

[Shri M. C. Chagla]

sion, may I again say, you cannot change the academic atmosphere of a university, you cannot infuse into it or instil into it great ideas by legislation. Legislation can only set up a machinery. You want human beings, you want a sense of purpose among the Vice-Chancellors; professors and the teachers to raise a university to a high pedestal. That cannot be done by this Bill or any Bill in the world. Therefore, our hope should be that in this administrative framework which I have tried to put in this Bill we will have the great ideals of this University maintained, the great traditions maintained and that the Banaras University will be one of our best universities as, I think, it already is.

Mr. Deputy-Speaker: The question is:

"That this House concurs in the recommendation of Rajya Sabha that the House do join in the Joint Committee of the Houses on the Bill further to amend the Banaras Hindu University Act, 1915, made in the motion adopted by Rajya Sabha at its sitting held on the 25th November, 1964 and communicated to this House on the 27th November, 1964 and resolves that the following 30 members of Lok Sabha be nominated to serve on the said Joint Committee, namely:—

Dr. M. S. Aney; Shrimati Renuka Devi Barkataki; Shri A. E. T. Barrow; Shri Bhakt Darshan; Shri Yudhvair Singh Chaudhary; Dr. Panjabrao S. Deshmukh; Shri Madhavrao Laxmanrao Jadhav; Shri Gauri Shankar Kakkar; Shri Harekrushna Mahatab; Shri Mahesh Dutta Misra; Shrimati Savitri Nigam; Shri Tika Ram Paliwal; Shri Sarjoo Pandey; Shri Purushottamdas R. Patel; Shri S. B. Patil; Shri P. S. Nattaraja Pillai; Shri S. K. Pottekkatt; Shri D. D. Puri; Shri Raghunath Singh;

Shrimati Renuka Ray; Shri Bal Krishna Singh; Shri Krishnapal Singh; Shri Rajdeo Singh; Shri Ramshekhar Prasad Singh; Shri Sinhasan Singh; Shri N. M. R. Subbaraman; Shri Kamal Nath Tiwari; Lt.-Col. Maharajkumar Dr. Vijaya Ananda of Vizianagram; Shri Ram Harkh Yadav; and Shri Ram Sewak Yadav."

The motion was adopted.

14.22 hrs.

DEMAND FOR SUPPLEMENTARY GRANT (RAILWAYS), 1964-65

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Sham Nath): Mr. Deputy-Speaker, Sir, with your permission, I beg to move the Supplementary Demand for Grant in respect of the Budget (Railways) for 1964-65, under Demand No. 2 (Surveys). I should like to explain at the outset.....

Mr. Deputy-Speaker: Normally speeches are not made when Supplementary Demands are discussed. He can reply at the end. Now, Motion moved:

DEMAND NO. 2—MISCELLANEOUS RAILWAY EXPENDITURE

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved:

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 10,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March, 1965, in respect of 'Miscellaneous Railway Expenditure'."

Shri Himatsinhji (Kutch): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I have said in

*Moved with the recommendation of the President.

this House time and again that greater attention should be paid to under-developed areas, and I said this also in connection with the development of various places ever since I came to this House two-and-a-half years back. I am glad the sanction of this House is being sought to obtain a grant for survey work in an area which requires to be developed and particularly where the settlement of displaced persons is concerned, so that that area will also come in line with the other developed areas of our country.

Sir, I was talking about these under-developed areas. There are so many such areas. It is very difficult to do everything at the same time all over the country. But our planners, and in this case in conjunction with the Planning Commission the Railway Ministry, should see that these works are done as expeditiously as possible.

Today the example of Kutch, with which I am more familiar than with other areas, comes to my mind. Kutch has an area of nearly 17,000 square miles and railway communication there has not been developed. There is only one railway link with the other parts of India via Palanpur. When our Prime Minister, who was then the Railway Minister, visited Kutch the people from Mandvi and the adjoining areas had requested him to extend the line from Kandla or from Bhuj to Mandvi which is a minor port. At that time he had given an assurance that he would see what could be done about it. So many years have gone by and yet that line has not come up. Kandla is being developed and with it it will be a good thing if in an economically backward area like Kutch these minor ports also get some encouragement by way of supply of means of communication.

Apart from that, the people have been suffering great hardships. Their connections with Bombay and other places outside Kutch have been there for a long time. The only means of travel they have is by bus up to Kandla and from there ferry up to Lakhpat either via Palanpur or Nav-

lakhi. Then there is a boat service from Mandvi to Bombay. But that too does not run all the year round. The hardships that these people have to undergo can only be imagined when the ship service is stopped during the monsoon months. Therefore, I again bring this fact to the notice of the Railway Ministry that this line should also be taken into consideration and it should be included in the Fourth Plan and extended to Kandla. Later on it can also be extended up to Lakhpat or other minor ports.

Apart from the people who want to travel or who want this facility, recently bauxite has been found in that area and an aluminium plant is likely to come into existence there. All along the coast right from Mundra up to Jakhau there are salt works. If we come to agriculture, during recent years, cotton crop, groundnut crop and others have also increased in that coastal part and a railway line would surely help the people and give a fillip to small and big industries.

I must congratulate the Railway Ministry for having at least decided to go ahead with the Kandla-Jhund-Virangam line and I hope they will expedite the work.

Apart from that, I would like to draw attention of the hon. Minister to the fact that even the existing lines need a lot of improvement and they should not go unnoticed. When one travels by rail every now and then one notices that human beings are herded into trains in even greater density than animals. Animals are not allowed to be hearded in such density.

Mr. Deputy-Speaker: I would remind the hon. Member that this is not a general discussion on the railway budget. So, his remarks will have to be confined to the demand under discussion; otherwise, it will be irrelevant.

Shri Himmatsinhji: Therefore, I was saying that even the existing services should be improved, for instance, catering. I do not want to repeat what

[Shri Himmatsinhji]

has already been stated by hon. Members on these subjects. I hope they will also be taken into consideration.

Shrimati Yashoda Reddy (Kurnool):

Mr. Deputy-Speaker, this grant is for the survey of a particular line from Dantewara to Bhadrachalam Road via Sukma, Konta and Kunavaram by the DBK Railway Project Administration. I congratulate the Government for having come here for a token grant of Rs. 10,000. If I may remind the hon. Minister, this proposal had come from the Government of Andhra Pradesh as long back as three or four years ago, when they have suggested a broad-gauge line from Kothagudam to Visakhapatnam via Bhadrachalam with a line to Bailadilla. I have myself brought this to the notice of the Railway Minister three or four times. So, I am glad that at least now they have thought of a survey and I hope that in the near future we will have a permanent line between Bailadilla and Kothagudam.

The provision of transport facilities in this area has a double significance. Not only is this area unconnected by rail or road, but, as far as the industrial and economic importance of the States of Madhya Pradesh, Orissa and Andhra Pradesh are concerned, it has very rich natural resources. The coalfields of Singareni will now have connection with the Bailadilla region. Then, though the Bhadrachalam area is very backward, it is very famous for one of the temples there; a temple of very great renown, Bhadrachalam Srirama Temple. Every year whenever pilgrims are going to the Bhadrachalam Srirama Temple for Srirama Navami, they have to cross the river Godavari and we frequently hear of severe boat tragedies. As a member of the Rajya Sabha first and then as a Member of the Lok Sabha I have appealed to the Government so many times to construct a bridge, either from the allotment of the railways or

from the allotment of the Ministry of Home Affairs for the development of tribal and backward areas. I hope the proposed line will have a bridge near Bhadrachalam, connecting the two banks of Cauveri and facilitating pilgrim traffic.

In this connection, I would like to remind the Government that another line has been proposed by the Government of Andhra Pradesh, connecting the districts of Chittoor and Cuddappah a broad-gauge line from Nandyal to Katpadi via Pileru, Pakkala, Midukur and Cuddappah. If the Railway Minister care to look at the map of India he will find that this area, surrounded by the eastern ghats has no railway facilities at all. So, if a person has to go to Hyderabad, he has to travel by at least half a dozen modes of transport. Now that a survey is going to be made in this area, I would request the hon. Minister to ask the Railway Board to have a committee for investigating this particular line connecting Nandyal to Katpadi via Pileru, Pakkala, Midukur and Cuddappah.

I have nothing more to say except to congratulate the Railway Ministry for taking up this line from Dantewara to Bhadrachalam. I hope they will come before the House for further grants for expediting the construction of this line soon.

श्री श्रीकार लाल बरवा (कोटा) :

उपाध्यक्ष महोदय, मुझे खुशी है कि सरवे हो कर यह नई रेलवे लाइन निकाली जायेगी, लेकिन मैं रेलवे मंत्रालय से यह निवेदन करूंगा कि जैसे बारिश सभी जगह बरसती है, वैसे ही उस को भी सभी जगह ध्यान रखना चाहिए ।

जहाँ तक राजस्थान का सम्बन्ध है कोटा से चित्तौड़गढ़ और कोटा से अजमेर की लाइनों का भी सरवे करा लिया जाये । इस से राजस्थान के पिछड़े हुए एरिया की

जनता में खुशी की लहर दौड़ जायेगी। फलोदा के उत्तर में स्थित मलारिन गांव में 1500 नमक के कुएं हैं। वहां पर ट्रांसपोर्ट की बहुत असुविधा है। नमक की गाड़ियां आठ दस मील के फासले पर मिलती हैं। अगर वहां पर दस बारह मील के टुकड़े पर लाइन निकाल दी जाये, तो बेचारे नमक के व्यापारियों, नमक की खानों में काम करने वाले श्रमिकों और ठेकेदारों को बहुत कुछ सुविधा मिल सकती है।

जैसाकि मैं ने कहा है, राजस्थान एक पिछड़ा हुआ एरिया है, इसलिए उस की तरफ़ थोड़ा ध्यान दिया जाये। आज कल कोटा से जयपुर जाने वालों को ज्यादा सवारियां होने के कारण असुविधा होती है। अगर आगरा से बीना कोटा हो कर सवाई माधोपुर तक गाड़ी चला दी जाये, तो यात्रियों को बहुत सुविधा हो जायेगी और इस वक्त जो कई एक्सिडेंट्स होते हैं, वे नहीं होंगे।

कोटा में सीटों के कोटा में जो कमी है, उस को पूरा कर दिया जाये। हमारे यहां से जो एयर-कन्डीशन्ड गाड़ी चलती है, पहले उस में सोलह सीट थीं, लेकिन अब वे आठ रह गई हैं। रेलवे मंत्रालय को इस तरफ़ भी ध्यान देना चाहिए।

प्रधान मंत्री ने कहा था कि उन इलाकों को विशेष सुविधा दी जायेगी, जिन में कोई फ़ैक्टरियां या लघु-उद्योग नहीं हैं। अगर प्रधान मंत्री के सुझाव को मानना है, तो पहले राजस्थान की तरफ़ ध्यान दिया जाना चाहिए। मैं ने अभी कोटा से चित्तौड़गढ़ और कोटा से अजमेर की लाइनों का जिक्र किया है। जो लाइन कोटा से अजमेर जाती है, उस को बीच में बूंदी, देवली और टोंक से मिला दिया जाये, क्योंकि उस क्षेत्र में कांच की रेती, तांबा और लोहे की खदानें हैं। समझ में नहीं आता कि ऐसे सोना

उगलने वाले एरिया की तरफ़ क्यों नहीं ध्यान दिया जाता है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि राजस्थान को हर बात में पिछड़ा हुआ न रखा जाये।

Shri Basumatari (Goalpara): Sir, communications is the main thing to develop a nation and railways are one of them. I come from an area which is surrounded by foreign countries, like, Pakistan, China and Burma. As you know, we have only one backbone line from Siliguri to Assam and this backbone line lies in a corridor of 40 miles only. This is very dangerous. I am very glad and grateful to the Railway Department that they have sanctioned one broad gauge railway from Siliguri to Jogighopa. While Jogighopa to Bongaigaon has been taken up the line from Bongaigaon to Gauhati has been left out and the people of Assam feel that this line has been left out for ever. Therefore my request is to have a survey from Bongaigaon to Gauhati made and make it a broad gauge.

Another request is to have one from Jogighopa to Gauhati and Goalpara to Garo Hills. Garo Hills is a resourceful area. Minerals, like cement, coal, lime etc. are there. The Geological Department can also survey it. But, as you know it has not been developed up till now as expected because there are no communications. So I have been suggesting to Government for a long time that there should be a line from Jogighopa to Gauhati and also to Garo Hills.

We are grateful that one line has been extended from the defence point of view from Rangapara to North Lakhimpur. But this Rangapara to North Lakhimpur line cannot cover the whole area of NEFA. As you know, in NEFA we had a debacle last time. There may also be some attack some time. We should guard our frontiers. We should not wait for such times when the Chinese or any other countries attack us and then only we cons-

[Shri Basumatari]

truct the railway. So, I like to suggest one line from North Lakhimpur to Makak Salek. It is not good for me to say so but the people of Assam are found to be saying that, "thanks to Chou En-lai we have got one railway line at least."

Shri D. C. Sharma (Gurdaspur): Do not put it like that.

Shri Basumatari: I am quoting what people say because Assam has been neglected since British time.

Shri D. C. Sharma: Sir, these words should be expunged.

Shri Basumatari: This is not what I am saying. I am very sorry to say this. But people go to the extent of saying like that. Therefore, I say that the Government should be very, very vigilant and should develop, from the strategic point of view, a State like Assam. I only like to say that you must not neglect this frontier State. This is what I have to say and am appealing to the Government of India to be vigilant for this strategic State.

With these few words, I thank once again the Railway Ministry and also the Railway Department. I am sorry that I was misunderstood.

श्री यशपाल सिंह (कैराना) : सप्ली-मेंटरी डिमांड का मैं अनुमोदन करता हूँ। जब एक दो करोड़ रुपये की मांग होती है तो बड़े भारी भरकम मिनिस्टर जो होते हैं वे यहां नहीं बैठते हैं, भीमकाय मिनिस्टर्स यहां बैठते नहीं हैं। यह उचित नहीं है। एक रुपये को भी मामूली नहीं समझा जाना चाहिये। देश का एक रूपया भी बहुत कीमती है।

जो सर्वे किया जा रहा है उस के बारे में यह बात साफ होनी चाहिये कि यह मीटर गेज लाइन होगी या ब्राड गेज

होगी। यह भी जरूरी है कि काम को अधूरा न छोड़ा जाय। आज सत्तर परसेंट रेलवे स्टेशनज ऐसे हैं जहां पर कोई शैड नहीं है, न रिकशा वालों के लिए है, न घोड़े तांगे वालों के लिए हैं। पशुधन देश का इस तरह से नष्ट होता है और हो रहा है। यह जरूरी है कि इन को मुकम्मिल किया जाय। जो भी काम किया जाय उस को अधूरा न छोड़ा जाय। जब एक गलत लाइन तैयार होती है तो उससे यात्रियों को बड़ी असुविधा होती है। गलत लाइनें नहीं बननी चाहियें। ऐसी ही एक लाइन का मैं हवाला देना चाहता हूँ। एटा-बरेल्लन रेलवे लाइन एक गलत लाइन है। पांच घंटे लग जाते हैं एक जगह से दूसरी जगह इस के द्वारा पहुंचने में जबकि बस में आदमी डेढ़ घंटे में पहुंच जाता है। इस से जो रुपया है वह बेकार जाता है। रुपया जाया न जाय और यात्रियों को सुविधा भी मिल सके, इस के लिए यह जरूरी है कि इस को कांसर्गज के साथ मिला दिया जाय। इस से आप की आमदनी भी ज्यादा हो सकेगी।

दण्डकारण्य तक जो लाइन ले जाई जा रही है इस का ज्यादा ताल्लुक प्रादीप पोर्ट से भी होगा। जब तक वहां तक लाइन नहीं जाती है तब तक आयरन को आप आसानी से नहीं ले जा सकेंगे और अच्छी तरह से काम नहीं कर सकेंगे। इस को वहां तक ले जाना चाहिये।

आजकल देखा जाता है कि जो छोटे छोटे स्टेशन होते हैं उन पर तो गाड़ियां ठहराई जाती हैं लेकिन जो बड़े बड़े होते हैं उन पर उन को ठहराया नहीं जाता है। सहारनपुर से मुरादाबाद जाने वाली लाइन पर, लक्सर से लखनऊ जाने वाली लाइन पर, रुड़की से बरेली जाने वाली लाइन पर

चन्दौक नाम का एक स्टेशन है। यहां पर गाड़ी नहीं रुकती है। यहां पर जो सेल है टिकिट्स की वह काफी है। जिन स्टेशन्स पर इस से आधी सेल होती है वहां पर तो गाड़ियां ठोकी जाती हैं लेकिन यहां इस को रोका नहीं जाता है। जिन स्टेशनों पर इस की सेल का पांचवां हिस्सा भी सेल नहीं होती है, वहां पर जब गाड़ियां रुकवाई जाती हैं तो क्या कारण है कि यहां नहीं रुकवाई जाती। मैं चाहता हूं कि मंत्री महोदय नोट कर लें कि अगर यहां पर गाड़ियां रुकवाई गईं तो सेल भी आप की बढ़ेगी और लोगों को सुविधा भी होगी।

आप दण्डकारण्य तक रेलवे लाइन बनाने जा रहे हैं। इस से हमारे रिहैबिलिटेशन मिनिस्टर त्यागी जी का काम बहुत आसान हो जायेगा। उन्हें भगवान ने ऐसा महकमा दिया है कि यह कभी बन्द नहीं होगा। हमेशा ही इन का डिपार्टमेंट काम करता रहेगा चूंकि कभी हिन्दुस्तानी बर्मा से उजड़ कर आयेंगे, कभी लंका से और कभी कहीं और से और उन सब को इसी महकमे को बसाना होगा, त्यागी जी के ही जिम्मे यह काम आयेगा। यह एक शाश्वत महकमा है। दण्डकारण्य तक अगर रेलवे लाइन का इन्तजाम हो गया तो रिहैबिलिटेशन का काम आसानी से आगे बढ़ सकेगा, इस मामले में उन को बहुत सुविधा हो जायेगी।

मैं चाहता हूं कि यह साफ कर दिया जाय कि यह ट्रेन इलेक्ट्रिक कनेक्शन से चलेगी, डीजल से चलेगी या जिस सिस्टम से अब रेलें चल रही हैं उस सिस्टम से चलेगी। जो भी काम आप करें उस को डिले न करें उस को जल्दी से जल्दी करने की कोशिश करें, यही मेरी अन्त में प्रार्थना है।

श्री न० प्र० यादव (सीतामढ़ी) : मैं आप के द्वारा रेल मंत्रालय का ध्यान

उत्तर बिहार के सीतामढ़ी इलाके को और ले जाना चाहता हूं। सीतामढ़ी और मुजफ्फरपुर के बीच का फासला 38 मील का है। इस रेलवे लाइन का सर्वेक्षण 1928 में हुआ था। लेकिन यहां आज तक कोई रेलवे लाइन नहीं बनाई गई है। पता नहीं उस सर्वेक्षण का क्या बना।

1948 में सीतामढ़ी से सनवरसा लाइन का सर्वेक्षण हुआ था जिस का फासला 20 मील का है। लेकिन इस के बारे में भी कोई प्रगति नहीं हुई है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि सनवरसा से मुजफ्फरपुर की जो 58 मील की दूरी है, यहां रेलवे लाइन बननी चाहिये। सीतामढ़ी नेपाल के बॉर्डर पर पड़ता है। उस रास्ते काफी लकड़ी आदि चीजें नेपाल से हमारे हिन्दुस्तान की ओर आती हैं। यह लाइन बन जाय तो काफी लोगों को सुविधा हो सकती है। उत्तर बिहार के लोगों को काफी सस्ती लकड़ी मिल सकती है।

सोनबरसा थाने व एक सीतामढ़ी सब-डिविजन के दूसरे थाने में बहुत अच्छे धान की फसल होती है। रेलवे लाइन बनने से उत्तर बिहार से बहुत सस्ते दामों पर धान आदि दूसरे प्रान्तों को भेजा जा सकता है। इसलिए मैं प्रार्थना करता हूं कि इस ओर आप अति शीघ्र ध्यान दें।

पटना से सीतामढ़ी की दूरी करीब सौ मील की है। उत्तर बिहार के लोगों को खास कर सीतामढ़ी और सनवरसा के लोगों को पटना से सौ मील की दूरी तय करने में करीब 16 घंटे लग जाते हैं। पटना से कानपुर, पटना से दिल्ली, एक पटना से बम्बई जाना आसान है लेकिन पटना से सीतामढ़ी सनवरसा जाने में करीब 16-17 घंटे लग जाते हैं। इस से इन इलाके के यात्रियों को काफी परेशानी होती है।

श्री बी० चं० शर्मा : बैलगाड़ी की रफ्तार से जाती है क्या ?

श्री न० प्र० यादव : बैलगाड़ी भी तेजी से चलती है। रेल गाड़ी छोटी लाइन की है और उस को एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक पहुंचने में घंटा आधा घंटा लग जाता है। इसलिये मैं चाहता हूं कि आप उधर ध्यान दें। यह इलाका बिल्कुल पिछड़ा हुआ है। दो सर्वेक्षण हो चुके हैं, एक 1928 में और दूसरा 1948 में लेकिन फिर भी अभी तक इस और किसी तरह का कोई काम नहीं हो सका है।

नहरकटिया से एक गाड़ी पालेजाघाट की ओर जाती है। इन दोनों के बीच की दूरी लगभग 150 मील की है। इसको तय करने में यात्रियों को 18 घंटे लग जाते हैं। नहरकटियागंज से पालेजाघाट जाने के लिए एक एक्सप्रेस गाड़ी होनी चाहिए। अभी एक अक्टूबर से असम मेल दिल्ली से बरोनी तक जाती है। लेकिन उसको पकड़ने के लिए उत्तर बिहार के इलाके के लोगों को छोटी लाइन में किसी तरह का कोई कनेक्शन नहीं मिलता है। उत्तर बिहार के लोग जो दिल्ली की ओर आते हैं उनके लिए एक छोटी लाइन की एक्सप्रेस गाड़ी नहरकटियागंज से समस्तीपुर तक होनी चाहिये ताकि वे लोग आसानी से असम मेल को पकड़ कर दिल्ली इत्यादि पहुंच सकें।

सीतामढ़ी अभी तक सब-डिविजनल हेडक्वार्टर है। 1 अप्रैल से अनुमान है कि वह जिना हेडक्वार्टर हो जाएगा। उसकी आबादी करीब करीब 14 लाख की है। सीतामढ़ी सीता माता की जन्मभूमि है। वहां अभी तक छोटा सा रेलवे स्टेशन है। एक साधारण सा वेंटिंग रूम है जिसमें यात्रियों को बड़ी दिक्कत होती है। मेरा नवेदन है कि वहां एक यर्ड क्लास का

वेंटिंग हाल होना चाहिये ताकि यात्रियों को सुविधा हो सके।

उपाध्यक्ष महोदय, जो समय आपने दिया उसके लिए आपको मैं धन्यवाद देता हूं और आशा करना हूं कि माननीय उपमंत्री जी को जो सुझाव मैंने दिये हैं उन पर विचार करेंगे।

Shri Nambiar (Tiruchirapalli): Mr. Deputy-Speaker, Sir, this is a very good move that the Government is now coming forward to begin the survey of this new line. This is an area which is fast developing and it must develop. Here, my humble submission is this that by developing this area, having an additional railway line, the emphasis for the bifurcation of these two Railways, the Southern Railway and the Central Railway and the formation of the new zone in that area becomes all the more important. Unfortunately, this has been hanging fire for the last several years. Many a time the promises were being given that it is coming up. But I have my own doubts as to whether it is coming up even next year. I understand from non-official sources that there is a possibility of this new zone coming up by the beginning of April, 1965. I do not know whether I could get a reply from the hon. Minister as to whether it is a fact or it is going to be postponed still further.

Mr. Deputy-Speaker: We are not concerned with zones now.

Shri Nambiar: This is an area which is now fast developing and this new line comes in that area. On p. 2 you will find that the iron and steel complex industry is likely to come up in this area. It is fast developing and it is all the more necessary that a new zone should be created. There is a bottle-neck because of the unwieldy nature of the Southern Railway and the Central Railway, particularly in this area where the Central Railway is operating. This is a disputed area and if this area can be brought into a new zone carved out of the Southern

Railway and the Central Railway, then the movement of goods will be quicker and easier for the operational purposes. This is another important aspect and it is, therefore, necessary that this should be done. This is my humble submission. Of course, the Deputy Minister may find it difficult to give an assurance about this in the House. But I would request him to consider this matter and even consult his Chief on this question because it is hanging fire for a long period. That is why I wanted to stress this point.

The other point which I want to stress is with regard to the employees of the whole of the Southern Railway and the Central Railway. In this area, the railway people are finding it difficult to get sufficient foodgrains. The Railway administration is refusing to give foodgrains to the railway employees departmentally. On the other hand, they say that they would be giving them through the co-operative societies and all that. But practically the railway employees are finding it difficult to get the foodgrains. Therefore, I would request the hon. Deputy Minister to see that departmental grain shops are provided so that the railway people get their supply uninterrupted during the scarcity period. This is my humble request which I hope the hon. Deputy Minister will consider.

श्री शिवमूर्ति स्वामी (कोप्पल) : यह जो रेलवे का पूरक बजट हाउस के सामने रक्खा गया है उसके लिए बधाई देते हुए मैं चन्द सुझाव देना चाहता हूँ। यहाँ पर सर्वे के लिये जो बजट मांगा जा रहा है वह बैलाडिला को डेवलेप करने की दृष्टि से मांगा जा रहा है जहाँ पर कि आयरन और डिपॉजिट है और उसको सर्वे करने की जरूरत महसूस हो रही है। इसी तरह से मैं और भी आयरन और डिपॉजिट्स के बारे में बतला सकता हूँ। आप यहाँ पर डेवलेपमेंट करना चाहते हैं तो मुझे उस पर कोई एनराज नहीं है, लेकिन मैं मंत्री महोदय

से बतलाना चाहता हूँ कि अगर कहीं पर दुनिया में ज्यादा से ज्यादा आयरन और का परसेन्टेज और स्टाक पाया जाता है तो वह बेलारी डिस्ट्रिक्ट और गोआ में है। दुनिया भर में अगर कहीं पर 75 से 78 परसेंट तक आयरन और है तो वह इन्हीं हिस्सों में है। आप अपने जिम्नोलोजिस्ट से पूछिये जिनकी कांफेंस आजकल हो रही है। 100 सालों से गवर्नमेंट आफ इंडिया ने बार बार सर्वे कमिटीज अप्वाइंट कर के यहाँ पर रिपोर्ट्स हासिल की हैं। उनका कहना है :

The richest iron ore area in the world is the Bellary and Goa districts. Along with Bailadilla, among all India centres, the Bellary district, Hospet and Sandur are the richest iron ore areas.

लेकिन उसको डेवेलप करने की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया। मुझे अफसोस होता है कि तकरीबन सतरह सालों से हर बजट के मौके पर हम कहते आये हैं कि इस एरिया को डेवेलप करने के लिए आप हास्पेट, सौंडूर, हरिहर, हुबली, कारवार और गोआ लाइन को ब्राड गेज बनाने का इन्तजाम किया जाये। जितनी बार हमारे मंत्री लोग उस एरिया को विजिट करने आये, हमें आश्वासन देते रहे, सर्वे के लिये प्रपोजल्स भी रक्खे गये, पैसा भी रक्खा गया, लेकिन उस पैसे का इस्तेमाल नहीं हुआ। इसका मुझे अफसोस है और मुझे आपसे इसी वजह से पुरजोर अपील करनी पड़ रही है कि सर्वे के जो प्रपोजल्स आप रक्खते हैं वह सिर्फ एक नामिनल तरीके से किताब पर ही न रहे। जल्दी से जल्दी सर्वे कर के उन के लिये पैसा दिया जाये। बैलाडिला का जो सर्वे आप कर रहे हैं उसको भी जल्दी से जल्दी खत्म किया जाये। तीन पांच साला योजनायें आप की गुजरने आईं, 25 मिलियन टन्स आयरन और एक्सपोर्ट करने का आप का कमिटमेंट है। इस कमिटमेंट के होते हुए जब तक आप

[श्री गिवमूर्ति स्वामी]

इन एरियाज को डेवेलप नहीं करेंगे तब तक आपका काम नहीं चल सकता है। साथ ही आपको इस सोर्म से जो फारेन एक्सचेन्ज मिलने वाला है वह भी नहीं मिलेगा। भारतवर्ष में फारेन एक्सचेन्ज का ज्यादा से ज्यादा हिस्सा जो है और स्टेट ट्रेडिंग कारपोरेशन को जो कमाई है वह इसी आयरन और पर मबनी है। लिहाजा इसके बारे में ज्यादा चर्चा न करते हुए मैं इतना ही कहता चाहता हूं कि जो जगहें डेवेलप करने के काबिल हैं उनको जल्दी से जल्दी हाथ में लिया जाये। उनको किसी भी तरह से छोड़ा न जाये।

यहां का हास्पेट सौंडर एरिया जो है उसे ब्राड गेज करने के लिए पैसा महैया किया गया है लेकिन यह काम बहुत मुस्ती से चल रहा है। 11 साल के बाद अब उसका फाइनल सर्वे किया गया है और उसको सिर्फ हगरी स्टेशन तक ही ब्रोड गेज किया गया है उससे आगे नहीं हुआ।

मैं बहुत ज्यादा न कहते हुए माननीय मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूं और प्रार्थना करता हूं कि रेलवे के जो भी कर्मचारी हैं उनकी अन्न की समस्या बहुत कठिन हो रही है और उसके ऊपर ध्यान दिया जाये।

दूसरी बात का ताल्लुक इस बजट के साथ तो नहीं है, लेकिन दो लफ्जों में कहना चाहता हूं कि जो रिटायर्ड होने वाले कर्मचारी हैं जो कि पेंशन के लिये आप्ट करना चाहते हैं उनको ऐसा करने की इजाजत दी जाये। इसमें एक करोड़ रुपये से ज्यादा नहीं लगेगा। जो बहुत से लोग सर्वे डिपार्टमेंट में काम कर रहे हैं या रेलवे में काम कर रहे हैं उनके मामले में सहानुभूति से काम लिया जाये।

इतना कहने के बाद मैं कुछ डिबीजन्स के बारे में भी कहना चाहता हूं। श्री नम्बियार ने डिबीजन्स के बारे में कहा। ठीक है अगर

वे डिबीजन चाहते हैं तो कर दिया जाये मुझे इसमें कोई ऐतराज नहीं है। मुझे उनके साथ पूरी हमदर्दी है। लेकिन बहुत दिनों से, तकरीबन साठ या सत्तर सालों से जो हुबली का डिबीजन है उसको वहां से हटाने की बात सोची जा रही है।

Shri A. P. Sharma (Buxar): I do not think anybody is thinking of that.

Shri Sivamurthi Swamy: We are daily receiving telegrams from merchants and general public saying that Hubli zone is again being taken away.

अगर इसी तरह से होता गया, अगर हर एक स्टेट में एक एक डिबीजन दिया जाये या हर एक रेलवे स्टेशन के पास एक एक रेलवे डिबीजन बना दिया जाये तो भी मुझे ऐतराज नहीं है, लेकिन हुबली का जो डिबीजन है उस को न हटाया जाये। हुबली डिबीजन भी रखा जाये और अगर आप चाहें तो सिकन्दराबाद या हैदराबाद में भी बना दें, लेकिन हुबली डिबीजन हटा कर आप वहां के लोगों के साथ न्याय नहीं करेंगे।

Shri M. P. Swamy (Tenkasi): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I support the Supplementary Demand for Grant for the Railways for their surveying a new line in a developing sector of our country. I want to say a few words about the line which ought to be surveyed by the Railways.

15.00 hrs.

The southern end of our State, Kanya Kumari, is not connected by railway line. The people of that part have been making a demand for the last fifty-five years for the laying of a line from Tirunelveli to Kanya Kumari. We all press for having a Banaras-Kanyakumari Express in the Fourth Five Year Plan at least, and that will be possible if the Railway

Ministry orders a sanction of this line.

Not only that. If this new line is constructed, we will get a connection from Kanya Kumari, Nagercoil, and from there to Trivandrum; and thus the southern end of India which is cut off from the railway system will get an opportunity of railway connection. In my student days, I know, my college friends who were studying at Tirunelveli coming from Nagercoil had not seen trains. What they used to do is, they would purchase a two-anna ticket and go from Tirunelveli to Palamcottah, just to see the train and travel by train because they had not travelled by train. I want to emphasise this matter, because that is the condition even today. That is why I emphasise that this Tirunelveli-Kanyakumari line should be ordered immediately.

Mr. Deputy-Speaker: We will continue this debate tomorrow. Now we have to take up the other business.

15.02 hrs.

MOTION RE. STATEMENT ON ESTABLISHMENT OF NEW ORDNANCE FACTORIES

Shri Ranga (Chittoor): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I move:

"That this House takes note of the statement made on the 20th November, 1964 by the Minister of Defence Production on the Factories."

Sir, it is my duty to warn the country that just as this Government has got us into the serious crisis and mess over food, there is every justification for fearing that we are likely to be landed in an equally serious situation so far as our defence preparations are concerned. It is well known how the former Defence Minister, Mr. Krishna Menon, had neglected the preparation of our country in regard to defences with the result that we came to grief on the Himalayan front when the Chinese invaded our country so

successfully. We did not want, the House did not want, a similar debacle to overtake the country, and therefore it was generous enough to offer all the money, to sanction all the money that the Government came forward to ask. And we are told now that for the next five years they are going to have a five-year plan to spend—to ask for, obtain and then spend—as much as five thousand crores of rupees, at one thousand crores on the average per annum, on our defence equipment.

But now what is the position? We find, according to their own admission, the radar equipment is coming in; but this equipment, they said in answer to a question on the 23rd, is expected to be in operation in the latter half of 1965. Therefore, for another six or seven months it would not be available for operation at all.

Then, coming to transmitter, long-distance transmitter, which they said they wanted very badly in order to strengthen our defence preparations and gain friends through the propaganda that we can carry on on this Chinese question, Government has made a mess, and has repeated it also. At that time, you remember, the Government of India reached an agreement with America. That was cancelled before the ink with which it was written had gone dry. Afterwards they said they were going to be in search of another transmitter, or another friend who would be willing to supply a transmitter. Only the other day the Minister concerned told us that it would take another one year and six months or two years before they could possibly get the transmitters that they have been negotiating for. We do not know wherefrom they are going to get them. They seem to think that they would be able to get them on rupee exchange. Good luck to them in that. But then, would they be able to get them, and would they be able to instal them soon enough? That is the question.

Coming to these ordnance factories themselves, and coming to the army recruitment also, we were assured by