

NOTIFICATIONS UNDER THE ESSENTIAL
COMMODITIES ACT, 1955

THE DEPUTY MINISTER IN THE
MINISTRY OF FOOD AND AGRICUL-
TURE (SHRI D. R. CHAVAN): Sir,
I beg to lay on the Table, under sub-
section (6) of section 3 of the Essential
Commodities Act, 1955, a copy each of
the following Notifications of the Mi-
nistry of Food and Agriculture (De-
partment of Food):—

- (i) Notification G.S.R. No. 1382,
dated the 14th September, 1965
publishing the Madhya Pra-
desh Rice (Movement Con-
trol) Second Amendment Or-
der, 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 Amend-
ment 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 Pro-
cedure, 1903. [Placed in Library. See
No. LT-4975/65.]

GOVERNMENT REPLIES TO CER-
TAIN 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 Li-
mited, which were not furnished by
Government in time for inclusion in
the Report.

GOVERNMENT REPLIES TO CER-
TAIN RECOMMENDATIONS
MADE IN SEVENTH RE-
PORT 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 Com-
mittee 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 mo-
tion was adopted.*

SHRI JAGANATH RAO: Sir, I
introduce the Bill.

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

SHRI N. K. DAS (Orissa): Chair-
man Saheb, 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 time-tables 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 time-tables one will notice that the time schedules for the different trains are almost identical in the new time-table 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 is the 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 time-tables 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 चौरङ्गिया (मध्य प्रदेश) : उपसभापति महोदया, जो दो विल 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 लोगो 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 जाए 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 लोगो 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 लोगो ने मांग की तो उनको नहीं दिया गया और दूसरे लोगो 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 जो कुछ विशेष ध्यान दे कर जो भी राष्ट्र के लिये त्याग करना चाहें, काम करना चाहें उन सब दल का महायाग लेने की कोशिश करेंगे तो ज्यादा अच्छा होगा।

तीसरी बात यह है कि युद्ध के परिणामस्वरूप कुछ लोग रेलवे की ड्यूटी पर थे और उस ड्यूटी पर ही उनकी मृत्यु हो गई तो उनके कुटुम्ब के लोगो 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 मप्लीमेटरी डिमांड की गई है वह एक सर्वे के लिए है और खास तौर पर सदरन रेलवे में विद्युतीकरण के बारे में है। मैं मंत्री महोदय को एक बात बताना चाहता

[श्री विमल कुमार मन्नालालजी चौरड़िया]
हं यह जो रेलवे बजट का एक्सप्लेनेटरी मेमोरैंडम है इसके पृष्ठ 95 पर दिया है कि हमारी सदर्न 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 एकचुअल डिस्टेंस 91 किलोमीटर है और किराया लिया जाता है 134 मिलीमीटर का। कारण पूछा जाता है तो हमारी सरकार कहती है कि महंगा पड़ता है इसलिए ऐसे चलाते हैं। लेकिन सदर्न 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 दू 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 पैसेन्जर्स की भीड़ रहती है। अभी भी देहरादून एक्सप्रेस में बड़ा रश 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 एक्सटेन्ड कर दिया जाय। अगर नहीं एक्सटेन्ड कर सकते हैं तो यह बात

دھیان میں رکھیں کہ وہ گاڑی ایسے آئیڈ ٹائمس پر بینا پہنچتی ہے کہ اسکا کوئی विशेष کنکشن نہیں۔ اسکا کسی بڑی گاڑی سے کنکشن ہو جائے تو اچھا ہو، اس دھڑ سے کچھ کیا جا سکے تو اچھا ہو۔

شری شیر خاں : (مہسور) دیہی

چھوٹی صاحبہ - میں نہ صرف اس بل کی تائید کرتا ہوں بلکہ ریلوے منسٹر صاحب کو مبارکباد دیتا ہوں۔ گذشتہ چائنا کے ساتھ جب لڑائی ہو رہی تھی اس وقت اور اب بھی جس خوبی اور جس بہترین طریقہ سے ٹینس کی ضروریات کی تکمیل کی۔ اس کے لئے میں ان کو بڑی مبارکباد دیتا ہوں۔ میں تو یہ اصول رکھا ہے کہ جب کبھی اس ہاؤس میں بل پیش ہو اس پر مسیروں عام طور پر جب کچھ کہتے ہیں تو ایسی ضروریات اٹھ اٹھتی ہیں۔ اس سلسلہ میں میں یہ کہوں گا کہ جیسا آپ جانتے ہیں انڈیا کے بڑے شہر خصوصاً صنعتی شہر ہیں جیسے کہ دلی، بمبئی، کلکتہ وغیرہ میں ان میں آج کل جو بے ٹکٹ پھرنے والوں کی تعداد ہے وہ دن بہ دن بڑھتی جا رہی ہے اس کو اگر نہ روکا جائے تو شاید یہ معاملہ بڑے شہروں سے ہٹ کر دیہاتوں میں بھی پھیل جائے اور یہ خیال بڑھنے لگ جائے کہ ریلوے ہماری بے ٹکٹ خرید کر بیٹھنا اچھی بات نہیں ہے بنا

ٹکٹ سفر کیا جانا اچھا ہے۔ ذاتی تجربہ کی بنا پر غازی آباد سے دلی تک میں نے خود بھی اس چھوٹی کٹی دفعہ دیکھا اور محسوس کیا کہ نہ صرف تھوڑے کلاس بلکہ فرسٹ کلاس کے قہر میں جتنے بھی آدمی بھر سکتے ہیں بھرتے تھے۔ اب اگر ریلوے انسپکٹر چیکنگ کرنے جائے تو ان کے ساتھ ماریٹمت ہوتی ہے۔ ان غریبوں کا پرسان حال ہے اگر وہ جائز طریقہ سے پکڑتے ہیں اور ان کے خلاف بڑے صاحب اگر شکایت کریں تو انکوٹری شروع ہو جاتی ہے اور وہ غریب اس خیال سے کہ انکوٹری کے جھنجھٹ میں پھنسنے اور مصیبت لہنے کی بجائے اچھا ہے کہ چپ رہا جائے۔ یہ احساس دن بہ دن بڑھتا جا رہا ہے مجھے قہر ہے اگر ان کی سہفتی نہ ہوئی تو شاید یہ ملک میں عام طور سے پھلے۔

دوسری بات ویٹنگ روم کے سلسلہ میں ہے اور اس سے پہلے بھی میں نے کہی ہے بمبئی ہمارا ایک امپورٹنٹ سٹی ہے وہاں فائرنس بھی آتے ہیں۔ بمبئی وہی تھی۔ کے فرسٹ کلاس ویٹنگ روم کا جو حال ہے ایک دھرم شالہ کا روپ اختیار کرتا چلا جا رہا ہے۔ وہاں پر ایک لونگ کھو ہوتی ہے۔ باتھ روم اور لہترین میں جانے کے لئے سب خلاف اصول اور روتہ میں پھرنے والے انتی سوشل

[شری شیرخاں]

لوگ ہوتے ہیں اور زیادہ تعداد آپ کے ریل کے کام کرنے والوں کی ہوتی ہے جو وہاں پر آتے دھتے ہیں۔ اگر ایسی حرکت جو ہمارے لئے ایک برا اثر لائے بھڑا مہریشن لائے اس کو روکنا چاہئے۔ 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 بڑھتی اور کشتی کے درمیان ٹکرت دی سہل 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 ہیں۔ بمبئی میں میں نے سنا بڑے منافع پر بیچے جاتے ہیں۔ یہ ایسی چیزیں ہوں جو سختی سے دہانی چاہئیں نا اس کے ہم ریلوے کو ٹھیک تھلنگ سے نہیں چلا سکتے۔

دوسری گزارش دلی ریلوے اسٹیشن کے بارے میں ہے۔ وہاں لاؤٹ اسٹیکر پلیمت فارم میں ہیں مگر ایک چیز خاص طور سے میں نے محسوس کیا کہ کتنوں میں لاؤٹ اسٹیکر نہیں ہے۔ اگر ہم کتنوں میں جا کر کچھ دیر کے لئے بھٹھوں کو کوئی ذریعہ نہیں ہے جس سے ہمیں معلوم ہو گاڑی لیت ہے یا وقت ہر آنے

والی ہے۔ دلی میں جہاں یہ حال ہے اس کی طرف توجہ دینے کی ضرورت ہے۔ نئی دلی کلنگ میں 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 مہسور کورنمنٹ کی طرف سے شاید آپ کو آفر نہ کیا ہے کہ جتنے کرنٹ کی ضرورت ہے وہ کم سے کم ریمٹ پر دھیلے کے لئے تیار ہیں۔ آخر زیادہ نہ سہی کم سے کم بلنگلور تو مدراس ائر آپ کرنٹ سے ریل چلاؤں تو جیسا کہ ہمارا چھٹ منسٹر صاحب کا کہنا تھا میں بھی کہہ سکتا ہوں کہ کم سے کم دام میں آپ کو کرنٹ دیا جا سکتا ہے۔ (Time bell rings) میں تو پہلی دفعہ ہی کہہ رہا ہوں۔ تھوڑا سا ٹائم اور دے دیں۔

उपसमापति : अब वक्त नहीं है ।

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

تک چلوائیں تو میں سمجھوں گا
ہمارے مہسور کے لوگ ہرے احسان مند
ہوں گے اور اس کے ساتھ ہی ساتھ
آپ بنگلور تک بھی یہ میٹر گیج
کو ہوا گیج کرائیں 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 اسٹیشن
گورنمنٹ کے زمانے میں جو چھڑ
تھی آج تک وہی ہے۔ یہی دار قسٹریٹ
ہیڈ کوارٹر ہے۔ اور وہاں پلٹ فارم
بھی نہیں ہے گاڑیوں کی کراسنگ
ہوتی ہے۔ پوسٹ ہاؤس اتر کر گاڑی کو
کراس کر کے جاتے ہیں۔ یہاں پر
نارتھ سائڈ میں چھوٹے چھوٹے اسٹیشنوں
میں ڈبل پلٹ فارم ہوتے ہیں
لیکن ہمارے یہاں قسٹریٹ ہیڈ کوارٹر
میں پلٹ فارم نہیں ہے۔ ہم سینٹر
میں آپ کے ساتھ ہیں۔ ہمارے لوگ
ہم سے پوچھتے ہیں بتائیے ہمارے
لئے آپ کیا کر رہے ہیں۔ یہ ایسی
چوڑی چھوٹی چیزیں ہیں جن کو
کہنے سے آپ محسوس 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 پڑتا ہے۔ اس لئے

میں گزارش کروں گا کہ یہی دار
قسٹریٹ میں جہاں انڈین ایئر فورس
کا سینٹر ہے وہاں پر کم سے کم
ڈبل پلٹ فارم دوسرا بنایا جائے۔
ہمیں کئی اسٹیشنوں پر کسٹ
تیار ہے اور ہمارے اسٹیشن گورنمنٹ
ڈبل کو بھی تیار ہے۔ لیکن آپ
نے جو سپر وائز الیکٹریفیکیشن کرنے
کا فیصلہ کیا ہے اس کی وجہ سے
اگر یکم نومبر والے کے پاس بجلی نہیں
ہے اور ۱۴ نومبر والے کے پاس ہے
تو وہاں پر کام شروع کیوں نہیں
کیا جاتا۔ اس لئے ہمیں عرصہ
کرتا ہوں کہ اس معاملے میں سپر وائز
وائز کا خیال نہیں کیا جانا چاہئے۔

†[श्री शेर खां (मंसूर) : डिप्टी
चेयरमैन साहिबा, मैं न सिर्फ इस बिल
की ताइद करता हूं बल्कि रेलवे मिनिसटर
साहब को मुबारिकबाद देता हूं। 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। यू 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
खसून 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 रोका 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 तजुर्बे 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 जाइज़ 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 अन्जट 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 वेटिंग 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 वी० टी० के फ़र्स्ट क्लास वेटिंग रूम का जो हाल है एक धर्मशाला का रूप अख़्तियार 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 बड़े इम्प्रेशन 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 कमर्शियल 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 सुना बड़े मुनाफे पर बेचे जाते हैं। यह ऐसी चीज़ें हैं जो सब्जी 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 तवज्जो 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। (Time bell rings) मैं तो पहली दफ़ा ही कह रहा हूं, थोड़ा सा टाइम और दें।

उपसभापति : अब वक्त नहीं है।

श्री शेरखां : जल्दी जल्दी खत्म कर रहा हूं बंगलौर से दिल्ली को कोई डायरेक्ट ट्रेन नहीं है। चूंकि इस वक्त हमारे रिप्रिजेंटेटिव केबिनेट में नहीं हैं जो फोर्स कर सकें। कम से कम आप हमारे रिप्रिजेंटेटिव होने के नाते एक डायरेक्ट ट्रेन बंगलौर से दिल्ली तक चलवाएं तो मैं समझूंगा हमारे मैसूर 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 गुजराणिश यह कहूंगा कि हैदराबाद कर्नाटक एरिया सिकन्दराबाद डिवीजन में जितने भी स्टेशन हैं वे वैसे ही हालत में है जैसे कि पहले थे। हैदराबाद स्टेट गवर्नमेंट के जमाने में जो चीज थी आज तक वही है। बीदार डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है और वहां प्लैट 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 प्लैट फार्म होते हैं लेकिन हमारे यहां डिस्ट्रिक्ट हैड क्वार्टर में प्लैट 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 गुजराणिश कहूंगा कि बीदार डिस्ट्रिक्ट में जहां इण्डियन एयर फोर्स का सेंटर है वहां पर कम से कम डबल प्लैटफार्म दूसरा बनाया जाये। हमारे पास कई स्टेशनों पर करन्ट तैयार है और हमारी स्टेट गवर्नमेंट देने को भी तैयार है। लेकिन आप ने जो सीरियल वाइज इलैक्ट्रिफिकेशन करने का फैसला किया है उसकी वजह से अगर यकम नवम्बर

बाले के पास बिजली नहीं है और 24 नवम्बर बाले के पास है तो वहां पर काम शुरू क्यों नहीं किया जाता। इस लिये मैं अर्ज करता हूं 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 हूं, 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 हूं 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 चलना 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 सुझाव रखना चाहता हूं क्योंकि मैं 8 दिन पंजाब में रह कर आया हूं।

हमारे मिनिस्टर साहब को मालूम होगा कि पंजाब में जालन्धर स्टेशन में कई जगहों को गाड़िया जाती है। वहां से पठानकोट, अमृतसर, फिरोजपुर और इधर दिल्ली की ओर गाड़िया 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 हूं 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]

यार्ड 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 यार्डों 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 यार्ड 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 मे से कोई साहब पंजाब में तशरीफ ले जाय क्योंकि अब तो सेशन भी खत्म हो जायेगा, तो वहां के लोग आपको बतलायेंगे कि उनकी क्या क्या तकलीफें हैं। तीसरे दर्जे के मुसाफिरो को रग्त में बठने के लिए बड़ी तकलीफ होती है क्योंकि वहां पर अभी ब्लैक आउट खत्म नहीं हुआ है। पंजाब में ब्लैक आउट का सिलसिला अभी भी जारी है और वहां के चीफ मिनिस्टर साहब ने कह दिया है कि अभी वहां पर ब्लैक आउट खत्म नहीं किया जायेगा। वहां 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 ब्राडकास्ट 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 वहां 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 लगाये 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 वहां पर तेजी के साथ माल तैयार हो सके। इसके साथ ही साथ वहां पर जो माल तैयार होता है वह भी तेजी के साथ बाहर जाये ताकि वहां 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 तजवीज पेश कर रहा हूँ और मुझे यकीन है कि आप इन पर गौर فرमायेंगे।

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 चाहियें ताकि जहाजों का आना देखा जा सके। हमारा जो रेडार सिस्टम है वह कई 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 अहतियात 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 की 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 Thiruvaramburi Heavy Boilers are going to produce boilers which have to be transported to the north and if that metre gauge line is there, transshipment 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 magnificent 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 30, 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 railwaymen 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 junior most 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 Bills 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 were 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 he has the qualification or not, is employed so that besides giving them money—not money according to law—but even going beyond it i.e. Rs. 2,500 immediately, we provide them jobs 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, Gadra, 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 not 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

THE 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