

**NOTIFICATIONS UNDER THE ESSENTIAL
COMMODITIES ACT, 1955**

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF FOOD AND AGRICULTURE (SHRI D. R. CHAVAN): Sir, I beg to lay on the Table, under subsection (6) of section 3 of the Essential Commodities Act, 1955, a copy each of the following Notifications of the Ministry of Food and Agriculture (Department of Food): —

- (i) Notification G.S.R. No. 1382, dated the 14th September, 1965 publishing the Madhya Pradesh Rice (Movement Control) Second Amendment Order, 1965.
- (ii) Notification G.S.R. No. 1383, dated the 14th September, 1965, publishing the Orissa rice (Movement Control) Amendment Order, 1965.
- (iii) Notification G.S.R. No. 1384, dated the 14th September, 1965.
- (iv) Notification G.S.R. No. 1387, dated the 15th September, 1965, publishing the Wheat Roller Flour Mills (Licensing and Control) Second Amendment Order, 1965.

[Placed in Library. See No. LT— 4953/65 for (i) to (iv).]

**TWENTY-SEVENTH REPORT OF THE LAW
COMMISSION ON THE CODE OF CIVIL
PROCEDURE, 1908**

SHRI JAGANATH RAO: Sir, I beg to lay on the Table a copy of the Twenty-seventh Report of the Law Commission on the Code of civil Procedure. 1903. [Placed in Library. See No. LT-4975/65.]

**GOVERNMENT REPLIES TO CERTAIN
RECOMMENDATIONS MADE IN
FIFTY-FOURTH REPORT OF THE ESTI-
MATES COMMITTEE 1963-64)**

SHRI M. GOVINDA REDDY: Sir, I beg to lay on the Table a statement

showing the replies of Government to the recommendations noted in Chapter V of the Fifty-fourth Report of the Estimates Committee (1963-64) on Neyveli Lignite Corporation Limited, which were not furnished by Government in time for inclusion in the Report.

**GOVERNMENT REPLIES TO CER-
TAIN RECOMMENDATIONS MADE
IN SEVENTH REPORT OF
COMMITTEE ON PUBLIC UNDER-
TAKINGS (1964-65)**

SHRI M. GOVINDA REDDY: I beg to lay on the Table a statement showing the replies of Government to the recommendations noted in Chapter V of the Seventh Report of the Committee on Public Undertakings (1964-65) on National Coal Development Corporation Limited Ranchi, which were not furnished by Government in time for inclusion in the Report.

**THE ADVOCATES AMENDMENT
BILL, 1965**

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF LAW (SHRI JAGA-NATH RAO): Sir, on behalf of Shri A. K. Sen, I beg to move for leave to introduce a Bill further to amend the Advocates Act, 1961.

The question was put and the motion was adopted.

SHRI JAGANATH RAO: Sir, I introduce the Bill.

**THE APPROPRIATION (RAIL-
WAYS) No. 3 BILL 1965 AND THE
APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 4
BILL, 1965—contd.**

SHRI N. K. DAS (Orissa): Chairman Sahab, on the eve of this House putting its stamp of approval to the Railway Appropriation Bills, I should

[Shri N. K. Das.] like to make a few observations on the particular aspect of the railway-administration, that is, on the issue of time-tables.

[THE DEPUTY CHAIRMAN in the Chair]

As hon. Members are aware, the Railway Board publishes two new time-tables. It publishes new timetables twice every year. One takes effect from 1st April and the other takes effect from 1st October. They are called *new* time-tables, but *on* going through the pages of these timetables one will notice that the time schedules for the different trains are almost identical in the new timetable and in the one just preceding it. In any two successive time-tables they are almost the same, with only slight variations. Some trains are put a few minutes ahead and some trains are put a few minutes later. I fail to understand why the Railway Board takes the trouble of publishing these time-tables which are priced publications, once in every six months, when their contents are almost identical, and the general users of the Railways are made to pay twice. So far as Members of Parliament are concerned, they are, of course, presented with complimentary copies of the All-India Time-Table. But for the general public, these time-tables are priced publications. The All-India Time-Table is priced Rs. 2.50 and those for the different zonal Railways are priced 25 paise each or even more. I should like to know from the hon. Railway Minister if this is not an unnecessary and irksome imposition on the users of the Railways. As regards the procedure for the issue and publication of the time-tables, we are given to understand that there is a Time-Table Sub-Committee attached to each Zonal Railway. I do not know on what basis this Time-Table Committee is constituted and which authority to constitute this Time-Table Sub-Committee. I do not also know if regular meetings of this Time Table Sub Committee are held prior to the publication of a new time-table.

The identical nature of the timetables goes to show that the Zonal Time-Table Sub-Committee exists, if at all, by mere name. I would be glad to know how many opinions and suggestions from Members of Parliament were sought prior to the publication of each Zonal Time-Table.

PANDIT S. S. N. TANKHA (Uttar Pradesh): Often they are called We receive letters.

SHRI N. K. DAS: I do not know. So far as I am personally concerned, I think this practice has been given the go-by.

PANDIT S. S. N. TANKHA: No, no

SHRI N. K. DAS: My hon friend here says that even now this practice is being followed.

PANDIT S. S. N. TANKHA: I say so because I have been receiving their notice every time.

SHRI N. K. DAS: So far as the South Eastern Railway is concerned, to which I belong, I do not think I am receiving such notices of such meetings.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Das, you should finish in five minutes, because the time allowed for this Bill is half an hour and there are five or seven speakers.

SHRI N. K. DAS: Yes, Madam. Personally I have no happy experience, I and some other Members of Parliament from Orissa have not very happy experience in the matter of our suggestions being duly considered by the Railway Administration. Time and again, we have been appealing to the Railway Administration to arrange for the stoppage of two trains, *i.e.*, 37 Up and 38 Down. We have been appealing to the South Eastern Railway Administration to restore the stoppage of these two trains at four or five stations from which they were withdrawn more than two or

three years back without any valid reason (*Time bell rings.*) We have been agitating over this matter for some time past. We have spoken about it in this House, and in the other House also this matter was being discussed, 'in April or May of this year, at a meeting of the Consultative Committee of the South Eastern Railway, which was also attended by the General Manager, we tried to invite the pointed attention of the South Eastern Railway to the restoration of the stoppages of these two trains at these four or five stations. But the South Eastern Railway Administration, it appears, is a hard nut to crack and they remain adamant. And in the latest time-table which is to take effect from the 1st October next this humble request has not been conceded. I do hope the Railway Minister will be good enough to see that early steps are taken for the restoration of the stoppage of these two trains at the four or five stations. I may name them. They are Rupsa, which is some sort of a junction, Soro which is an industrial area and . . .

THE DEPUTY CHAIRMAN: Please wind up.

SHRI N. K. DAS: And Baitarani Road, Jenapur and Dhanmandal. Madam, I thank you.

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया (मध्य प्रदेश): उपसभापति महोदया, जो दो बिल हमारे सामने प्रस्तुत हैं उनमें से एक तो 1962-63 में जो ज्यादा खर्च हुआ उसको रेगुलराइज करने के लिए है और दूसरा इस वर्ष हमारी सरकार जो खर्च करना चाहती है उसके लिए टोकन ग्रांट के रूप में है। उसमें कोई विशेष महत्व की बात तो नहीं है किन्तु उससे सम्बन्धित कुछ चर्चा करना चाहता हूँ।

सब से पहली बात तो यह है कि अभी हमारे यहां जो पाकिस्तान और हिन्दुस्तान का झगड़ा चला और उसमें रेलवे के द्वारा जो

कार्य किया गया उसके लिये सबसे बड़ी शिकायत तो यह है कि रेलवे में जो सैनिक लोगों ने यात्रा की उनके लिये बैठने को पर्याप्त स्थान नहीं था, भेड़-बकरी की तरह वे ठूसे हुए थे और रात भर इस तरह चलने के पश्चात् उनसे मोर्चे पर किस तरह से काम लिया जा सकता है यह जरा मेरी कल्पना से परे की बात है। तो इस दृष्टि से मैं प्रार्थना करूंगा कि ऐसे अवसरों पर उन लोगों को विशेष सुविधाएं प्रदान की जाएं जिससे कि वे काम ठीक कर सकें तो ज्यादा अच्छा है।

दूसरी बात यह है कि सैनिकों के स्वागत की दृष्टि से भिन्न-भिन्न रेलवे स्टेशनों पर कैटीन लगाने की लोगों ने प्रार्थना की और मांग की कि हम इनका स्वागत करना चाहते हैं, इनकी सेवा करना चाहते हैं, उसमें भी हमारी सरकार की ओर से पक्षपात बरता गया। कुछ स्टेशन ऐसे हैं जहां पर कि किसी दूसरे दल के लोगों ने मांग की तो उनको नहीं दिया गया और दूसरे लोगों को दिया गया। राष्ट्र के ऐसे काम में इस तरह का पक्षपात किया जाय, यह तो न्यायसंगत नहीं कहा जा सकता और मैं प्रार्थना करूंगा कि इस बारे में भी हमारे मंत्री जी कुछ विशेष ध्यान दे कर जो भी राष्ट्र के लिये त्याग करना चाहें, काम करना चाहें उन सब दलों का सहयोग लेने की कोशिश करेंगे तो ज्यादा अच्छा होगा।

तीसरी बात यह है कि युद्ध के परिणाम-स्वरूप कुछ लोग रेलवे की ड्यूटी पर थे और उस ड्यूटी पर ही उनकी मृत्यु हो गई तो उनके कुटुम्ब के लोगों को मुआवजा देने के बारे में हमारी सरकार ने क्या तय किया इसके बारे में भी हमारी सरकार कुछ स्पष्ट करे तो ज्यादा अच्छा होगा।

अब, इसने जो सप्लीमेंटरी डिमांड की गई है वह एक सर्वे के लिए है और खास तौर पर सदन रेलवे में बिद्युतीकरण के बारे में है। मैं मंत्री महोदय को एक बात बताना चाहता

[श्री विमल कुमार मन्नालालजी चौरड़िया]
हैं यह जो रेलवे बजट का एक्सप्लेनेटरी मेमोरैंडम है इसके पृष्ठ 95 पर दिया है कि हमारी सदर रेलवे को कितना घाटा है, उसका व्यापक विवरण यहां दिया हुआ है कि 1959-60 ई० में 18,899 हजार के करीब घाटा था और अब 1965-66 में 27,629 हजार के करीब का घाटा अनुमानित है। तो यह रेलवे लगातार वर्षों से घाटे में चल रही है। तो एक तरफ तो यह रेलवे लगातार घाटे पर जा रही है और दूसरी तरफ हम सर्वे पर यहां खर्च करना चाहते हैं। खर्च किया जाय परन्तु मैं यह प्रार्थना करूंगा कि हमारी सरकार पहले इस बात की खोज करे कि वह घाटे में क्यों चल रही है। इन कारणों को खोज कर के उनको दूर करके उसे लाभ में चलवाने की कोशिश करे।

अब, दूसरी ओर चुरू से सीकर को चलने वाली रेलवे है जिसका एक्चुअल डिस्टेंस 91 किलोमीटर है और किराया लिया जाता है 134 मिलीमीटर का। कारण पूछा जाता है तो हमारी सरकार कहती है कि मंहंगा पड़ता है इसलिए ऐसे चलाते हैं। लेकिन सदर रेलवे वर्षों से करोड़ों के घाटे में चलती है तो वहां पर लोगों से किराया बढ़ा कर उसे लाभ पर नहीं तो बराबर पर चलने वाली नहीं बनाना चाहते हैं और दूसरी तरफ 91 किलोमीटर की लाइन के लिए यह दलील देते हैं कि चू कि लाभ में नहीं चलती इसलिए किराया बढ़ाना चाहते हैं। तो यह दो घोड़ों की सवारी कुछ न्यायसंगत नहीं कही जा सकती। मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि जब सारे भारतवर्ष में एक रेट चाहते हैं तो इस जरा सी 91 किलोमीटर के लिये भी वैसा ही करें।

इस के बारे में धन्यवाद दे दूं मंत्री जी को कि बड़ौदा और मथुरा के बीच में एक पार्सल ट्रेन नयी चला कर के कुछ भीड़ को कम जरूर किया है मगर जो भीड़ विशेष रूप से कोटा में रहती है उस भीड़ को अभी तक हमारी सरकार

कम नहीं कर पाई। देहरादून एक्सप्रेस से पहले पार्सल ट्रेन को पहुंचना चाहिये मगर वह पहुंचती नहीं और इसके परिणामस्वरूप कोटा जो इन्डस्ट्रियली डेवलप होता जा रहा है वहां पैसेजर्स की भीड़ रहती है। अभी भी देहरादून एक्सप्रेस में बड़ा रण रहता है। इस दृष्टि से जो पार्सल ट्रेन चली है वह देहरादून एक्सप्रेस से आगे आए और इसके साथ ही इस बात का ध्यान रखें कि सवाई माधोपुर से जयपुर जाने वाली गाड़ी उस गाड़ी को मिल सके। इस आशय से अगर इसको चलाया जायेगा तो ज्यादा अच्छा होगा।

जो मथुरा से बड़ौदा को ट्रेन जाती है उसको नागदा पर अहमदाबाद से भोपाल जाने वाली गाड़ी को मिलाना पड़ता है। उसका डिफरेंस पहले 28 मिनट का था अब केवल 24 मिनट रह गया है, उस 28 मिनट में कई दफा यह लोकल ट्रेन, मथुरा से बड़ौदा जाने वाली, लेट हो जाती है और उसके परिणामस्वरूप उन लोगों को यह कनेक्शन मिल नहीं पाता। आपने जो अंतर कर दिया है उससे लोगों को कठिनाई पड़ जायगी, इसलिये अगर आप चाहें तो मथुरा से आधा घंटे और अर्ली चला दें या कुछ भी व्यवस्था करें जिससे मथुरा से बड़ौदा के लिये अहमदाबाद से भोपाल जाने वाली गाड़ी का कनेक्शन मिल सके, इससे भरोसा हो जायगा। मुझे आश्चर्य है कि पहले तो ट्रेन्स बहुत लेट चलती थीं फिर हमारे पाटिल साहब के शासनकाल में वह चालीस चालीस मिनट अर्ली आने लग गईं, बिफोर टाइम आने लग गईं। जैसे ट्रेन का लेट आना खराब है वैसे बिफोर टाइम आना खराब है इसलिये ज्यादा अच्छा होगा कि टाइमटेबल में एडजस्टमेंट करें। जिससे यह दुरुस्त हो।

एक बात और निवेदन कर दूं कि कोटा और बीना से चलने वाली गाड़ी के लिये हमने कई बार सुझाव दिया कि उसे सवाई माधोपुर तक एक्सटेंड कर दिया जाय। अगर नहीं एक्सटेंड कर सकते हैं तो यह बात

ध्यान में रखें कि वह गाड़ी ऐसे ग्रीड टाइम पर बीना पहुंचती है कि उसका कोई विशेष कनेक्शन नहीं। उसका किसी बड़ी गाड़ी से कनेक्शन हो जाय तो अच्छा हो, इस दृष्टि से कुछ किया जा सके तो अच्छा हो।

श्री शिवर खाँ : (महसूर) डीप्टी

चेयरमैन صاحب - मैंने तो केवल
असल की तालिफ़ करता हूँ, बल्कि
रेलवे मन्स्टर صاحب को मारकिया
देता हूँ - कलश्टे जलना के साथ
जब लोनी हो रही थी उसी
और अब भी जिस खोली और जिस
बेहरीयों तरीक़े से फ़िल्ड्स की
की तकमल की - असल के लिये
अन को बड़ी मारकिया देता हूँ -
तो ये असल रहा है कि जब
असल में असल में पेश हो
पर मन्स्टर आम तौर पर जब
हो तो अली फ़रूरियात अली
फ़रूरियात को अन के सामने
असल में असल में ये कहें
जिससे आप जानते हैं अन्धिया के
शहर ख़صوصاً मन्स्टर शहर
के दली, मन्स्टर, कलश्टे
अन में आज कल जो ये
रालों की तालिफ़ है
बोहती जा रही है असल को
जाने तो शायद ये
से हट कर दिहातों में
जाने और ये ख़वाल
के रेलवे हारा है
कर भेजना अच्छी बात
748 RS-4

थकत से रोकना चाहिए -
नहीं, की बना पर गाड़ी
तक मैंने खुद भी असल
कई दफ़्ते दिक़ा और
नहीं केवल कलश्टे बल्कि
के दली में जलने भी
सकते हैं बहरीयों -
अन्स्पीक़र जलने के
के साथ मारकिया होती है -
का परसन हाल है
पक़रते हैं और अन के
सबब अगर शक़त कर
शुरू हो जाती है और
ख़वाल से कि अन्स्पीक़र
में पेश और मन्स्टर
बेजाले अच्छा है कि
ये असल में ये
है मन्स्टर के अन की
नहीं होती तो शायद ये
तौर से पेश है -

दूसरी बात रेलवे रूम के
में है और असल में
कहीं है मन्स्टर
अन्स्पीक़र सती है
पेश आते हैं -
फ़रूरियात कलश्टे रूम
एक मन्स्टर शाले
जला जा रहा है -
कहो होती है -
में जाने के लिये
और रूम में पेश
और रूम में पेश

[شری شہر خاں]

لوگ ہوتے ہیں اور زیادہ تعداد آپ کے ریل کے کام کرنے والوں کی ہوتی ہے جو وہاں پر آتے رہتے ہیں۔ اگر ایسی حرکت جو ہمارے لئے ایک برا اثر لگے بہت اسپریشن لائے اس کو روکنا چاہیے۔ اس کے بارے میں میں پہلے بھی کہتا آیا ہوں اور آج پھر اس کو دہشت کرتا ہوں کہ ایک چیز جو خاص طور پر میں نے محسوس کیا بریلی اور کاشی کے درمیان ٹکٹ ری سیل ہوتے ہیں۔ ایک دفعہ ہمارے شاید چھٹ کمرشل انسپکٹر نے بھی ایسے ٹکٹوں کو پکڑا تھا جو بمبئی کے لئے اشو ہوئے تھے۔ یہاں سے اشو ہونے کے بعد بمبئی جاتے ہوں۔ بمبئی میں میں نے سنا ہے کہ بڑے مدافع پر بیچے جاتے ہیں۔ یہ ایسی چیزیں ہوں جو سنگھی سے دیانی چاہئیں۔ مگر اس کے ہم ریلوے کو ٹھیک ڈھنگ سے نہیں چلا سکتے۔

دوسری گزارش دلی ریلوے اسٹیشن کے بارے میں ہے۔ وہاں لاؤٹ اسٹیکر پلہٹ فارم میں میں مگر ایک چیز خاص طور پر میں نے محسوس کیا کہ کلتھ میں لاؤٹ اسٹیکر نہیں ہے۔ اگر ہم کلتھ میں جا کر کچھ دیر کے لئے بٹھوں تو کوئی ذریعہ نہیں ہے جس سے ہمیں معلوم ہو گا کہ لہٹ ہے یا وقت پر آئے

والی ہے۔ دلی میں جہاں یہ حال ہے اس کی طرف توجہ دینے کی ضرورت ہے۔ نئی دلی کلتھ میں لاؤٹ اسٹیکر کا انتظام کرائیں تو بہت ہی شکریہ۔

کرنٹ سے چلنے والی ریلوں کے بارے میں جہاں تک مجھے معلوم ہے یہ ٹھیک ہے آپ رچے واڑے تو مدراس چلنے والے ہیں مگر مدراس کورنٹ کی طرف سے شاید آپ کو آفر نہ گھا ہے کہ چلنے کرنٹ کی ضرورت ہے وہ کم سے کم دیش پر دینے کے لئے تیار ہیں۔ آخر زیادہ نہ سہی کم سے کم بلنگلور تو مدراس اگر آپ کرنٹ سے ریل چلاؤں تو جیسا کہ ہمارا چیف منسٹر صاحب کا کہنا تھا میں بھی کہہ سکتا ہوں کہ کم سے کم نام میں آپ کو کرنٹ دیا جا سکتا ہے۔ (Time bell rings.) میں تو پہلی دفعہ ہی کہہ رہا ہوں۔ تھوڑا سا قائم اور دے دیں۔

उपसभापति : अब वक्त नहीं है ।

شری شہر خاں : جلدی جلدی ختم کر رہا ہوں۔ بلنگلور سے دلی کو کوئی ڈائریکٹ ٹرین نہیں ہے۔ چون کہ اس وقت ہمارے رپوزنٹیٹو کمیٹی میں نہیں ہے جو فورس کر سکیں۔ کم سے کم آپ ہمارے رپوزنٹیٹو ہونے کے ناتے ایک ڈائریکٹ ٹرین بلنگلور سے دلی

تک چلوائیں تو میں سمجھوں گا
ہمارے مہسور کے لوگ بڑے احسان مند
ہوں گے اور اس کے ساتھ ہی ساتھ
آپ بنگلور تک بھی یہ میٹر گیج
کو ہرافہ گیج کروائیں تو بھی ہمارے
لوگوں کی پرانی قیامت شاید پوری
ہو سکے۔

ایک گزارش یہ کروں گا کہ
حیدرآباد کرناٹک ایریا سکندریا
ڈویژن میں جتنے بھی اسٹیشن ہیں
وہ ایسی ہی حالت میں ہیں
جیسے کہ پہلے تھے۔ حیدرآباد اسٹیٹ
گورنمنٹ کے زمانے میں جو چیز
تھی آج تک وہی ہے۔ بی دار کسٹمرکٹ
ہیڈ کوارٹر ہے۔ اور وہاں پلٹ فارم
بھی نہیں ہے گاڑیوں کی کراسنگ
ہوتی ہے۔ پیسنجر اتر کر گاڑی کو
کراس کر کے جاتے ہیں۔ یہاں پر
نارتھ سائڈ میں چھوٹے چھوٹے اسٹیشنوں
میں قبل پلٹ فارم ہوتے ہیں
لیکن ہمارے یہاں کسٹمرکٹ ہیڈ کوارٹر
میں پلٹ فارم نہیں ہے۔ ہم سینٹر
میں آپ کے ساتھ ہیں۔ ہمارے لوگ
ہم سے پوچھتے ہیں بھائیے ہمارے
لئے آپ کیا کر رہے ہیں۔ یہ ایسی
چوڑی چھوٹی چیزیں ہیں جن کو
کہنے سے آپ متحسوس کریں گے ہم
یہاں کیوں کہتے ہیں۔ مگر ہم
مہسور میں جب ہمارے ایریا میں
ہمارے لوگ ہم سے پوچھتے ہیں تو
ہمیں جواب دینا پوتا ہے۔ اس لئے

میں گزارش کروں گا کہ بی دار
کسٹمرکٹ میں جہاں انڈین ایروورس
کا سینٹر ہے وہاں پر کم سے کم
قبل پلٹ فارم دوسرا بنایا جائے۔
ہمارے پاس کئی اسٹیشنوں پر کسٹ
تیار ہے اور ہمارے اسٹیٹ گورنمنٹ
ڈیلے کو بھی تیار ہے۔ لیکن آپ
نے جو سیول وائز الیکٹریفیکیشن کرنے
کا فیصلہ کیا ہے اس کی وجہ سے
اگر ہم نومبر والے کے پاس بجلی نہیں
ہے اور ۱۲ نومبر والے کے پاس ہے
تو وہاں پر کام شروع کیوں نہیں
کیا جاتا۔ اس لئے میں عرض
کرتا ہوں کہ اس معاملے میں سیویل
وائز کا خیال نہیں کیا جانا چاہئے۔

†[श्री शेर शां (मंसूर) : डिप्टी
चेयरमैन साहिबा, मैं न सिर्फ इस बिल
की ताइद करता हूँ बल्कि रेलवे मिनिस्टर
साहब को मुबारिकबाद देता हूँ। गुजस्ता
चायना के साथ जब लड़ाई हो रही थी
उस वक्त और अब भी जिस खुबी और जिस
बेहतरीन तरीके से डिफेंस की जरूरियात
की तकमील की, इसके लिए मैं उनको बड़ी
मुबारिकबाद देता हूँ। यूँ तो यह उसूल
रहा है कि जब कभी इस हाउस में बिल पेश
हो उस पर मेम्बरान आम तौर पर जब
कुछ कहते हैं तो अपनी जरूरियात, अपने
एरिया की जरूरियात को उनके सामने
रखते हैं। इस सिलसिले में मैं यह कहूंगा
कि जैसा आप जानते हैं इण्डिया के बड़े शहर
खसूसन सनअती शहर में जैसे कि दिल्ली,
बम्बई, कलकत्ता वगैरह हैं उनमें आज कल
जो बे टिकट फिरने वालों की तादाद है
वह दिन ब दिन बढ़ती जा रही है। उसको

[श्री शेरखा]

अगर न रोक जाए तो शायद यह मामला बड़े शहरों से हट कर देहातों में भी फैल जाए और यह खयाल बढ़ने लग जाए कि रेलवे हमारी है लिहाजा टिकट खरीद कर बैठना अच्छी बात नहीं, बिना टिकट सफर किया जाना अच्छा है। जाती तजुबों की बिना पर गाज़ियाबाद से दिल्ली तक मैंने खुद भी इस चीज़ को कई दफ़ा देखा और महसूस किया कि न सिर्फ थर्ड क्लास बल्कि फ़र्स्ट क्लास के डिब्बे में जितने भी आदमी भर सकते हैं भरते थे। अब अगर रेलवे इंस्पेक्टर चेकिंग करने जाए तो उनके साथ मारपीट होती है उन गरीबों का पुरसाना हाल है। अगर वे जाइज तरीके से पकड़ते हैं और उनके खिलाफ बड़े साहब अगर शिकायत करें तो इन्क्वायरी शुरू हो जाती है और वे गरीब इस खयाल से कि इन्क्वायरी के इन्शत में फंसने और मुसीबत लेने की बजाए अच्छा है कि चुप रह जायें। यह एहसास दिन ब दिन बढ़ता जा रहा है। मुझे डर है अगर उनकी सेफ्टी न हुई तो शायद यह मुल्क में आम तौर से फैले।

दूसरी बात बोटिंग रूम के सिलसिले में है और इस से पहले भी मैंने कही है। बम्बई हमारी एक इम्पोर्टेंट सिटी है। वहां फारेनर्स भी आते हैं। बम्बई बी० टी० के फ़र्स्ट क्लास बोटिंग रूम का जो हाल है एक धर्मशाला का रूप अख्तियार करता चला जा रहा है। वहां पर एक लॉग क्यू होती है बाथ रूम और लेट्रिन में जाने के लिए—सब खिलाफ उसूल और वर्ड में फिरने वाले ऐंटी सोशल लोग होते हैं—और ज्यादा तादाद आप के रेल के काम करने वालों की होती है जो वहां पर आते रहते हैं। अगर ऐसी हरकत जो हमारे लिए एक बुरा असर लाए बंड इम्प्रेसन लाए उसको रोकना चाहिये। उसके बारे में मैं पहले भी कहता आया हूं और आज फिर उसको रिपीट करता हूं कि एक चीज़ जो

खास तौर पर मैंने महसूस किया बरेली और काशी के दरमियान टिकट री-सेल होते हैं। एक दफ़ा हमारे शायद चीफ कर्मशायल इंस्पेक्टर ने भी ऐसे टिकटों को पकड़ा था जो बम्बई के लिए इशू हुए थे। यहां से इशू होने के बाद बम्बई जाते हैं। बम्बई में मैंने मुना बड़े मुनाफे पर बेचे जाते हैं। यह ऐसी चीज़ें हैं जो सख्ती से दबानी चाहिये, बिना इसके हम रेलवे को ठीक ढंग से नहीं चला सकते।

दूसरी गुज़ारिश नई दिल्ली रेलवे स्टेशन के बारे में है। वहां लाउड स्पीकर प्लेटफार्म में है मगर एक चीज़ खास तौर से मैंने महसूस किया कि कैंटीन में लाउड स्पीकर नहीं है। अगर हम कैंटीन में जा कर कुछ देर के लिए बैठें तो कोई ज़रिया नहीं है जिस से हमें मालूम हो गाड़ी लेट है या वक्त पर आने वाली है। दिल्ली में जहां यह हाल है उसकी तरफ तबज़्जो देने की ज़रूरत है। नई दिल्ली कैंटीन में लाउड स्पीकर का इन्तजाम कराएं तो बहुत ही शुक्रिया।

करंट से चलने वाली रेलों के बारे में जहां तक मुझे मालूम है यह ठीक है आप विजयवाड़ा टू मद्रास चलाने वाले हैं मगर मैसूर गवर्नमेंट की तरफ से शायद आप को आफर किया गया है कि जितने करंट की ज़रूरत है वह हम कम से कम रेट पर देने के लिए तैयार हैं। आखिर ज्यादा न सही कम से कम बंगलोर टू मद्रास अगर आप करंट से रेल चलवाएं तो जैसा कि हमारे चीफ मिनिस्टर साहब का कहना था मैं भी कह सकता हूं कि कम से कम दाम में आप को करंट दिया जा सकता है। (1 ime bell rings) मैं तो पहली दफ़ा ही कह रहा हूं, थोड़ा सा टाइम और दें।

उपसभापति : अब वक्त नहीं है।

श्री शेरखा : जल्दी जल्दी खत्म कर रहा हूँ बंगलौर से दिल्ली को कोई डायरेक्ट ट्रेन नहीं है। चूंकि इस वक्त हमारे रिप्रीजेंटेटिव केबिनेट में नहीं हैं जो फोर्स कर सकें। कम से कम आप हमारे रिप्रीजेंटेटिव होने के नाते एक डायरेक्ट ट्रेन बंगलौर से दिल्ली तक चलवाएं तो मैं समझूंगा हमारे मैमूर के लोग बड़े एहसान-मंद होंगे और उसके साथ ही साथ आप बंगलौर तक भी यह मीटर गेज को ब्राड गेज करवाएं तो भी हमारे लोगों की पुरानी डिमांड शायद पूरी हो सके।

एक गुजराणि यह कहूंगा कि हैदराबाद करनाटक एरिया सिकन्दराबाद डिवीजन में जितने भी स्टेशन हैं वे वैसे ही हालत में हैं जैसे कि पहले थे। हैदराबाद स्टेट गवर्नमेंट के जमाने में जो चीज थी आज तक वही है। बीदार डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है और वहां प्लेट फार्म नहीं है गाड़ियों की क्रासिंग होती है। पैसेंजर उतर कर गाड़ी को क्रास करके जाते हैं। यहां पर नोर्थ साइड में छोटे छोटे स्टेशनों में डबल प्लेट फार्म होते हैं लेकिन हमारे यहां डिस्ट्रिक्ट हैड क्वार्टर में प्लेट फार्म नहीं है। हम सेंटर में आपके साथ हैं। हमारे लोग हम से पूछते हैं बताइये हमारे लिए आप क्या कर रहे हैं। यह ऐसी छोटी छोटी चीजें हैं जिनको कहने से आप महसूस करेंगे हम यहां क्यों कहते हैं। मगर हम मजबूर हैं। जब हमारे एरिया में हमारे लोग हम से पूछते हैं तो हमें जवाब देना पड़ता है। इसलिये मैं गुजराणि कहूंगा कि बीदार डिस्ट्रिक्ट में जहां इण्डियन एयर फोर्स का सेंटर है वहां पर कम से कम डबल प्लेटफार्म दूसरा बनाया जावे। हमारे पास कई स्टेशनों पर करन्ट तैयार है और हमारी स्टेट गवर्नमेंट देने को भी तैयार है। लेकिन आप ने जो सीरियल वाइज इलेक्ट्रिफिकेशन करने का फैसला किया है उसकी वजह से अगर यकम नवम्बर

वाले के पास बिजली नहीं है और 24 नवम्बर वाले के पास है तो वहां पर काम शुरू क्यों नहीं किया जाता। इस लिये मैं अर्ज करता हूँ कि इस मामले में सीरियल वाइज का ख्याल नहीं किया जाना चाहिये।]

श्री जगत नारायण (पंजाब) : डिप्टी चेयरमन साहिब, मैं इस समय कोई शिकायत करना नहीं चाहता हूँ, मैं तो सिर्फ जो हमारे रेलवे के तीन मिनिस्टर साहब बैठे हैं, जो कि जनता के मिनिस्टर कहलाते हैं, उन्हीं से मैं अपना गिला करना चाहता हूँ कि इस समय सारे पंजाब में रेलवे के ऊपर जबर्दस्त बोझ पड़ रहा है, लेकिन हमारे तीनों मिनिस्टरों में से एक भी वहां नहीं पहुंचा। अगर हमारे मिनिस्टर साहब इस वक्त वहां जाते तो उन्हें पता चलता कि पंजाब के लोग कितनी तकलीफ में हैं। इस इमरजेन्सी में तो इस बारे में कोई ख्याल नहीं किया जाना चाहिये, लेकिन जो उनकी तकलीफें हैं उनकी ओर जरूर तवज्जो दी जानी चाहिये। मैं इस समय उनके सामने तीन चार मुझाव रखना चाहता हूँ क्योंकि मैं 8 दिन पंजाब में रह कर आया हूँ।

हमारे मिनिस्टर साहब को मालूम होगा कि पंजाब में जालन्धर स्टेशन से कई जगहों को गाड़ियां जाती हैं। वहां से पठानकोट, अमृतसर, फिरोजपुर और इधर दिल्ली की ओर गाड़ियां जाती हैं। वहां से होशियारपुर को भी गाड़ी जाती है और वह स्टेशन इतना इम्पोर्टेंट है कि अगर इस इमरजेन्सी में हमारे बजीर साहब वहां जाते तो वे स्टेशन पर लोगों की हालत को देखते। जब हमारे मिनिस्टर साहब वहां पर जायेंगे तो उनको मालूम होगा कि इस स्टेशन में एन्टी-एयर-क्राफ्ट गन लगाने की कितनी ज्यादा जरूरत है। मैं यह समझता हूँ कि आप तो इस तरह की गन मुहय्या नहीं कर सकते हैं, लेकिन अगर आप वहां पर जाते तो लोगों की तकलीफ को अच्छी तरह से मालूम कर पाते। अगर उसके

[श्री जगत नारायण]

याई में एक बम फेंक दिया जाय तो सारा कम्युनिकेशन खत्म हो जायेगा। पाकिस्तान ने इस तरह की बहुत कोशिश की, लेकिन वह कामयाब नहीं हुआ सिवाय छेहरटा क्षेत्र में। उसने इस तरह की बमबारी जालन्धर, अमृतसर और पठानकोट के रेलवे याई पर करने की कोशिश की मगर वह कामयाब नहीं हुआ। उसके जहाज जो भी बम गिराते थे वे या तो निशाने पर नहीं लगते थे या फिर एक, दो या तीन मील की दूरी पर गिरते थे। उसने जालन्धर के स्टेशन को खत्म करने के लिए 9 बम गिराये और इस वजह से गिराये थे कि उसका रेलवे याई खत्म हो जायें मगर उसको इसमें कामयाबी नहीं हुई। इसलिए मैं बड़े अदब के साथ रेलवे मिनिस्टर साहब की खिदमत में यह अर्ज करना चाहता हूँ कि आप में से कोई साहब पंजाब में तशरीफ ले जायें क्योंकि अब तो सेशन भी खत्म हो जायेगा, तो वहाँ के लोग आपको बतलायेंगे कि उनकी क्या क्या तकलीफें हैं। तीसरे दर्जे के मुसाफिरों को रात में बठने के लिए बड़ी तकलीफ होती है क्योंकि वहाँ पर अभी ब्लैक आउट खत्म नहीं हुआ है। पंजाब में ब्लैक आउट का सिलसिला अभी भी जारी है और वहाँ के चीफ मिनिस्टर साहब ने कह दिया है कि अभी वहाँ पर ब्लैक आउट खत्म नहीं किया जायेगा। वहाँ पर ब्लैक आउट इसलिए खत्म नहीं किया जा रहा है क्योंकि पाकिस्तान का कोई पता नहीं कि वह फिर किस समय हवाई हमला कर दे जैसा कि उस ने 22 तारीख के दिन जब कि अय्यूब बाइकास्ट कर रहे थे और हमने सीज फायर की बात को मान लिया था तब उसने अमृतसर में शाम के वक्त बाजार पर हमला कर दिया।

श्री लोकनाथ मिश्र (उड़ीसा) : उसने सीज फायर हो के बाद भी 9 बजे के करीब फिरोजपुर पर राकेट गिराया।

श्री जगत नारायण : इस समय पंजाब में बड़ा बोझ है, इसलिए मैं अर्ज करना चाहता

हूँ कि हमारे वजीर साहब जालन्धर जायें तो मैं उन्हें लोगों से मिलवा दूंगा और तब उन्हें मालूम हो जायेगा कि उनकी क्या क्या तकलीफें हैं। इस वक्त पंजाब बड़ी मुश्किल से गुजर रहा है और वहाँ पर चार-पांच स्टेशन ऐसे हैं जो सारे मुल्क के लिए अहम हैं। पाकिस्तान का कोई ठिकाना नहीं कि वह किसी समय हमला कर दे। इसलिए मैं अदब के साथ अर्ज करना चाहता हूँ कि पंजाब में चार-पांच स्टेशनों में जिनमें जालन्धर, फिरोजपुर, अम्बाला, पठानकोट ऐसे हैं जिनमें एन्टी एयरक्राफ्ट गन लगाई जानी चाहिये। इसलिए मैं अदब से अर्ज करना चाहता हूँ कि हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब डिफेन्स मिनिस्टर साहब से कहेंगे कि वे इन स्टेशनों पर जरूर एन्टी एयरक्राफ्ट गन लगायें ताकि हमारे पंजाब में कम्युनिकेशन जारी रहे। इस वक्त सारे पंजाब पर बहुत ज्यादा बोझ पड़ रहा है और वह बड़ी दिलेरी के साथ उसको सह रहा है। इसलिए इस समय जो हमें टाइम मिला है उसमें हमें अपनी माल गाड़ियों को खूब चलाना चाहिये ताकि सामान इधर से उधर आ जा सके। पंजाब के कारखानों को जिस रा मैटिरियल की जरूरत है वह उनको इस वक्त में मिल जाना चाहिये ताकि वहाँ पर तेजी के साथ माल तैयार हो सके। इसके साथ ही साथ वहाँ पर जो माल तैयार होता है वह भी तेजी के साथ बाहर जाये ताकि वहाँ के लोगों का कारोबार चल सके और वे भी लेबरर्स को रोटी मुहैया कर सकें। इसलिए मैं अदब से फिर अर्ज करना चाहता हूँ कि इस समय जो समय मिला है उसका जरूर फायदा उठाया जाना चाहिये क्योंकि पाकिस्तान का कोई पता नहीं कि वह कब हमला कर दे। एक महीने, दो महीने, 20 दिन या 10 दिन के भीतर भी वह हमला कर सकता है और हम उस पर एतबार नहीं कर सकते हैं। मैं सिर्फ आपके सामने दो तर्जवीज पेश कर रहा हूँ और मुझे यकीन है कि आप इन पर गौर फरमायेंगे।

एक बात मैं और अर्ज करना चाहता हूँ वह यह है कि आपको पंजाब के हर स्टेशन

पर एक ऊंचा टावर बनाना चाहिये ताकि वहां से जहाजों का आना जाना देखा जा सके। जिस तरह से पाकिस्तान की पी० ए० पी० ने अपने यहां ऊंचे टावर बना लिये हैं उसी तरह के टावर हमारे यहां भी होने चाहिये ताकि जहाजों का आना देखा जा सके। हमारा जो रेडार सिस्टम है वह कई दफा काम नहीं करता है। इसलिए अगर स्टेशनों पर टावर बना दिये जायेंगे तो वहां पर जो आदमी बैठा होगा वह हवाई जहाज के बारे में कंट्रोल रूम को खबर दे सकेगा कि दुश्मन के हवाई जहाज आ रहे हैं और यहां पर हर तरह की अहतिथात कर ली जायेगी। इसलिए मेरा यकीन है कि जो तीन चार बातें आपके सामने मैंने रखी हैं उन पर आप जरूर गौर फरमायेंगे। बाकी जो वहां की जनता को तकलीफ है वह जब आप तशरीफ लायेंगे तो मालूम हो जायेगी। इस वक्त इस तरह की तकलीफों को नरेट करने का वक्त नहीं है, जब आप जलन्धर आयें तो मुझे बता दें और मैं आपको लोगों से मिलाकर उनकी तकलीफ बता दूंगा ताकि आप उन्हें दूर करने की कोशिश करें।

SHRI T. V. ANANDAN (Madras):
Madam, I have nothing much to add than to say . . .

THE DEPUTY CHAIRMAN: Then you will take less than five minutes?

SHRI T. V. ANANDAN: . . . that the electrification of Vijayawada-Madras section is very good but it will not fully serve the purpose unless the metre gauge line that runs between Madras and Trichinopoly is converted to broad gauge because the Thiruve-rambur Heavy Boilers are going to produce boilers which have to be transported to the north and if that metre gauge line is there, transhipment difficulty will be there. Therefore it is very necessary. And it is not only these heavy boilers. A small arms factory is also being started in the south and these products must go

to the north. Therefore there is necessity for the conversion of that metre gauge section into broad gauge between Madras and Trichinopoly. It is very essential and I hope the Railway Minister will make a note of this.

Then there is the suburban line from Madras to Arkonam which requires immediate electrification because industrial expansion is taking place there very rapidly and people do need an electric train service for that distance of about 43 miles.

Next, the Gummidipundi-Gudur section has to be doubled quickly because unless it is doubled, the electrification between Vijayawada and Madras may not be useful. Therefore first preference should be given to this.

Now a doubt was raised by my hon. friend there that the Southern Railway was running into loss every year. That means that the south is not developed, as the north is developed. That is the reason for that. Not only now but even from the days of the Britishers, Calcutta and Bombay had been very highly developed and the south with outstretched hands has had to import goods from Calcutta and Bombay. The goods train carrying goods to the south have to return empty. It is all one way traffic. As far as goods traffic is concerned, the goods wagons have to be handed over to the other Railways empty and those charges are debited against the Southern Railway and that is the reason why the Southern Railway is running at a loss. If industrial expansion takes place in the south, if the south does not expect any imports from the north and if the north expects goods from the south then the income from goods traffic will be very high in the Southern Railway.

Finally, I applaud the Railways—the Railway Minister has also paid glorious tributes to the railwaymen—for their mamificent performance

[Shri T. V. Anandan.] during the recent emergency. Instead of words I want certain concrete and material benefits to be granted to the railwaymen. I am not going to cause extra expenditure to the Railway Administration. There is some upgrading given to class III staff but there is a disparity as 3C, 40 and 55 per cent. I would request the hon. Minister to extend the 55 per cent, to all the class III staff without any differentiation. It will not cost much to the Railway Administration.

Secondly, Madam, there is always an accusation against the railwaymen for human failure, although they perform their duties diligently. The main reason is the running staff is made to work for 14 to 16 hours. I request the hon. Minister to refer to paragraph 277 of the Adjudicator's Award where it says that the normal work at a stretch should be for 10 hours. If it is reduced to eight hours or if the maximum is kept at ten hours, I think he will be doing a very great justice and there will be no expenses at all on the Railways. That is the main reason why I say this. I am very closely connected with railway-men and I am very proud of them. I do say that because the drivers, the running staff, are allowed to work for more than 12, 14 and even 16 hours, the human failure is there on their part. Therefore, it must be yielded. It will not cost much to the Railway Administration.

Thirdly, I would like to refer to one of the most fundamental recommendations, namely, reservation of 25 per cent, of class III posts to class IV. The Ministry has yielded so far only up to 20 per cent. They should reserve this five per cent, more as a generous gesture for the magnificent services rendered by the railwaymen during this struggle. If the Railway Ministry does this, it will be a very good service.

Finally, as far as our jawans are concerned, they have played a heroic

and gallant part which cannot be compared to any in the two world wars. To that extent our jawans have created a great impression. When our jawans are sent back home, when they are relieved from the Army, I would like some percentage of posts to be reserved for them on the Railways. We give employment to about 12-1/2 lakhs of railwaymen. So, if they are absorbed, a few military personnel who have rendered military service, it will not harm any. I would request the Minister to see to this. Protect their pay, but do not give them the seniority. This question has been even today pending before the Railway Ministry. The predecessor British Government had given an undertaking during the Second World War to those people who joined the Army—it was a mercenary Army—that they would be given jobs in the Railways. At the same time, the service rendered by them in the Army would be counted as Railway service. Thereby railwaymen in service are disappointed. Therefore, I request that the pay can be protected of the war service personnel, but they should take the juniormost position in the Railways when they are recruited.

I have nothing more to say. I think the Railway Minister will give due consideration to the uncommitted financial proposals of mine.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI S. K. PATIL): Madam Deputy Chairman, taking advantage of the Appropriation Bill, in respect of both excess and supplementary grants, Members have made very useful suggestions. If I start replying to every suggestion that has been made, it would take time. Besides, these are matters we generally discuss either in our Committee or at the time of the Budget. But we have taken note of all the suggestions that have been made. About the regular running of trains, etc. and other administrative matters, all that would be attended to. I am not trying to reply to a few suggestions, because I will have to miss quite a

lot and that will be a very sad discrimination.

There is one matter on which there has been unanimity and that is many Members, more than once, barring perhaps one exception—Mr. Chordia, to whom I shall come later—have paid compliments and congratulations to the railwaymen. From many men we have heard that the railwaymen have rendered good service during these very difficult hours of emergency. May I, on behalf of the Administration and railwaymen, express to the House how profoundly we are grateful for all these appreciations that not only Members of this House and the other House but the public in general have made, if I tell them under what strains and stresses the railwaymen had to work during these fateful days, these 21 or 22 days in order to meet the needs of the Armed Forces, they would appreciate it even more. If anybody has got to perform a very vital task in a war of this description, it is transport, and in transport more than anything else Railways. Members will realise that at very short notice, within one or two hours, at any odd place anywhere in India, wagons and coaches had to be assembled and the troops had to be carried and trains had to be run, not one train, sometimes ten, fifteen, twenty and even twentyfive trains had to be run, upsetting all other arrangements. That had got to be done. Therefore, our railwaymen, wherever they were, right from the Chairman of the Railway Board to the lowest gangman, worked as if the responsibility was his. He had to discharge his duty in the manner in which the country expected him to do it. That is the way in which the work was done. It was magnificent indeed and I am proud of every railwayman, because he stood up in the hour of trial and did his duty. Everybody from the Defence Minister, everybody right from the first day, whenever we met him, used to say that so far as the work of the railwaymen was concerned in this particular emergency, it was of the

highest order. That pleases me immensely and I shall convey to the railwaymen the congratulations which you, and the other House have paid.

There is one thing that I want to say. We wanted to do something for railwaymen. The hon. Member, Mr. Chordia, said that we had not attended to some of their conveniences. I quite grant that it might be like that. We did not think of how many people we're going in a coach or in a wagon, because our responsibility was to see that they reached their destination, no matter under what condition. Therefore, there was not enough time even to consider that. It may be true—I do not know—that a particular Party was not given the opportunity of distributing sweets and other things, I am extremely sorry about it, because one good that this emergency has brought about in this country is the complete unanimity in India and we are very proud of it. You, Members of the Opposition, belonging to various Parties did not find that difference which you had very reason to find. You all combined together in order that a unified leadership could be made possible in this emergency. Therefore, if any such thing has happened, I apologise. I am very sorry for it. If it had been brought to my notice I would have removed it at once. But at a time like that, it becomes very difficult to make everybody understand everything. What is of immense importance is that the troops must be conveyed at the proper time. There are risks, and many risks were taken. When the whole story is divulged, you will understand as to what great risks had to be taken during these days. I can tell you something which has come to my notice. Bombs had to be taken almost uncovered. That thing had never happened anywhere, because the security regulations are there. The security of the staff is involved. There was no question of that. If it was wanted, it had to be produced and it had to be conveyed. Otherwise, I think we would not have achieved the enormous success that

[Shri S. K. Patil] we achieved in this war. And, therefore, if a slight inconvenience was caused to our troops and jawans, surely it was not intentional and* could not be intentional. Applications used to come to me everyday. Everybody wanted to give something to the jawans, wanted to distribute sweets and we were freely allowing that but we had to restrict it for the sake of security, in respect of the people who were coming to the station because there was a risk involved in that position also.

Many cases have come to my notice. There was one case where the instinct of an ordinary man helped in saving a catastrophe, a danger that would have arisen. A shepherd boy somewhere saw that four persons were sitting near a station and they appeared to him to be somewhat suspicious. Now, the shepherd boy did not know who is a paratrooper and who is not. His instinct told him that there was something wrong about those four men who were sitting there. He immediately ran and gave that information to the Station Master, who conveyed it to the police. When the police came and these people knew what the police were coming, they ran away. They had left behind a box full of live bombs. Therefore, you could quite understand the tremendous risks these railwaymen had to take everywhere. There are many other instances and these could be multiplied as to what they did.

Now, we have done whatever is possible, just as the Army has done something going out of our way. Anything? we do for these people is not really adequate or enough. Wherever anybody died on the railways, we have seen to it that somebody in that family no matter whether it has the confirmation or not. It is either by giving them money—not more, according to law—but even more beyond it i.e., Rs. 2,500 immediately. We obviously do their job—so that it should continue and

there will be no difficulty at all. If anything more has got to be done, surely the Railways will see to it that it is done. Already I think we have lost about 19 people dead, and several of them were wounded. In spite of the fact that the bombs were falling every day in places like Ferozepore, Gadhra, etc.—you were listening to that, and the railway lines become the easiest target and 54 kilometres of that line, every inch of it, could not be protected by any stretch of imagination although there was a lot of protection wherever it was needed—thank Heavens that ultimately we could do all these things, no serious danger to the track anywhere was caused and the troop movement really was carried out very easily.

Somebody suggested and we have accepted and enlarged that suggestion and taken it, that there are people who have done very meritorious things something magnificent in this war, and added to the honour and dignity of this great country besides safeguarding its security and winning the war; some of them have been given various kinds of recognition and the highest of them was Param Vir Chakra. We know the places from which these people, the recipients of this Param Vir Chakra hail. Therefore, we have decided that on our railway station nearest to the place from where these people hail—we are collecting information—we shall put a permanent plaque commemorating the excellent services the magnificent services, these people have rendered. If there are any other suggestions by which we could do this, they are welcome. This would be a kind of example to generations to come so that they could draw inspiration remembering that what did happen this year may happen at any time and we shall be more ready than we are today.

Madam, I do not want to take the time of the House. So far as the suggestions that were made are concerned about the railway running and so on, we shall pay attention to it. If some inconvenience was caused

during these days, because We could n'ot attend to the passengers' conveniences etc., that should really be condoned. It was not due to any fault on our part because that was the time when these things could not be attended to.

With these words, I commend these two Bills for the acceptance of the House.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I shall first put the Appropriation (Railways) No. 3 Bill. The question is:

"That the Bill to provide for the authorisation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31st day of March, 1963, in excess of the amounts granted for those services and for that year, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up the clause by clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI S. K. PATIL: Madam, I move:

"That the Bill be returned".

The, question was put and the motion was adopted.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I shall now put the Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 1965. The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1965-66 for the purposes of Railways, as passed by the Lok

Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up the clause by clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI S. K. PATIL: Madam, I move:

"That the Bill be returned".

The question was put and the motion was adopted.

THE DEPUTY CHAIRMAN: The next item on the Order Paper is the Kerala Appropriation (No. 3) Bill, 1965, and the Kerala Appropriation (No. 4) Bill, 1965. These two Bills will be taken up together.

I may announce here that the House will sit through the lunch hour.

THE KERALA APPROPRIATION (NO. 3) BILL, 1965

THE¹ KERALA APPROPRIATION (NO. 4) BILL, 1965

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI RAMESHWAR SAHU): Madam, I beg to move :

"That the Bill to provide for the authorisation of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of the State of Kerala to meet the amounts spent on certain services during the financial year ended on the 31st day of March, 1962, in excess of the amounts granted for those services and for that year, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The Bill arises out of the Demands for Excess Grants relating to the year