Government

and the Government has promised that they will look into the matter, and screening committees have been set up. I would request that those who have been given retrenchment notices should, as far as possible, be kept on and nobody should come and say, "the railway electrification work is going on, but we are not able to keep our jobs, although we have been in service doing this work for about 8 to 10 years".

I have no time; otherwise, I would like to talk about so many other things.

**श्री फ० गो० सेन (पूर्णिमा) :** उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्री ने यह जो मांग रखी है मैं उस का स्वागत करता हूँ। यह तो बहुत कम रकम रखा गया है सिर्फ 21 हजार ...

**श्री हुकम चन्द कच्छबाय :** सदन में कोरम नहीं है।

**उपाध्यक्ष महोदय :** घंटी बज रही है। ..... कोरम हो गया है। माननीय सदस्य भाषण प्रारम्भ करें।

**श्री फ० गो० सेन :** मैं यह कह रहा था कि यह जो 21 हजार रुपया रखा गया है, 20 हजार तो डिग्री में चला जायगा। बाकी रहा एक हजार रुपया। यह मारी मुपोल भवनियाही लाइन के लिये है। यह बहुत पुरानी लाइन थी जिसे अंग्रेजी सरकार ने सन 37-38 में उखाड़ दिया था और यह हम लोग पहले समझते थे कि लड़ाई की वजह से यह उखाड़ दी गई थी लेकिन बताया जाता है कि फ्लड की वजह से उखाड़ी करई है। यह बहुत ही उज्जाऊ एरिया है, जूट पैदा करने वाला और फारिन एक्सचेंज अर्नर एरिया है। इसके अलावा आबादी में भी हिन्दुस्तान में सब से ज्यादा डेंगटी ग्राफ पापुलेशन यहां है, यहां की आबादी इतनी ज्यादा है कि कहने के लायक नहीं। यह बड़ी खर्शों की बात है कि हमारे मंत्री महोदय ने

[श्री फ० गो० मेन]

पब्लिक एकाउंट्स कमेटी के निर्देशानुसार एक हजार रुपये का टोकम रखा है। आगे चल कर बहुत ज्यादा रुपया वह इस काम को और आगे लगायेंगे। मैं यह कहना चाहता कि यह कोमी प्रोजेक्ट एरिया है और कोसी प्रोजेक्ट ऐडमिनिस्ट्रेशन ने कैनाल वगैरह वहां बना दी है और उससे फ्लड कंट्रोल वगैरह का सवाल बहुत कुछ हल हो गया है। इरिगेशन चैनल वगैरह जो बना दी है उस से खेतिहर लोग वहां बहुत खुश हैं बल्कि जिनका पानी बाफी मिल गया है उनकी जमीन इतनी उपजाऊ हो गई है कि वह लोग अब उठलने लग गये हैं। मगर पानी बहुत कम दिया जा रहा है। ज्यादा पानी नहीं दिया जा सका। ताहम मैं कहूंगा कि सुपोल भवतिपाही लाइन को फारविश गंज तक बढ़ा दिया जाये जो कि नेपाल बोर्डर पर है। तो इस से नरपतगंज, भवतिपाही सुपोल दरभंगा, सबको सर्विस मिल जायगी। वह एरिया जूट पैदा करने वाला एरिया है, इससे उसका निर्यात टिकाने से हो सकता है।

मुझे एक बात और कहनी है कि हमारे कोसी इलाके में कटिहार में ब्राड गेज स्टेशन और मीटर गेज स्टेशन यह दोनों एक दूसरे से बहुत दूर हो गए हैं। इतने दूर हो गए हैं कि पैसेंजर को रिकशा कर के मीटर गेज स्टेशन से ब्राड गेज स्टेशन या ब्राड गेज स्टेशन से मीटर गेज स्टेशन आना पड़ता है। इसलिए अगर यह दोनों स्टेशन एक जगह कर दिये जायें तो यह दिक्कत दूर हो सकती है और यदि यह न हो सके तो कटिहार मीटर गेज से बरीनी मीटर गेज तक 112 मील की दूरी को ब्राडगेज कर दिया जाय। इससे दूसरी समस्यायें भी हल हो जायेंगी।

**Mr. Deputy-Speaker:** The Minister will be called to reply at 3 O'clock.

**Shri Muthiah (Tirunelveli):** I support the Supplementary Demands for Grants amounting to Rs. 21,000.

Demand No. 2 is for a token amount of Rs. 1,000 for the restoration of a dismantled line in the North-Eastern Railway. The new line covers about 13 k.m. and is expected to cost about Rs. 22 lakhs.

In this context, I want to plead with the hon. Minister that he should be kind enough to take up the implementation of the Tirunelveli-Kanyakumari-Nagercoil railway project which has been pending for a very long time, for over thirty years now and which is long overdue. I have been pleading for this for the past five years, and I have been writing several letters to the Minister, and frequently contacting the Minister and still nothing has come out. Therefore, I would appeal to the hon. Minister and his colleagues to take immediate steps for the construction of this most necessary and important line. This line is important both commercially and strategically. Kanyakumari is a world-famous tourist and pilgrim centre. The line may be taken up in the first stage from Tirunelveli to Kanyakumari and Nagercoil, and later on in the Fifth Plan, it could be extended from Nagercoil to Trivandrum. I would appeal to the hon. Minister to take immediate steps in regard to this line, because it is so necessary for the two districts of Tirunelveli and Kanyakumari, as a number of industries are coming up and there are valuable minerals in these two districts to be exploited.

I would also appeal to the hon. Minister to take up the implementation of the broad gauge line from Tiruchirappalli to Tuticorin. The Tuticorin port is becoming a major harbour and the Sethusamudram canal project is also coming up. A number of industries are coming up in the hinterland. So, I would appeal to the Government to take up these two important schemes.

श्री हुकम चन्द कछवाय : उपाध्यक्ष महोदय, जो मांग रेलवे के सम्बन्ध में मांगी गई है, मैं उसका समर्थन करता हूँ, लेकिन इसके साथ साथ मैं दो-तीन बातें कहना चाहता हूँ ।

मेरे मित्र श्री राधेलाल व्यास ने अभी जो जिक्र किया है, मैं उसके ही सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ । रतलाम से लेकर भोपाल तक के बीच में कई महत्वपूर्ण स्टेशन हैं, उज्जैन जैसा प्रमुख नगर है, लेकिन वहाँ कोई एक्सप्रेस गाड़ी नहीं है, इससे वहाँ के यात्रियों को बड़ी कठिनाई होती है । उज्जैन न केवल एक बड़ा शहर है, बल्कि एक प्रमुख तीर्थ स्थान भी है, जहाँ पर दूर दूर से यात्री आते हैं, बम्बई से जो गाड़ियाँ नागदा आती हैं, इन गाड़ियों के अन्दर कोई भी उज्जैन का कोटा रिजर्वेशन का नहीं होता है, जिससे यात्रियों को बड़ी कठिनाई का समना करना पड़ता है ।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि उज्जैन से आगरा तक जो लाइन है, वह नैरो-गेज है, इस को मीटर गेज करना चाहिये । गुना-मगसी जो रेलवे लाइन डाली जा रही है, उसको बढ़ा कर देवास से मिला देना चाहिये, जिससे गुना से आने वाला व्यक्ति सीधे इन्दौर पहुँच सके । इस समय यह होता है कि इन्दौर से देवास आना पड़ता है, वहाँ से उज्जैन, फिर मगसी, फिर वहाँ से गुना आना पड़ता है । इतना घूम कर आने में समय और पैसे की बहुत बरबादी होती है तथा जनता को काफी असुविधा होती है । इस लिये मेरा अनुरोध है कि 22 मील के इस टुकड़े को मगसी से बढ़ा कर देवास से जोड़ देना चाहिये ।

एक बड़ी महत्वपूर्ण बात यह है कि उज्जैन एक बड़ा औद्योगिक क्षेत्र है, मजदूर एरिया है, उसके आस पास रेल लाइन को कास करने के लिए केवल एक ही पुल है ।

उज्जैन 2 लाख की आबादी का शहर है, वहाँ पर फाटक कास करने में लोगों को काफी समय तक परेशानी होती है । मैं सरकार से निवेदन करूँगा कि वहाँ पर कम से कम दो पुलों की व्यवस्था, एक तरफ तथा दूसरा दक्षिण में, की जाय, जिससे लोगों को लाइन काम करने में पैदल जाने में या सायकल ले जाने में कठिनाई न हो ।

रेलवे के अन्दर जो गाड़ें लोग हैं, रेल के अन्दर जो इनके जो डिब्बे होते हैं, वे इतने खुले होते हैं कि उनको काफ़ी हवा लगती है । उनके डिब्बों की ठोक व्यवस्था होनी चाहिये ।

एक बात मैं और कहना चाहता हूँ । इन्दौर से उज्जैन जो मीटर-गेज चलती है, यह गाड़ी इन्दौर से उज्जैन आने में और उज्जैन से इन्दौर जाने में कम से कम ढाई घंटे लेती है, इस वजह से यात्री रेल से कम सफर करते हैं, मोटर ट्रैफिक उस एरिये में काफ़ी ज्यादा चलता है क्योंकि मोटर के द्वारा 1 घंटा 10 मिनट में पहुँचा जा सकता है । इस गाड़ी की रफतार तेज की जानी चाहिये तथा बीच बीच में जो गाड़ी 15-15 मिनट फालतू रुकती है, उस समय को कम किया जाय, ताकि गाड़ी जल्दी पहुँच सके तथा इसको दो मर्तबा की बजाय तीन मर्तबा चलाया जाय जिससे ज्यादा ट्रैफिक पहुँच सके ।

भारत देश में जिस प्रकार से रेलवे की दुर्घटनाएँ हो रही हैं, यह बड़ी चिन्ता का विषय है, मंत्री जी ने जैसी आशंका प्रकट की है कि ये घटनाएँ किसी के द्वारा कराई जा रही हैं, मैं इसमें उनका पूरा समर्थन करता हूँ । इसके पीछे जो दल तोड़फोड़ करवाते हैं उनके ऊपर सरकार को कड़ी निगाह रखनी चाहिये, लेकिन अभी तक इसके सम्बन्ध में कोई गिरफ्तारी नहीं हुई है, जिससे ऐसा प्रतीत होता है कि हमारी



[श्री हुकम चन्द कछवाय]

सरकार सतर्क नहीं है, या यह सरकार की ढीली नीति का परिणाम है। मैं इस बारे में सरकार के साथ हूँ कि ऐसी कार्यवाही करने वालों को सख्त से सख्त दण्ड दिया जाय।

एक बात मैं सरकार से और कहना चाहता हूँ। जो दल सरकार को सहयोग देना चाहता है, जो शान्ति चाहता है, प्रजातन्त्र में विश्वास रखता है, उसको किसी बात को लेकर घसीटा जाय, उसे बदनाम किया जाय, इस प्रकार की बात को मैं कतई बरदाश्त नहीं करूँगा। यदि जनसंघ को बदनाम करने की साजिश की गई तो उसका डट कर मुकाबला किया जायगा।

**श्री शिवनारायण (बांसी) :** माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं कल शाम से इस रेलवे की सप्लीमेंटरी बजट पर जो बहस हो रही है, उसको सुन रहा हूँ, कोई एक टुकड़ा मांगता है, तो कोई दो टुकड़े मांगता है। मैं रेल मंत्री से दरख्वास्त करना चाहता हूँ कि एक बड़ी गम्भीर परिस्थिति है, मैं कछवाय जी का समर्थन करता हूँ कि जो दल आज सेवोटिंग कर रहे हैं, अगर इनको चेक नहीं करेंगे, आपके अधिकारी अगर इन को चेक नहीं करेंगे, तो वे अपनी जिम्मेदारी से बरी नहीं हो सकते हैं। मैंने पिछले साल भी यही बात कही थी और आज भी कहता हूँ कि पूर्वी उत्तर रेलवे की जो गाड़ी नेफा को जाती है, वह सिंगल लाइन है, छोटी लाइन है, वहाँ पर सेवोटिंग ज्यादा हो रही है— जो लेफ्टिस्ट एलीमेंट है, जो सरकार को बदलना चाहता है, जिसकी एक्जाम्पल हमने 7 तारीख को राजधानी में देखी, मैं सरकार को उनसे सावधान करना चाहता हूँ, सरकार को गफलत में नहीं रहना चाहिये—

मठे साठ्यम रामाचरत्

इस नीति को पार्टिल सहव को भूल नहीं जाना चाहिये, शासक को कभी रियायत

नहीं बरतनी चाहिये, धर्मराज वाली नीति अब यहाँ पर चल नहीं सकती है। क्योंकि आप के देश में आज एक जयचन्द नहीं हजारों जयचन्द पैदा हो गये हैं। मैं उनके साथ हूँ जो इस देश की गरीबी को मिटाना चाहते हैं, इस देश की मसीबतों को हल करना चाहते हैं, और अपने राष्ट्र के अंडे को ऊंचा करना चाहते हैं। इस लिये मैं अपने देश के रेल मंत्री से कह रहा हूँ क्योंकि आज सारे देश की यूनिटी की रक्षा करने वाली कोई चीज है, तो वह रेल है, रेल देश के सारे मूबों को, सारे केन्द्रों को मिला कर इन्टीग्रिटी का एक शानदार नमूना पेश करती है, रेल के द्वारा हम मद्रास पहुँचते हैं, बम्बई पहुँचते हैं, कलकत्ता पहुँचते हैं। रोज इस हाउस में हिन्दी-अंग्रेजी का झगड़ा देखते हैं, लेकिन मैं त्रिवेन्द्रम गया, कलकत्ता गया, सब जगह टूटी-फूटी लंगड़ी हिन्दी सब बोलते हैं और समझते हैं, लेकिन हमारे मित्र लोग, नेता लोग इस झगड़े को उठाते हैं, वना बंगाल में लोग हिन्दी जानते हैं, तामिल में लोग हिन्दी जानते हैं, आसाम में लोग हिन्दी जानते हैं, कन्या-कुमारी से लेकर काश्मीर तक हिन्दी, उर्दू सब बोल लेते हैं, इस लिये मैं रेल मंत्री से दरख्वास्त करना चाहता हूँ।

**श्री स० का० पार्टिल :** रेलवे की वजह से बोलते हैं।

**श्री शिव नारायण :** जी हाँ। छोटी-छोटी लाइनें सब ने मांगी हैं, लेकिन मेरी स्पीच आप रेलवे बजट पर निकालकर देख लीजिये, मैंने बराबर यही डिमांड की है कि कानपुर से मिलीगुड़ी तक की लाइन को डबल कर दीजिये, वह लाइन पुरानी हो गई है, जब गाड़ी खट-खट कर के चलती है तो जान घबराने लगती है कि रेल कहीं उलट न जाय। इसलिये मैं दस्तबस्ता गुजारिश करता हूँ कि आप इन कम्प्लैन्ट एलीमेंट्स को देखें, जो हमारे देश से बगावत कर रहे

हैं, देश को सेवोटाज करना चाहते हैं, चीन और रूस की लाली के नीचे हमारे देश को धाखा देना चाहते हैं। इसलिये मैं रेलवे मन्त्री से दरखास्त करता हूँ कि इस मुल्क की एकता को बनाये रखने के लिये आप के पास रेलवे विभाग हैं जो लोगों को खाना, कपड़ा, हर चीज पहुंचाता है। श्री बनर्जी कान खोल कर सुन लें, कलकत्ते में जो फूड कण्ट्रोल चला, उस वक्त अगर किसी ने गल्ले की दूकान लुटवाया होता, लोगों को हैरान किया होता, तब मैं मानता कि भुखमरी की वजह से ऐसा हुआ, लेकिन लोगों ने रेल की पटरी को क्यों उखड़वाया। इसी लिये न कि जहां आवश्यकता हो वहां गेहूँ न पहुंच पाये। क्या यह सेवोटाज नहीं है? अगर सेवोटाज नहीं है तो क्या है। इस हाउस के अन्दर घमकां दा जाती है कि कल यह होगा, परसों यह होगा। क्या इस तरह के लोग देश के शुभचिन्तक और देश के रक्षक हैं? यह देश के भक्षक हैं, देश की रक्षा चाहने वाले नहीं हैं।

मैं आपके द्वारा इस सरकार से दस्तबदस्ता गुजारिश करता हूँ कि रेलवे विभाग को मजबूत किया जाये और नई लाइनों का दिया जाये। यह हमारा बहुत पुरानी मांग है।

**श्री राम सहाय पाण्डेय (गुना) :** उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे प्रतिष्ठान एक ऐसा प्रतिष्ठान है जो निश्चित रूपसे देश की तमाम दिशाओं को जोड़ता है और रेलवे के माध्यम से हम एक दूसरे के निकट पहुंच पाते हैं। इसी सन्दर्भ में यह भी स्पष्ट है कि जहां पर रेलवे की पटरियां न हों वहां हम चाहते हैं कि रेलवे लाइन हो। मैं आपका ध्यान अपने क्षेत्र के उस इलाके की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ जो कि कुरवई, सिरिज, लटेरी, मधुसूदनगढ़, जापनेर का 100 मील लम्बा इलाका है वहां पर करीब करीब 10 लाख की जनसंख्या है। वहां के बहुत से लोग जब मिलते हैं तो कहते हैं कि हमने कभी रेल देखी

नहीं है, कभी रेल पर चढ़े नहीं हैं। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि चतुर्थ पंचवर्षीय योजना में इस रेलवे लाइन का सर्वे करा लिया जाये और सर्वे करने के बाद यह प्रावधान किया जाय कि वहां रेलवे लाइन मिल जाये। मैं जो यह रेलवे लाइन चाहता हूँ वह सिर्फ यात्रियों की सुविधा के लिये नहीं, बल्कि इस लिये भी कि वह एक ऐसा क्षेत्र है जहां अनाज पैदा होता है, गेहूँ है, चूना है, बड़े बड़े जंगल हैं, इन सब चीजों के लिये सुविधा मिल सके। किसी भी गांव के विकास का माध्यम, छोटे छोटे नगरों के विकास का माध्यम बढ़िया रेलवे है।

मैं यहां पर यह भी कहूँ कि तमाम प्रदेशों में मध्य प्रदेश एक ऐसा प्रदेश है जिसमें रेलवे लाइनों की बहुत कमी है। ट्रंक रूट्स को छोड़ कर यदि आप देखें तो आठ ऐसे जिले हैं जहां एक इंच भी रेलवे लाइन नहीं है। कई तो ऐसे जिले हैं जो कि तीस, बत्तीस और पैंतीस मील की दूरी पर हैं लेकिन ट्रंक रूट्स रेलवे लाइनों से मिले हैं। मैं मध्य प्रदेश की टैक्नो-एकानमिक सर्वे के आधार पर कहना चाहता हूँ कि उसने यह रिपोर्ट भी दी थी कि मध्य प्रदेश बड़ा नैगलेक्टड प्रदेश है। मैं चाहता हूँ कि उसके आधार पर मध्य प्रदेश का कम्प्लीट सर्वे करा लिया जाये। उससे आपका पोर्टेन्शल बढ़ेगा, आप की आमदनी बढ़ेगी, अनाज बढ़ेगा, खनिज पदार्थ बढ़ेगा और लोगों की सुख सुविधाएं बढ़ेंगी। उसका कम्प्लीट सर्वे करवाइये। मध्य प्रदेश एक पिछड़ा हुआ प्रदेश है, आर्थिक दृष्टि से, सामाजिक दृष्टि से, औद्योगिक दृष्टि से। वहां पर बिपुल सम्पत्ति है, खनिज पदार्थ भी हैं, लेकिन हम उन को एक्सप्लायट नहीं करते हैं। आज इतना पोटेन्शल होते हुए भी जो माइन्स सुविधा कहलाती है, अर्थात् रेलवे वहां पर अधिक नहीं है। मैं चाहता हूँ कि इसका पूरा सर्वे करवा लिया जाये और उसके बाद उसका इम्प्लैमेंटेशन करने का प्रावधान किया जाये।

**Shri Mohammed Koya (Kozhikode):**  
I shall be very brief and shall touch on only one point concerning new lines in the Supplementary Demands put before the House. I refer to the neglected part of Malabar in Kerala State which did not get even a single inch of railway after the country became independent.

For the last ten years, we have been urging the Railway Ministers and also this House to take up the question of the Melatur-Ferok railway. When we approached the hon. Railway Minister in connection with this, he was raising a technical objection, that the Kerala State Government did not recommend this particular line. As a matter of fact, this is not a new line; this is only an extension of the existing Shoranur-Nilambur line to Calicut. If this is not done, the Shoranur-Nilambur line which is now running at a loss will be dismantled. That is what we are afraid of.

Therefore, in view of the fact that we were not given even an inch of railway after independence and in view of the fact that the Kerala Government has now recommended it—we raised this matter in the consultative committee and the Kerala Government has promised that the minutes of the meeting would be sent to the Central Government—we request the Central Government to take this up. Even if it is not given top priority by the Kerala Government, the Central Government can take it up because it is a very short line of 24 or 25 miles, and it is only an extension of an existing railway line to make it a profitable proposition.

This is the only point I would make. I do not touch on any other point because by that the importance of the matter I have raised will be lessened.

**श्री विश्वनाथ पाण्डेय (सलेमपुर) :**  
उपाध्यक्ष महोदय, मन्त्री महोदय ने जिस अनुदान की मांग की है, मैं उसका हादिक समर्थन करता हूँ और साथ ही साथ उन्हें

बघाई भी देता हूँ कि इस मन्त्रालय ने और रेलवे विभाग ने जो प्रगति की है वह सन्तोषजनक हुई है। लेकिन इसके साथ साथ मैं एक निवेदन करूँगा कि उत्तर प्रदेश का, जिसकी आबादी दस करोड़ है, एक पूर्वांचल भी है जिसकी आबादी तीन करोड़ के करीब है। वहाँ पर वाराणसी एक प्रसिद्ध स्थान है। वाराणसी से कलकत्ते के लिये, दिल्ली के लिये और बम्बई के लिये तो आपने ट्रेन दिया लेकिन मद्रास के लिये कोई ट्रेन नहीं दी। मैं प्रार्थना करना चाहता हूँ कि चूँकि इस पूर्वांचल में सारे देश के भागों से लोग वाराणसी में जाते हैं इसलिये आवश्यक है कि एक ट्रेन वाराणसी से मद्रास के लिये भी दी जाये।

साथ ही यह कहना चाहता हूँ कि पूर्वांचल का एक इलाका बहुत ही पिछड़ा हुआ है इस लिये भटनी जंक्शन से वाराणसी तक बड़ी लाइन बिछाई जाये।

बहुत से ऐसे स्टेशन हैं जो कि बहुत ही महत्वपूर्ण हैं, जैसे कि सतरांव स्टेशन है। वह अंग्रेजों के वक्त में बना था। लेकिन अभी तक फ्लैग स्टेशन ही है। उसको पूर्ण स्टेशन बना दिया जाना चाहिये। उसको सिगनल दिया जाये, टेलीफोन दिया जाये, तार दिया जाये। केवल वही एक उत्तम स्टेशन है जो कि भटनी और बरहज के बीच में पड़ता है लेकिन वह बहुत उपेक्षित है :

बेलथरा रोड तुरतीपुर के बीच में एक बड़ा प्रसिद्ध रेलवे पुल है जो कि भागलपुर का पुल कहलाता है वहाँ से होकर ही देवरिया आदि को जाते हैं। बनारस इलाहाबाद आदि को भी जाते हैं। इसलिये उसको रेल कम रोड पुल बनाया जाये जिसमें लोग मोटर, साइकल और पैदल यात्रा कर सकें।

इसके साथ ही मैं एक और चीज की तरफ भी विशेष रूप से ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। मैंने कई बार डा० राम सुभग सिन्हा

से प्रार्थना की। वह सुनते भी हैं, लेकिन फिर कहना चाहता हूँ कि एक ट्रेन इलाहाबाद एक्स-प्रेस गोरखपुर में इलाहाबाद जाती है। उसके बीच में सलेमपुर स्टेशन है जहाँ पर 6 हजार आदमी रहते हैं। वह तहसील है और इलाके का सदर मुकाम है। एक व्यावसायिक केन्द्र भी है। पहले यह ट्रेन वहाँ पर रुका करती थी, लेकिन कुछ समय से उसका रुकना बन्द हो गया है। अगर यह ट्रेन इस तरह से चलाई जाय जो कि गोरखपुर से इलाहाबाद तक जाय और बीच में सलेमपुर पर न रुके तो इस से वहाँ की जनता का, जिसकी संख्या काफी है, कोई लाभ नहीं हो सकता है। इसलिये इस एक्सप्रेस ट्रेन को सलेमपुर स्टेशन पर भी रोका जाये।

इसी तरह से एक स्टेशन भाटपार है जो कि व्यावसायिक केन्द्र है और बिहार बाईर से मिला हुआ है। वहाँ पर लाखों आदमी उतरते हैं। पहले जो कानपुर एक्सप्रेस है वह उस पर रुका करती थी, लेकिन अब नहीं रुकती है। इससे जो बेचारे लोग कलकत्ता, कानपुर, बम्बई आदि नगरों को जाते हैं उनको बड़ा कष्ट होता है। इस गाड़ी को वहाँ पर भी रुकना चाहिये।

भांसी कानपुर के बीच में एक नई ट्रेन पास हो चुकी है लेकिन अभी तक वह चलाई नहीं गई। यह बहुत आवश्यक है कि उसको चलाया जाये क्योंकि इस लाइन पर काफी बोझ है। बिना नई रेल चलाये हुए वह हलका नहीं हो सकता है।

बरहज स्टेशन पर काफी समय पहले सर्वे हो गया था, लेकिन उस पर कोई छज्जन नहीं है। जो लोग वहाँ पर आते हैं वहाँ प्लेटफार्म पर ही पड़े रहते हैं इसलिये और प्रबन्ध अच्छा होते हुए भी उनको वहाँ ठहरने की सुविधा नहीं मिल पाती है। इसी तरह से लार स्टेशन पर भी छाजन नहीं है। उसका प्रबन्ध होना चाहिये। साथ ही लार स्टेशन

के रेलवे ठाले से लेकर रेलवे स्टेशन तक की सड़क बहुत खराब हो गई है। आदमी नहीं चल सकता है, बैलगाड़ियाँ नहीं चल सकती हैं। मैं आग्रह करता हूँ कि ये साधारण सी बातें हैं और इन पर तो आप आसानी से विचार कर सकते हैं। आप अपने जनरल मैनेजर जो गोरखपुर में हैं, एन० ई० आर० के जो जनरल मैनेजर हैं, उनको कह सकते हैं कि इन छोटी छोटी बातों पर तो वह ध्यान दें और इन छोटी छोटी शिकायतों को दूर करें इन बातों को सुन लिया जाए और कुछ किया न जाए तो इससे कोई लाभ नहीं है। अगर पत्र लिखे जाते हैं तो जवाब आ जाता है कि बातचीत हो रही है, विचार हो रहा है लेकिन बाद में क्या होता है इसका पता नहीं चलता है। मैं निवेदन करता हूँ कि ये जो बातें हैं इनकी ओर आपका ध्यान जाए।

**Shri P. Venkatasubbalah (Adoni):** I congratulate the hon. Minister and his able colleague for having administered the railways in an efficient and effective manner. I am in complete agreement with Mr. Hanumanthaiah in what he said regarding railway accidents and the responsibility of the Ministers, and I do not want to go further into it in detail.

I also thank the Railway Minister for creating the South Central Zone which was inaugurated on 2nd October. It has created a very good impression that this new zone will enhance the administrative efficiency of the railway and also offer new facilities to the passengers and other commercial interests. In this connection I would only bring to the notice of the hon. Minister the fact that the South Central Zone will not be complete unless the Kuntakal Division is included in it, and I request the hon. Minister to look into this matter.

With the creation of the new zone, a circular has been issued instructing all the employees working in every zone to apply if they want to opt for the new zone. Certain representa-

[Shri Vishwanath Pandey]

tions also were made that this option should be restricted only to two zones, Central and Southern Zones. I would request the Minister not to open the floodgates by inviting everybody from all the parts of the country, but restrict it only to those who are affected, that is those in the Southern and Central zones.

For the last four or five years I have been writing that there should be an overbridge constructed at Adoni, which is in my constituency. It is a very important commercial place with a population of more than one lakh. The local municipality as well as the State Government have come forward, agreeing to share the expenditure involved. I have been writing letters, and I would only urge the Minister to take up this matter as early as possible.

I may not be dubbed as parochial-minded if I plead for a separate Railway Service Commission for this new zone. All along there were well-founded fears that the employment potential or employment opportunities were not equally given to the areas in this zone. I do not plead that there should be a separate railway service commission for the South Central Zone only, but I only request the Minister if that is not administratively possible, to see to it that equitable justice is done to the areas involved, that employment is given to the various regions concerned.

Every State Capital is connected with New Delhi by direct train. It is most unfortunate that Hyderabad does not have a direct railway train connecting it with Delhi. I would request the hon. Minister to look into this matter and connect the State Capital of Hyderabad with Delhi by a direct train.

श्री सरजू पाण्डेय (रसड़ा) : उपाध्यक्ष  
महोदय : मैं दो तीन बातें कहना चाहता हूँ।  
पिछली बार भी सदन में यह सवाल उठाया

गया था कि इलाहाबाद से भटनी वाली लाइन पर गोविन्दपुर एक रेलवे स्टेशन है। यह स्टेशन बेकार पड़ा हुआ है। इसके बारे में कई बार मन्त्री महोदय को पत्र लिखे गए हैं। लेकिन कोई ध्यान नहीं दिया गया है। जब कहा जाता है तो इसको मान भी लिया जाता है और कहा जाता है कि इस पर विचार करेंगे लेकिन अभी तक वहाँ कोई रेलगाड़ी खड़ी नहीं होती है। मैं प्रार्थना करता हूँ कि इस पर विचार किया जाए और गाड़ियों को वहाँ खड़ा करने की व्यवस्था की जाए।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि जिन स्टेशनों के नजदीक बिजली है वहाँ पर मुझे मालूम हुआ है कि रेलवे प्रायोरिटीज को कह दिया गया है कि उन स्टेशनों के लिए बिजली ले ली जाए। मैं आपको बतलाना चाहता हूँ कि बहुत से स्टेशन हैं, खास तौर से मेन लाइन पर जहाँ बिजली नहीं है और उनके नजदीक बिजली अवेलेबल भी है। इसके कारण मुसाफिरों को सख्त परेशानी का सामना करना पड़ता है। मिसाल के लिए जमानिया स्टेशन कलकत्ता से दिल्ली जाने वाली लाइन पर है। यह एक मुख्य बाजार है। गाजीपुर की सबसे बड़ी मण्डी है। एक तरफ डिग्री कालेज है और दूसरी तरफ बाजार है। न वहाँ पर बिजली है और न ही स्टेशन पर ओवरब्रिज है। इसके बारे में कई बार कहा गया है लेकिन मन्त्री महोदय का ध्यान नहीं गया है।

इलाहाबाद कटिहार लाइन के ऊपर बलिया जिले का मुख्य केन्द्र है। आधा शहर एक तरफ पड़ता है और आधा दूसरी तरफ और बीच में से रेल गुजरती है। वहाँ पर हमेशा आदमी मरते हैं, हमेशा मारपीट होती है, झगड़े होते हैं। आज तक लगातार मन्त्रियों का ध्यान उस ओर दिलाने के बावजूद भी वहाँ पर कोई लेवल क्रॉसिंग नहीं बनाया गया है। इसका नतीजा यह होता है कि जब रेल-

गाड़ियां आती हैं और शंटिंग उसी जगह करती हैं तो जनता को बहुत सख्त परेशानी उठानी पड़ती है वहां जरूरत इस बात की है कि एक लेवेल क्रासिंग बनाया जाए ।

बहुत सी जगह जहां गांव पड़ने हैं वहां रेलवे क्रासिंग रेल मन्त्रालय द्वारा इस आधार पर नहीं बनाये जाते हैं कि राज्य सरकारें आधा खर्चा देने को तैयार नहीं होती हैं । मैं निवेदन करना चाहता हूं कि जहां ऐसे स्टेशन हों जहां पर कि लेवेल क्रासिंग बनाने की जरूरत हो वहां आप चाहें तो गांव वालों से पैसा लेकर इन को बना सकते हैं । इस मामले में मैं चाहता हूं कि रेल मन्त्रालय पहल करे और सर्वे करे कि यहां यहां लेवेल क्रासिंगज की जरूरत है और अगर वहां गांव वाले पैसा देने को तैयार हो जाएं तो लेवेल क्रासिंग बना दिये जाएं ।

अब मैं मरुवाडी के डी० एल० डब्ल्यू० के कारखाने के बारे में कुछ कहना चाहता हूं । मरुवाडी पूर्वी उत्तर प्रदेश का एक सेंटर है । वहां पर जब कारखाने की स्थापना हुई थी तो मन्त्रालय की ओर से आशवासन दिया गया था कि जिन लोगों की ज़मीनें इस कारखाने के लिए ली गई हैं उनको काम में प्राथमिकता दी जाएगी । आज हालत यह हो रही है कि पूर्वी उत्तर प्रदेश के तमाम लोगों को छोड़ कर वहां के मैनेजर श्री चक्रवर्ती और दूसरे लोग बाहर के लोगों को लाकर रखे हुए हैं और वहां के जो गरीब आदमी हैं और जिन की ज़मीनें छीन ली गई हैं, उनको काम नहीं मिला है । अभी पिछले दिनों वहां पर भूख हड़ताल भी हुई थी । मैं स्वयं वहां गया था । मैंने उन से कहा कि उनके मामले को मन्त्री जी के सामने रखा जाएगा, उनके बारे में यहां बात कही जाएगी । लेकिन आज तक भी उनकी तकलीफों की तरफ ध्यान नहीं दिया गया है । जिनकी ज़मीनें ले ली गई हैं, छीन ली गई हैं उनको काम नहीं मिलता है और बाहर के लोगों को लाकर रख लिया जाता है । मैं चाहता हूं कि आप इस ओर ध्यान दें ।

दूसरी बात वहां यह हो रही है कि जो लोग रेलवे सर्विस कमीशन से सिर्फ इसी प्रॉजेक्ट के लिए चुने गये थे, जिनके बाकायादा इम्तिहान हुए थे, जो इंजीनियर हैं या दूसरे टेक्नीकल आदमी हैं उनके बारे में वहां के मैनेजर ने लिख कर भेजा है कि ये सरपलस स्टाफ है और इसे दूसरी रेलवेज में भेज दिया जाए । जब इसके बारे में प्रश्न किया गया तो जवाब दिया गया कि ऐसी कोई बात नहीं है । लेकिन मुझे मालूम हुआ है और मेरे पास जनरल मैनेजर का सैक्यूलर मौजूद है जिसमें कहा गया है कि तमाम रेलों को लिखा जाए कि जहां रेलवे में स्थान हो इन लोगों को उन रेलों में भेज दिया जाए और इनकी सीनियोरिटी भी तय करने का काम अफसरों ने अपने हाथ में ले रखा है । सीनियोरिटी इस बेसिस पर तय नहीं होती है कि कौन ज्यादा दिन से काम करता है बल्कि इस बेसिस पर तय होती है कि अधिकारियों की नज़र में कौन अधिक अच्छा है । जो उनकी नज़र में अच्छा होता है उसी को सीनियर बना दिया जाता है । बाकी लोगों को अलग हटाया जा रहा है । मरुवाडी के लोकोमोटिव के कारखाने में काम करने वालों के इन प्रीवेंसिस को आज मैं उठा रहा हूं और प्रार्थना करता हूं कि आप इनको देखें, इनकी परमनली जांच करें और पता लगायें कि यह बात सही है या गलत है ।

गाजीपुर जिले में लगातार इस बात को कहा गया है कि गंगा पर पुल बना कर छोटी लाइन और बड़ी लाइन को मिला दिया जाए । गाजीपुर जिले का हेडक्वार्टर है और इतना पिछड़ा हुआ वह जिला है कि पूर्वी उत्तर प्रदेश में कोई जिला भी उतना पिछड़ा हुआ नहीं है । एक किनारे से बड़ी लाइन जाती है और दूसरे किनारे से छोटी लाइन जाती है । हमने निवेदन किया था, पेटिशन भी दी गई थी, प्रार्थना भी की गई थी और जब श्री जग-जीवन राम जी रेल मन्त्री थे तो उन्होंने वादा भी किया था कि मैं यहां पुल बनवाऊंगा ।

[श्री सरजू पाण्डेय]

लेकिन कुछ परिणाम नहीं निकला है। टाल टैक्स के बेसिस पर ग्राप बना सकते हैं। मैं चाहता हूँ कि छोटी लाइन और बड़ी लाइन को ग्राप कनेक्ट कर दें। इसके बारे में स्पष्ट आश्वासन भी दिया गया था। वहाँ की जनता की यह मांग है कि गाजीपुर पर गंगा पर पुल बना कर छोटी और बड़ी लाइन को कनेक्ट कर दिया जाए।

मैं आशा करता हूँ कि मन्त्री महोदय मेरी इन बातों पर ध्यान देंगे।

**Shri H. C. Linga Reddy (Chickballapur):** While supporting the Demands of the Railways placed before the House, I would like to say a few words about the Bangalore-Chickballapur narrow gauge line which I have been requesting the hon. Minister for the last one year to be converted into a broad gauge line. It is a very important line, connecting important trade centres like Devanahalli, Chintamani, Bangarpet etc. It goes to a distance of about 150 miles. It runs in the arid zone of Bangalore and also two important districts and runs into Andhra and Madras States also. People have been requesting the Government for a long time and the State Government has also been urging that this line should be converted into broad gauge line because the speed of the train is so slow as it is a narrow gauge line. Hence, because of its slowness, people are not travelling sufficiently and there is loss. Government surveyed the line a number of times to see whether it should be converted into metre-gauge or broad-gauge line but so far no action has been taken. There is heavy traffic in this route and it is necessary that attention should be paid to this.

There is another request of the people here to link Chintamani to Madanapalli which is in the arid zone. Chintamani is a business centre and if this link is established, it will connect two States. This is an area

where there is heavy traffic. I request early action with regard to Guntakkal-Bangalore broad gauge line. We have been requesting for a long time but no action has been taken.

I had written a number of letters to the hon. Minister with regard to the opening of gates on either side of Elahanga station on Devanahalli-Bangalore line and the hon. Minister was pleased to look into them and the gates are opened now and then. But permanent arrangements should be made so that the ryots may take their manures, etc. If gatemen are posted at these places, this could be done. The Hasan-Mangalore line is moving at a snail's pace. Sufficient amounts have not been placed at the disposal of the people there to carry out the work. This work may be expedited early.

**श्री तुलसीदास जाधव (नांदेड़) :**

उपाध्यक्ष महोदय, इससे पहले जब भी रेलवे मंत्रालय की डिमांड्स या बजट इस हाउस में आता रहा है, मैं इस सम्बन्ध में कुछ सुझाव रखता रहा हूँ। इस समय मैं फिर उन बातों पर जोर देना चाहता हूँ, ताकि रेलवे मिनिस्टर उनके बारे में दिलचस्पी लें और उनको कार्यान्वित करने का प्रयत्न करें।

मैं श्री पाटिल और डा० राम सुभग सिंह को धन्यवाद देता हूँ कि मेरी कांस्टीट्यूएन्सी में नांदेड़ स्टेशन को एक्मटेड करके अच्छा बना दिया गया है और पूर्व तथा पश्चिम में रेलवे क्रॉसिंग के दो अच्छे ब्रिज बना दिये गये हैं। मैं अपने क्षेत्र की जनता की तरफ से उनको धन्यवाद देना चाहता हूँ।

इससे पहले मैंने जो छोटे छोटे सुझाव दिये हैं, उनको भ्रमल में लाया गया है, जिससे लोगों को सहूलियत हुई है। इस दृष्टि से मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ, जिसमें खर्च का कोई मवाल नहीं है। अगर उसको भ्रमल में लाया जायेगा, तो लोगों की तकलीफ़ दूर

होगी। बड़े बड़े स्टेशनों पर जब मेल या एक्सप्रेस गाड़ी आती है, तो वहां पर खड़े पैसेंजर्स में से किसी को यह पता नहीं होता है कि फ्रस्ट क्लास का डिब्बा कौन सी जगह आने वाला है और थर्ड क्लास का डिब्बा कौन सी जगह आने वाला है। इसका परिणाम यह होता है कि गाड़ी के आने पर पैसेंजर्स इधर-उधर भागते हैं, लोग गिर जाते हैं और उनको चोट पहुंचती है और साथ ही सामान की भी हानि होती है। ट्रेन में इंजिन के पीछे जितनी भी बोगीज लगी होती हैं, उनकी संख्या के अनुसार स्टेशन के शोड पर लटकते हुए हैगिंग बोर्ड लगा दिये जायें, जिन पर नम्बर लिखे हुए हों और लाउड-स्पीकर से एलान किया जाये कि अमुक नम्बर पर फ्रस्ट क्लास का डिब्बा खड़ा होगा और अमुक नम्बर पर थर्ड क्लास का डिब्बा खड़ा होगा, इत्यादि। इस प्रकार पैसेंजर्स अपने अपने स्थान पर खड़े हो जायेंगे और उनको आगे-पीछे भागने की जरूरत नहीं पड़ेगी।

जब राष्ट्रपति, उपराष्ट्रपति या गवर्नर किसी स्टेशन पर आते हैं, तो ट्रेन के डिब्बे निश्चित स्थान पर खड़े किये जाते हैं। कुछ समय पहले जब मंत्री महोदय, श्री पाटिल, शोलापुर आये थे, तो रेलवेज के डी० एस० और किसी भी अधिकारी को यह पता नहीं था कि उनका डिब्बा कहां है। उनका डिब्बा आगे निकल गया और वहां पर जो पचाम, सौ लोग हार ले कर खड़े थे, उनको भी आगे भागना पड़ा। हम देखते हैं कि डिब्बों के बारे में ठीक जानकारी न होने के कारण पैसेंजर्स इधर उधर भागते हैं, औरतें और बच्चे भीड़ में गिर जाते हैं और बहुत असुविधा होती है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि मेरे इस सुझाव पर अमल किया जाये। इसमें खर्च का कोई हवाल नहीं है।

महाराष्ट्र गवर्नमेंट ने शोलापुर-औरंगाबाद लाइन बनाने को प्रायर्टी दी हुई है, लेकिन अभी तक पता नहीं चला है कि उसके बारे में

क्या कार्यवाही की जा रही है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि उस काम को शीघ्र हाथ में लिया जाये।

कुर्डुवाडी-गमगुंडम लाइन का एस्टीमेट 1949 में हो चुका है और लोगों ने बार-बार मांग की है कि उस लाइन को जल्दी तैयार किया जाये। उस लाइन के बन जाने से मराठवाड़े के पांच डिस्ट्रिक्ट्स, औरंगाबाद, बीड, परभनी, उस्मानाबाद और नांदेड़ ग्रामप में जुड़ जायेंगे।

लातूर और लातूर रोड में बीस मील का फासला है। जब श्री पाटिल शोलापुर आये थे, तो उन्होंने यह कुबूल किया था कि लातूर सिटी और लातूर रोड के बीच जो बीस मील का फासला है, वहां पर रेलवे लाइन बन जाने से मराठवाड़ा और दक्षिण महाराष्ट्र जुड़ जाते हैं, जिसका अर्थ यह है कि नार्थ इंडिया और साउथ इंडिया का ग्रामप में सम्बन्ध स्थापित हो जाता है। इस काम को भी हाथ में लिया जाना चाहिए।

मिरज-लातूर छोटी लाइन पर जो कोयले का इंजिन चलता है, उसका काम मन्तोषजनक नहीं है। फ्रन्टियर मेल के साथ जो डीजल इंजिन लगाया जाता है, वह बहुत अच्छा है। मैंने कई बार उस गाड़ी में प्रवास किया है। वह गाड़ी अपने टाइम से दो घंटे पहले आ जाती है। वह बहुत अच्छी गाड़ी है। लेकिन जैसा कि मैंने कहा है, मिरज-लातूर नैरोगेज पर कोयले के इंजिन फल हो जाते हैं। इसलिए वहां पर डीजल इंजिन चलाने की व्यवस्था करनी चाहिए।

बारामती स्टेशन पर शोड न होने की वजह से बरसात में लोगों को बड़ी तकलीफ़ होती है। इसलिए वहां पर शोड तैयार किया जाना चाहिए।

जो साउथ सेंट्रल जोन बनाया गया है, अभी श्री वैकटासुब्बया ने उसका समर्थन किया। अगर किसी का घर अच्छा हो जाये,



## [श्री तुलशीदास जाधव]

तो उसमें किसी को आपत्ति नहीं है, लेकिन अगर किसी दूसरे के घर की ईंटें तोड़ कर अपने घर को अच्छा बनाया जाये, तो वह उचित नहीं है। शोलापुर डिवीजन के लोग उम जॉन से निकलना चाहते हैं और हुबली और गुंटकल डिवीजन के लोग उसमें शामिल होना चाहते हैं, लेकिन ऐसा नहीं किया जा रहा है। जो नहीं चाहते हैं, उनको शामिल किया जाये और जो चाहते हैं, उनको शामिल न किया जाये, यह न्यायसंगत मामला नहीं होता है। इसलिए उस जॉन में हुबली डिवीजन को शामिल कर दिया जाये और शोलापुर डिवीजन को निकाल लिया जाये।

इंकेन क्वीन और दूसरी गाड़ियों में फ्रस्ट क्लास के पैसेंजर्स के लिए बड़ा अच्छा इन्तजाम होता है, उनके लिए एटेंडेंट और पानी आदि की पूरी व्यवस्था होती है। मैंने रायचूर पैसेंजर गाड़ी में प्रवास किया है। उसमें फ्रस्ट क्लास के बहुत पुराने डिब्बे लगे हुए हैं। आठ दिन पहले जब मैं उस गाड़ी से आया, तो बरसात का पानी डिब्बे के अन्दर आ रहा था, जिसके कारण मैं सो नहीं सका। बहुत पुराने डिब्बे होने के कारण उस गाड़ी में फ्रस्ट क्लास के पैसेंजर्स को बहुत तकलीफ होती है। उस गाड़ी में इंजिन भी बहुत पुराने लगाये जाते हैं, जो फ़ेल हो जाते हैं, जिससे गाड़ी दो-तीन घंटे लेट हो जाती है।

मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवे प्रशासन फ्रस्ट क्लास के पैसेंजर्स को जो चाहे सुविधायें दे, लेकिन इसके साथ साथ उसको थर्ड क्लास के पैसेंजर्स को भी पर्याप्त सुविधायें उपलब्ध करनी चाहिए, क्योंकि अधिकतर पैसेंजर्स थर्ड क्लास में प्रवास करते हैं। इस बात की आवश्यकता है कि पैसेंजर गाड़ी के डिब्बे और इंजिन अच्छे होने चाहिए।

इस समय रेलवे विभाग में बहुत से कर्मचारी दस-दस बरस से टेम्पोरेरी हैं।

उनको परमार्निट कर देना चाहिए, उनको उचित सुविधायें देनी चाहिए और उनकी ज़रूरतों को पूरा करना चाहिए, ताकि हमारी ट्रेन्स एफ़िशिएंटली चले और एक्सिडेंट्स न हों।

**Shri A. V. Raghavan (Badagara):** Sir, in the matter of construction of railway lines, Kerala has been neglected for a considerable time; no railway lines have been constructed in the last ten years. The demand to construct new railway lines such as Tellicherry-Mysore and Alwaye-Ernakulam Kayangulam coastal line had been there by the people of Kerala for the past ten years. We find that no provision has been made during the fourth Five Year Plan to construct a railway line in Kerala. Several Ministers have presided over this Ministry during the past 10 years, and we find that unless a Minister comes from a particular State, no other new railway line will come to that State where there is no Minister from that particular State. Therefore, I want the present Railway Minister to consider our legitimate demands and construct at least one of the two new railway lines suggested by me; either the Tellicherry-Mysore railway line or the Ernakulam-Kayangulam coastal railway line.

Secondly, in the Consultative Committee as well as in letters, the people of the Malabar region of Kerala had requested the authorities to restore the original timing of the West Coast mail. This train was introduced to benefit the people of the west coast, but unfortunately, the present timing does not benefit any travelling person on the west coast mail. I want the Railway Minister to consider seriously and restore the original timing. In this connection I want to bring to the notice of the Railway Minister that all the *panchayats*, municipalities, Development Councils, etc., in the Malabar region of Kerala had unanimously requested that this present timing is most unsuitable for them

and that the original timing should be restored. I have written letters to the Railway Minister to which I received a reply saying that if the timing is changed, then the Kerala Express will reach Cochin at an odd hour. Unfortunately the present West Coast mail reaches Calicut, the most important city in the west coast, at about 1 A.M. or 2 A.M. If odd hour is the consideration, I do not know why this odd hour is not applied to the Malabar region of Kerala. Formerly, the West Coast mail used to halt at Badagara. After the change, the halt has been abolished. I request the Railway Minister to restore the halt at Badagara also.

Lastly, I want to bring to the notice of the Railway Minister that there is a lot of corruption in the matter of granting contracts for catering. Within one month or two months after the catering contract is given to the contractors, the contract is unceremoniously terminated by a simple note saying that the contract is terminated. This is a very unfortunate state of affairs. Whenever the officers wanted to benefit a particular individual, a notice of termination is given. Justice has been denied to the catering contractors. I request the Railway Minister to look into the Jalarpet non-vegetarian catering contract, where, within two months after the contract was given, another note was given saying that the contract terminates within a particular date and that they must give vacant possession. Some time back, in the month of April, I came to know about it and I wrote to the General Manager, and after that, the contractor was given an extension of two months. Now, I again find that a tender has been invited for the Jalarpet non-vegetarian catering contract, and I am sure this has been done to benefit a particular individual. Thus, the catering contractors are harassed unnecessarily, and I want the Railway Minister to look into these things and see whether it has been done to benefit a particular contractor.

With these words, I conclude.

**श्री सूर्य प्रसाद (भिड) :** उपाध्यक्ष महोदय, आप ने मुझे रेलवे अनुदान पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए धन्यवाद। पिछले समय में रेलवे मंत्रालय ने जो कुछ काम किया है वह बहुत बढ़िया किया है और वह सराहनीय है। अपने इलाके के सम्बन्ध में कुछ मुझे कहना है। ग्वालियर से भिड, ग्वालियर से शिवपुर कला और ग्वालियर से शिवपुरी यह तीन नैरोगेज की गाड़ियां चलती हैं जो बहुत पुरानी स्टेट के जमाने से यह हैं। इसके लिए कितनी दफ़ा कहा गया है कि सरकार के पास कोई ऐसा प्लान होना चाहिए जिससे यह मालूम हो जाये कि यह जो गाड़ियां हैं कब तक इनको ब्राड गेज में परिवर्तित कर दिया जायेगा? अभी यह डेफिसिट में चलती हैं। आप देखें कि ग्वालियर से शिवपुर कला के लिए जो गाड़ी चलती है वह 13 घंटे में 120 मील चलती है जबकि रोडवेज की बस चार घंटे में पहुंच जाती है तो डेफिसिट में नहीं चलेगी तो और क्या चलेगी। रेलवे मंत्रालय ने यह पालिसी बनायी है कि यह जो नैरो गेज की गाड़ियां हैं इनको हम दुबारा नहीं चलायेंगे। चलते-चलने जब वह घिस जायेंगी तो हम ब्राड गेज चला देंगे। लेकिन इसकी कोई हद होनी चाहिए कि कब तक यह बदली जायेंगी।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर मुरैना है, वहां पंजाब मेल के लिए कितनी दफ़ा कहा गया कि पंजाब मेल वहां ठहरनी चाहिए। उसके नीयरबाय धौलपुर है, जो डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर नहीं है, लेकिन वहां पर रिक्वेस्ट पर पंजाब मेल ठहरती है। विदिशा में ठहरती है तो मुरैना में भी अगर ठहर जाये तो उसमें कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिए।

शिवपुर कला में रेलवे के लिए पानी सप्लाई करने के लिए कुएं से चरस से पानी निकाला जाता है जिस पर 6 सी रुपये का खर्च

## [श्री सूर्य प्रसाद]

आता है। अगर बिजली लगाकर पानी निकालने का सिस्टम बदल दिया जाये तो मुझे दिखता है बहुत एकोनोमी हो सकती है। इसकी तरफ भी ध्यान जाना चाहिए।

पैसेंजर ट्रेन के बारे में जाधव साहब ने याद दिला दिया। पैसेंजर ट्रेन में फ्रस्ट क्लास के जितने डिब्बे जाते हैं उनमें या तो रेलवे के एम्प्लॉयी जाकर बैठते हैं या थर्ड क्लास पैसेंजरस बिना टिकट घुस जाते हैं। उनका फुल यूटिलाइजेशन नहीं होता। अगर उनका फुल यूटिलाइजेशन करना है तो उनका किराया घटाया जाये। मेल ट्रेन के फ्रस्ट क्लास के किराये में और पैसेंजर ट्रेन के फ्रस्ट क्लास किराये में बहुत कम फर्क है जब कि पैसेंजर ट्रेन में ज्यादा समय लगता है और मेल ट्रेन में कम समय लगता है। इसलिए कोई भी आदमी जल्दी से जल्दी पहुंचने के लिए मेल ट्रेन पकड़ता है। तो मुझे दिखता है कि नारे देश में जितनी पैसेंजर गाड़ियां हैं, अगर उनका फ्रस्ट क्लास का किराया कम कर दिया जाये तो उनका फुल यूटिलाइजेशन हो सकता है।

ग्वालियर की एक वान मुझे और कहनी है कि ग्वालियर का प्लेटफार्म वगैरह तो आप ने सब ठीक ठाक बना दिया, इसके लिए धन्यवाद। लेकिन वहां फॉर्मिंग तारों का लगा दिया गया है जिससे लोकल स्टाफ को भी बहुत भारी परेशानी होती है। चैंकिंग ठीक से नहीं हो पाती है। यह रेलवे के लिए बड़े फायदे की चीज है अगर फॉर्मिंग ठीक हो जाये तो मुझे दिखता है कि जो कुछ थोड़ा बहुत डब्ल्यू० टी० रह गया है वह भी खत्म हो जायगा। अन्त में जितना भी रेलवे ने काम किया है, उसके लिए मैं बहुत बहुत बधाई देना हूँ।

श्री राजबिहारी मेहरोत्रा (बिल्हौर) :  
लोक को सभी पिछली रेलवे कंसल्टेंटिव कमेटी

में यह आश्वासन दिया गया था कि उन स्टेशनों को जिनके पास से बिजली जाती होगी उनको बिजली दे दी जायगी। मैं कई दफा छगन प्राकषित कर चुका हूँ कि सेंट्रल रेलवे में चौरा एक स्टेशन है जहाँ से दो फर्नांग की डूरी से बिजली की लाइन जाती है। यद्यपि वह बिजली की लाइन 11 के०बी० की है तो भी उसमें से बिजली इस स्टेशन के लिए टेप की जा सकती है क्योंकि चौरा स्टेशन वार्टरिंग स्टेशन है। वहाँ पर एलेक्ट्रिक मोटर लगा कर और केवल ब्राइवर नियुक्त करके, अभी कोयला ढोने वालों और और तरह के आदमी रख कर वह स्टेशन मेंटेन किया जाता है। एलेक्ट्रिकफिकेशन होने से यह बचन हो जायगी। बिजली ले ली जाये तो सस्ते में यह सारा काम हो जायगा। वह स्टेशन आबादी से दूर है। इसलिए वहाँ बिजली होनी चाहिए और वहाँ बहुत बड़ा गांडाउन है। कालपी के पास आजकल जो जमुना का ब्रिज बन रहा है उनमें काम करने वाले कई-कई सौ आदमी टेम्पोररी बरक बना कर चौरा स्टेशन के यार्ड में रखे गये हैं, उनको भी उससे रोगनी मिल जायेगी। और उनको अपने काम के लिए भी बिजली की रोगनी मिल जायगी जो वह गार्डस में छेद वगैरह करते हैं। बजाय इसके कि उस काम के लिए वह अपने जनरेटर वगैरह लगावें और उससे बिजली पैदा करें, केसा की इसी बिजली से उनका काम चल जायेगा। अगर यह बिजली ले ली जावे तो हमेशा के लिए हो जायेगी और यह जमुना का जो ब्रिज बन रहा है, रीगर्डरिंग वगैरह हो रही है उसके लिए सुविधा हो जायगी। मेरी प्रार्थना है कि मन्त्री महोदय अपने आदेश द्वारा यह दोनों काम आसानी से कर सकते हैं जिससे चौरा स्टेशन को परमानेंट बिजली हो जाये और वह जो कालपी में जमुना का ब्रिज बन रहा है रीगर्डरिंग हो रही है उसमें वह इस्तेमाल हो जायेगी।

मेंट्रल रेलवे में एक स्टेशन के बारे में मैं कई दफा कह चुका हूँ और माननीय डा० राम सुभग सिंह जी से उनके आफिस में जाकर भी मैंने अनुरोध किया है, एक्सप्रेस ट्रेन कानपुर से बांदा के लिए जो आप ने छोड़ी है उसमें एक स्टेशन कठारा रोड पड़ता है। वहाँ पर लोगों की मांग है कि आप उन ट्रेन को दो मिनट के लिए रुकवा देने की व्यवस्था कर दीजिये। मैं यह मानता हूँ कि एक्सप्रेस ट्रेन का मतलब यह नहीं है कि वह हर जगह ठहरे, लेकिन मैं हर जगह के लिये नहीं कह रहा हूँ, मैं केवल इन जगह के लिये ही कह रहा हूँ। इस जगह पर ब्लाक का हैड क्वार्टर है, स्कूल, इण्टर कालेज है, बाजार लगती है, इन गाड़ी के वहाँ पर रुकने से जनता का बहुत सुविधा हो जायगी। इस समय लोग वहाँ पहुँचने के लिये बसों से सफर करते हैं। उन्हें काफी पैदल चलना पड़ता है।

15 hrs.

छोटी लाइन में एक स्टेशन कानपुर जिले में मन्वाना है, वहाँ पर रेलवे लाइन क्रॉस करने के लिये बहुत दिनों से ब्रिज की मांग थी, लेकिन यह कह कर कि बहुत पैसा लग जायगा, उसका माल दिया गया। मैं फिर विनम्र प्रार्थना करता चाहता हूँ कि आप इन पर फिर विचार करें, करीब 800 बच्चे रोज उस लाइन को क्रॉस कर के स्कूल जाते हैं, वहाँ पर अभी हाल में एक हायर मैट्रिक स्कूल बन गया है, स्कूल के लिये उनको मुक्त जमीन मिली है, आस-पास के गांवों के विद्यार्थी उस स्कूल में पढ़ने आते हैं लेकिन जी० टी० रोड से रेलवे लाइन को क्रॉस कर के वहाँ जाना पड़ता है। अक्सर वहाँ पर एक्सीडेंट्स हो जाते हैं। मैं उम्मीद करता हूँ कि मेरी प्रार्थना पर विचार होगा।

यात्रा जो ओवर-ब्रिज बनाते हैं, उसके सम्बन्ध में भी मुझे कुछ निवेदन करना है। कानपुर में ओवर-ब्रिज की एक मांग कई जगह है, लेकिन यह स्कीम इनलिये पूरी नहीं होती

कि म्युनिसिपल बोर्ड का रूपया उसमें अधिक लगता है। आपका शेरर उसमें कम पड़ता है। यदि इसमें 50-50 परसेन्ट का इन्तजाम कर दें तो ठीक रहेगा।

**Shri D. S. Patil (Yeotmal):** I just want to make a few suggestions.

**Mr. Deputy-Speaker:** I am sorry; I have called the Minister.

**Shri S. K. Patil:** The hon. member can send those suggestions to me and I will look into them.

Sir, I am grateful to the hon. members for the observations they have made. Though the supplementary and excess demands are very ordinary, the occasion has been used—and very rightly so, because this is the last session of this Parliament—to make demands as if it was a budget session. I hope many of these demands will be repeated at the next budget session. I would like to see all these faces once again here.

My friend, Mr. Hanumanthaiya, referred to the accidents. That I will take up last. Before that, let me say I am grateful to him for the sentiments he has expressed. He wanted a broad gauge line from Guntakal to Bangalore. I think the time has come when these demands must be granted. But we cannot go beyond the budget of the railways. The resources are so much limited and priorities have got to be fixed. The suggestion he has made is a very welcome suggestion because it opens up the whole line and I shall give my earnest consideration to it.

My friends Mr. Bhattacharya and Mrs. Renu Chakravarty referred to retrenchment as a result of electrification that is going on. That is a question which has been discussed on the floor of this House many times. I understand its importance. I can assure them that this question and the consequent unemployment which is going to be caused fills me with

[Shri S. K. Patil]

anxiety too and something has to be done. After all, it is a human problem. But withdrawing the notices as suggested by them is not the remedy. Of course, these people must get some other job if not in the same place, at least in other places. Mrs. Chakravarty suggested that in the South Central Zone there would be some vacancies where they can be absorbed. I shall give my earnest consideration to this suggestion. I can only promise. But if we treat the temporary people in one place in a particular manner, that casts a responsibility on us to treat all of them in other places also wherever they are in the same manner. Their number may be tens of thousands not one or two. They are temporary because they are engaged for temporary job and when the job is over, they are asked to go. Of course, they also must be given some employment. Sometimes there is a disinclination to go to the places that the railways suggest; they want to be in a particular place and that also becomes difficult sometimes. Taking into consideration all these difficulties, I can assure the hon. members that I shall do everything in my power to see that these people are provided alternative jobs elsewhere.

Prof. Ranga has made two or three very excellent suggestions. Without going into details, I may say that all of them are capable of being immediately put into effect. He referred to the contiguity of the level-crossing and the platform. The proximity itself is dangerous because when people go there to cross, there is a likelihood of their being run over. There have been casualties also. I think it calls for action on a priority basis and I will look into it. He is an old friend of mine for a number of years. I may tell him that there need not be a *satyagraha* for such small things. I know he is not doing it; other people are doing it. I have got great love for my friends in Andhra; I have lived with them and shared bread with

them and I like them. But there should not be a *satyagraha* for everything. I do not know yet how many crores of rupees the railways have lost. 30 stations have been burnt. Apart from that, the loss of revenue might probably run into crores and crores. As it is, the budget showed a very small surplus, to which we have added Rs. 10 to 15 crores' expenditure because of increased cost of living, which was not budgeted. To this, if you add the losses due to these violent disturbances not only in Andhra, but in West Bengal and other places also, but particularly in Andhra, I do not know how much it will come to. I do not know how I am going to raise these 30 stations again. If anything like a punitive tax is suggested, at once there will be a hue and cry. I have not made up my mind as to how to cope with this problem.

Prof. Ranga also suggested about opening of sub-way, footbridge, raising the platform, etc. They come out of the amenities fund. It is a question of priority and I will look into it.

Shri Radhelal Vyas made a friendly accusation. I do not take it as an accusation at all. He said a lot was given to M.P. when other Ministers were there, but ever since I have come, I have not been able to give him something. If that is so, I am extremely sorry. He is such a good man and he should be kept in a good mood. His suggestions also will be taken into consideration. So far as railway communication is concerned, M.P. has been left as a backward area. Commission after a commission have said so. It does not require a commission to say that. Parts which were never before under one administration have now been brought under one administration. If they are to be integrated geographically and territorially, something surely has to be done. It is a question of priority of a different type. Under the plan,

there are priorities of a different nature. They do not have any political colour. For instance, wherever there are larger export they get first priority and things like that.

Sir, many people have suggested many things. I have no time to go into every one of them. But I can assure them that all these suggestions would be looked into carefully.

Surely, two or three months before the elections is not the time for everything, although people will be very happy if something could be done easily because that helps in their election. Of course, I am as anxious for their success as I am for my own and I would surely like that they should get it. I do not think in terms of Opposition or Government; I want everyone of them to come back because remaining here for five years we have really formed a kind of a brotherly feeling and I think that that will be reciprocated. I would like to see the faces of many of them in the next Parliament too.

My hon. friend, Shri Kachhavaia, who is not here—and I am glad that he is not here because often he raises the question of quorum—talked about the Bhopal-Ratlam express train. I am quite sure that it is a suggestion which also is very important. I would give my earnest consideration to it.

There are so many other things. If I am not referring to them, it does not mean that I do not want to reply to them or that I have no reply for them. It is because I do not want to take more time of the House and because they have been taken note of. Everyone of them would be considered and Members would be individually informed as to what could be done about them, although I can tell them that between now and the elections it is rather a difficult time for something to be done.

My friend Shri Venkatasubbaiah is not satisfied only with a new zone;

naturally so, because it has whetted his appetite. Now he wants a separate Railway Service Commission, Guntakal Division and so on and so forth. It is a responsive co-operation of the late Lokmanya Tilak: Get what you want and fight for more. Surely, he may fight for more, but the question is that while giving him one thing I have to take it from somebody else. Therefore, my friend, Shri Tulshidas Jadhav, will not agree to what he agrees. Therefore both are cancelling each other's demands. Shri Jadhav wants that Sholapur Division should not go; he wants something else should happen. Both of them say that some parts should be taken away from the Southern Railway. But I do not know what will remain of the Southern Railway when these parts are taken away. Therefore the solutions suggested are not so easy and nothing could be done. When we have a new zone we do not have new troubles. We have passed through those troubles. For God's sake, let us not invite new troubles.

Shri Venkatasubbaiah also wanted a direct train from Delhi to Hyderabad. Everybody is proud of his capital and why should he not be! Hyderabad is a beautiful city. We also want that if sometimes we have to go to Hyderabad by train, why not go by a direct train. So far as that is concerned, we would do that because that is a suggestion which is very practical. Because these are two big capitals, I do not understand why that should not really be done if some such thing could be done.

So far as electricity for stations etc. is concerned, which my hon. friend, Shri Sarjoo Pandey has suggested, these are matters which are small but important. I can quite understand that because these are conveniences to which the people look and they will be looked into.

As I said, if I have left out anything, it is not because I do not want

[Shri S. K. Patil]

to or I have no answer about it, but because it will take a lot of time and I have one or two important questions to discuss.

A reference was made to accidents. There are two aspects of it. So far as accidents are concerned, they are there and some explanation must be there. When political colour is sought to be given to them, it is a different matter. Therefore I treat it separately. Political undertones is a different thing that happens to be there. But, because I am the Railway Minister, my main job and responsibility to this House is the Indian Railways and I have got to see that they function effectively; therefore, I am responsible for that.

When we talk about accidents—I am not merely quoting these figures, in order to just whitewash anything that might have happened, but the figures or statistics sometimes speak for themselves so far as major accidents are concerned, these figures are really very revealing, although sometimes as during the last few weeks appearances seem to be different. During 1961 and 1966, five years, you will find that in 1960-61 there were 2,131 major accidents; they fell to 1,953 in the next year; and to 1,637 in 1962-63; in 1963-64 they were 1,678—slightly more; in 1964-65 they were 1,325—only 1,325—and only 1,234 in 1965-66, that is, the year we are in.

Now I shall give you comparative six-monthly figures so that the comparison may be complete. In 1965-66 between April and September there were 627 accidents and between April and September 1966-67—the period that we have just passed—the accidents were 584.

Then, you will ask me why it is that there is such a hue and cry. When there are accidents and when human life is involved in a big way, there is a hue and cry. I think, nearly 40 or 50 accidents happen everyday over all the lines everywhere in

the world. In the gradation, India is almost at the bottom; our accidents are less than the accidents in United States of America, Canada or Japan. And these are the countries where the railways are more progressive and sophisticated because a lot of new technique has come there. In spite of that these accidents happen.

Now, when there is human life involved, it is a different story. My hon. friends will be surprised to know that in fact nearly half the papers that I get every day from the Railway Ministry are about accidents. But first of all what I see is whether human life is involved in an accident. The loss to the Railways is there, but first I see that because when human life is involved there are banner headlines in the newspapers and that makes it a different thing. But if you gather them and take them for a six-month period, you will find that they are much less this year than last year. But that is no satisfaction to me because everybody becomes extremely unhappy when there is such an accident; it is not that I have caused that.

I may tell you, Sir, that as the Food and Agriculture Minister I used to see in the papers every morning whether rain is falling or not. As Railway Minister I have forgotten that; that chapter is closed. Now I look whether there has been an accident somewhere. Therefore let there not be any misunderstanding that because I am a politician and something is engaging my attention I am giving less attention to the Railways. It is really something which is not fair; it is not true that because I am not paying any attention or my colleague is not paying any attention, this happens. That is not so. We do see whether it is due to any remissness on the part of the railway administration or it is because our track may not be in a sound condition etc.

I shall tell you that for the track to be detected, whether it is sound

or not, there are sophisticated things in the world today. The French, English or German railways have trains with meters and mapping out devices so that when they go they do the work in five minutes which normally cannot be done in five years by our old system. That requires money. We also have got one train specially brought for that purpose but that train is not enough for 58,000 kilometres of track that we have. We should have at least 20 such trains so that we can find out what is wrong with the track and the track can be repaired. So also about the other things like signalling and other equipment. If you do the track circuiting, it gives notice and if a train is standing in one place, another train, in spite of the signal, would not move because it would automatically stop. But all this requires a lot of money and time.

We have now a programme of track circuiting about 200 stations every year and even to have track circuiting of 6,000 to 7,000 stations it will take really several years before we do that. Therefore we have got to live with this for a long time and it is not in anybody's power to short-circuit this time or do anything so very quickly.

Then, my friend, Shri Hanumanthaiya, while saying that although in some of the countries accidents happen, gave the illustration of Great Britain where the great man who invented the railways was himself a victim of an accident. Surely that should not happen anywhere although it did happen in this case. I have recently got two or three letters—one from France, another from Switzerland and another from United States—and they are very revealing documents. Two years ago there was an accident in the United States where 200 people died but there was nothing in the papers because somehow or other an automobile accident becomes important there and that is in the papers; about any railway

accident they do not care. Many of their crossings are not manned but they think that it is the responsibility of the pedestrian to see. They do something; they create some obstacle so that the speed is lessened. But beyond that they do not care and if anything happens, that does not go to the press.

**Shri J. B. Kripalani** (Amroha): Shall we also do that?

**Shri S. K. Patil**: It was opposed by many transport people from the States by saying that it affects their operation. You may have a kind of obstruction, low and high and so on, so that automatically your speed becomes less. We are trying to have it in few places. That does not get publicity there and therefore nobody says there that something has happened and Commerce Minister must resign because there is no Railway Ministry there, or because something else has happened therefore somebody must resign. Then, you could only have a Railway Minister, who is either an astrologer or who every morning prays to God that accidents should not happen, because that is the only Ministry where accidents of this kind may happen. Therefore, it is not a fault of that Minister that it is so. If the administration is wrong, something has got to be done. That is a different matter.

Now, it has always been pointed out to us that such and such a thing has happened, even sabotaging. Out of 8 accidents, 4 or 5 have been judged as such, as sabotages even after inquiry. Some of them are doubtful. But I am quite sure that in some of these cases, the fishplates have been removed. These fishplates are not edible—it is not fish that they remove and somebody keeps it. Unless sabotage is meant, this cannot happen. Who could do the sabotage? May I ask that simple question? I do not charge anybody. Who is interested in doing the sabotage? Is it the ordinary gangman who does



[Shri S. K. Patil]

this business? Sabotage can be done in five minutes. Many people talk of patrolling. I ask: What is this patrolling? There are two men in a one-mile area, one goes this direction and another goes that direction. He must take about 20 minutes in coming from that direction, and in the dead of the night with a little lantern he moves, if he moves at all—I do not know whether he moves in the dead of the night although he is supposed to do that—and the sabotage can be done in five minutes. Any gangman who can put the fishplate can also remove it and it is a simple procedure. When two or three fishplates can be removed in five minutes, the rail alignment changes so that the bogie goes or the engine goes outside the rail and the accident occurs. Therefore, this can be done unless the patrolling is done in every furlong and that means, perhaps—I do not know how many crores of rupees hundreds of crores of rupees will be required all over the country. It is not only one infested area that we can think of. We have to do it all over the country. It is impossible. I say, if you expect miracles from this Ministry, those miracles are not going to happen.

This brings me to the political question. I cannot understand that. I have been the Minister for Railways for two years and six months. From June, 1964 to June, 1966, there were no accidents and if there were any, they were small accidents and they were never reported and nothing happened and the Railway Ministry got a *shabash* from everybody on the nice administration that they have been having. What has happened from June to date? There were accidents of different types, the signalling failure or any other thing, for which the railway administration was wholly responsible and the rest of the accidents were either of bombs or some such thing. Even yesterday or two days back, some 59 bombs have been found somewhere—God knows for what purpose they were intended

—and 7 persons have been arrested. This is another sabotage. The cases are going on simultaneously. There are two or three sabotage cases which are going on in a court of law just now. I am not responsible for how much time the court takes. But, unfortunately, the court takes its own time. If anybody thinks that by having these accidents and sabotages, the Minister's duty is to resign, I shall tell them once and for all time to come that my duty is not to resign but to stay and to find out all those causes that are responsible for sabotaging and to see that they are eliminated. No Minister will take that responsibility if his responsibility is only for somebody doing sabotage for whatever purpose it is; some may be dacoits or somebody may do for personal vengeance, one gangman against another, whatever liberal interpretation that I may put on the sabotage, and all that, when this kind of blood-curdling process is there by which they do not know whether hundred people will die or thousand people will die. Some of the accidents were caused in such a cold-blooded manner that the fishplates were removed at the end of the bridge so that the whole train should go to the bridge and fall down in the ditch or into the river. Normally, it was expected by those who were the saboteurs that hundreds of people should die. If that is so, I say that by doing this thing, they are not going to succeed. If they have got this idea that this Minister will go, I shall tell them once and for all time to come that this is not the method by which this Minister or that Minister will go. It is a wrong thing. I can say that any Opposition has got a legitimate right and aspiration and ambition that sometimes they will be the Government. Do they really require or do they really want that through sabotages the Government should change? There is a ballot box by which it can be changed. All these violent methods are not necessary. When I say so, it is not because I am angry; it is not out of anger; but I am making it as a policy of this

Government, where I am not personally concerned, that there would not be any Minister worth his salt who because some accidents have taken place of this type simply goes away and he just flinches from his responsibility or ignores his responsibility. That kind of a thing would not happen. I say that, with your permission, Sir, because these questions are being raised time and again and it has got to be done. Even the administration loses its morale because they think that while they are doing everything in their power to do that and while they are trying even to track saboteurs in order that these things should not happen, they are not only not encouraged but the people think otherwise.

With these words, I commend these demands for grants for the acceptance of the House.

**Mr. Deputy-Speaker:** The question is:

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 1,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1967 in respect of Demand No. 14—Construction of New Lines."

*The motion was adopted*

**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, 1964, in respect of the following demands entered in the second column thereof—Demands Nos. 3, 5, 7, 8, 12, 14 to 16 and 18.

*The motion was adopted*

[The motions for Demands for Supplementary and Excess Grants in respect of Railway which were adopted by the Lok Sabha, are reproduced below—Ed.]

*Supplementary Demand for Grant,  
1966-67.*

**DEMAND NO. 14—CONSTRUCTION OF  
NEW LINES.**

"That a supplementary sum not exceeding Rs. 1,000 be granted to the president to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1967 in respect of Demand No. 14—Construction of New Lines."

**DEMANDS FOR EXCESS GRANTS,  
1963-64.**

**DEMAND NO. 3—REVENUE—PAYMENTS  
TO WORKED LINES AND OTHERS.**

That a sum of Rs. 1,033 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of Revenue—payments to worked lines and Others for the year ended the 31st day of March, 1964.

**DEMAND NO. 5 REVENUE—WORKING  
EXPENSES—REPAIRS AND MAINTENANCE.**

That a sum of Rs. 30,00,285 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of Revenue—Working Expenses—Repairs and Maintenance for the year ended the 31st day of March, 1964.

**DEMAND NO. 7 REVENUE—WORKING  
EXPENSES—OPERATION (FUEL).**

That a sum of Rs. 30,84,805 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of Revenue—Working Expenses—Operation (Fuel) for the year ended the 31st day of March, 1964.

**DEMAND NO. 8 REVENUE—WORKING  
EXPENSES—OPERATION OTHER THAN  
STAFF AND FUEL.**

That a sum of Rs. 60,17,172 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of

[Mr. Deputy-Speaker]

Revenue—Working Expenses—Operation other than staff and fuel for the year ended the 31st day of March, 1964.

**DEMAND No. 12 PAYMENTS TO GENERAL REVENUES.**

That a sum of Rs. 91,90,396 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of Payments to General Revenues for the year ended the 31st day of March, 1964.

**DEMAND No. 14 CONSTRUCTION OF NEW LINES**

That a sum of Rs. 78,86,806 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of Construction of New Lines for the year ended the 31st day of March, 1964.

**DEMAND No. 15—OPEN LINE WORKS—ADDITIONS AND REPLACEMENTS**

That a sum of Rs. 7,26,36,901 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of Open Line Works—Additions and Replacements for the year ended the 31st day of March, 1964.

**DEMAND No. 16 OPEN LINE WORKS—DEVELOPMENT FUND.**

That a sum of Rs. 19,50,965 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, 1964.

**DEMAND No. 18 REVENUE—APPROPRIATION TO DEVELOPMENT FUND.**

That a sum of Rs. 11,48,54,317 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of Revenue—Appropriation to Development Fund for the year ended the 31st day of March, 1964.

e

15.27 hrs.

**DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (KERALA), 1966-67.**

AND

**\*DEMANDS FOR EXCESS GRANTS (KERALA), 1962-63 AND 1963-64.**

**Mr. Deputy-Speaker:** The House will now take up the discussion and voting on the Supplementary Demands for Grants in respect of the Budget (Kerala) for 1966-67 presented on the 1st August, 1966 and on the 7th November, 1966 and the discussion and voting on the Demands for Excess Grants in respect of the Budget (Kerala) for 1962-63 and for 1963-64.

*Supplementary Demands for Grants (Kerala) for 1966-67.*

**DEMAND No. XXX—HARIJAN WELFARE.**

**Mr. Deputy-Speaker:** Motion moved:

"That a supplementary sum not exceeding Rs. 9,00,000 be granted to the President out of the Consolidated Fund of the State of Kerala to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1967, in respect of Demand No. XXX Harijan Welfare."

**DEMAND No. XL—MISCELLANEOUS.**

**Mr. Deputy-Speaker:** Motion moved:

"That a supplementary sum not exceeding Rs. 6,82,400 be granted to the President out of the Consolidated Fund of the State of Kerala to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1967, in respect of Demand No. XL Miscellaneous."

\*Moved with the recommendation of the President.