

१६५८-५६

में

रेलवे के
निर्माण, मशीन

और

चल-स्टाक का कार्यक्रम

भाग १

(संक्षेप)



भारत सरकार मुख्यालय की संसदीय शाखा में
जनरल मैनेजर द्वारा मुद्रित, नयी दिल्ली, फरवरी, १९५८

UNIVERSAL
LIBRARY

OU 186626

UNIVERSAL
LIBRARY

OSMANIA UNIVERSITY LIBRARY

Call No. H624.12/B57U Accession No. G.H. 2559

Author भारत सरकार, दिल्ली।

१-	Title गैर-पूरे ... चत-शक का कार्यक्रम	पृष्ठ १-७०
	This book should be returned on or before the date list mailed below	
२-	_____	७१-७४
३-	_____	७५-७७
४-	_____	७८-८२
५-	_____	८३-८४
६-	_____	८५-११०
७-	_____	१११-१२२
८-	_____	१२३-१२७
९-	_____	१२८-१३०
१०-	_____	१३१-१३४
११-	_____	१३५-१३६
१२-	_____	१३७-१४१

१९५८-५९ में रेलों के निर्माण, मशीन और चल-स्टाक के कार्यक्रम का संक्षिप्त विवरण

नीचे दी गयी तालिका में १९५७-५८ के बजट और संशोधित अनुमान और १९५८-५९ के बजट अनुमान दिये गये हैं, जिनका खर्च पूँजी, मूल्यहास आरक्षित निधि, विकास निधि और चालू लाइन—राजस्व के खाते से किया जायेगा :—

	वास्तविक १९५६-५७	बजट १९५७-५८	संशोधित १९५७-५८	बजट १९५८-५९
पूँजी .	१,०७,५१,६२,५४०	१,२४,१७,१०,०००	१,३८,४६,९७,०००	१,३८,८३,५९,०००
मूल्यहास आरक्षित निधि .	४३,६७,६८,५०७	४९,७३,५६,०००	५८,९४,४०,०००	६९,५५,२५,०००
विकास निधि .	१९,८४,५७,४६७	३२,३६,९६,०००	२५,९२,९०,०००	३६,७०,३२,०००
चालू लाइन-राजस्व	८,०५,४३,८०४	११,७२,३८,०००	११,६२,८३,०००	१४,९०,८४,०००
जोड़ .	१,७६,०९,३२,३१८	२,१८,००,००,०००	२,३४,९७,१०,०००	२,६०,००,००,०००

२. २६० करोड़ के शुद्ध नियतन से १८.६० करोड़ की बचत का अनुमान है। इस तरह कुल अनुमानित खर्च २७८.६० करोड़ रुपये है जिसमें से सिविल इंजीनियरिंग के काम के लिए १८२.६५ करोड़, चलस्टाक के लिए ८७.९५ करोड़, मशीन और संयन्त्र के लिए ५.५० करोड़ और सड़क व्यवस्था में निवेश के लिए २.५० करोड़ रखा गया है।

३. निर्माण के अलग-अलग कामों पर २७८.६० करोड़ का बँटवारा इस प्रकार है :—

(लाख रुपयों में)

विवरण	संशोधित		बजट अनुमान १९५८-५९				
	वास्तविक १९५६- ५७	अनुमान १९५७- ५८	पूजा	मूल्यह्रास निधि	विकास निधि	चालू लाइन निर्माण (राजस्व)	जोड़
१. चल-स्टाक (बिजली- योजना के स्टार्क को छोड़कर)	६३,७५	६०,६०	५६,६६	३१,२४	२	३	८७,६५
२. मशीन और संयंत्र	४,१३	४,७१	१,६८	२,२६	..	१,२३	५,५०
३. रेल-पथ का नवीकरण	१६,४१	२८,६२	-५	३३,६१	६८	२३	३४,७७
४. पुल सम्बन्धी काम	७५	१,६७	१४	३,३०	२६	४५	४,१५
५. गंगा पुल	२,३८	२,३१	२,२१	..	..	..	२,२१
६. यातायात सम्बन्धी सुविधा	१५,८०	३०,६०	४३,०१	२,६१	१२,५७	४,८८	६३,३७
७. सिगनल और अन्तर्पाशि के काम आदि	१,५८	३,०३	४१	१,०१	२,२६	२,२६	५,६४
८. कारखाने (बिजली योजना सम्बन्धी कारखानों को छोड़कर)	३,४१	६,२३	४,४५	१,०४	७,१६	१,६४	१४,६२
९. बिजली कर्षण	४,०८	१५,३५	१६,४६	६६	२४	३	१७,७२
१०. कर्मचारियों के लिए मकान	६,७७	८,४५	६१	१६	५,६८	१,२८	८,०३
११. कर्मचारियों के लिए सुविधा	१,३६	२,५७	११	१	२,४७	५२	३,११

(लाख रुपयों में)

विवरण	सशोधित		बजट अनुमान १९५८-५९				
	वास्तविक अनुमान		पूजा मूल्यह्रास विकास		चालू	जोड़	
	१९५६-५७	१९५७-५८	निधि	निधि	लाइन निर्माण (राजस्व)		
१२. यात्री और दूसरे रेल-उपयोगिताओं के लिए सुविधा	३,६१	२,६८	..	..	२८०	..	२,८०
१३. नयी लाइनें (बिजली योजनाओं और गंगा पुल योजना को छोड़कर)	८,३०	११,६६	१०,२३	१	३,८१	..	१४,०५
१४. उखाड़ी गयी लाइनों को फिर से चालू करना	६	३६	११	..	४	..	१५
१५. दूसरे रचना कार्य	५,०५	६,०६	६१	७७	३,५६	३,७६	६,०३
१६. रेलवे लाइन की खरीद	..	१,०६	..	..	..	..	..
१७. सड़क यातायात में निवेश	१,४५	१,३६	२,५०	..	..	..	२,५०
१७. विशाखापट्टणम बन्दरगाह	१४	..	..	..	..	..	..
१९. नीचे के अवशेषों में बढ़ती या कमी:-							
(क) स्टोर अर्वागत	१८,००	१८,२४	१४,८३	..	..	..	१४,८३
(ख) निर्माण अर्वागत	६४	-१,००	-२,६४	..	..	..	-२,६४
(ग) विविध अग्रिम	..	५,१८	-३,२७	..	..	..	-३,२७
२०. जमा या वसूलियां :-							
(क) पुराने सामान से जमा	..	-४,६६	-४,८६	..	-५,७४	..	-४ -५,७८
(ख) दूसरे जमा	..	-७,२५	-८७	-४४	..	..	-४४
जोड़	१,७६,०६	२,३४,६७	१,४८,५५	७१,८७	४१,६१	१६,५७	२,७८,६०

१—रेल-पथ

१९५८-५९ में रेल-पथ के नवीकरण के लिए ३४.७७ करोड़ रुपये की व्यवस्था की गयी है, जिसमें से २१.१५ करोड़ चालू काम और १३.६२ करोड़ नये कामों के लिए हैं।

२—पुल

इस शीर्षक में जो ४.१५ करोड़ रुपये की व्यवस्था की गयी है उसमें से ३.१० करोड़ चालू काम और १.०५ करोड़ नये काम के लिए हैं। इस शीर्षक के प्रमुख काम इस प्रकार हैं :

नये काम

१—उत्तर रेलवे :— कालका-शिमला खण्ड में २६^१/_४ मील पर पुल नं० ३४७ को बने ५० वर्ष से ऊपर हो गये हैं और इसकी आयु और खराब हालत को देखते हुए इसको बदल देना जरूरी है। इस काम पर ६ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५८-५९ में २ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२. दक्षिण रेलवे :—मद्रास-बेजवाड़ा खण्ड (उत्तर-पूर्वी लाइन) में पुल नं० १२७, १६७, २४०, ४१९ और ४६१ को फिर से बनाना :—

इन पुलों को फिर से बनाना बहुत जरूरी है क्योंकि ये बहुत पुराने हो गये हैं और लदान के मुख्य लाइन मानक से इनकी मजबूती कम है, जिसकी वजह से गाड़ियों की चाल पर प्रतिबंध लगाना पड़ता है। इस काम पर २७.६० लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५८-५९ में ८.५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३. दक्षिण रेलवे:—मायावरम-तिरुवरूर खण्ड में पुल नं० ५०८, ५२७, ५६८ और ५८० को फिर से बनाना:—

इन पुलों पर से चाल का प्रतिबंध हटाने के लिए इनको फिर से बनाना जरूरी है। इस काम पर १५.५० लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५८-५९ में ५.४० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

४. दक्षिण-पूर्व रेलवे:—खड़गपुर-हावड़ा खण्ड में रूपनारायण पुल नं० ५७ को गर्डरों को बदलना :—

आर्थिक दृष्टि से ये गर्डर गतायु हो गये हैं। चाल-प्रतिबंध हटाने के लिए इन गर्डरों की जगह नये मानक गर्डर लगाना जरूरी है। इस काम पर १५० लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५८-५९ में १३ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

५. दक्षिण-पूर्व रेलवे :—दामोदर पुल नं० ५२० में फिर से गर्डर लगाना :—

इस पुल की हालत अच्छी नहीं है। इसके गर्डर बहुत कमजोर हैं और भारी इजन चाल पर बिना रोक लगाये इस पुल पर से नहीं गुजर सकते। इस खण्ड में बढ़े हुए यातायात को ध्यान में रख कर, खास-तौर पर चाल-प्रतिबंध हटाने के लिए, इस पुल को मजबूत करना बहुत जरूरी है। इस काम पर

४० लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से २ लाख की १९५८-५९ में व्यवस्था की जा रही है ।

६. पश्चिम रेलवे :—नागवा-उज्जैन खण्ड में सिप्रा पुल नं० २९ के जंग लगे और कमजोर गडरों की जगह नये गडर लगाना:—

इस पुल के गडर पुराने और कमजोर हैं और उनमें जग लग गया है । आर्थिक दृष्टि से वे गतामु हो चुके हैं और उनकी जगह नये मानक गडर लगाने की जरूरत है । इस काम पर १५.३१ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५८-५९ में ०.२५ लाख की व्यवस्था की गयी है ।

७. पश्चिम रेलवे :—बयाना-आगरा खण्ड में यमुना पुल नं० १६२ के गडरों को बदलना :—

इस पुल में १३३ फीट के १६ स्पैन हैं । इसके गडर पुराने और कमजोर हो गये हैं इसलिए इन गडरों की जगह मुख्य लाइन के नये मानक गडरों को लगाना जरूरी है । इस काम पर ३७.३८ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५८-५९ में ०.५० लाख की व्यवस्था की जा रही है ।

चालू काम

१. मध्य रेलवे :—झांसी-मानिकपुर खण्ड में खैरार और मानिकपुर के बीच बड़े पुलों को मजबूत करना :—

इस खण्ड के पुल केवल १३ टन का धुरी भार सम्हाल सकते हैं, लेकिन तिस पर भी गाड़ियों की चाल पर प्रतिबन्ध लगा हुआ है । इन पुलों को अच्छी हालत में लाने और उन पर मानक इंजन अर्थात् १८.५ टन धुरी-भार वाले इंजन चाल पर बिना प्रतिबन्ध लगाये चलाने के उद्देश्य से यह तय किया गया है कि ४६.६३ लाख के अनुमानित खर्च में इन पुलों को मजबूत किया जाय । इसमें से १९५७-५८ के अन्त तक १२.४५ लाख खर्च होने की सम्भावना है । १९५८-५९ में इस काम के लिए २० लाख की व्यवस्था की गयी है ।

२. पूर्वोत्तर रेलवे—कासगंज-अछनेरा खण्ड में २१५^१/_४ मील पर यमुना पुल के गडरों को ७ × १५०' के गडरों से बदलना :—

इस पुल के गडरों की उपयोगिता पूरी हो चुकी है । इस पर भारी इंजनों को सिर्फ ६ मील प्रति घंटे की चाल में चलाने की अनुमति दी जा सकती है । पुल की ऊपरी सड़क पर भी काफी भीड़ रहती है । यातायात की दृष्टि में रेल-परिचालन कठिन और महंगा है । काडला बदरगाह पर पूरी तरह से काम शुरू होने के बाद अछनेरा-कासगंज खण्ड पर यातायात काफी बढ जाने की सम्भावना है । इस पुल पर से चाल-प्रतिबन्ध हटाने के लिए वर्तमान कमजोर गडरों को बदलना जरूरी है । ऊपरी सड़क इस तरह अलग की जायेगी कि उमसे यातायात में दखल पैदा न हो सके । इस काम पर २६.०१ लाख की लागत का अनुमान है । इस रकम में से रेलवे का हिस्सा १२.३३ लाख और बाकी १३.६८ लाख उत्तर प्रदेश सरकार के हिस्से के हैं । रेलवे के हिस्से की १२.३३ लाख की अनुमानित लागत में से १९५७-५८ के अन्त तक ०.०५ लाख खर्च होने की सम्भावना है । १९५८-५९ में इस काम के लिए ०.३० लाख की व्यवस्था की जा रही है ।

३. पूर्वोत्तर रेलवे :—गोंडा-बुढ़वल खण्ड में मील ४४०/२२ पर एलिन पुल के १७×२००' गर्डरों को बदलना :—

इस पुल के गर्डर शाखा लाइन मानक लदान के लिए कमजोर हैं, जिसके कारण भारी इंजनों की चाल पर २५ मील प्रति घंटा की पाबंदी लगी हुई है। बड़े हुए यातायात के परिवहन में यह पुल रुकावट पैदा करता है। इसलिए यह जरूरी है कि इसमें पुराने और कमजोर गर्डरों को बदल कर मानक गर्डर लगाये जायें ताकि सभी किस्म के इंजन चाल पर बिना प्रतिबन्ध लगाये इस पुल पर चल सकें। इस काम पर ५० लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से ८ लाख उत्तर प्रदेश सरकार और बाकी ४२ लाख रेलवे के हिस्से के हैं। रेलवे के हिस्से में से १९५७-५८ के अन्त तक ०.१० लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १ लाख की व्यवस्था की गयी है।

४. पूर्वोत्तर रेलवे :—भटनी-इलाहाबाद खण्ड के पुल नं० २१ और २४ में नये गर्डरों की व्यवस्था :—

इन पुलों के वर्तमान गर्डरों की उपयोगिता पूरी हो चुकी है। इस वजह से यह जरूरी समझा गया है कि इन पुलों में मीटर लाइन के मुख्य लाइन के नये मानक गर्डर लगाये जायें। इस काम पर १९.८६ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ०.४० लाख खर्च होने की सम्भावना है। इसके लिए १९५८-५९ में ३ लाख की व्यवस्था की गयी है।

५. पूर्वोत्तर रेलवे :—सोनापुर-हाजीपुर खण्ड में वर्तमान गंडक पुल की जगह दोहरी लाइन का नया पुल बनाना और इसमें जहाज यातायात की व्यवस्था करना :—

इस पुल के गर्डर बहुत कमजोर हैं और उस पर भारी इंजन बहुत ही धीमी चाल में जा सकते हैं। सोनपुर-हाजीपुर खण्ड की इकहरी लाइन सोनपुर के पश्चिम की ओर हाजीपुर के पूर्व की दोहरी लाइनों के लिए बहुत बड़ी रुकावट है। इस काम पर २०१.९२ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ६७.५४ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ६१.९७ लाख की व्यवस्था की गयी है।

६. पूर्वोत्तर सीमा रेलवे :—रंगिया-तेजपुर खण्ड के बाकी पाइल पुलों को फिर से बनाना :—

टागला और रंगापारा उत्तर के बीच इस खण्ड के ६५ पाइल पुलों के आधे से अधिक पुलों में इंटे आदि के पाये और अनुत्त लगाये जा चुके हैं और बाकी पुलों को फिर से बनाया जा रहा है, ताकि इस खण्ड पर भारी इंजन चलाये जा सकें। बाकी पुलों को फिर से बनाने के काम पर १० लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक २ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इस काम के लिए ३ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

७. पूर्वोत्तर सीमा रेलवे :—किशनगंज-अमीनगांव आसाम रेल सम्पर्क मार्ग को मजबूत बनाना :—

किशन गंज-अमीनगांव खण्ड के पुलों को खतरे से बचाने के उद्देश्य से लगभग हर साल उनके निचले हिस्से की पत्थर आदि से काफी चुनाई की जाती है। इसके अलावा इस खण्ड के कुछ पुलों की बनावट भी कमजोर है। इस वजह से जब तक ये पुल फिर से नहीं बन जाते, तब तक इन पर से चाल-प्रतिबन्ध नहीं हटाया जा सकता। इस खण्ड को मजबूत बनाने के उद्देश्य से यह जरूरी समझा गया है।

कि इस खण्ड के कुछ पुल गहरी नीव पर फिर से बनाय जायें, उनमें नये गर्डर लगाये जायें, और उन्हें ऊंचा किया जाय और सुरक्षा के दूसरे कार्य भी उनमें किये जायें। इस काम की अनुमानित लागत ३.५ करोड़ है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक २५ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इस काम के लिए २.१० करोड़ रुपये की व्यवस्था की जा रही है।

८. दक्षिण रेलवे :—गतकल्ल और धर्मावरम् खण्ड में पुल नं० ४५ पन्नार के पुराने गर्डरों को बदले नये गर्डर लगाना :—

इस पुल में १५० फीट के ११ मानक गर्डर लगे हुए हैं। इस पुल की नीव इतनी कमजोर है कि उस पर मीटर लाइन के वाई० जेड० और वाई० पी० टाइप के और इससे हल्के इंजन भी चाल पर बिना प्रतिबन्ध लगाये नहीं चल पाते। इसलिए चाल पर स्थायी रूप से प्रतिबन्ध लगा दिया गया है ताकि एक समय एक ही इंजन इस पर चल सके। इन प्रतिबन्धों को हटाने के लिए इस पुल के गर्डरों को बदलना जरूरी है। इस काम पर १५.७३ लाख की अनुमानित लागत में से १९५७-५८ के अन्त तक ०.०५ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इस काम के लिए ३ लाख की व्यवस्था की गयी है।

९. दक्षिण-रेलवे :—गदग-शोलापुर शाखा में पुल नं० ६३ (कृष्णा) में नये गर्डर लगाना और मजबूत बनाना :—

इस पुल के गर्डर बहुत कमजोर हैं, इसलिए उस पर चाल की पाबन्दी लगी हुई है। इस पुल में नये गर्डर लग जाने से एक बहुत बड़ी रूकावट हट जायेगी और खण्ड की क्षमता बढ़ेगी। इस काम पर २८.८४ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ११.११ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ७ लाख की व्यवस्था की गयी है।

१०. दक्षिण रेलवे :—गदग-शोलापुर शाखा में पुल नं० ६१ (भीमा) में नये गर्डर लगाना और मजबूत करना :—

इस पुल पर आज कल चाल की जो पाबन्दी लगी हुई है, उसे हटाने के लिए इस पुल में नये गर्डर लगाना जरूरी है। इस काम पर १९.४८ लाख रुपये की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ५.०७ लाख रुपये खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ५ लाख रुपये की व्यवस्था की गयी है।

११. दक्षिण-रेलवे :—गदग-शोलापुर शाखा के पुल नं० ८ और ७६ में नये गर्डर लगाना :—

इन पुलों के गर्डर बहुत कमजोर हैं। इन पर से चाल-प्रतिबन्ध हटाने के लिए इनमें नये गर्डर लगाना जरूरी है। इस काम पर २०.८९ लाख की लागत का अनुमान है जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक १५.२० लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ४ लाख की व्यवस्था की गयी है।

१२. दक्षिण-पूर्व रेलवे :—पालसा-बालटेर खण्ड के ४६२-४७२/१९ मील पर पुल नं० १३५४ में नये गर्डर लगाना :—

इस पुल के गर्डर बहुत पुराने हो चुके हैं। उनकी उम्र और खराब हालत को देखते हुए उनको बदलना बहुत जरूरी है। इस काम पर २१.७५ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से

१९५७-५८ के अन्त तक ५ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ५ लाख की व्यवस्था की गयी है।

१३. दक्षिण-पूर्व रेलवे :—आदरा-गोमो खण्ड में बाभोवर पुल नं० ४३२ के गर्डर स्पेनों को मजबूत करना और मेहराब स्पेनों को फिर से बनाना :—

इस पुल के गर्डर कमजोर है जिसकी वजह से इस पुल की हालत अच्छी नहीं है। इस काम पर १० लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ०.७० लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १.२० लाख की व्यवस्था की गयी है।

१४. पश्चिम रेलवे :—भोपाल-उज्जैन खण्ड में बड़े पुलों को मजबूत करना :—

भोपाल-उज्जैन खण्ड में पार्वती, नेवाज और थाली सिध पुलों को मजबूत करने के काम में अच्छी प्रगति हो रही है। इस काम पर २० लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक १५ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ३ लाख की व्यवस्था की गयी है।

१५. पश्चिम रेलवे :—जूनागढ़-विरावल खण्ड के ओजन पुल के घिसे हुए गर्डरों को बदलना :—

इस पुल के वर्तमान ७ × १०० फीट और ३ × १३४ फीट क्लीयर स्पेनों में जंग लग गयी है जिससे गर्डर कमजोर हो गये हैं। इसलिए यह जरूरी है कि इन गर्डरों की जगह मीटर लाइन के मुख्य लाइन के नये मानक गर्डर लगाये जायें। इस काम पर २५.०६ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ०.१४ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ७ लाख की व्यवस्था की गयी है।

३. यातायात सम्बन्धी सुविधाएं :—इसमें नीचे दिये गये काम विशेष रूप से उल्लेखनीय हैं —

नये काम

१. मध्य रेलवे :—जबलपुर-कटनी और बीना-कटनी खण्डों में लूप लाइनों का २२५० फीट सी० एस० आर० तक विस्तार :—

इन खण्डों में लूप लाइनों का विस्तार करना जरूरी है, ताकि उन पर अधिक लम्बी गाड़ियाँ खड़ी की जा सकें और इस प्रकार लाइन की क्षमता बढ़ायी जा सके। इस काम पर जबलपुर-कटनी खण्ड में ४.३१ लाख और कटनी-बीना खण्ड में ९.६२ लाख रुपये की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५८-५९ में क्रमशः १.५ लाख और ३ लाख की व्यवस्था की गयी है।

२. मध्य रेलवे :—इगतपुरी में नये डाउन यार्ड की व्यवस्था :—

इगतपुरी, बम्बई और भुसावल के बीच मील सं० ८५ पर एक टर्मिनल है जहाँ डिब्बों की अदला-बदली होती है। इस यार्ड में सुविधाएं बहुत कम हैं। इसलिए पहली पंचवर्षीय योजना में इसके अप यार्ड का ढाँचा बदला गया था। इसके डाउन यार्ड में आने वाली गाड़ियों की संख्या धीरे-धीरे बढ़ती जा रही है। लेकिन इसमें सिर्फ दो लूप लाइन और दो साइडिंग हैं, जिससे यातायात को सम्हालना बहुत कठिन है। यह यार्ड जहाँ बना हुआ है, वहाँ इसका विस्तार नहीं किया जा सकता, क्योंकि आस-पास

की सारी जगह इमारतों से घिरी हुई है। इसलिए मील संख्या ८५ और ८७ के बीच एक नया यार्ड बनाना बहुत जरूरी है। इस काम पर १७.१ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५८-५९ में इसके लिए ०.७ लाख की व्यवस्था की गयी है।

३. पूर्व रेलवे—छीतपुर यार्ड के ढांचे में परिवर्तन :—

बढ़े हुए यातायात को सम्हालने के लिए इस यार्ड को फिर से बनाना जरूरी समझा गया है क्योंकि इसकी वर्तमान सुविधाएं यातायात के वर्तमान स्तर को भी सम्हालने के लिए काफी नहीं हैं। इस काम पर १९ ३६ लाख की लागत का अनुमान है। इसमें से १६५८-५९ में १ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

४. पूर्व रेलवे—सोन नगर यार्ड के ढांचे में परिवर्तन :—(पहला चरण) :

गाड़ियों की बढ़ी हुई संख्या और कोयला-क्षेत्र की लम्बी-लम्बी माल-गाड़ियों के सम्हालने के लिए १० लाख की अनुमानित लागत से इस यार्ड के ढांचे में परिवर्तन करना जरूरी समझा गया है। इसमें लूप लाइन को इतना बढ़ाया जायेगा कि उस पर ७० डिब्बों की माल-गाड़ी खड़ी की जा सके। इसके अलावा इसमें कुछ नयी लाइनें भी बनायी जायेगी। १६५८-५९ में इसके लिए १.७० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

५. पूर्व रेलवे—मोगलसराय यार्ड के ढांचे में परिवर्तन :—

वर्तमान अनुमान के अनुसार योजना की समाप्ति तक मोगलसराय यार्ड में ३,००० माल-डिब्बे खड़े करने की व्यवस्था करनी है। इनमें से २,५०० माल-डिब्बों को मोगलसराय के अप यार्ड के हम्प से गुजारना होगा। बाकी कोयला-क्षेत्र से आने वाले ५०० डिब्बों को मोगलसराय से आगे गतव्य स्थानों के लिए भेजने की व्यवस्था की जायेगी। २४ घण्टों में जितने माल-डिब्बे हम्प से भेजे जायेगे इन डिब्बों के साथ-साथ कुछ दूसरे विविध माल-डिब्बों और डाउन यार्ड से आने वाले डिब्बों को शामिल कर लेने पर इस हम्प से जाने वाले डिब्बों की संख्या योजना की समाप्ति तक २,७५० पहुँच जायेगी। इस समय हम्प से कुल १८०० से १९०० माल-डिब्बे गुजरते हैं और अप यार्ड में माल से लदे माल-डिब्बों की रुकाई की औसत २० घंटे पड़ जाती है इसलिए हम्प की क्षमता बढ़ाना जरूरी है। इस काम के लिए हम्प में मशीन लगानी होगी, जिससे माल डिब्बों की रुकाई का औसत-समय काफी घट जायेगा। यह काम विन्यास-यार्ड के ढांचे में परिवर्तन के पहले चरण से आगे का काम है। काम के दूसरे चरण की लागत का अनुमान २५ लाख है, जिसमें से १६५८-५९ में इसके लिए १ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

६. पूर्व रेलवे—रत्तीबाती और सिरसोल नं० १ साईडिंग के बीच परिहार लाइन :—

कोयला का यातायात बढ़ जाने की वजह से डाउन पत्थर लाइन हमेशा रुकी रहती है जिसकी वजह से सीधी जाने वाली गाड़ियों को देर हो जाती है। पत्थर लाइन से सीधी गाड़ियाँ गुजारने के लिए परिहार लाइन बनाना जरूरी समझा गया है। इस काम पर ३६ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५८-५९ में ४ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

७. पूर्व रेलवे —सीतारामपुर यार्ड में अतिरिक्त सुविधाओं की व्यवस्था :—

इस समय इस यार्ड की क्षमता ४०० माल डिब्बे सम्हालने की है। अनुमान है कि दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक इस यार्ड में ६०० माल-डिब्बों के लिए व्यवस्था करनी होगी। तीसरी योजना में यातायात और बढ़ जाने की सम्भावना है। यातायात की इस सम्भावित बढ़ती को सम्हालने के लिए अतिरिक्त सुविधाओं की व्यवस्था जरूरी समझी गयी है। वर्तमान यार्ड के पास ही एक नया यार्ड बनाने के लिए जमीन लेने का विचार है। यातायात की तात्कालिक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए वर्तमान यार्ड का विस्तार किया जायेगा। यह एक अस्थायी व्यवस्था होगी। जमीन की अनुमानित लागत ४०.३१ लाख है, जिसमें से १६५८-५६ में इसके लिए ५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

८. उत्तर रेलवे —जोधपुर डिवीजन में सामदरी-रानीवाड़ा खण्ड के ५ डी० के० स्टेशनों को पार स्टेशनों में बदलना :—

जोधपुर डिवीजन में सामदरी-रानीवाड़ा खण्ड के बामसिन, विसनगढ़, मारवाढ बगरा और मारवाड़ कोरी स्टेशनों को डी० के० की जगह पार स्टेशनों में बदलने का विचार है ताकि यातायात की प्रत्याशित बढ़ती सम्हालने और गाडियों की रुकावट कम करने के लिए लाइन क्षमता बढ़ायी जा सके। इस काम पर ६ ८७ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५८-५६ में ३ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

९. उत्तर रेलवे —फंजाबाद लूप खण्ड पर तीन झण्डी स्टेशनों को पार स्टेशन बनाना :—

लखनऊ डिवीजन में लूप लाइन खण्ड की क्षमता बढ़ाने के लिए देवराकोट, दर्शन नगर और अलनाभारी झण्डी स्टेशनों को पार स्टेशन बनाना जरूरी समझा गया है। इससे गाडियों की रुकावट भी कम हो जायेगी। इस काम पर ११.३७ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५८-५६ में २ १४ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१०. उत्तर रेलवे —दिल्ली-रेवाड़ी मीटर लाइन खण्ड पर दोहरी लाइन बिछाना (दूसरा चरण) :—

दिल्ली-रेवाड़ी खण्ड पर गाडियों का आना-जाना सबसे अधिक रहता है क्योंकि उत्तर की सभी मीटर लाइनें दिल्ली से इसी सेक्शन द्वारा मिलती हैं। रेवाड़ी से हिस्सार, भटिडा, बीकानेर और जयपुर चार शाखा लाइन जाती हैं। इसलिए इस खण्ड पर यात्री यातायात की माँग पूरी नहीं की जा रही है।

कंडला बन्दरगाह का विकास हो जाने पर माल-यातायात भी काफी बढ़ जायेगा। इस प्रत्याशित बढ़ती को सम्हालने के लिए इस खण्ड पर दोहरी लाइन बिछाना जरूरी है। इस काम के कई चरण हैं। सराय-रुहिल्ला और गढ़ी हरसरू के बीच दोहरी लाइन बिछायी जा रही है। दूसरे चरण में खालीपुर और रेवाड़ी के बीच दोहरी लाइन बिछाने के काम पर २२ ०४ लाख के खर्च का अनुमान है, जिसमें से १६५८-५६ में १० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

११. पूर्वोत्तर रेलवे —५ स्टेशनों पर एक साथ बेश सुविधाओं की व्यवस्था और गोरखपुर—छपरा खण्ड पर दो कैबिनों के बीच अन्तर्पाशन :—

उत्तर बिहार, बंगाल, आसाम और उत्तर प्रदेश के बीच इकहरी लाइन वाला यह खण्ड एक बड़े महत्वपूर्ण रास्ते पर स्थित है। इस पर यात्री और माल (खास कर गन्ना और चीनी), दोनों तरह के

यातायात काफी बढ़ गये हैं। इस बढ़े हुए यातायात को सम्हालने के लिए लाइन की क्षमता बढ़ाने के उद्देश्य से ये काम जरूरी हैं। इन काम पर १५.६६ लाख की लागत का अनुमान है जिसमें से १६५८-५९ में इसके लिए १.५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१२. पूर्वोत्तर रेलवे —समस्तीपुर-दरभंगा खंड में एक साथ बहुत सी गाड़ियों के घाटान की व्यवस्था :—

इस खण्ड में बहुत सी गाड़ियों के चलने का अनुमान है, जिसके फलस्वरूप इस खण्ड में अधिक भीड़ हो जायेगी। इसलिए यह जरूरी है कि लाइन की क्षमता जल्द से जल्द बढ़ायी जाय। यदि गंगा पुल के चालू होने से पहले इस खण्ड में आवश्यक सुविधाओं की व्यवस्था न की गयी, तो इस खण्ड की स्थिति और भी बिगड़ जायेगी। इस काम पर ११.५४ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५८-५९ में १ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१३. पूर्वोत्तर रेलवे —समस्तीपुर यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

समस्तीपुर पूर्वोत्तर रेलवे की ट्रक लाइन पर एक महत्वपूर्ण जंक्शन और विन्यास यार्ड है। दरभंगा, छपरा, मडीवाडी, बरौनी और खगरिया आने-जाने वाली गाड़ियों के लिए यह प्रारम्भिक और अन्तिम स्टेशन है। इस यार्ड का ढाँचा वर्तमान यातायात को सम्हालने के लिए भी काफी नहीं है। यहाँ गाड़ियाँ अधिक देर तक रुकी रहती हैं। इसलिए, इस यार्ड को फिर से बनाना बहुत जरूरी है। इस काम पर २६.८४ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५८-५९ में २ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१४. पूर्वोत्तर रेलवे —कासगंज से रिक्सर हटाना और (स्टेशन में) परिवर्तन और परिवर्धन :—

संचालन की सुविधा की दृष्टि में इस काम को करने का विचार है। इस पर १४.६१ लाख की लागत का अनुमान है जिसमें से १६५८-५९ में १ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१५. पूर्वोत्तर रेलवे —बरेली सिटी यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

बढ़े हुए यातायात को कुशलतापूर्वक सम्हालने के उद्देश्य से इस यार्ड को फिर से बनाना जरूरी है। इसमें गाड़ियाँ अधिक देर तक रुकी रहती हैं जिसमें परिचालन में रुकावट होती है। इस काम पर १६.४३ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५८-५९ में १ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१६. पूर्वोत्तर सीमा रेलवे —खगरिया-कटिहार खंड में दोहरी लाइन बिछाना :—

इस खण्ड की वर्तमान क्षमता इतनी कम है कि वह वर्तमान यातायात को भी नहीं सम्हाल पाती। यातायात बढ़ जाने की वजह से लाइन की क्षमता बढ़ना बहुत जरूरी है। इसके विकल्प अर्थात् सिगनल-प्रणाली आदि व्यवस्था में सुधार आदि पर भी ध्यानपूर्वक विचार किया गया, लेकिन इससे बढ़े हुए यातायात को नहीं सम्हाला जा सकता था। इस काम पर १८७.७४ लाख की लागत का अनुमान है जिसमें से १६५८-५९ में ७ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१७. पूर्वोत्तर सीमा रेलवे--कटिहार-बरोनी खण्ड में लूप लाइन को बढ़ाना और अन्तर्देश के बोहरे कोबिन की व्यवस्था :-

अधिक लम्बी गाड़ियों को खड़ी करने के लिये यह जरूरी समझा गया है कि इस खण्ड की लूप लाइनों को २२५०-२७०० फीट सी० एस० एल० तक बढ़ाया जाय ताकि ६० माल डिब्बों की गाड़ी खड़ी की जा सके। इस काम पर १६.५० लाख की लागत का अनुमान है जिसमें से १६५८-५६ में १ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१८. दक्षिण रेलवे—बेजवाड़ा-गुडूर खंड के कुछ हिस्सों में दोहरी लाइन बिछाना :-

दक्षिण रेलवे में बेजवाड़ा-बिट्टरगुंटा खण्ड ही एक ऐसा इकहरी लाइनवाला खण्ड है, जहां सब से अधिक यातायात होता है। उत्तर भारत से जो माल मद्रास या दक्षिण भारत के दूसरे हिस्सों में भेजा जाता है, वह अधिकतर इसी रास्ते से होकर जाता है। इस यातायात में रेलवे और दूसरे लोगों के लिए बंगाल, बिहार और सिंगरेनी कोयला-क्षेत्रों से आने वाला कोयला भी शामिल है। १६५० में दक्षिण रेलवे में बेजवाड़ा के रास्ते निजाम स्टेट रेलवे से १५० माल-डिब्बे आते थे और वालटेर के रास्ते बंगाल नागपुर रेलवे से १८० माल-डिब्बे आते थे। अब इन दोनों स्टेशनों का लक्ष्य चार-चार सौ डिब्बे कर दिया गया है। इसके अलावा बेजवाड़ा के दक्षिण जाने वाले डिब्बों का भी दैनिक लक्ष्य ७०० माल-डिब्बे हो गया है। इन दोनों जंक्शनों पर अधिक माल डिब्बे आने के फलस्वरूप और बेजवाड़ा के दक्षिण में लाइन-क्षमता की कमी के कारण दक्षिण रेलवे चावल भेजने की पूरी व्यवस्था नहीं कर पाती। इसलिए बेजवाड़ा और गुडूर के बीच दोहरी लाइन बिछाना जरूरी समझा गया है। लेकिन दोहरी लाइन बिछाने की भारी लागत को देखते हुए यह तय किया गया है कि बेजवाड़ा और गुडूर के बीच १८२ मील के बजाय केवल १०१ मील तक दोहरी लाइन बिछायी जाय। ६५^१/_४ मील तक दोहरी लाइन बिछायी जा रही है और यह तय किया गया है कि १६५८-५६ में नीचे लिखे काम किये जाय :-

इन कामों की अनुमानित लागत और १६५८-५६ में उनके लिए रखी जाने वाली रकम का व्योरा नीचे दिया गया है :-

(लाख रुपयों में)

विवरण	अनुमानित लागत	१६५८-५६ के लिए व्यवस्था
(१) गुडूर से मनुबोल तक (मील ८४ ^१ / _४ से ६० तक) दोहरी लाइन बिछाना	८७.७५	२०.००
(२) तलमंचि से मुसुनूर तक (मील ११८ से १३५ ^१ / _४ तक) दोहरी लाइन बिछाना	१४२.८०	५३.००
(३) तेट्टू से उलवपाडु तक (मील १८४ ^१ / _४ से १५७ तक) दोहरी लाइन बिछाना	५६.६०	२०.००
(४) उप्पुगुंडूर से चिन्नगंजाम तक (मील १६४ ^१ / _४ से १६८ ^१ / _४ तक) दोहरी लाइन बिछाना	४३.००	२६.००

१६. दक्षिण रेलवे —अरकोणम-रानीगुंटा खण्ड के कुछ हिस्सों में दोहरी लाइन बिछाना :—

अरकोणम-रानीगुंटा खण्ड में लाइन की वर्तमान क्षमता बढ़े हुए यातायात को सम्हालने के लिए बिल्कुल अपर्याप्त है। इसलिए यह जरूरी समझा गया कि नीचे लिखे हुए खंडों में दोहरी लाइन बिछायी जाय। इन कामों की अनुमानित लागत और इनके लिए १९५८-५९ में रखी जान वाली रकम का ब्योरा इस प्रकार है :—

(लाख रुपयों में)

विवरण	अनुमानित लागत	१९५८-५९ के लिए व्यवस्था
(१) वेपगुटा से पुत्तूर तक (मील ६५ से ६९ $\frac{1}{4}$ तक) दोहरी लाइन बिछाना	४७.००	३३.००
(२) पूडी से रानीगुंटा तक (मील ७८ से ८४ तक) दोहरी लाइन बिछाना	६६.३०	४८.००
(३) अरकोणम से पोनपादि तक (मील ४२ $\frac{1}{4}$ से ५५ तक) दोहरी लाइन बिछाना	७४.००	४८.००

२०. दक्षिण रेलवे —बेजवाड़ा-वालटेर खण्ड में नये पार स्टेशन बनाना :—

बेजवाड़ा-वालटेर खंड में लाइन की क्षमता बढ़ाने के लिए यह जरूरी समझा गया है कि निम्न-लिखित स्टेशनों के बीच एक-एक पार स्टेशन बनाया जाय :—

- (१) सामलकोट और पितापुरम् के बीच
- (२) तुनि और गुल्लि पाडु के बीच

इस के अलावा मल्लवरम् हाल्ट को पार स्टेशन में बदलना और गोल्लपोलू की लूप लाइन का विस्तार करना भी जरूरी है ताकि लूप लाइन पर ७० डिब्बे खड़े हो सकें। इस काम पर १७.०९ लाख की लागत का अनुमान है, जिस में से १९५८-५९ में १०.३३ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२१. दक्षिण रेलवे —राजमुन्नी-सामलकोट खंड में दोहरी लाइन बिछाना (पहला चरण) :—

बहुत अधिक यातायात बढ़ जाने की वजह से बेजवाड़ा-वालटेर खंड की क्षमता चरम सीमा पर पहुंच गयी है। इसलिए दूसरे कामों के अलावा इस खंड में दोहरी लाइन बिछाना भी बहुत जरूरी है। इस काम पर ७६.४९ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५८-५९ में २६ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२२. दक्षिण रेलवे —गुडीवाड़ा-भीमावरम् खण्ड में मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलना :—

यातायात के बहुत अधिक बढ़ जाने से बेजवाड़ा-वालटेर खंड की क्षमता चरम सीमा पर पहुँच गयी है। इस खंड की लाइन-क्षमता बढ़ाने के लिए यह जरूरी है कि दूसरे कामों के साथ इन खंडों में मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाय। इस काम पर २२५ लाख की लागत का अनुमान है, जिस में से १९५८-५९ में २६ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२३. दक्षिण रेलवे —विरुदनगर में विन्यास-यार्ड बनाना:—

तिरुचिनापल्ली के दक्षिण में मदुरै ही सब से बड़ा यार्ड है और इस स्टेशन का विन्यास-यार्ड मदुरै डिवीजन का मुख्य वर्गीकरण यार्ड है। यहाँ से जितना माल भेजा जाता है, उस के हिसाब से इस विन्यास-यार्ड की सुविधाएं बिल्कुल अपर्याप्त हैं। यह यार्ड शहर के बीच में बना हुआ है, और इस के विस्तार के लिए कोई गुंजाइश नहीं है। इसलिए, इस यार्ड में गाड़ियों का विन्यास ठीक ढंग से नहीं हो पाता और माल गाड़ियाँ और लदे माल-डिब्बे दूसरे यार्डों में भी रक जाते हैं। इस के फलस्वरूप यातायात भी धीमा हो जाता है। इन सब कठिनाइयों को देखते हुए कि विरुदनगर में एक विन्यास-यार्ड बनाने का विचार है। इस काम पर २४.५३ लाख की लागत का अनुमान है जिस में से १९५८-५९ में ९.४० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२४. दक्षिण रेलवे—मद्रास सेण्ट्रल यार्ड को ढाँचे में परिवर्तन और सवारी, पार्सल-गाड़ी यार्ड को मद्रास सेण्ट्रल से हटाकर बेसिन ब्रिज में बनाना :—

मद्रास सेण्ट्रल के सवारी, पार्सल-गाड़ी यार्ड की वर्तमान सुविधाएं बिल्कुल अपर्याप्त हैं, जिस की वजह से खाली गाड़ियों को धोने आदि के लिये दूसरे यार्डों में ले जाना पड़ता है। इस से देर होती है और डिब्बों की मरम्मत आदि भी ठीक नहीं हो पाती। चूँकि मद्रास सेण्ट्रल के वर्तमान सवारी, पार्सल-गाड़ी यार्ड के विस्तार की कोई गुंजाइश नहीं है, इसलिए वर्तमान यार्ड के स्थान पर एक नया यार्ड बनाना आवश्यक है। इस काम को खण्डों में पूरा करने का विचार है। इस काम की अनुमानित लागत ९३.२८ लाख है। १९५८-५९ में इसके लिए १५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२५. दक्षिण रेलवे —चित्तूर-मुकुंदरायपुरम् के बीच (मील ४७^१/_४ से ७० तक) दोहरी लाइन बिछाना :—

यातायात में प्रत्याशित बढ़ती को सम्हालने के लिये यह जरूरी समझा गया है कि अरकोणम-जोलारपेट्टै खंड के इस हिस्से में दोहरी लाइन बिछायी जाय। इस काम पर १६७.५० लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५८-५९ में ५३ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२६. दक्षिण-पूर्व रेलवे —एर्णाकुलम टाउन, नेल्सायि, कलमस्सेरी, कोरट्टि अंगगडि को पार स्टेशनों में बदलना और चालक्कुडि और वेट्टिकाट्टिरि स्टेशनों में सुधार :—

इस खण्ड में यातायात बहुत बढ़ गया है। इसे सम्हालने के उद्देश्य से लाइन की क्षमता बढ़ाना बहुत जरूरी है। इस काम पर २५.५२ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५८-५९ में ११.८० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२७. दक्षिण-पूर्व रेलवे —विजयानगरम्-गोपाल-पत्तनम् खंड में दोहरी लाइन बिछाना (जिसमें वालटेर के स्टोर डिपो यार्ड को फिर से बनाने का काम भी शामिल है) :—

वालटेर-खड़गपुर पूर्वी तट खंड में ३४ मील के विजयानगरम्-गोपालपत्तनम् खंड में इकहरी लाइन है। पूर्वी तट खंड में इकहरी लाइन के इस खंड से यातायात में रुकावट होती है क्योंकि खड़गपुर-विजयानगरम् और रायपुर-विजयानगरम् शाखाओं की गाड़िया इसी खंड से हो कर जाती हैं। इस के अलावा विशाखापत्तनम्-बंदरगाह से आने जाने वाला माल भी ज्यादातर इसी खण्ड से हो कर जाता है जिस में निर्यात का कच्चा मंगनीज भी शामिल है। इस वजह से इस खंड में दोहरी लाइन बिछाये बिना काम नहीं चल सकता। इस काम पर ३८० लाख की लागत का अनुमान है और १९५८-५९ में इस के लिए ७० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२८. दक्षिण-पूर्व रेलवे —डूंग और कामठी (६८ मील) के बीच दोहरी लाइन बिछाना और इस खंड में पार स्टेशन और अतिरिक्त लूप लाइन बनाना :—

भिलाई में इस्पात कारखाना खुलने, टाटानगर में इस्पात के वर्तमान कारखाने के विस्तार, मध्य भारत के कोयला-क्षेत्रों के विकास, कोरिया में नया कोयला क्षेत्र खुलने और सामान्य यातायात बढ़ने के कारण इस खंड के कुछ हिस्सों में दोहरी लाइन बिछाये बिना काम नहीं चल सकता। इसके अलावा पार-स्टेशन अतिरिक्त लूप लाइन आदि बनाना भी बहुत जरूरी है। केवल दोहरी लाइन बिछाने के काम पर ७८२ लाख की लागत का अनुमान है, जिस में से १९५८-५९ में ५० लाख की व्यवस्था की जा रही है। पार स्टेशन, अतिरिक्त लूप लाइनों आदि पर ७६ लाख की लागत का अनुमान है, लेकिन १९५८-५९ में यह काम करने का विचार नहीं है।

२९. दक्षिण-पूर्व रेलवे —(क) अनूपपुर-शहडोल, (ख) शहडोल-बीरसिंहपुर, (ग) उमरिया-चंदियारोड, (घ) झलवारा-नयीकटनी खंडों में दोहरी लाइन बिछाना :—

अनुमान है कि दूसरी पंचवर्षीय योजना में कोयले का उत्पादन हर साल ३५ लाख टन बढ़ेगा। इसलिए कोयले का लदान भी ८० प्रतिशत बढ़ जायेगा। इस बढ़े हुए यातायात को सम्हालने के लिए यह जरूरी है कि इन खंडों में दोहरी लाइन बिछायी जाय। इसके अलावा लाइन की क्षमता बढ़ाने के लिए यह भी जरूरी है कि पार स्टेशन, स्टेशन में गाड़ियों के आदान के लिए तीसरी लाइन और वर्तमान लूप लाइनों के विस्तार की व्यवस्था की जाय। इस काम पर ६६५ लाख की लागत का अनुमान है जिसमें से १९५८-५९ में १०० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३०. पश्चिम रेलवे —रतलाम-नागदा खण्ड के रतलाम-बांगरोड और बिरवानिया-नागदा हिस्सों में दोहरी लाइन बिछाना :—

रतलाम-नागदा खंड बम्बई-दिल्ली मुख्य लाइन पर है। इस में ५ ब्लाक स्टेशन हैं। यह खंड एक तराई के इलाके से गुजरता है जो कहीं पहाड़ी और कहीं समतल है। इस खंड के दक्षिण में गोधरा-रतलाम खंड और उत्तर में नागदा-उज्जैन और नागदा-कोटा खंड हैं। इस तरह रतलाम-नागदा खंड इन खण्डों के बीच में है। देश का औद्योगिक विकास जिस तेजी से हो रहा है, उसे देखते हुए यह अनुमान किया जाता है कि इस खंड में यातायात बहुत बढ़ जायेगा, लेकिन इस खंड की क्षमता इतनी कम है कि वह वर्तमान यातायात को भी अच्छी तरह नहीं सम्हाल सकती। इस पर भी विचार किया गया कि अतिरिक्त पार स्टेशनों और संशोधित सिगनल प्रणाली और ब्लाक रहित प्रणाली की व्यवस्था कर के इस खंड की लाइन क्षमता बढ़ाई जाय। लेकिन यह देखा

गया है कि हमसे काम नहीं चलेगा। इसलिए यातायात की इस कावट को दूर करने के लिए यह जरूरी है कि इस खंड के कुछ हिस्सों में दोहरी लाइन बिछायी जाय। इस काम पर ७६ ४० लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५८-५९ में इसके लिए ४० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३१. पश्चिम रेलवे —फुलेरा-रेवाड़ी खंड के ३ स्टेशनों में लूप लाइन का विस्तार और अतिरिक्त लूप लाइन की व्यवस्था और ८ स्टेशनों में लूप लाइन को मानक लम्बाई तक बढ़ाना :—

बिना जरूरत गाड़ियों की कावट कम करने और ज्यादा लम्बी गाड़ियों को स्टेशनों पर खड़ा करने के लिए यह जरूरी है कि खडेल, बघाल और डाबला स्टेशनों की वर्तमान लूप लाइनों को बढ़ाया जाय। इसके अलावा इन स्टेशनों पर एक अतिरिक्त लूप लाइन की भी जरूरत है। भैमलाणा, नारनौल, कावट, नीम का थाना, रेवाड़ी, श्री माधोपुर, कुँड और माउंडा स्टेशनों में लूप लाइनों को मानक लम्बाई तक बढ़ाना भी बहुत जरूरी है। इस काम पर ९.३० लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५८-५९ में इसके लिए ४ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३२. पश्चिम रेलवे —बड़ोदा स्टेशन के विन्यास-यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

बड़ोदा बड़ी लाइन पर एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। यहाँ से तीन ओर की गाड़िया जाती हैं, अर्थात् बड़ोदा से बम्बई, बड़ोदा से अहमदाबाद-बीरमगाम और बड़ोदा से रतलाम-दिल्ली। यहाँ यातायात बहुत बढ़ गया है, लेकिन इस यार्ड की इतनी क्षमता नहीं है कि वह इस बड़े हुए यातायात को कुशलतापूर्वक सम्हाल सके। इस वजह से यह जरूरी समझा गया है कि इस यार्ड को फिर से बनाया जाय ताकि वह वर्तमान यातायात और इसके अलावा पंचवर्षीय योजना में बढ़ने वाले यातायात को भी सम्हाल सके। इस काम पर ११ ४४ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से लाख १९५८-५९ में २ ५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

चालू काम

१. मध्य रेलवे —वाड़ी -रायचूर खंड पर यादगिरी-नारायणपेट रोड और नारायणपेट रोड-कृष्णा के बीच दो पार स्टेशन बनाना :—

अतिरिक्त यातायात के लिए रायचूर-शाहाबाद खण्ड पर लाइन-क्षमता बढ़ाने के उद्देश्य से यह काम जरूरी समझा गया है। इस पर ९.८६ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अंत तक ७ २० लाख खर्च होने की सम्भावना है और काम पूरा करने के लिए बाकी २.६६ लाख की व्यवस्था १९५८-५९ में की जा रही है।

२. मध्य रेलवे —धोंड-मनमाड खंड पर तिसापुर और सरोला के बीच एक पार स्टेशन और कोपार-गांव, रहुड़ी और श्रीगोंडा रोड स्टेशनों पर एक अतिरिक्त पार लूप लाइन की व्यवस्था:—

धोंड-मनमाड खण्ड की लाइन-क्षमता बढ़ाने के सम्बन्ध में जो काम किये जायेंगे उन का यह पहला चरण है। इस खण्ड पर इस समय यातायात अपनी चरमसीमा पर पहुँच चुका है। दूसरी पंचवर्षीय योजना में इस खण्ड पर यातायात और भी बढ़ेगा। इन कामों पर खर्च का कुल अनुमान १४.७९ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ में १०.२७ लाख खर्च होने की सम्भावना है। इनके लिए १९५८-५९ में ३ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३. मध्य रेलवे —वाडी बन्दर में यानान्तर की अधिक सुविधाएं :—

वाडी बन्दर माल डिपो में यातायात की वर्तमान जरूरत के लिए काफी सुविधाएं नहीं हैं। यातायात की सम्भावित बढ़ती को पूरा करने के लिए इस डिपो की २५० माल-डिब्बों की दैनिक क्षमता अपर्याप्त होगी। इसे बढ़ा कर ३५० माल-डिब्बे करने का विचार है। इस डिपो में अतिरिक्त सुविधाओं की व्यवस्था पर २८.०३ लाख के खर्च का अनुमान है। इसमें से १९५७-५८ के अन्त तक १९.८३ लाख खर्च होने की सम्भावना है और १९५८-५९ में इसके लिए ७.५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

४. मध्य रेलवे —भुसावळ अप यार्ड के ढांचे में परिवर्तन :—

दूसरी पंचवर्षीय योजना में दक्षिण-पूर्व रेलवे में इस्पात के कारखाने खुल जायेंगे और बम्बई से कलकत्ता तक ट्रक लाइन पर यातायात काफी बढ़ जायेगा। उस समय यह सब से बड़ा विन्यास यार्ड अपनी पूरी हम्पिंग क्षमता से काम करने लगेगा। इसमें लिए इस यार्ड में आधुनिक उपस्कर जरूरी है। ढांचे में परिवर्तन करने और वहां मशीनें लगाने के काम पर ५१.०२ लाख के खर्च का अनुमान है, जिसमें से ६ लाख १९५७-५८ के अन्त तक खर्च हो जायेंगे। इसमें लिए १९५८-५९ में १७ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

५. मध्य रेलवे —भुसावळ-इटारसी खण्ड में पार की अधिक सुविधा :—

यह खण्ड बम्बई-दिल्ली और बम्बई-इलाहाबाद की ट्रक लाइन पर है। इस पर माल यातायात काफी बढ़ने का अनुमान है। इस खण्ड पर इन सुविधाओं की व्यवस्था करनी है। तलवाडया में डाउन लूप लाइन टिमरनी में अप और डाउन लूप लाइन, चलखान में फिर ब्लाक स्टेशन की व्यवस्था और नेपानगर में नया ब्लाक स्टेशन बनाना, जिसमें अप और डाउन लूप के अलावा डिब्बे अलग करने वाली साइडिंग भी होगी। इन कामों पर २१.३५ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ७.५९ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १३ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

६. मध्य रेलवे :—इटारसी यार्ड के ढांचे में परिवर्तन :—

यह यार्ड बम्बई-इलाहाबाद और दिल्ली-मद्रास मुख्य लाइन पर है। इसमें काम बहुत बढ़ गया है। दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक यातायात में सम्भावित बढ़ती को ध्यान में रख कर यार्ड की क्षमता बढ़ाना जरूरी है। इस काम पर ५८.१९ लाख की लागत का अनुमान है। इसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ५ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १८ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

७. मध्य रेलवे —जबलपुर छत्रोकी खंड पर पार की समुचित सुविधा :—

जुकेही-अमदारा खण्ड १२ १/२ मील लम्बा है और जुकेही, कटनी और कीमोर में सीमेंट के उत्पादन में काफी बढ़ती की सम्भावना है। इसलिए ऐसा विचार है कि पार की समुचित व्यवस्था के लिए जुकेही और अमदारा के बीच एक पार स्टेशन और इरादत गंज, लगरगावा और जैतवार में अतिरिक्त पार लूप लाइनें बनायी जायें। इस काम पर १३.६५ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ३.१९ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ९ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

८. मध्य रेलवे —कल्याण याड के ढाँचे में परिवर्तन :—

अधिक माल यातायात सम्हालने के लिए इस याड के ढाँचे को बदलना जरूरी है। यहाँ गाड़ियों के आदान, भजने और डिब्ब छंटने की व्यवस्था की जा रही है। इस काम पर ५१.७४ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ११.४० लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए २० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

९. मध्य रेलवे —वाडी याड के ढाँचे में परिवर्तन :—

वाडी याड के ढाँचे में परिवर्तन की जो योजना है, उसके अनुसार यह याड शोलापुर और सिकन्दरा-बाद दोनों और की माल गाड़ियों के लिए आखिरी स्टेशन बन जायेगा। इस काम पर २३.४९ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ३.५० लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए २५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१०. मध्य रेलवे —अजंजी याड के ढाँचे में परिवर्तन :—

इस याड में सुविधाएं अपर्याप्त हैं। भारत के मध्य भाग और कोरवा कोयला-क्षेत्र के यातायात के साथ दक्षिण-पूर्व रेलवे में इस्पात कारखाने और कलकत्ता-नागपुर खण्ड के बीच दोहरी लाइन हो जाने से यह याड उनके यातायात को नहीं सम्हाल सकता। बढ़े हुए यातायात को ठीक ढंग से सम्हालने के लिए इस याड के ढाँचे में परिवर्तन जरूरी है। इस काम पर १५.६९ लाख की लागत का अनुमान है। इसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ८ लाख खर्च होने की सम्भावना है और १९५८-५९ में इसके लिए ६.५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

११. मध्य रेलवे —सतना याड के ढाँचे में परिवर्तन :—

जबलपुर-इलाहाबाद खण्ड पर माल यातायात काफी बढ़ने वाला है। यह याड वर्तमान यातायात के लिए ही काफी नहीं है, इसलिए इस के ढाँचे को बदलना जरूरी है। इस काम पर १२.२२ लाख की लागत का अनुमान है। इसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ९.११ लाख खर्च होने की सम्भावना है। काम पूरा करने के लिए १९५८-५९ में बाकी ३.११ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१२. मध्य रेलवे—सांसी में याड की अतिरिक्त सुविधा की व्यवस्था :—

इस काम पर २६.२५ लाख की लागत का अनुमान है। इसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ३.९० लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १४ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१३. मध्य रेलवे —दिल्ली-मथुरा खण्ड के बाकी हिस्से पर दोहरी लाइन :—

बम्बई से दिल्ली तक के बढ़ते हुए यातायात को सम्हालने के लिए मथुरा से छटीकरा ६ ¼ मील, छटीकरा से होडल १४ मील और बल्लभगढ़ से नयी दिल्ली २२ ¼ मील लाइन पर दोहरी लाइन बिछायी गयी थी। छटीकरा से चटा (१३ मील) और होडल से बल्लभगढ़ ३१ ¼ मील लाइन इकट्ठी है। भविष्य में इस खण्ड पर अधिक गाड़िया चलायी जायेंगी। जिसके लिए वर्तमान १९-२० गाड़ियों की क्षमता बहुत कम है। इसलिए बाकी ४४ ¼ मील पर भी दोहरी लाइन बिछाना जरूरी समझा गया है। दोहरी लाइन बिछाने के काम पर १९९ लाख की लागत का अनुमान है। इसमें से १९५७-५८ के अन्त तक १४८.४३ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ४९.९७ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१४. मध्य रेलवे —मदन महल में श्रू-यार्ड :—

जबलपुर में आदान लाइनों कम लम्बी हैं और स्थानीय भारी यातायात को सम्हालने के लिए यार्ड की क्षमता भी अपर्याप्त है। इसलिए जबलपुर यार्ड का काम सन्तोषजनक नहीं है। पहाड़ी क्षेत्र होने के नाते इस समय यार्ड का विस्तार नहीं किया जा सकता, इसलिए २ मील दूर मदन महल में एक श्रू-यार्ड बनाया जा रहा है। जबलपुर का वर्तमान यार्ड स्थानीय यातायात के लिए इस्तेमाल किया जायेगा। इस काम पर १३ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक २ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इसके लिए ८ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१५. मध्य रेलवे —घोंड यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक इस यार्ड में माल-यातायात दुगुना हो जाने की सम्भावना है। यार्ड के ढाँचे को बदल कर इसमें छुटाई साइडिंग बनाने, वर्तमान बन्द साइडिंग को ज्यादा से ज्यादा लम्बा करने और यार्ड में अन्तर्पाशि की व्यवस्था करने का विचार है। इस काम पर १३ ०७ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ०.७ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इस के लिए ८ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१६. मध्य रेलवे —काजीपेट यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक बड़े हुए यातायात को सम्हालने के लिए इस यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन करना जरूरी समझा गया है। इस काम पर २१.६५ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक २ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इसके लिए १४ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१७. मध्य रेलवे —जुकेही यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

जुकेही यार्ड में इस समय चरम सीमा तक काम पहुँच गया है। दूसरी पंचवर्षीय योजना में यातायात बढ़ने और कीमोर में सीमेंट के अधिक उत्पादन के कारण जुकेही में यार्ड-सम्बन्धी अधिक सुविधाओं की आवश्यकता होगी। यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन के काम पर १०.७० लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक १ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इसके लिए ७ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१८. मध्य रेलवे —ग्वालियर यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

ग्वालियर यार्ड के वर्तमान ढाँचे में केवल एक प्लेटफार्म है, इसलिए सवारी गाड़ियों का एक साथ आना-जाना सम्भव नहीं है। बिड़ला नगर की औद्योगिक साइडिंग और दूसरे स्थानीय यातायात के लिए छुटाई की सुविधा की व्यवस्था पर्याप्त नहीं है। ढाँचे में परिवर्तन करने का जो विचार है उससे यह सब कमी दूर हो जायेगी और छोटी और बड़ी लाइनों के स्टेशन भी एक जगह हो जायेगे। इस काम पर २१.२० लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक २ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इस काम के लिए १० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१९. मध्य रेलवे—कटनी क्षेत्र में नया यार्ड :—

अनुमान है कि इस यार्ड में माल-यातायात शत प्रतिशत बढ़ जायेगा। जगह की कमी के कारण इस यार्ड को बढ़ाना सम्भव नहीं है। बड़े हुए यातायात को सम्हालने के लिए दक्षिण-पूर्व रेलवे के

नये कटनी स्टेशन के पास, वर्तमान यार्ड से २ मील दूर, एक नया यार्ड बनाया जा रहा है। इस काम पर ८६.८४ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ०.१३ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इस काम के लिए २८ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२०. मध्य रेलवे — बीना और भोपाल के बीच कुछ भाग पर दोहरी लाइन बिछाना :—

पश्चिमी भारत के बढ़ते हुए औद्योगिक क्षेत्रों में मध्य भारत के कोयला-क्षेत्रों में कोयला भेजन और उत्तर और दक्षिण के बीच सामान्य माल-यातायात को सम्हालने के लिए बीना-भोपाल खण्ड पर दोहरी लाइन बिछाना जरूरी है। इस काम पर ३०० लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ३ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इसके लिए १०० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२१. मध्य रेलवे — रघुनाथपल्ली, घाटकेसर और मनगाँव स्टेशनों पर अतिरिक्त लूप लाइन की व्यवस्था :—

काजीपेट-सिकन्दराबाद खण्ड की लाइन-क्षमता बढ़ाने के लिए अतिरिक्त लूप लाइनों की जरूरत है क्योंकि इस खण्ड पर यातायात चरम सीमा पर पहुँच गया है। दूसरी पंचवर्षीय योजना में इस खण्ड पर यातायात बढ़ जाने की सम्भावना है, इसलिए अतिरिक्त लूप लाइन बहुत जरूरी है। इस काम पर ६.८६ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ३.६० लाख खर्च होने की सम्भावना है और १६५८-५९ में इसके लिए ३.६० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२२. पूर्व रेलवे — हवड़ा क्षेत्र में बनारस पुल और टिकियापाड़ा ऊपरी पैदल-पुल के बीच एक अतिरिक्त माल गोदाम और यार्ड की व्यवस्था :—

हवड़ा में माल यातायात को सम्हालने के लिए वर्तमान सुविधाएँ अपर्याप्त हैं। दूसरी पंचवर्षीय योजना में बढ़े हुए माल यातायात के लिए ये नितान्त अपर्याप्त हो जायेंगी। इसलिए वर्तमान मुख्य लाइन से पूर्व पुल और टिकियापाड़ा ऊपरी पैदल पुल के बीच यार्ड और माल-यातायात के लिए अतिरिक्त सुविधाओं की व्यवस्था करना जरूरी समझा गया है। इस काम की अनुमानित लागत ५८.३० लाख है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ३२.६० लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इस काम के लिए १२.५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२३. पूर्व रेलवे — साहिबगंज-किऊल लूप लाइन के स्टेशन पार के लिए लूप लाइनों का विस्तार :—

इस काम पर २५.३२ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ६.३० लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इसके लिए ६ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२४. पूर्व रेलवे — मैकचुस्कीगंज-महुआमिलान, टोरी-रिचुघुटा, रिचुघुटा-सातेहार, कमानडीही-छोपादोहर स्टेशनों के बीच पार स्टेशनों की व्यवस्था :—

इस काम पर १५.६८ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ३.७५ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इसके लिए ८ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२५. पूर्व रेलवे —भुरकुंडा,हेनवेगी, खजारी, मकचुस्कगंज, टोरी, लातेहार, कमानडीही और छीपाबोहर स्टेशनों पर अधिक लाइनों की व्यवस्था :—

लाइन-क्षमता बढ़ाने के लिए य काम जरूरी समझे गये हैं। इन पर २४.०८ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ५.७५ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ८ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२६. पूर्व रेलवे —बरवाडीही याई में ६ अतिरिक्त लाइनों की व्यवस्था और इंजन-याई और शेड का विस्तार :—

दूसरी पंचवर्षीय योजना में बरनपुरा कोयला-क्षेत्रों के विकास के लिए जिन अतिरिक्त सुविधाओं की आवश्यकता है, उनका यह पहला चरण है। इस काम पर २३.५९ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ८ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इस काम के लिए ७ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२७. पूर्व रेलवे —मोगलसराय याई में परिवर्द्धन और परिवर्धन (पहला चरण) :—

मोगलसराय के अप, डाउन और केन्द्रीय याई की वर्तमान क्षमता माल यातायात को सम्हालने के लिए अपर्याप्त है। मोगलसराय होकर सीधे जाने वाले माल-डिब्बों की संख्या २,१०० हो जाने की सम्भावना है। रोज एक ओर से ३,००० माल डिब्बों के यातायात के उद्देश्य से याई के दोनों ओर 'फ्लाई ओवर पार' बनाने का विचार है। इसके अलावा अतिरिक्त आदान और विन्यास लाइन केन्द्रीय याई में अतिरिक्त सीधी लाइन बनाने और अच्छे सिगनल लगाने का भी विचार है। इस काम पर ११५ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक १५ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इस काम के लिए ४० लाख की व्यवस्था की जा रही है। इस काम को चरणों में किया जा रहा है।

२८. पूर्व रेलवे —अंडाल स्टेशन पर दुर्गापुर इस्पात कारखाने के लिए नया याई, जिसमें दुर्गापुर इस्पात कारखाने से सम्बन्धित अतिरिक्त यातायात के लिए एक फ्लाई ओवर जंकशन की व्यवस्था भी शामिल है :—

दुर्गापुर इस्पात कारखाने के लिए दक्षिण-पूर्व रेलवे से रोज ६.५ गाड़ी कच्चा लोहा और पत्थर का चूना और कुसुन्दा, करकार और अंडाल क्षेत्र से चार गाड़ी कोयला आयेगा और लगभग १२० माल-डिब्बे रोज बाहर जायेंगे। केवल इस्पात कारखाने के यातायात को बिना किसी रुकावट के सम्हालने के लिए अंडाल में एक अलग यानान्तरण याई की व्यवस्था करना जरूरी है। इसमें एक फ्लाई ओवर जंकशन बनाने का काम भी शामिल है। इस योजना पर १४७.२७ लाख की लागत का अनुमान है जिसमें से ३७.४१ लाख रुपये रेल-प्रशासन को देने होंगे और बाकी १०९.४४ लाख इस्पात, खान और ईंधन मंत्रालय को। रेलवे पर प्रभृत होने वाली ३७.४१ की रकम में से १९५७-५८ के अन्त तक १३.५० लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए २० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२६. पूर्व रेलवे — दामोदर स्टेशन से कालीपहाड़ी तक एक परिहार लाइन की व्यवस्था और काली-पहाड़ी या ' में परिवर्तन :—

परिहार लाइन बन जाने पर आसनसोल यार्ड से गुजरने वाली गाड़ियों की भीड़ घट जायेगी और दुर्गापुर इस्पात कारखाने से कच्चा लोहा भेजने में प्रगति होगी। इस काम पर १२३.८२ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ५ लाख खर्च होने की सम्भावना है और १६५८-५९ में इसके लिए २० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३०. पूर्व रेलवे — आसनसोल यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

दूसरी पंचवर्षीय योजना में कोयले का यातायात बढ़ जायेगा, जिसमें उखरा डिपो से ४ गाड़ियाँ सीधी आसनसोल भेजी जायेगी और कोयले के लगभग १०० माल-डिब्बे आसनसोल होकर दक्षिण-पूर्व रेलवे की ओर जायेगे। इस काम पर ३०.७१ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ०.२५ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इसके लिए १० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३१. पूर्व रेलवे — अंडाल और उखरा के बीच अतिरिक्त इकहरी लाइन की व्यवस्था :—

अंडाल-उखरा खण्ड पर इस समय यातायात चरम सीमा तक पहुँच गया है। इस क्षेत्र में कोयले की नयी खानों का विकास हो जाने के कारण अंडाल और उखरा के बीच एक और लाइन बनानी जरूरी है। इस काम पर ३८ लाख की लागत का अनुमान है। इसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ५ लाख खर्च हो जाने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इस काम के लिए २० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३२. पूर्व रेलवे — लिलुवा, टिकियापाड़ा और हबड़ा काँड लाइन पर अतिरिक्त सुविधाओं की व्यवस्था :—

बिहार और बंगाल कोयला-क्षेत्रों से कलकत्ता और कलकत्ता से कोयला क्षेत्रों में आने वाली कोयला गाड़ियों को रुकावट से बचाने के लिए इन सुविधाओं की जरूरत है। इस काम पर ११.५५ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ७ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इसके लिए ४.०६ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३३. पूर्व रेलवे — दक्षिण-पूर्व रेलवे की मुख्य लाइन पर लिलुवा छंटाई यार्ड और हबड़ा माल-शेड के बीच माल लाइन के लिए फ्लाइट ओवर पार की व्यवस्था और उसके सम्बन्ध में माल यार्ड में परिवर्तन :—

माल-डिब्बों और माल-यातायात का रुकावट कम करने और परिचालन की सुविधा के लिए फ्लाई ओवर पार की व्यवस्था जरूरी है। इन की प्रत्याशित लागत ५४.८८ लाख है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक १०.०१ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इसके लिए २० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३४. पूर्व रेलवे—बदवान और साहिबगंज क बीच अप और डाउन दोनों यादों की कुछ धावान और विन्यास लाइनों का विस्तार और ७० माल डिब्बों क लिए साहिबगंज के कुछ लूपों का अधिक विस्तार:—

इस खण्ड की पूरी क्षमता का उपयोग करने के लिए, अर्थात् साहिबगंज लूप खण्ड के ३० स्टेशनों पर ७० माल डिब्बो की गाड़ी खडी करने के लिए लूपों का बढाना जरूरी है। इस समय साहिबगंज लूप अपनी पूरी क्षमता से काम कर रहा है और इस खण्ड के स्टेशनों पर लूपों की लम्बाई कम होने के कारण कभी-कभी माल-यातायात रुक जाता है। इस काम पर ४९.०५ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमे से १९५७-५८ के अन्त तक तक ४०.९३ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ७.३२ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३५. पूर्व रेलवे —अंडाल यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

दूसरी पंचवर्षीय योजना मे और उसने बाद कोयले का उत्पादन और दूसरे यातायात बहुत बढ जायेगे। उन्हे सम्हालने के लिए अंडाल यार्ड के ढाँचे मे परिवर्तन से उसकी क्षमता बढ जायेगी। इस काम पर २३६.०६ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमे से १९५७-५८ के अन्त तक १० लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ मे इसके लिए ५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३६. पूर्व रेलवे —पाथरडीही यार्ड में परिवर्तन और परिवर्धन :—

बढे हुए यातायात को सम्हालने के लिए यह काम जरूरी समझा गया है। इस काम की अनुमानित लागत २३ ४४ लाख है, जिसमे से १९५७-५८ के अन्त तक ४ लाख खर्च हो जाने की आशा है। १९५८-५९ मे इसके लिए १० लाख की व्यवस्था और की जा रही है।

३७. पूर्व रेलवे —तकियापाड़ा-हबड़ा की कोचिंग, स्टेबलिंग और धुलाई लाइनों को हटाना :—

हबड़ा की वर्तमान कोचिंग, स्टेबलिंग और धुलाई लाइने बडी असुविधाजनक जगह मे बनी हुई हैं, जिसकी वजह से स्टार्क को काफी देर तक रुकना पडता है। इन लाइनों को यहा से हटा कर हबड़ा मे ऐसी स्टेबलिंग लाइने बनायी जायेगी, जिन पर पूरी खाली गाडी खडी की जा सके। उपनगरी बिजली गाडियों की व्यवस्था के कारण हबड़ा मे कुछ परिवर्तन करना भी जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत १९.८१ लाख है, जिसमे से १९५७-५८ के अन्त तक १८ लाख के खर्च का अनुमान है और १९५८-५९ मे काम पूरा करने के लिए १.८१ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३८. पूर्व रेलवे —हबड़ा में अतिरिक्त कोचिंग, स्टेबलिंग और धुलाई लाइनों की व्यवस्था :—

इस समय हबड़ा कोचिंग यार्ड मे ३६० माल डिब्बे खडे करने की गुंजाइश है। इस यार्ड मे जगह की तंगी की वजह से पूर्व रेलवे के कुछ स्टार्क को यार्ड मे बाहर खड़ा किया जाता है। १५८ बोगियों के लिए और जगह की जरूरत है, ताकि सीधे जाने वाली गाडियों को सम्हाला जा सके और परिचालन का काम भी १५ प्रतिशत बढ सके। इससे एक तो परिचालन में सुधार होगा और अगले ५ साल में यातायात की प्रत्याशित वढती को भी सम्हाला जा सकेगा। इस काम की अनुमानित लागत ५०.६६ लाख है, जिसमे से १९५७-५८ के अन्त तक ८.०५ लाख खर्च होने का अनुमान है। १९५८-५९ में इसके लिए ४.२६ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३६. उत्तर रेलवे —रेवाड़ी यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

रेवाड़ी स्टेशन पर पश्चिम रेलवे के यातायात की अदला-बदली होती है। इस यार्ड से होकर जाने वाला यातायात १९५४ से काफी बढ़ गया है और दूसरी पंचवर्षीय योजना में विकास कार्यों की प्रगति के साथ यातायात और भी बढ़ने की सम्भावना है। यार्ड का वर्तमान ढाँचा इस प्रकार का है कि गाड़ियों को काफी रुकना पड़ता है। बढ़े हुए यातायात को सम्हालने के लिए और परिचालन के दृष्टिकोण से भी इस यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन करना जरूरी हो गया है। इस काम की अनुमानित लागत १८ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ३ लाख खर्च हो जाने का अनुमान है। १९५८-५९ में इसके लिए ३.१५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

४०. उत्तर रेलवे —लखनऊ डिवीजन के ६ स्टेशनों पर गाड़ियों के एक साथ आदान के लिए अतिरिक्त लूप लाइनों की व्यवस्था :—

लाइन की क्षमता बढ़ाने के लिए मोहनलाल गंज, चौखंडी, शहगंज, सोहवाल, मालीपुर, हबीली, खतासराय, बिलवाई और जफराबाद स्टेशनों पर गाड़ियों के एक साथ आदान के लिए अतिरिक्त लूप लाइनों की व्यवस्था जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत १५ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ११ लाख के खर्च का अनुमान है और १९५८-५९ में यह काम पूरा करने के लिए बाकी के ४ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

४१. उत्तर रेलवे —कानपुर-उन्नाव खंड पर दोहरी लाइन बिछाना :—

मोगलसराय के रास्ते अधिक माल-डिब्बे भेजने के लिए इस खण्ड पर दोहरी लाइन बिछाना जरूरी समझा गया है। इस काम की अनुमानित लागत ४८ ८० लाख है, जिसमें से १९५७-५८ में ४० २४ लाख के खर्च का अनुमान है और १९५८-५९ में यह काम पूरा करने के लिए ८.५६ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

४२. उत्तर रेलवे —तुगलकाबाद में विन्यास-यार्ड :—

दिल्ली क्षेत्र से सम्बन्धित विन्यास का काम इस समय गाज़ियाबाद, नयी दिल्ली और शकूरबस्ती में किया जाता है। इन यार्डों में केवल वर्तमान यातायात को सम्हालने की क्षमता है। पंचवर्षीय योजना से सम्बन्धित विकास कार्यों की वजह से यातायात की प्रत्याशित बढ़ती के लिए दिल्ली से बाहर तुगलकाबाद के पास एक विन्यास यार्ड बनाना जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत १०७.१० लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ४५.९० लाख के खर्च का अनुमान है। १९५८-५९ में इसके लिए ३० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

४३. उत्तर रेलवे —मुरादाबाद-खान आलमपुरा खंड में दोहरी लाइन बिछाना (दूसरा चरण) :—

इस खण्ड की क्षमता बढ़ाने के लिए यह काम जरूरी है। इसकी अनुमानित लागत ३५३ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ७० लाख के खर्च का अनुमान है। १९५८-५९ में इसके लिए ५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

४४. उत्तर रेलवे —इलाहाबाद स्टेशन याड के ढाँचे में परिवर्तन :—

इलाहाबाद स्टेशन याड का वर्तमान ढाँचा इस तरह का है कि उसमें वर्तमान यातायात सम्हालने की भी पर्याप्त सुविधाएँ नहीं हैं। दूसरी पंचवर्षीय योजना में यातायात की प्रत्याशित बढ़ती को देखते हुए इस याड के ढाँचे में परिवर्तन करना जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत १८.५६ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक १२.७६ लाख के खर्च का अनुमान है। १९५८-५९ में इसके लिए ५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

४५. उत्तर रेलवे —कानपुर-गाजियाबाद खंड पर ७२ माल-डिब्बों (प्रति डिब्बा २८ फीट लम्बा) को खड़ा करने के लिए लूप लाइनों का विस्तार :—

इस काम के लिए लूप लाइनों का विस्तार करना जरूरी समझा गया है। अनुमानित लागत ६६.९३ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक २६.४५ लाख खर्च हो जाने का अनुमान है और १९५८-५९ में काम खत्म करने के लिए ४०.५२ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

४६. उत्तर रेलवे —विल्ली के मोटर लाइन याड के ढाँचे में परिवर्तन :—

इस याड में विन्यास के काम की क्षमता बहुत सीमित है। इसलिए, इसके ढाँचे में परिवर्तन करना जरूरी समझा गया है। इस काम की अनुमानित लागत १३.६९ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक १०.३६ लाख खर्च हो जाने का अनुमान है और १९५८-५९ में काम पूरा करने के लिए बाकी ३.३३ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

४७. उत्तर रेलवे —ग्रम्बाला छावनी के परिवहन याड में परिवर्धन और परिवर्तन :—

इस याड का ढाँचा खराब है और इसमें छंटाई और विन्यास की सुविधाएँ भी अच्छी नहीं हैं, जिस वजह से डिब्बे आदि काफी देर रुके रहते हैं। यातायात भी काफी बढ़ गया है। इस काम की अनुमानित लागत १५.३६ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ में ३.३० लाख खर्च हो जाने का अनुमान है। १९५८-५९ में इसके लिए ५ लाख की व्यवस्था और की जा रही है।

४८. उत्तर रेलवे —सुल्तानपुर में लोको शेड और सुल्तानपुर-जफराबाद और बनारस में अतिरिक्त सुविधाओं की व्यवस्था :—

इस काम की प्रगति काफी अच्छी है। इसकी अनुमानित लागत १९.४९ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक १३.५० लाख के खर्च का अनुमान है। १९५८-५९ में इसके लिए ५.९९ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

४९. उत्तर रेलवे —कानपुर-इलाहाबाद खंड में दोहरी लाइन बिछाना :—

इस खण्ड के ६० मील लम्बे टुकड़े पर यातायात अपनी चरम सीमा पर पहुँच गया है। बढ़े हुए यातायात को सम्हालने के लिए दोहरी लाइन बिछाना जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत २६१.०९ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक १२० लाख खर्च हो जाने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ९० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

५०. उत्तर रेलवे —टुडला में लूप लाइनों का विस्तार और धक्कों की व्यवस्था :—

इस लाइन की क्षमता बढ़ाने के लिए यह काम जरूरी है। इस की अनुमानित लागत २० लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अंत तक ८ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ६ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

५१. उत्तर रेलवे —दिल्ली जंक्शन यार्ड के डाँचे में परिवर्तन :—

इस प्रस्तावित काम से यात्रियों के लिए और प्लेटफार्म बनाये जा सकेंगे। इस काम की अनुमानित लागत ३८.५० लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अंत तक ५.१० लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १२.१५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

५२. उत्तर रेलवे —दिल्ली-रेवाड़ी मीटर लाइन खंड पर दोहरी लाइन बिछाना (पहला चरण) :—

इस खण्ड की क्षमता बढ़ाने के लिए यह काम जरूरी समझा गया है। काम के पहले चरण में सराय रोहिल्ला से गढ़ी हरमरू तक दोहरी लाइन बिछायी जायेगी। इस काम की अनुमानित लागत ७२.४३ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अंत तक ५५ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १५.२४ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

५३. पूर्वोत्तर रेलवे —डाली गंज और लखनऊ सिटी के बीच दोहरी लाइन बिछाना :—

लखनऊ और डाली गंज के इस सवा मील लम्बे खण्ड पर काफी यातायात बढ़ जाने का अनुमान है। इसलिए, इस पर दोहरी लाइन बिछाना और एक पुल बनाना जरूरी समझा गया है। इस काम की अनुमानित लागत १३.११ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अंत तक ७.३८ लाख खर्च होने की सम्भावना है और १९५८-५९ में काम पूरा करने के लिए ५.७३ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

५४. पूर्वोत्तर रेलवे —गोरखपुर और गोण्डा के बीच क सभी स्टेशनों की लूप-लाइनों को बढ़ाना :—

वर्तमान लूप लाइनों पर केवल ५५ माल-डिब्बे खड़े हो सकते हैं। ८० माल-डिब्बे खड़े करने के लिए इस खण्ड के सभी स्टेशनों पर लूप लाइनों का विस्तार जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत ९.५६ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अंत तक ७.४० लाख खर्च होने की सम्भावना है और १९५८-५९ में काम पूरा करने के लिए २.१६ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

५५. पूर्वोत्तर रेलवे —गोरखपुर और छपरा के बीच १९ स्टेशनों की लूप लाइनों का विस्तार और देवरिया सदर में अतिरिक्त स्टेब्लिंग और लप लाइनों की व्यवस्था :—

लाइन की क्षमता बढ़ाने के लिए यह काम जरूरी है। इसकी अनुमानित लागत १२.१८ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अंत तक दो लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ६ लाख की व्यवस्था और की जा ही है।

५६. पूर्वोत्तर रेलवे —मडुवाडीह में बड़ी लाइन के माल डिब्बों का दैनिक यानान्तरण १२० से बढ़ा कर २०० करने के सम्बन्ध में काम :—

इस काम की अनुमानित लागत २२.६७ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अंत तक १८.२५ लाख खर्च होने की सम्भावना है और १९५८-५९ में काम पूरा करने के लिए ४.४२ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

५७. पूर्वोत्तर रेलवे-छपरा यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

छपरा मुख्य लाइन का एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। इसके यार्ड में विन्यास के लिए केवल आठ लाइनें हैं, जिनमें से ४ लाइनें अप गाड़ियों और बाकी ४ डाउन माल गाड़ियों के लिए हैं। यार्ड के दोनों तरफ छोटे धक्के बने हुए हैं। उनपर साधारण शंटिंग का काम होता है। इस यार्ड में कम लाइनें हैं, जिसकी वजह से डिब्बों की छंटाई के काम में कठिनाई होती है और डिब्बे जोड़ने में देर होती है। इस यार्ड में माल डिब्बों को काफी देर तक रुकना पड़ता है। दूसरी पंचवर्षीय योजना में जो यातायात बढ़ जायेगा उसे सम्हालने के लिए इस यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन करना बहुत जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत २०.८० लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अंत तक १.८० लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ९ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

५८. पूर्वोत्तर रेलवे —हाजीपुर-सोनपुर खंड में बोहरी लाइन बिछाना :—

सवा तीन मील लम्बे मुख्य लाइन के इस खण्ड पर यातायात की बड़ी भीड़ रहती है, जिसकी वजह से सोनपुर में माल गाड़िया पीन-पीन घन्टे तक और हाजीपुर में एक घन्टे २० मिनट तक लाइन खुलने का इन्तजार करती रहती हैं। अनुमान है कि इस खण्ड पर दोनों ओर से गाड़ियों का आना-जाना काफी रहेगा। इस लिए, इस पर बोहरी लाइन बिछाना बहुत जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत ११.३८ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ में ३.१० लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ४.१४ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

५९. पूर्वोत्तर रेलवे —मुजफ्फरपुर-समस्तीपुर खंड पर ४ अतिरिक्त पार स्टेशनों की व्यवस्था :—

इस खण्ड की लाइन-क्षमता बढ़ाने के लिए यह काम जरूरी है। इसकी अनुमानित लागत १२ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ४.८२ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में काम पुरा करने के लिए ७.१८ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

६०. पूर्वोत्तर रेलवे —गोंडा यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

बढ़े हुए यातायात को सम्हालने के उद्देश्य से इस यार्ड की क्षमता बढ़ाने के लिए इसके ढाँचे में परिवर्तन करना जरूरी हो गया है। इसमें इस यार्ड की उन माल-लाइनों के विस्तार का काम भी शामिल है, जो मानक लम्बाई की नहीं हैं। इस काम की अनुमानित लागत ४१.२५ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक १४.५७ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ७ लाख की व्यवस्था और की जा रही है।

६१. पूर्वोत्तर रेलवे —गोरखपुर के स्टेशन यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

इस यार्ड में इस समय जो व्यवस्था है, उसके अनुसार यहाँ आने वाली ५० प्रतिशत माल-गाड़ियों को देरी हो जाती है। यातायात की प्रत्याशित बढ़ती को देखते हुए भी इस यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन करना जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत २३.५० लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ११.९९ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ६.०१ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

६२. पूर्वोत्तर सीमा रेलवे—कटिहार यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

माल और यात्री दोनों तरह के यातायात के वर्तमान स्तर को सम्हालने के लिए इस यार्ड की वर्तमान लाइन काफी नहीं है। दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक यातायात में और बढ़ती की आशा है। इस बढ़े हुए यातायात को सम्हालने के लिए इस यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन करना जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत ८० लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक २ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

६३. पूर्वोत्तर रेलवे —कटिहार और बरसोई के बीच दोहरी लाइन बिछाना :—

कटिहार—बरसोई खण्ड पर इस समय यातायात बहुत काफी है। दूसरी पंचवर्षीय योजना में सब तरह का यातायात बढ़ जाने की संभावना है — उत्तरी बंगाल और आसाम के लिए अधिक गाड़ियां चलानी होगी, जिसकी वजह से इस खण्ड की क्षमता बढ़ाना आवश्यक है। इस बात का भी अनुमान है कि इन लाइनों पर यातायात केवल अपनी चरम सीमा पर पहुँच जायेगा, बल्कि इस खण्ड की क्षमता के बाहर हो जायेगा जिस से परिचालन पर गंभीर प्रभाव पड़ेगा। इस काम की अनुमानित लागत ६३.३४ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ५ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए २० लाख की व्यवस्था और की जा रही है।

६४. पूर्वोत्तर सीमा रेलवे —अलीपुर दुआर यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

बढ़ते हुए यातायात को अच्छी तरह से सम्हालने के लिए इस यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन करना जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत १७.३० लाख है, जिसमें १९५७-५८ के अन्त तक २ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

६५. पूर्वोत्तर-सीमा-रेलवे —तिनसुकिया यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

बढ़ते हुए यातायात को सम्हालने के लिए तिनसुकिया यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन जरूरी समझा गया है। इस काम की अनुमानित लागत ३५ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ में २ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १५ लाख की व्यवस्था और की जा रही है।

६६. दक्षिण रेलवे —जोलारपेट्टे यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

मद्रास और पश्चिमी किनारे और बंगलूर के बीच जितनी सवारी और माल गाड़ियां चलती हैं, वे सब जोलारपेट्टे से गजरती हैं। इस यार्ड में ७८ गाड़ियां रोज आती हैं। इसमें केवल ४०० माल डिब्बे सम्हालने की क्षमता है, जबकि इसमें प्रतिदिन १४०० माल-डिब्बे इस समय आते हैं। इसलिए गाड़ियों की रुकावट दूर करने के लिए इस यार्ड को फिर से बनाना जरूरी समझा गया है। इस काम की अनुमानित लागत २६.८५ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ४ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

६७. दक्षिण रेलवे—तेनाली यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन और लूप लाइन का विस्तार, ताकि उस पर ८० डिब्बे खड़े किये जा सकें :—

तेनाली यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन और लूप लाइन के विस्तार से पूर्वोत्तर लाइन की क्षमता बढ़ जायेगी। इस काम की अनुमानित लागत १३.२८ लाख है, जिसमें इस स्टेशन पर यात्री-सुविधा के काम में सुधार की लागत भी शामिल है। इसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ७.६१ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ३.२२ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

६८. दक्षिण रेलवे—ग्रोंगोन में लूप लाइन का विस्तार ताकि, उस पर ८० डिब्बे खड़े किये जा सकें और स्टेशन की इमारत में सुधार :—

अधिक लम्बी गाड़ियां चलाकर और रेल-यात्रियों के लिए अधिक सुविधा देकर यातायात में प्रत्याशित बढ़ती को सम्हालने के लिए यह काम जरूरी है। इस काम पर १२.२२ लाख खर्च होने का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ६.०६ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ०.४० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

६९. दक्षिण रेलवे—बत्तगुण्टा में लूप लाइन का विस्तार और विन्यास यार्ड में साइडिंग और ८० डिब्बे खड़े करने के लिए एक दूसरी साइडिंग की व्यवस्था :—

पूर्वोत्तर लाइन की क्षमता बढ़ाने के लिए यह काम जरूरी है। इस पर ११.२६ लाख खर्च का अनुमान है जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ६.६८ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १.३० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

७०. दक्षिण रेलवे—बेजवाड़ा यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

जब बेजवाड़ा-मद्रास खण्ड की लाइन-क्षमता बढ़ जायेगी, तो बेजवाड़ा में अपर्याप्त सुविधा के कारण मध्य और दक्षिण-पूर्व रेलों का यातायात अच्छी तरह सम्हाला नहीं जा सकेगा। इस स्टेशन के यार्ड को फिर से बनाने की जो योजना है उस में गाड़ियों के आदान और भेजने के लिए अधिक लाइनें होंगी। इसके अलावा यार्ड में छंटाई, विन्यास और मरम्मत लाइनों की अधिक व्यवस्था होंगी। इस काम की अनुमानित लागत ८८.५३ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ६१.१० लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १६.८७ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

७१. दक्षिण रेलवे—राजमुंद्री यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

इस यार्ड में इस समय जो सुविधाएँ हैं, वे मद्रास-वालटेर खण्ड पर बढ़े हुए यातायात को सम्हालने के लिए काफी नहीं हैं। मद्रास वालटेर लाइन की क्षमता बढ़ायी जा रही है। इस काम पर १८.२८ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक १६.५४ लाख खर्च होने की संभावना है। इसके लिए १९५८-५९ में १.४२ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

७२. दक्षिण रेलवे —रेनीगुण्टा—गुडूर खंड का बड़ी लाइन में परिवर्तन :—

अरकोणम, कट्टुपवी और जोलारपट्टे को या इनसे होकर जाने वाली गाड़ियां रेनीगुण्टा और गुडूर से गुजरती हैं। इस खण्ड को मीटर लाइन से बड़ी लाइन में बदलने से गाड़ियों के आन-जाने में कम समय लगेगा और साथ ही मद्रास क्षेत्र में भीड़-भाड़ कम हो जायेगी। इस काम पर २३०.५६ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक १८६.६८ लाख खर्च होने की संभावना है। इसके लिए १६५८-५९ में २७.१७ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

७३. दक्षिण रेलवे —बेजवाड़ा-वालटेर खंड के तीन स्टेशनों को पार स्टेशन बनाना :—

वालटेर-बेजवाड़ा एक प्रमुख ट्रंक लाइन है। दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त में यातायात बढ़ने की जो संभावना है, उसे अच्छी तरह सम्हालने के लिए इस खण्ड पर कई काम जरूरी हैं। बय्यवरम और येमंचिली के स्टेशनों के बीच पेदअयुटपल्ली और मारमपल्ली हाल्ट स्टेशनों को पार स्टेशन बनाना ; इन जरूरी कामों में से एक है। इस काम की अनुमानित लागत १६.०६ लाख है, जिसमें १६५७-५८ के अन्त तक ३.०४ लाख खर्च होने की संभावना है। इसके लिए १६५८-५९ में १० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

७४. दक्षिण रेलवे —अरकोणम-रेनीगुण्टा खंड पर पोन्पटि और बेवगुटा (११.७४ मील—मील नं० ५५ से ६५ के बीच नयी लाइन पर) (२) पूडि और पुत्तूर (१३.७५ मील—मील नं० ६६ १/२ से ७८) के बीच नयी लाइन पर बोहरी लाइन बिछाना :—

इस खण्ड पर यातायात चरमसीमा पर पहुँच गया है। बढ़े हुए यातायात को सम्हालने के लिए इन दोनों टुकड़ों पर क्रमशः १७५.४५ लाख और १३७.२२ लाख की लागत से बोहरी लाइन बिछायी जा रही है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक हर एक पर २.१० लाख खर्च होने की संभावना है। १६५८-५९ में पहले काम के लिए ६६.७३ लाख और दूसरे के लिए ७२ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

७५. दक्षिण रेलवे—गुन्तकल्ल के मीटर लाइन यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

इस यार्ड में लगभग १००० माल-डिब्बे रोज आते हैं, जबकि इस में लगभग ७०० डिब्बे सम्हालने की क्षमता है। इस वजह से माल-डिब्बे कई दिनों तक रुके रहते हैं। इस यार्ड के ढाँचे को बदलने में २६.१५ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक २०.८० लाख खर्च होने की सम्भावना है। इसके लिए १६५८-५९ में ४.०६ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

७६. दक्षिण रेलवे —यशवंतपुर में विन्यास-यार्ड की व्यवस्था :—

योजना की अवधि में अतिरिक्त यातायात की जरूरतों के लिए यह काम जरूरी है। इसकी अनुमानित लागत १८.४५ लाख है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक १४.०६ लाख के खर्च की संभावना है। इसके लिए १६५८-५९ में ३.७२ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

७७. दक्षिण रेलवे —अरकोणम-तिरुपत्तूर खंड पर दोहरी लाइन बिछाना :—

इस खण्ड पर यातायात चरम सीमा पर पहुंच गया है। बड़े हुए यातायात को सम्हालने के लिए इसपर दोहरी लाइन बिछायी जा रही है। इस समय (१) मुकुन्दरामपुरम् और लाटेरी और (२) विन्नाभंगलम् और तिरुपत्तूर स्टेशनों के बीच काम हो रहा है, जिसकी लागत क्रमशः ६२.८६ लाख और १२८.०४ लाख है। इसमें से पहले काम पर ४६.२६ लाख और दूसरे पर ४२.८३ लाख १९५७-५८ के अन्त तक खर्च होने की सम्भावना है। इन कामों के लिए १९५८-५९ में क्रमशः ४४.४० लाख और ८३.५४ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

७८. दक्षिण-पूर्व रेलवे —बोंडामुंडा (रूरकेला) और भिलाई में नये यार्ड :—

आशा है कि १९५८ के शुरू में ही रूरकेला और भिलाई इस्पात-कारखाने में इस्पात बनने लगेगा। इसके अलावा इस बात का अनुमान है कि इस्पात कारखानों के आस-पास सीमेंट, खाद, इस्पात की गढ़ाई आदि जैसे सहायक उद्योग का भी विकास होगा। यह अनुमान लगाया गया है कि इन दोनों कारखानों के लिए जरूरी कच्चा माल और तैयार माल को ढोने के लिए प्रति दिन सोलह-सोलह पूरी माल-गाड़ियों की जरूरत होगी। इस नये यातायात को सम्हालने के लिए यह जरूरी समझा गया है, कि भिलाई और रूरकेला में नये विन्यास यार्ड बनाये जायें। इन यार्डों को मुख्य लाइन की गाड़ियों के आदान, छांटने और भेजने के आधुनिक खाके के अनुसार बनाया जायेगा, जिसमें इस्पात और दूसरे सहायक उद्योगों के यातायात की भी व्यवस्था रहेगी। बोंडामुंडा के विन्यास यार्ड पर ३२३.४० लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ५४.६० लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इस काम के लिए १५१.५४ लाख की व्यवस्था की जा रही है। भिलाई विन्यास-यार्ड की अनुमानित लागत ३१४.६४ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ५२ लाख का खर्च की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १७० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

७९. दक्षिण-पूर्व रेलवे —नेरगुंडी स्टेशन में गाड़ियों के आदान और ठहराने के लिए तीसरी लाइन की व्यवस्था :—

लाइन की क्षमता बढ़ाने के लिए यह काम जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत १२.०६ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ७.२६ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ३.०० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

८०. दक्षिण-पूर्व रेलवे —खुर्दा रोड-नेरगुंडी खंड में लाइन की क्षमता बढ़ाना :—

पूर्वी तट लाइन के खुर्दा रोड-नेरगुंडी खंड पर यातायात चरम सीमा पर पहुंच गया है। इस वजह से इस रेलवे के स्टेशनों और वालटेर से आगे वाले स्टेशनों के लिए माल डिब्बों की बहुत सी माँग पूरी नहीं हो पाती। दूसरी पंचवर्षीय योजना के फनस्वरूप यातायात बढ़ने के कारण हबड़ा और वालटेर के बीच अतिरिक्त गाड़ियाँ चलानी पड़ेगी। इसलिए लाइन की क्षमता बढ़ाने के लिए नीचे लिखे काम जरूरी हैं :—

- (क) रेटांग और खुर्दा रोड के बीच स्टेशन-यार्डों के ढाँचे में परिवर्तन, जिसमें खुर्दारोड यार्ड के ढाँचे में छोटे-मोटे परिवर्तन भी शामिल हैं ;

(ख) भवनेश्वर स्टेशन यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन ; और

(ग) कटक स्टेशन यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन ।

इस पूर्वी योजना की अनुमानित लागत ३५.०४ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ तक १ लाख खर्च होने की संभावना है । १९५८-५९ में इस काम के लिए १६.५० लाख की व्यवस्था की गयी है ।

८१. दक्षिण-पूर्व रेलवे — राजसूरसावां-बड़ा-अमदा खंड में दोहरी लाइन बिछाना :—

इस खंड में यातायात चरम सीमा पर पहुंच गया है, इसलिए, इस खंड में दोहरी लाइन बिछाना बहुत जरूरी है । इसके अलावा टाटा आयरन और स्टील कंपनी और इंडियन आयरन और स्टील के विस्तार के फलस्वरूप यह खंड कच्चे मँगनीज के यातायात की आवश्यकताओं को पूरा नहीं कर सकेगा । इस काम की अनुमानित लागत ६,३७.८३ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक २,८४.२८ लाख खर्च होने की संभावना है । १९५८-५९ में इस काम के लिए ३,०३.७१ लाख की व्यवस्था की जा रही है ।

८२. दक्षिण-पूर्व रेलवे — आवित्यपुर और टाटानगर यार्डों के ढाँचे में परिवर्तन और परिवर्धन :—

टाटा आयरन और स्टील कंपनी के विस्तार के फलस्वरूप कच्चे लोहे और तैयार माल का यातायात बढ़ जायेगा । माल गाड़ियों के विन्यास और उन्हें बिना हकावट भेजने के लिए यह जरूरी है कि इन यार्डों के ढाँचे में परिवर्तन और परिवर्धन किये जायें । इस काम की अनुमानित लागत २२२.६० लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ३६.०५ लाख खर्च होने की संभावना है । १९५८-५९ में इसके लिए ५५.९५ लाख की व्यवस्था की जा रही है ।

८३. दक्षिण-पूर्व रेलवे — गहडोल में अतिरिक्त दोहरी लाइन की व्यवस्था :—

मध्य भारत के कोयला-क्षेत्रों के बढ़े हुए यातायात को सम्हालने के लिए यह काम जरूरी है क्योंकि इस स्टेशन पर इतनी अधिक लाइनें नहीं हैं कि कटनी-मुड़वारा और बिलासपुर हो कर जाने वाली गाड़ियों के माल-डिब्बे छांटे जा सकें । इस काम की अनुमानित लागत १७.३५ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक १०.३२ लाख खर्च होने की संभावना है । १९५८-५९ में इस काम के लिए ४.०८ लाख की व्यवस्था की जा रही है ।

८४. दक्षिण-पूर्व रेलवे — रूरकला-द्रुग खंड में दोहरी लाइन बिछाना :—

टाटा आयरन और स्टील कंपनी और मार्टिन बर्न के विस्तार कार्यक्रम के फलस्वरूप इस खंड पर दोहरी लाइन बिछाना आवश्यक है । इसके अलावा सामान्य यातायात बढ़ने की भी संभावना है । इस काम की लागत २१.२३ करोड़ है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ५.९२ करोड़ खर्च होने की संभावना है । इस काम के लिए १९५८-५९ में ८.४८ करोड़ की व्यवस्था की जा रही है ।

८५. पश्चिम रेलवे — गोधरा और रतलाम के बीच दोहरी लाइन बिछाना :—

इस खंड में दोहरी लाइन बिछाना जरूरी था क्योंकि इसकी लाइन क्षमता काफी नहीं थी और दिल्ली को पेट्रोल, तेल, ग्रीज आदि माल मध्य रेलवे के लम्बे रास्ते से भजना पड़ता था । सके

अलावा पश्चिम भारत में कोयला पट्टुचाने के लिए भी यह काम जरूरी था। स काम की अनुमानित लागत ६६.५४ लाख है, जिसमें से १६५७-५८ के अंत तक ४६१.०४ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इस काम के लिए ३५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

८६. पश्चिम रेलवे --उधना यादों के ढाँचे में परिवर्तन (दूसरा चरण) :--

इस यादों की वर्तमान सुविधाएँ यातायात को अच्छी तरह सम्हालने के लिए काफी नहीं हैं। इसलिए, इस यादों के ढाँचे में परिवर्तन करना जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत १३.२८ लाख है, जिसमें से १६५७-५८ के अंत तक ५ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इसके लिए ५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

८७. पश्चिम रेलवे --साबरमती यादों के ढाँचे में परिवर्तन :--

साबरमती यादों में यातायात को सम्हालने के लिए सुविधाएँ पर्याप्त नहीं हैं। इस वजह से अक्सर जनता की ओर से शिकायतें आती रहती हैं।

अधिक माल-गाड़ियाँ और उपनगरी सवारी-गाड़ियाँ चलाने की सार्वजनिक माँग को पूरा करने के लिए यह काम शुरू किया गया है। इस काम की अनुमानित लागत १५७.७४ लाख है, जिसमें से १६५७-५८ के अंत तक १३०.५० लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में बाकी २७.२४ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

८८. पश्चिम रेलवे --वीरमगाम यादों के ढाँचे में परिवर्तन :--

वीरमगाम एक मुख्य जंक्शन है और यहाँ बड़ी और मीटर दोनो लाइनें मिलती हैं। बड़े हुए यातायात को सम्हालने के लिए बड़ी और मीटर लाइनों के वर्तमान यादों की यातान्तरण क्षमता विल्कुल अपर्याप्त है। इस वजह से यादों के ढाँचे में परिवर्तन करना जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत २०.८३ लाख है, जिसमें से १६५७-५८ के अंत तक ७ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इसके लिए ६.५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

८९. पश्चिम रेलवे --सवाई माधोपुर यादों के ढाँचे में परिवर्तन :--

सवाई माधोपुर मुख्य लाइन पर बड़ी और मीटर लाइन का स्टेशन है। दोनो लाइनों के बड़े हुए यातायात को सम्हालने के लिए इस यादों के ढाँचे को बदलना बहुत जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत २३.६७ लाख है, जिसमें से १६५७-५८ के अंत तक १ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इसके लिए ८ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

९०. पश्चिम रेलवे --शामगढ़-गंगापुर खंड में ३१ स्टेशनों की लूप लाइनों का विस्तार :--

इस खंड की लाइन-क्षमता बढ़ाने के लिए इन स्टेशनों की लूप लाइनों को मानक लम्बाई तक बढ़ाना जरूरी है, ताकि उन पर ७० डिब्बे खड़े हो सकें :-- शामगढ़, गरोठ, कुरलासी, भवानी मंडी, धुवाँ खेड़ी, झालावार रोड, रामगंज मंडी, मोरक, दरा, राउठा रोड, अलनियाँ, दाढ़ देवी, डकनियाँ तालाब, कोटा, बी रोड, अरनेठा, कापरन, घाट का बराना, लबन, लाखेरी, इंद्रगढ़, ग्रामली, खाँजना, डंगर, कुशनला, झारोदा, मखौली, मालरना, नीमोदा,

नारायणपुर टटवारा, लालपुर ऊमरी और गंगापुर । इस काम की अनुमानित लागत २२.४५ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक १०.५० लाख खर्च होने की सम्भावना है । १९५८-५९ में इसके लिए १०.१६ लाख की व्यवस्था की जा रही है ।

६१. पश्चिम रेलवे — बड़ोदा और आनन्द के बीच दोहरी लाइन बिछाना :—

कहरी लाइन होने के कारण बम्बई और अहमदाबाद के बीच यातायात में रुकावट होती है । दूसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि में यातायात बढ़ जाने की सम्भावना है, जिसे सम्हालने के लिए इस खंड में दोहरी लाइन बिछाना जरूरी है । इस काम पर ९९.७१ लाख की अनुमानित लागत में से १९५७-५८ के अन्त तक ३० लाख खर्च होने की सम्भावना है । १९५८-५९ में इसके लिए ५४ लाख की व्यवस्था की जा रही है ।

६२. पश्चिम रेलवे — जोगेश्वरी याई के ढाँचे में परिवर्तन :—

बम्बई क्षेत्र और बंबई उपनगरी खंड में कुछ समय में और विशेष रूप में देश के विभाजन के बाद, यातायात बहुत बढ़ गया है । इस वजह से इन खंडों में यातायात चरम सीमा पर पहुँच गया है । दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक यातायात और भी बढ़ेगा, जिसे सम्हालने के लिए पहले से योजना बनाना जरूरी है ।

बादरा विन्यास-याई और बम्बई सेट्रल में जितना यातायात होता है, उसका ध्यान-पूर्वक विश्लेषण करने के बाद यह देखा गया है कि बम्बई क्षेत्र के दादर, महिम और अंधेरी पर भी यातायात इतना अधिक है कि उसे नहीं सम्हाला जा सकता । इसलिए, बम्बई सेट्रल माल याई की बजाय इसी जगह यातायात-सम्बन्धी सुविधाओं की व्यवस्था करने का विचार है । इस तरह भी टर्मिनल व्यवस्था हो जाने पर बादरा मार्शलिग याई पर भी बोझ कम हो जायेगा । यह टर्मिनल जोगेश्वरी और गोरेगाव के बीच होगा । इस काम पर २०.०८ लाख की अनुमानित लागत में से १९५७-५८ के अन्त तक ०.६० लाख खर्च होने की सम्भावना है । १९५८-५९ में इसके लिए १० लाख की व्यवस्था की जा रही है ।

६३. पश्चिम रेलवे — बड़ोदा यात्री-याई के ढाँचे में परिवर्तन :—

बड़ोदा बड़ी लाइन की मुख्य लाइन पर एक महत्वपूर्ण जंक्शन स्टेशन है । यहाँ से बड़ोदा से बम्बई, बड़ोदा-अहमदाबाद—वीरमगाम और बड़ोदा—रतलाम-दिल्ली, तीन तरफ लाइनें जाती हैं । बड़ोदा के वर्तमान यात्री-याई में केवल १ अप और १ डाउन मुख्य लाइन का प्लेटफार्म है और दोनों लाइनों के लिए द्वीप और प्लेटफार्मों के साथ अप और डाउन गाड़ियों के लिए एक-एक अतिरिक्त लूप लाइन है । आनंद-बड़जादी खंड पर दोहरी लाइन बिछाने और बसाद-कथना बड़ी लाइन को फिर से चालू करने के कारण इस स्टेशन पर यात्री और माल यातायात बहुत बढ़ गया है । यद्यपि कुछ वर्ष पहले इस स्टेशन के ढाँचे में परिवर्तन किया गया था, लेकिन यातायात बढ़ जाने के कारण इस स्टेशन का याई उसकी जरूरतों को पूरा नहीं कर सकता । इसलिए यात्री याई के ढाँचे में परिवर्तन करना जरूरी है । इस काम की अनुमानित लागत १३.१३ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ५ लाख खर्च होने की सम्भावना है । १९५८-५९ में इसके लिए ६.५२ लाख की व्यवस्था की जा रही है ।

६४. पश्चिम रेलवे—अहमदाबाद यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

इस स्टेशन पर यातायात बहुत बढ़ गया है और इस स्टेशन की मीटर लाइन का वर्तमान यार्ड इस यातायात को नहीं सम्हाल सकता। इस वजह से गाड़ियाँ समय पर नहीं चल पातीं। मीटर लाइन के जिन खंडों में यात्रियों की बहुत भीड़ रहती है, उनमें अधिक सावारी गाड़ियाँ चलाना जरूरी है। लेकिन मीटर लाइन स्टेशन में अब अधिक गाड़ियाँ सम्हालने की क्षमता नहीं है। इसलिए, रेलवे वहाँ अधिक गाड़ियाँ नहीं चला पाती। इस वजह से यह जरूरी है कि अहमदाबाद मीटर लाइन यात्री-यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन किया जाये और उसे बढ़ाया जाये ताकि यातायात की बढ़ी हुई आवश्यकतायें पूरी हो सकें। इसके अलावा अहमदाबाद और कलोल के बीच दोहरी लाइन बिछाने से जो लाइन क्षमता बढ़ी है, उसका भी उपयोग किया जा सके। इस काम पर १,५७.५० लाख की अनुमानित लागत में से १६५७-५८ के अन्त तक २.२५ लाख खर्च होने की संभावना है। १६५८-५९ में इस काम के लिए ३१.५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

६५. पश्चिम रेलवे —गोधरा यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

इस स्टेशन का यातायात बहुत बढ़ गया है। इसके अलावा योजना-काल में यह यातायात और भी ज्यादा बढ़ जायेगा। इसलिए यातायात की इस बढ़ती को सम्हालने के लिए गोधरा यार्ड के ढाँचे को बदलना जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत ४१.५४ लाख है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक २१.०४ लाख खर्च होने की संभावना है। १६५८-५९ में इसके लिए १७ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

६६. पश्चिम रेलवे —आगरा फोर्ट यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

आगरा फोर्ट पश्चिम रेलवे का एक प्रमुख जंक्शन स्टेशन है। यह जंक्शन पश्चिम, उत्तर और पूर्वोत्तर रेलों के बड़ी और मीटर लाइनों के यात्री और माल यातायात को सम्हालता है। इसके अलावा यह एक व्यापारिक और औद्योगिक केन्द्र भी है और यहाँ पर्यटक भी काफी संख्या में आते रहते हैं। इस कारण यहाँ यात्री और माल यातायात काफी बढ़ गया है। वर्तमान यार्ड की इतनी क्षमता नहीं है कि वह इस बड़े हुए यातायात को सम्हाल सके। दूसरी पंचवर्षीय योजना के फल-स्वरूप भी यातायात बहुत बढ़ने की संभावना है, जिसे सम्हालना इस यार्ड की क्षमता के बाहर है। ऐसी स्थिति में इस यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन करना जरूरी है ताकि यातायात की बढ़ी हुई जरूरतें पूरी हो सकें और यार्ड की कार्यकुशलता भी बढ़ सके। इस काम की अनुमानित लागत १३.४५ लाख है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ०.५० लाख खर्च होने की संभावना है। १६५८-५९ में इसके लिए ५.५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

६७. पश्चिम रेलवे —पालनपुर यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

बड़े हुए यातायात को सम्हालने के लिए इस यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन करना बहुत जरूरी है। इस काम की लागत ४१.०५ लाख है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ३ लाख खर्च होने की संभावना है। १६५८-५९ में इसके लिए १४ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

६८. पश्चिम रेलवे —जयपुर स्टेशन यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

यह यार्ड इस स्टेशन के वर्तमान यात्री, पार्सल और माल-यातायात की जरूरतों को पूरा नहीं कर सकता। वर्तमान यातायात और योजना-अवधि के अन्त तक बढ़ने वाले यातायात को सम्हालने के लिए यार्ड के ढाँचे को जल्द बदलना जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत ५४.८८ लाख है जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ५ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १४.५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

६९. पश्चिम रेलवे —फुलेरा यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

दूसरी पंचवर्षीय योजना के फलस्वरूप इस स्टेशन पर अधिक सवारी गाड़िया चलेंगी। इसके अलावा काडला बंदरगाह के आयात, राजस्थान, के जिप्सम, कच्चे लोहे और दूसरी यातायात को भी सम्हालना पड़ेगा। चूँकि इस समय यार्ड में यातायात चरम सीमा पर पहुँच गया है, इसलिए, अतिरिक्त यातायात को ठीक तरह से सम्हालने के लिए यह जरूरी है कि इस यार्ड के ढाँचे को बदल दिया जाये। इस काम पर ५७.८१ लाख की अनुमानित लागत में से १९५७-५८ के अन्त तक १५.७२ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए २०.५० लाख की व्यवस्था की गयी है।

१००. पश्चिम रेलवे —मेहसाणा यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन :—

माल-डिब्बे और इंजन यार्ड में अधिक देर तक न के रहें और दूसरी पंचवर्षीय योजना के फलस्वरूप जो यातायात बढ़ेगा उसे सम्हाला जा सके, इस उद्देश्य से इस यार्ड के ढाँचे को बदलना जरूरी है। इस काम पर ४७.९० लाख की अनुमानित लागत में से १९५७-५८ के अन्त तक २३.३६ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १५.६९ लाख की व्यवस्था की गयी है।

१०१. पश्चिम रेलवे —कोटा-गंगापुर खंड की ७ स्टेशनों में दूसरी पार लूप लाइन की व्यवस्था :—

कोटा-गंगापुर खंड दिल्ली मुख्य लाइन का एक महत्वपूर्ण खंड है। लाखेरी, इंद्रगढ़, झिरीडा, मालरता, खाजना डगर, बूरी रोड, और लालपुर अमरी पार स्टेशनों में सिर्फ एक ही पार लूप लाइन है। यह व्यवस्था सतोषजनक नहीं है। इस वजह से यह जरूरी है कि इन स्टेशनों पर पर दूसरी पार लूप लाइन बनायी जाये ताकि इस खंड की लाइन-क्षमता बढ़ जाये। इस काम की अनुमानित लागत १३.०० लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ४.२० लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ७ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

४. सिगनल और अन्तर्पाश की व्यवस्था

नये काम

इस शीर्षक में नीचे दिये गये काम विशेष रूप से उल्लेखनीय हैं :—

१. दक्षिण रेलवे —यांत्रिक चौं सहित रंगीन रोशनी वाले सिगनलों की व्यवस्था :—

इस समय जो सिगनल लगे हुए हैं, वे गतायु हो गये हैं और उन्हें बदलने की जरूरत है। स काम की लागत १०.०३ लाख है, जिसमें से १९५८-५९ में ४ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२. पूर्व रेलवे—हबड़ा अन्तिम यार्ड—एक लाइन से दूसरी लाइन पर आनुभिकतम कंट्रोल स्विच या पुश—बटन क नमूने की आनुभिक रिये अर्थात् व्यवस्था जिस में स्वचल स्विच नो हों :-

व्यस्त समय में जब यातायात बहुत बढ़ जाता है उस समय गाड़ियाँ जल्द-जल्द छोड़ने के लिए यह काम जरूरी है। इसकी अनुमानित लागत २५ लाख है, जिसमें से १९५८-५९ में १ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३. उत्तर रेलवे—शकरबस्ती-भटिंडा खंड में लिस्ट और मास सिगनलों की जगह मानक ३ के सिगनलों की व्यवस्था :-

इस खंड में सिगनलों के गियर ५० वर्ष से भी पहले लगाये गये थे। ये अब गतायु हो चुके हैं और अधिक दृष्टि से इनकी मरम्मत भी अलाभकर है। इसके अलावा ये वर्तमान यातायात को अच्छी तरह नहीं सहाय पाते। इसलिए इन सिगनलों को बदलना जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत ३२ लाख है, जिसमें से १९५८-५९ में ०.०८ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

४. पूर्वोत्तर सीमा रेलवे—कटिहार-बरोनी खंड में केंद्रीकृत यातायात-नियंत्रण की व्यवस्था :-

इस खंड पर यातायात चरम सीमा पर पहुंच गया है। लेकिन यातायात इतना अधिक नहीं है कि इस खंड में दोहरी लाइन बिछायी जाये। इस लिए इस खंड में सबसे नयी सिगनल-प्रणाली, अर्थात् केंद्रीकृत यातायात-नियंत्रण शुरू करने का विचार है। इससे गाड़ियों को एक दूसरे को पार करने में कम से कम समय लगेगा और इस तरह लाइन-क्षमता भी बढ़ जायेगी। इस काम की अनुमानित लागत १७६ लाख है, जिसमें से १९५८-५९ में १ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

५. दक्षिण रेलवे—(क) बेसिन त्रिज (ख) वाशरमेनपेट (ग) कोल्लरकुप्पटई (घ) बेयासूरपाळी स्टेशनों के बीच बिजली के स्वचल इलाक सिगनल की व्यवस्था :-

इन स्टेशनों की वर्तमान सिगनल व्यवस्था बहुत पुरानी है और अवधि के आधार पर उनका बदलना जरूरी है। इस काम पर २५.६७ लाख को लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५८-५९ में ०.१० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

६. दक्षिण रेलवे—सामलकोट-वालटेर खंड के १३ स्टेशनों पर मानक ३ के दो आकार वाले सिगनलों को मानक ३ में बदलना :-

वर्तमान मानक ३ आकार के सिगनलों के उपस्कर घिस गये हैं और अवधि के आधार पर भी उनका बदलना जरूरी है। इस खण्ड पर यातायात बहुत ज्यादा है, इसलिए सिगनल व्यवस्था के कारण चाल पर जो पाबन्दी लगायी गयी है उसका हटाना जरूरी है। इसके लिए मानक ३ के दो आकार के सिगनलों के बदले मानक ३ के कई आकार के सिगनलों का लगाना जरूरी है। इस काम पर ११.१० लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें १९५८-५९ में ०.१० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

७. दक्षिण रेलवे—बिबलन-शनकोट्टा-तिन्नेवली खंड पर मानक १ के दो आकार के सिगनलों को मानक १ के कई आकार के दोहरे तार वाले अपर क्वाड्रेंट सिगनलों में बदलना और २० पार स्टेशन, २ ब्लाक हट और ४ सम-पार की व्यवस्था :—

इस खंड पर वर्तमान मानक १ के दो आकार के सिगनल उपस्कर घिस गये हैं और अवधि के आधार पर भी उनका बदलना ज़रूरी है। इसके अलावा इस खण्ड पर यातायात बहुत अधिक है, जिसकी वजह से भी दो आकार के सिगनलों के बदले कई आकार के सिगनलों की व्यवस्था ज़रूरी है। इस काम पर ११.६६ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५८-५६ में ०.१० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

८. दक्षिण-पूर्व रेलवे —बी० एच० एफ अनेकार्थ प्रणाली योजना की व्यवस्था :—

संचारण योजना की यह अब तक की सबसे आधुनिक प्रणाली है। इससे सम्बन्धित खण्डों पर संचारण सुनिश्चित हो जायेगा। ताम्बे की तार की चोरी और प्राकृतिक घटनाओं के कारण ऊपरी लाइन बिछाने की वर्तमान प्रणाली में खराबी आ जाती है, जिससे कार्य-कुशलता कम हो जाती है। इस योजना पर ३१.५६ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५८-५६ में १२ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

चालू काम

१. मध्य रेलवे —कुर्ला स्टेशन पर स्वचल ब्लाक प्रणाली के साथ रंगीन रोशनी वाले सिगनलों की व्यवस्था :—

इस काम पर २५ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक १४.६३ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५६ में इसके लिए ८ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२. मध्य रेलवे —वर्धा और बलहारशाह खंड के बीच ४ स्टेशनों पर अपर क्वाड्रेंट दोहरी लाइन सिगनल की व्यवस्था :—

संचालन में सुरक्षा की दृष्टि से यह आवश्यक समझा गया है कि हिनानघाट, वगोरा, माजरी, मंकदाक, तुडाली, चादा, सोनगाव और नगरी स्टेशनों पर यह व्यवस्था की जाये। इस काम पर २१.८६ लाख की लागत का अनुमान है। १६५७-५८ के अन्त तक ३.७६ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५६ में इसके लिए ५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३. मध्य रेलवे —बलहारशाह-काजीपेट खंड के १२ स्टेशनों पर अर्न्तपाश और यातायात-सम्बन्धी अतिरिक्त सुविधाओं की व्यवस्था :—

दिल्ली-मद्रास ट्रंक लाइन के इस खण्ड पर वर्तमान मानक १ की सिगनल व्यवस्था पर्याप्त नहीं है। यातायात को अच्छी तरह सम्हालने के लिए ४ पार स्टेशनों और अर्न्तपाश प्रणाली युक्त दो लाइन वाले स्टेशनों पर अतिरिक्त रूप लाइनों की व्यवस्था की जा रही है। इस काम पर ४१.५७ लाख की लागत का अनुमान है। १६५७-५८ के अन्त तक ८ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५६ में इसके लिए १० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

४. पूर्व रेलवे --गोमो और गया के बीच ग्रैण्ड कार्ड के १४ मील के खंड पर स्वचल सिगनलों की व्यवस्था :--

यातायात बढ़ने के कारण सुरक्षा की दृष्टि से इस खण्ड पर स्वचल सिगनलों की व्यवस्था जरूरी है। इस काम पर १७.५० लाख की लागत का अनुमान है। १९५७-५८ के अन्त तक ५ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ३ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

५. उत्तर रेलवे --दिल्ली-अम्बाला खंड के १६ स्टेशनों पर वर्तमान मानक १ सिगनल के बदले मानक ३ सिगनल की व्यवस्था :--

इस खण्ड की लाइन क्षमता और गाड़ियों की चाल बढ़ाने के उद्देश्य से ये काम जरूरी है। इनपर १५.६८ लाख की लागत का अनुमान है जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ११.६८ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इन कामों के लिए २ लाख की और व्यवस्था की जा रही है।

६. उत्तर रेलवे --दिल्ली जंक्शन यार्ड में बिजली के सिगनलों की व्यवस्था :--

दिल्ली जंक्शन स्टेशन पर इस समय मानक ३ के सिगनल पूरा ट्रेक रंगीन रोशनी सर्किटिंग स्टार्टर, मार्ग-सूचक और रूट लाकिंग आदि की व्यवस्था है। दिल्ली यार्ड के तमाम काटो और सिगनलों का परिचालन इस समय पूर्व स्टेशन, पश्चिम सदर जंक्शन और दरबार जंक्शन केबिनो से होता है। दिल्ली यार्ड में यातायात बहुत अधिक है और यह धीरे धीरे और भी बढ़ता जा रहा है। यार्ड में कुशलता से काम चलाने के लिए बिजली के सिगनल आवश्यक हैं। इस काम पर ३० लाख की लागत का अनुमान है। १९५७-५८ के अन्त तक ०.१० लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ०.५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

७. पूर्वोत्तर रेलवे--लखनऊ और गोरखपुर स्टेशनों के बीच मुख्य लाइन पर मानक १ के १२ अन्तर्पाश स्टेशनों और कटिहार और गोरखपुर स्टेशनों के बीच मानक १ के १० अन्तर्पाश स्टेशनों का मानक २ में परिवर्तन :--

गाड़ियों को ४५ मील प्रति घण्टा की चाल से चलाने के लिए यह काम किया जा रहा है। पहले और दूसरे काम पर क्रमशः १४.८७ और १२.३६ लाख की लागत का अनुमान है। १९५७-५८ के अन्त तक पहले और दूसरे काम पर क्रमशः ६.६० और ५.०६ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

८. पूर्वोत्तर रेलवे --गोरखपुर-कटिहार खंड पर दूर-संचार व्यवस्था में सुधार :--

इस काम पर २१.४१ लाख की लागत का अनुमान है। १९५८-५९ में इसके लिए १ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

९. पूर्वोत्तर सीमा रेलवे--कटिहार स्टेशन पर यांत्रिक अन्तर्पाश की व्यवस्था :--

इस काम पर १५.२० लाख की लागत का अनुमान है। १९५७-५८ के अन्त तक ०.०१ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १.१० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१०. दक्षिण रेलवे—बेजवाड़ा-रात्रामुन्त्री खण्ड के १८ स्टेशनों पर वर्तमान घिसे हुए मानक ३ क सिगनलों की जगह मानक ३ के कई प्रकार के अपर क्वाड्रेंट सिगनल लगाना :—

वर्तमान सिगनलों की अवधि समाप्त हो गयी है। उनकी जगह कई सिगनल लगाना बहुत जरूरी है इस काम पर १५.२३ लाख की लागत का अनुमान है। १९५७-५८ के अन्त तक ०.५० लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में ०.७५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

११. पश्चिम रेलवे—नागवा-कोटा खंड के मानक ३ के कई प्रकार के अपर क्वाड्रेंट सिगनल की व्यवस्था :—

यातायात के बढ़ जाने के कारण यह काम जरूरी है। इस काम पर २७ लाख की लागत का अनुमान है। १९५७-५८ के अन्त तक १ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में ५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१२. पश्चिम रेलवे—सवाई माधोपुर-कोटा खंड में मानक ३ के कई प्रकार के बोहरी तार वाले अपर क्वाड्रेंट सिगनल लगाना :—

इस खण्ड की क्षमता बढ़ाने के उद्देश्य से यह काम जरूरी है। इस काम पर ११ लाख की लागत का अनुमान है। १९५७-५८ के अन्त तक १ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में २ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

५ और ६ कारखानों के ढाँचे में परिवर्तन और उनका विस्तार

नये काम

इस शीर्षक में नीचे दिये गये काम विशेष रूप से उल्लेखनीय हैं :—

१. मध्य रेलवे—परेल कारखाना की अतिरिक्त खाड़ी का विस्तार (दूसरा चरण) :—

परेल इंजन कारखाना प्रति मास १५ से २० इंजन के काम के लिए बनाया गया था। पिछले कुछ वर्षों से धीरे-धीरे बढ़ा कर इसकी क्षमता ३० इंजन प्रति मास कर दी गयी है। लेकिन इसके लिए सुविधाएं बढ़ानी नहीं गयी हैं। इस वजह से कारखाने में अधिक भीड़-भाड़ हो गयी है और कार्यकुशलता में बाधा पड़ रही है। ऐसा अनुमान है कि योजना के अन्त तक कारखाने का उत्पादन ४० इंजन प्रति मास हो जायेगा। इंजन शेडों की संख्या बढ़ जाने के कारण यह जरूरी हो गया है कि मरम्मत के लिए समचित सुविधाओं की व्यवस्था की जाये। इस काम पर २२.२८ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५८-५९ में ५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२. मध्य रेलवे—पुरना में मीटर लाइन के नये इंजन शेड की व्यवस्था :—

दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक पुरना में इंजनों की संख्या ६० तक पहुँच जाने का अनुमान है। शेड में कुल ३० इंजनों की मरम्मत की व्यवस्था है। उसमें विस्तार की भी कोई गुंजाइश नहीं है। इस स्थिति में यह जरूरी है, कि एक नया इंजन शेड बनाया जाय। इस काम पर १६.७५ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५८-५९ में ४.३१ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३. मध्य रेलवे—कटनी में इंजन शोड की व्यवस्था :—

इस समय कटनी क्षेत्र में दो इंजन शोड हैं—एक कटनी मारवाड़ा में है, जिसमें कटनी आने वाले माल इंजनों की मरम्मत होती है। इसमें दक्षिण-पूर्व रेलवे के माल इंजन भी शामिल हैं। दूसरा शोड कटनी स्टेशन के पास है जिसमें सिर्फ दक्षिण-पूर्व रेलवे के सवारी इंजनों की मरम्मत की जाती है। यातायात में संभावित बढ़ती के आधार पर अनुमान है कि कटनी में माल इंजनों की संख्या ६१ हो जायेगी। वर्तमान शोडों में सुधार की गुंजायश नहीं है और यह भी संभव नहीं है कि इन माल शोडों का वहीं विस्तार किया जाये। इसलिए यह जरूरी है कि एक नया शोड बनाया जाय। इस काम पर १६.१० लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५८-५६ में ४ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

४. मध्य रेलवे—इटारसी में नये इंजन शोड की व्यवस्था :—

इटारसी आने वाले इंजनों की संख्या बढ़ गयी है। उनकी मरम्मत के लिए यहाँ पर्याप्त सुविधा नहीं है। नये इंजन शोड पर लगभग १६ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५८-५६ में ५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

५. मध्य रेलवे—बिजली के अतिरिक्त इंजनों के लिए कल्याण इंजन शोड में विस्तार (दूसरा चरण) :

इससे बम्बई डिब्बोजन के अतिरिक्त ३५ बिजली इंजनों के अनुरक्षण काम पूरा हो जायेगा। (चरण २) इस काम पर १२.३३ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५८-५६ में ४ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

६. उत्तर रेलवे—अम्बाला छावनी के इंजन शोड का विस्तार :—

इस शोड में ४५ इंजनों की मरम्मत की व्यवस्था है लेकिन यहाँ ६४ इंजन रखे जा रहे हैं, जिससे इंजन बहुत देर तक रुक रहे हैं। बड़े हुए यातायात की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए इस शोड में योजना के अन्त तक ८० इंजनों तक की व्यवस्था करनी पड़ेगी। इसलिए इसका विस्तार आवश्यक है। इस काम पर १६ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५८-५६ में ५.४० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

७. उत्तर रेलवे—समवंडी में इंजन शोड की व्यवस्था :—

रानीवारा-भिलाडी खण्ड यातायात के लिए खल जानें पर इस शोड में इंजनों की वर्तमान संख्या से ६ गुना अधिक इंजनों की मरम्मत करनी पड़ेगी। इसलिए यहाँ एक बड़े शोड की जरूरत है जिसमें हर तरह की सुविधाएँ हों। इस शोड की व्यवस्था पर लगभग ३६.३६ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १६५८-५६ में ४ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

८. पूर्वोत्तर रेलवे—चारबाग (गोलघर) का विस्तार :—

इस शोड में इस समय १० इंजनों के लिए छतदार जगह है, जिसमें ३० इंजन ठहराये जा सकते हैं। अनुमान है कि दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक इस शोड में ७० इंजन ठहराये जायेंगे जिसकी व्यवस्था के लिए यह जरूरी है कि आधे राउण्ड हाउस को पूरे राउण्ड में बदला जाये ताकि

दूसरी रेडियल लाइनों पर मरम्मत घर बनाये जा सकें। इस विस्तार-योजना पर लगभग १०.३३ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें १९५८-५९ में १.५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

९. पूर्वोत्तर रेलवे—छपरा कचहरी इंजन शेड का विस्तार :—

इस इंजन शेड में ३० इंजनों के हराने की जगह है। इसे बढ़ाकर ६५ करना है। इसके लिए यह जरूरी है कि इस शेड का विस्तार किया जाय। इस काम पर १४ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें १९५८-५९ में १.६१ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१०. पूर्वोत्तर रेलवे—बरेली शहर इंजन-शेड के ढाँचे में परिवर्तन :—

इस शेड में मरम्मत और अनुरक्षण की वर्तमान सुविधाएँ पर्याप्त नहीं हैं। इसमें अधिक सुविधा के लिए यह जरूरी है कि इसके ढाँचे में परिवर्तन किया जाय। इस काम पर १३.५० लाख की लागत का अनुमान है। १९५८-५९ में इसके लिए १ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

११. दक्षिण रेलवे—पेरम्बूर लोको शेड में सुधार :—

इस शेड की वर्तमान क्षमता इतनी नहीं है कि उसमें अधिक इंजनों की मरम्मत की जा सकें। इस समय मरम्मत के लिए १०९ इंजन आते हैं। अनुमान है कि योजना के अन्त तक २०८ इंजनों की मरम्मत होने लगेगी। इस लिए शेड में कुछ सुधार आवश्यक है। इस काम पर २१.६७ लाख की लागत का अनुमान है। १९५८-५९ में इसके लिए ५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१२. दक्षिण रेलवे—पेरम्बूर सवारी-डिब्बा कारखाने में सुधार :—

दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक चल-स्टाक काफी मात्रा में बढ़ जाने की सम्भावना है। इस लिए एक ऐसे कारखाने की जरूरत है, जिसमें पर्याप्त क्षमता हो। इस कारखाने में बड़ी लाइन के डिब्बों के नियत—कालिक ओवरहाल का भी विचार है। इन सुधारों पर १०२.७८ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें १९५८-५९ में ५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१३. दक्षिण रेलवे—गुती इंजन यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन और लोको शेड का विस्तार —

पश्चिमोत्तर लाइन पर इंजनों की व्यवस्था के लिए गुती को मुख्य अंड कहा जा सकता है। अरकोणम से इस शेड में २० इंजन भेजने का विचार है। अतिरिक्त इंजनों को सम्हालने के लिए यह आवश्यक है कि इस लोको यार्ड की क्षमता बढ़ाई जाय। लोको यार्ड के ढाँचे में परिवर्तन और लोको शेड के विस्तार के काम पर ११.९६ लाख की लागत का अनुमान है। १९५८-५९ में इसके लिए ४.५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१४. दक्षिण रेलवे—मैसूर कारखाने में सुधार :—

चल-स्टाक की मात्रा बढ़ गयी है। मरम्मत के लिए इस बड़े ए काम को सम्हालने के लिए यह आवश्यक है कि कारखाने का सुधार किया जाय। इस काम पर १२.५९ लाख की लागत का अनुमान है। १९५८-५९ में ३ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१५. दक्षिण रेलवे —तिरुच्चिरापल्ली जं० पर डीज़ल रेल-कार शोड की व्यवस्था :—

डीज़ल-रेल कारो के अनुरक्षण का काम आजकल तिरुच्चिरापल्ली इंजन शोड में किया जाता है। भाप इंजन शोड में डीज़ल कारों के अनुरक्षण की व्यवस्था डीज़ल कारों के लिए हानिकारक है। इसलिए डीज़ल कारों के उपयुक्त अनुरक्षण के लिए तिरुच्चिरापल्ली जंक्शन पर एक शोड बनाने का विचार है। इसकी अनुमानित लागत ११.६४ लाख है, जिसमें से ४ लाख की व्यवस्था १९५८-५९ में की जा रही है।

१६. दक्षिण-पूर्व रेलवे —चक्रधरपुर में माल-डिब्बों के नये कारखाने की व्यवस्था :—

खडगपुर कारखाने में मरम्मत और अनुरक्षण की वर्तमान क्षमता बढ़े हुए माल-डिब्बों के लिए काफी नहीं है। इस कारखाने में इस समय १०,३३५ माल-डिब्बों के नियतकालिक ओवरहाल की क्षमता है जबकि योजना के अन्त तक चौपट्टिये डिब्बों के १८,८८३ माल-डिब्बों के नियतकालिक ओवरहाल की व्यवस्था करनी होगी। जगह की कमी के कारण खडगपुर के कारखाने का विस्तार करना मभव नहीं है, इसलिए चक्रधरपुर में माल-डिब्बों का एक नया कारखाना बनाना जरूरी समझा गया है। इस काम की अनुमानित लागत २६० लाख है। इसमें से १९५८-५९ में ५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१७. पश्चिम रेलवे —कारखाना और नियतकालिक ओवरहाल सेक्शन को महालक्ष्मी भेजकर बम्बई सेंट्रल कार-शोड में अधिक सुविधाओं की व्यवस्था :—

बम्बई सेंट्रल कार-शोड में बिजली गाडी के डिब्बों के निरीक्षण, अनुरक्षण और ओवरहाल में काफी कठिनाई होती है। जगह की कमी के कारण इस कार-शोड के विस्तार भी नहीं किया जा सकता। इसलिए, ऐसी जगह की जरूरत है जहां सब डिब्बों के निरीक्षण, अनुरक्षण और ओवरहाल का काम आसानी से किया जा सके। इस दृष्टि में कर्पण-मज्जा के नियतकालिक ओवरहाल के लिए बिजली-गाडी कारखाने को हटाकर महालक्ष्मी में बनाने का विचार है। इससे बम्बई सेंट्रल कार-शोड में निरीक्षण सुविधा के लिए काफी जगह निकल आयेगी। महालक्ष्मी में बिजली के नये कारखाने और बम्बई सेंट्रल कार-शोड के विस्तार की अनुमानित लागत १८.५९ लाख है। इसमें से १९५८-५९ में ३ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१८. पश्चिम रेलवे —रतलाम में बड़ी लाइन के इंजन-शोड के ढाँचे में परिवर्तन :—

बम्बई में दिल्ली तक की बड़ी लाइन पर रतलाम एक प्रमुख स्टेशन है। अजमेर-खंडवा मीटर लाइन भी रतलाम में होकर जाती है। इस शोड में इंजनों की संख्या ६० में बढ़कर ७५ हो गयी है, जिनके कुशलता-पूर्ण अनुरक्षण के लिए इंजन शोड का ढाँचा बदलना आवश्यक समझा गया है। इस काम पर १६.२५ लाख की अनुमानित लागत है, जिसमें से १९५८-५९ में २ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

चानू काम

१. मध्य रेलवे —झांसी कारखाना-बिजली की बड़ी हुई जरूरतों को पूरा करने के लिए मरम्मत की अधिक सुविधा और १५०० के० बी० क्षमता के दो टर्बो आस्टरनेटर्ज की व्यवस्था :—

इस कारखाने में प्रतिवर्ष बड़ी लाइन के लगभग १६०० और मीटर लाइन के ३०० सवारी डिब्बों और बड़ी लाइन के लगभग ७००० और मीटर लाइन के ६०० माल-डिब्बों का अतिरिक्त नियतकालिक

ओवरहाल करने की क्षमता है। झाँसी बिजली-घर की उत्पादन क्षमता को भी बढ़ाना है। इन सब कामों पर १९६०.०६ लाख की अनुमानित लागत में से १९५७-५८ के अन्त तक ६ लाख खर्च होने की सम्भावना है। इसके लिए १९५८-५९ में २० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२. मध्य रेलवे —माल-डिब्बों की मरम्मत के लिए कारखाना नं० ८ को खाली कराने और माटुंगा में भंडार विभाग दफ्तर के लिए नयी इमारत की व्यवस्था :—

माटुंगा में माल-डिब्बों के नियतकालिक ओवरहाल के लिए कोई छतदार जगह नहीं है। यह काम खुले याई में किया जाता है जिससे बरसात के दिनों में कम और घटिया काम होता है। भण्डार विभाग इस समय कारखाने नं० ८ में है। इसे माल डिब्बों की मरम्मत के लिए खाली कराना है और भण्डार विभाग के लिए दूसरी जगह की व्यवस्था करनी है। इस काम की अनुमानित लागत २३.१८ लाख है, जिसमें से ५ लाख १९५७-५८ के अन्त तक खर्च होने का अनुमान है। इसके लिए १९५८-५९ में ८ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३. मध्य रेलवे —इटारसी में सहायक निर्माण कारखाने की व्यवस्था :—

दूसरी पंचवर्षीय योजना के दौरान रेलवे की बड़ी हुई जरूरतों को पूरा करने के लिए एक सहायक इस्पात निर्माण-कारखाने की आवश्यकता है। इस काम पर २० लाख की अनुमानित लागत में से ५ लाख १९५७-५८ के अन्त तक खर्च होने की सम्भावना है। इसके लिए १० लाख की व्यवस्था १९५८-५९ में की जा रही है।

४. मध्य रेलवे —बिजली गाड़ी के १४५ अतिरिक्त सवारी डिब्बों के लिए कुर्ला कार-शेड और भंडार की व्यवस्था :—(पहला चरण) :—

कुर्ला का कार-शेड, जिसमें मरम्मत शेड, निरीक्षण और अनुरक्षण शेड और लुआई साइडिंग की व्यवस्था है, वर्तमान काम को पूरा करने के लिए काफी नहीं है। १९६० के अन्त तक इस शेड में और अधिक सवारी डिब्बे आने लगेंगे। इसलिए अतिरिक्त सवारी डिब्बों की मरम्मत और उनके ठहराने की व्यवस्था के साथ-साथ वर्तमान भण्डार का विस्तार करना भी जरूरी है। इस काम की १७.४६ लाख की अनुमानित लागत में से २ लाख १९५७-५८ के अन्त तक खर्च होने की सम्भावना है। इसके लिए १९५८-५९ में ४ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

५. मध्य रेलवे —माटुंगा क सिगनल और वूर-संचार कारखाने का विस्तार :—

आकलन समिति (Estimate Committee) की सिफारिश के अनुसार सिगनलों का सामान और बढ़िया बनाने के लिए मौजूदा रेल-कारखाने की क्षमता बढ़ाना आवश्यक है। अतिरिक्त इमारतें, मशीन और दूसरी सुविधाएँ बढ़ा कर इस कारखाने की उत्पादन-क्षमता बढ़ायी जायेगी। इस काम की अनुमानित लागत २३.४३ लाख है। इसमें से ३ लाख १९५७-५८ के अन्त तक खर्च होने की सम्भावना है। इसके लिए १९५८-५९ में १० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

६. मध्य रेलवे —सतना इंजन-शेड के ढाँचे में परिवर्तन :—

दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक इस शेड में ५० इंजन और बढ़ जायेगे। इस बढ़े हुए काम की दृष्टि से इस शेड की क्षमता बढ़ानी होगी, जिसके लिए ढाँचा बदलना आवश्यक समझा गया है। इस काम की १८.८२ लाख की अनुमानित लागत में से २ लाख १९५७-५८ के अन्त तक खर्च होने की सम्भावना है। इसके लिए १९५८-५९ में ६ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

७. पूर्व रेलवे —मिलुवा के माल-डिब्बा कारखाने में सुधार :—

मोजूदा शोड की कार्यक्षमता बढ़ाने के लिए इसमें विस्तार और परिवर्तन की आवश्यकता है। माल-डिब्बो पर रोगन करने और अक्षर अंकित करने के लिए छायादार जगह की जरूरत होती है। इसके लिए भी कारखाने का विस्तार आवश्यक है। इस सुधार कार्यक्रम में एक दुमंजली इमारत बनाने का काम भी शामिल है, जिसकी दूसरी मंजिल में लेखा-दफ्तर और पहली मंजिल में रिकार्ड, गैरेज और साइकिल-शेड होंगे। इस काम की १३.५० लाख की अनुमानित लागत में से ६ लाख १९५७-५८ के अन्त तक खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ४ १० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

८. पूर्व रेलवे —जमालपुर के मशीन-कारखाने का विस्तार :—

मोजूदा शोड में उपलब्ध सुविधाएं काफी नहीं हैं। इसलिए, हमें ४२ फुट २ इंच चौड़ा और ८५० फुट लम्बा एक स्पैन और बढ़ा कर इसका विस्तार करना जरूरी है। इस काम की १२ लाख की अनुमानित लागत में से ४ २० लाख १९५७-५८ के अन्त तक खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ६.८० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

९. उत्तर रेलवे—चारबाग, लखनऊ इंजन-कारखाने में इंजनों की मरम्मत की आधुनिक व्यवस्था :—

इंजनों की मरम्मत के लिए उत्तर रेलवे में काफी कारखाने नहीं हैं। इसलिए चारबाग इंजन-कारखाने में मरम्मत की आधुनिक व्यवस्था और उसका विकास करना आवश्यक हो गया है। इस काम की अनुमानित लागत ५५ २५ लाख है, जिसमें से ३६ ७५ लाख १९५७-५८ के अन्त तक खर्च होने की सम्भावना है। इसके लिए १९५८-५९ में ९.७० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१०. उत्तर रेलवे-फाफामऊ में एक पुल-कारखाने की व्यवस्था :—

इस काम की अनुमानित लागत २५ लाख है, जिसमें ०.०२ लाख १९५७-५८ के अन्त तक खर्च होने की सम्भावना है। इसके लिए १९५८-५९ में १ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

११. उत्तर रेलवे —बीकानेर कारखाने का विस्तार :—

दूसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि में नियतकालिक ओवरहाल के लिए इंजनों की संख्या ३० से ६० तक हो जाने की सम्भावना है। मरम्मत के बाद ज्यादा इंजनों की निकासी के लिए यह आवश्यक है कि कारखाने का विस्तार किया जाय। इस काम पर ६५.३८ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ३ ५० लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१२. उत्तर रेलवे —अमृतसर में बड़ी लाइन के इंजनों की मरम्मत की सुविधा :—

निकट भविष्य में उत्तर रेलवे में इंजनों की संख्या बढ़ जायेगी। इन इंजनों की मरम्मत की व्यवस्था करने के लिए यह निश्चय किया गया है कि अमृतसर स्थित पंजाब सरकार के केन्द्रीय कारखाने को रेलवे अपने हाथ में लेकर इसमें प्रतिवर्ष १९३ इंजनों की नियत-कालिक ओवर-हाल की व्यवस्था करे। इस काम पर ४२६.०७ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक १३० १० लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ३१.२५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१३. पूर्वोत्तर रेलवे —कासगंज-कारखाने के ढाँचे में परिवर्तन :—

भूतपूर्व बी० बी० एण्ड सी० आई० रेलवे का फतहगढ़ जिला पूर्वोत्तर रेलवे में आ जाने से इंजनों को कुछ विशेष शेडों में ठहराने के कार्यक्रम में समंजन किया गया है। कासगंज शोड के ढाँचे

में परिवर्तन करने और उसका विस्तार करने से ६ इंजनों की बचत की सम्भावना है। इस काम पर २७ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५८-५९ में ६ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१४. पूर्वोत्तर रेलवे —वर्तमान बनारस के इंजन कारखाने के स्थान पर मंडुआडीह में नये इंजन-कारखाने की व्यवस्था :—

२० से ३० इंजनों के ठहरने की व्यवस्था करने के लिए बनारस में शेड बनाया गया था, जिसमें अब ६२ इंजन ठहराये जाते हैं। १९६०-६१ तक यातायात बढ़ जाने के कारण यह संख्या ७५ तक पहुंच जायेगी। वर्तमान कारखाने का विस्तार नहीं किया जा सकता, इसलिए बनारस और मंडुआडीह के बीच ७० इंजनों के लिए एक इंजन-शेड बनाने का विचार है। इस काम पर ३३ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ५ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १३.९० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१५. पूर्वोत्तर रेलवे —आइजटनगर के संयंत्र कारखाने का विस्तार :—

गोरखपुर के कारखाने का विस्तार करने पर भी पूर्वोत्तर रेलवे में मरम्मत की सुविधाएं अपर्याप्त हैं। इस रेलवे पर माल डिब्बों, सवारी-डिब्बों और इंजनों की मरम्मत की सुविधाओं को बढ़ाने के लिए आइजटनगर के कारखाने की क्षमता को बढ़ाना जरूरी है। इस काम पर १८६.४३ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ३७.२९ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ३८ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१६. पूर्वोत्तर रेलवे —गोरखपुर इंजन-शेड के ढाँचे में परिवर्तन :—

इस कारखाने में काफी इंजनों की मरम्मत करनी पड़ती है, जिसके लिए वर्तमान सुविधाएं अपर्याप्त हैं। इस लिए इस कारखाने के ढाँचे में परिवर्तन करना जरूरी हो गया है। इस काम पर २८.०९ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक २२.९४ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १.०६ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१७. पूर्वोत्तर रेलवे —गोरखपुर कारखाने का विस्तार :—

भूतपूर्व अवध तिरूहत रेलवे की जरूरत को पूरा करने और भूतपूर्व आसाम रेलवे के स्टाक का ओवरहाल करने के लिए गोरखपुर कारखाने का विस्तार करना जरूरी समझा गया है। इस काम पर ११६.५६ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ९५.३८ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ६.५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१८. पूर्वोत्तर सीमा रेलवे —बोंगाईगांव में सवारी और माल डिब्बा कारखाने की व्यवस्था :—

पूर्वोत्तर और पूर्वोत्तरसीमा रेलों में स्टाक का बटवारा होने के कारण और गोरखपुर और आइजटनगर के कारखाने की विस्तार योजनाओं को ध्यान में रखते हुए दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक प्रति वर्ष १,४०० सवारी डिब्बे और ३८०० माल डिब्बों के नियतकालिक ओवरहाल की व्यवस्था न हो सकेगी। फिलहाल इंजनों की ओवरहाल गोरखपुर, आइजटनगर और डिबरूगढ़ में होगा। पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के कुछ और चल—स्टाक मिलने पर वहां नियतकालिक ओवरहाल की क्षमता को वर्तमान कारखानों का विस्तार करके बढ़ाना होगा। इस काम के लिए डिबरूगढ़ कारखाने का विस्तार किया जा सकता था लेकिन वहां विस्तार के लिए बहुत कम जगह है और वहां भूमि की कीमत भी बहुत ज्यादा है। इसके अलावा ब्रह्मपुत्र नदी का मार्ग बदलने और भूमि में कटाव होने से डिबरूगढ़ पर बहुत असर पड़ता है। इसलिए बोंगाईगांव में एक सवारी और माल डिब्बा कारखाने

की व्यवस्था की जा रही है। इस काम पर ५७५.२७ लाख की लागत का अनुमान है। इसमें से १९५७-५८ के अंत तक ३ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ३४ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१९. दक्षिण रेलवे — योजनूर जं० पर केंद्रीय सिगनल और दूर संचार कारखाने की व्यवस्था :—

इस काम पर २२.७५ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अंत तक ७.३४ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १०.९६ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२०. दक्षिण रेलवे — यशवंतपुर में इंजन-शेड की व्यवस्था :—

बंगलूर शहर का वर्तमान यार्ड बड़े हुए यातायात को सम्हालने के लिए अपर्याप्त है। इसलिए यशवंतपुर में एक नये विन्यास यार्ड की व्यवस्था की जा रही है। इस नये यार्ड के निर्माण के बाद माल गाड़िया बंगलूर शहर के बजाय यशवंतपुर में चलेंगी और वही पर समाप्त होगी। इन स्टेशन पर ३५ इंजनों को ठहराने के लिए एक इंजन कारखाने की व्यवस्था जरूरी है। बंगलूर का वर्तमान कारखाना मौजूदा जरूरतों को पूरा करने के लिए भी अपर्याप्त है। इस काम पर १४.५३ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अंत तक ३ लाख खर्च हो जाने की सम्भावना है। १९५८-५९ में ५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२१. दक्षिण रेलवे — तुबली कारखाने के ढांचे में परिवर्तन :—

कारखाने में वर्तमान सुविधाएँ अपर्याप्त हैं और आर्डी० आर० एम० प्रकार के इंजनों और भारी सवारी-डिब्बों आदि की मरम्मत यहां नहीं हो सकती। फाउडरी, स्मिथी और स्प्रिंग शाप की व्यवस्था भी संतोषजनक नहीं है। कारखाने के ढांचे में परिवर्तन के काम पर १०२.०६ लाख की लागत का अनुमान है जिसमें से १९५७-५८ के अंत तक १०.०३ लाख खर्च हो जाने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ८६.९१ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२२. दक्षिण पूर्व रेलवे — खड़गपुर कारखाने के पश्चिम मार्ग में इरेक्टिंग, टेण्डरशाप का विस्तार :—

काम की प्रगति अच्छी है। इस पर ११.१३ लाख की लागत का अनुमान है जिसमें से १९५७-५८ के अंत तक ७.८६ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में १.८० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२३. दक्षिण पूर्व रेलवे — खड़गपुर कारखाने में नया मिल-राइट कारखाना :—

इस समय खड़गपुर में मशीन की मरम्मत और अनुरक्षण का काम तीन जगहों पर किया जा रहा है। चूंकि इन कारखानों का उत्पादन दूना करना है और इनके विस्तार के लिए कोई स्थान नहीं है, इसलिए यह जरूरी है कि साधारण मिल राइट के काम, ब्रेक की मरम्मत और डीजल मशीन ठीक करने के कारखाने के लिए एक नया मानक मिल-राइट कारखाना बनाया जाय। इस नये कारखाने पर २४ लाख की लागत का अनुमान है जिसमें से १९५७-५८ के अंत तक ६ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में ५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२४. पश्चिम रेलवे —दोहद इंजन-कारखाने के ढांचे में परिवर्तन :—

१९२८ में यह कारखाना ३८५ इंजनों की मरम्मत करने के लिए बनाया गया था। इस समय ५१५ इंजनों का स्टॉक है। पश्चिम रेलवे पर दूसरी पंचवर्षीय योजना में अतिरिक्त बी० जी० स्टीम इंजनों की संख्या बढ़ जाने के कारण योजना के अन्त तक लगभग ६२२ इंजन हो जाने की सम्भावना है। इसलिए यह आवश्यक समझा गया है कि इस कारखाने की मरम्मत-क्षमता को बढ़ाया जाय ताकि मरम्मत और अनुरक्षण में देर न हो और बढ़े हुए इंजनों की मरम्मत ठीक प्रकार से की जाय। इस काम पर २७.८५ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ५ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १०.५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२५. पश्चिम रेलवे —अजमेर कारखाने के ढांचे में परिवर्तन :—

इस काम की प्रगति काफी अच्छी है। ४४.८९ लाख की अनुमानित लागत में से १९५७-५८ के अन्त तक २८.८५ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२६. पश्चिम रेलवे —महालक्ष्मी में माल डिब्बा कारखाने के ढांचे में परिवर्तन :—

दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक माल डिब्बों के नियतकालिक ओवरहॉल की मासिक प्रगति १५८ से बढ़ाकर ३५० माल-डिब्बों करने के लिए इस कारखाने के ढांचे में परिवर्तन जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत ३१.९२ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ७ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ५ लाख की व्यवस्था और की जा रही है।

२७. पश्चिम रेलवे —साबरमती में पार, पुल और कांटों के सागान तैयार करने का कारखाना :—

साबरमती, बड़ी और मीटर दानो लाइनों का जकड़न है। यहाँ सेन्ट्रल-ब्रिज-डिपो और एक कारखाना बनाने का विचार है, ताकि यहाँ की कार्य क्षमता १ हजार टन से बढ़ कर कम से कम ३ हजार टन हो सके। इस काम की अनुमानित लागत ५० लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक २९.७१ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १५.२५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२८. पश्चिम रेलवे —साबरमती में सिगनल और अन्तर्पाश के सामान बनाने के लिए कन्द्रीय कारखाना :—

योजना अवधि में जो काम बढ़ेगा उसे सम्हालने के लिए सिगनल और अन्तर्पाश के सामान की जरूरत भी काफी बढ़ जायेगी। इस सामान में आत्मनिर्भर होने के लिए साबरमती में एक कन्द्रीय कारखाना खोलना जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत २५.७७ लाख है; जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक २०.०८ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ४ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२६. पश्चिम रेलवे — दोहद-बायलर शाप, मिलराइट शाप और फाउन्डरी शाप का विस्तार :—

काम का भार कम करने और अधिक उत्पादन के लिए इन कारखानों का विस्तार जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत ११.२६ लाख है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ३.७२ लाख खर्च होने की संभावना है। १६५८-५९ में इसके लिए ३ लाख की व्यवस्था और की जा रही है।

३०. पश्चिम रेलवे — अजमेर के सवारी और माल-डिब्बा कारखाने के ढाँचे में परिवर्तन :—

डिब्बों की मरम्मत का काम बढ़ाने के लिए इस कारखाने का विकास और इसमें आधुनिक ढंग की सुविधाओं की व्यवस्था जरूरी है। दूसरी पंचवर्षीय योजना में मीटर लाइन के डिब्बे आदि काफी बढ़ गये हैं। इस काम की अनुमानित लागत १०७.५६ लाख है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ३०.५८ लाख खर्च होने की संभावना है। १६५८-५९ में इसके लिए ६० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३१. पश्चिम रेलवे — जयपुर कारखाने के ढाँचे में परिवर्तन :— इस कारखाने की वर्तमान क्षमता काफी नहीं है। नियतकालिक और दरमियानी ओवरहॉल के लिए काम करने की क्षमता बढ़ाने के उद्देश्य से कारखाने के ढाँचे में परिवर्तन बहुत जरूरी समझा गया है। इस काम की अनुमानित लागत १६.६६ लाख है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ०.६० लाख होने की संभावना है। १६५८-५९ में इसके लिए ८.५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३२. पश्चिम रेलवे — राजकोट में सवारी डिब्बा की मरम्मत के लिए एक नया कारखाना :—

योजना के अन्त तक सवारी-डिब्बों की तादाद काफी बढ़ जाने की आशा है। हर महीने ६७ नियतकालिक ओवरहॉल की अतिरिक्त व्यवस्था करनी है। इस काम की अनुमानित लागत ६६.८७ लाख है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ०.२५ लाख खर्च होने की संभावना है। १६५८-५९ में इसके लिए ३३ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३३. पश्चिम रेलवे — उज्जैन लोकोशेड क ढाँचे में परिवर्तन :— उज्जैन के सेन्ट्रल लोकोशेड में इस समय रोज ३ माल और २ सवारी इंजनों की मरम्मत आदि का काम होता है। इस स्टेशन पर पश्चिम रेलवे के इंजनों के लिए कोई व्यवस्था नहीं है। उज्जैन और इंदौर के बीच एक बड़ी लाइन बनायी गयी है, जिसके फल-स्वरूप इन दोनों स्टेशनों के बीच ३५ इंजन चलेगे। इन इंजनों की मरम्मत आदि के लिए शेड का कार्यक्षमता बढ़ानी है। इसलिए इस लोकोशेड के ढाँचे में परिवर्तन जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत १०.७७ लाख है, जिसमें से १६५७-५८ में ३.०१ लाख खर्च होने की संभावना है। १६५८-५९ में इसके लिए ६.५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३४. पश्चिम रेलवे — कोटा लोको-शेड के ढाँचे में परिवर्तन :— इस काम की अनुमानित लागत १८.४८ लाख है, जिसमें से १६५७-५८ तक १ लाख खर्च होने की संभावना है। १६५८-५९ में इसके लिए ५ लाख की व्यवस्था और की जा रही है।

३५. पश्चिम रेलवे — राजकोट में लोकोशेड की व्यवस्था :— इस समय राजकोट डिपो में दूसरे स्टेशनों के २२ सवारी इंजन रोज आते हैं। इस डिपो में इस समय जो सुविधा है उससे इतने

इंजनों की मरम्मत का काम नहीं हो सकता। जिस जगह यह शोड बना है वहां इसका विस्तार भी नहीं किया जा सकता है। लोको शड ऐसी जगह बनाना होगा जहां अनुरक्षण और परिचालन की सब सुविधाएं मिल सकें। इस काम की अनुमानित लागत २२.७१ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक २.५२ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३६. पश्चिम रेलवे —माल डिब्बों की मरम्मत के लिए कोटा में एक नये कारखाने की व्यवस्था :—

इस समय पश्चिम रेलवे में चौपहिये डिब्बों के हिसाब से हर वर्ष बड़ी लाइन के ३७२० यूनिट माल डिब्बों और मीटर लाइन के १०८० यूनिट सवारी डिब्बों का नियतकालिक ओवरहॉल किया जाता है। दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक पश्चिम रेलवे में बड़ी लाइन के १०५६० यूनिट माल-डिब्बे, मीटर लाइन के १९७८ सवारी डिब्बों का नियतकालिक ओवरहॉल करना पड़ेगा। परेल के कारखाने में और अधिक विस्तार की गुजायश नहीं है। हर वर्ष ९८४ यूनिट सवारी डिब्बों का नियतकालिक ओवरहॉल करने के लिए महालक्ष्मी कारखाने में भी अब सवारी-डिब्बों की मरम्मत होगी इसलिए कोटा में एक नया यांत्रिक कारखाना खोलना जरूरी है, ताकि बड़ी लाइन के माल-डिब्बों की मरम्मत के काम की प्रत्याशित बढ़ती को हर वर्ष सम्हाला जा सके १०५६० यूनिट माल-डिब्बों का नियतकालिक ओवरहॉल किया जा सके। इस काम की अनुमानित लागत २१०.१७ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ५३ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ७५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

७—कर्मचारियों के लिए मकान

दूसरी पंचवर्षीय योजना में कर्मचारियों के लिए ६४,५०० मकानों की व्यवस्था करना का विचार है, जिसकी प्रत्याशित लागत ३५ करोड़ है।

१९५७-५८ में कर्मचारियों के लिए लगभग १६,००० मकान तैयार हो जाने की आशा है। १९५८-५९ में इस काम के लिए ८.०३ करोड़ की व्यवस्था की जा रही है। कुछ प्रमुख काम इस प्रकार हैं :—

(लाख रुपयों में)

क्रम संख्या	काम का व्योरा	अनुमानित लागत	१९५८-५९ के बजट में व्यवस्था
(१)	दादर-बम्बई (मध्य रेलवे) में अफसरों के लिए ३२ फ्लैट—	१२.८०	२.००
(२)	सियालदह—(पूर्व रेलवे) के आवश्यक कर्मचारियों के लिए टाइप २ के १२८ यूनिट कई मंजिलें मकान	१७.५६	०.४८

क्रमसंख्या	काम का ब्योरा	अनुमानित लागत	१९५८-५९ के बजट में व्यवस्था
(३)	लिलुवा-(पूर्व रेलवे)-हावड़ा यार्ड में जो पुराने मकान बने हैं उनकी जगह टाइप २ के ६२ और टाइप १ के १०६ यूनिट मकान, जिनमें बिजली पानी आदि की भी व्यवस्था होगी .	१३.४५	५.९०
(४)	सियालदह-(पूर्व रेलवे) कलकत्ता क्षेत्र को छोड़ कर स्टेशन के पास बने हुये अस्थायी मकानों की जगह ३१२ यूनिट मकान	१२.७२	०.५०
(५)	सियालदह-(पूर्व रेलवे) २०८ यूनिट अस्थायी मकानों की जगह टाइप १ के इतने ही मकान, जिनमें बिजली आदि की व्यवस्था भी होगी	१३.१८	०.९३
(६)	सियालदह-(पूर्व रेलवे) कलकत्ता क्षेत्र को छोड़ कर पुराने मकानों की जगह टाइप २ के ३०३ यूनिट मकान	२५.०७	३.६८
(७)	लुधियाना (उत्तर रेलवे) पुरानी मंडी के मकानों की जगह टाइप १ के ३३६ यूनिट दोमंजिले मकान	१६.१०	२.००
(८)	दिल्ली मोरसराय—(उत्तर रेलवे) चौथे दर्जे के कर्मचारियों के लिये टाइप १ के ३१२ यूनिट तिमंजिले मकान	१३.३६	१.४७
(९)	दिल्ली क्षेत्र—(उत्तर रेलवे) पुनर्गठन के कारण बदल कर दिल्ली आये हुये कर्मचारियों के लिये टाइप २ के ४०० यूनिट मकान	३२.७१	१.५०
(१०)	दिल्ली-क्षेत्र—(उत्तर रेलवे) चौथे दर्जे के कर्मचारियों के लिये (क) नयी दिल्ली में टाइप १ के १२० यूनिट दो मंजिले मकान और (ख) हज़रत निज़ामुद्दीन में टाइप १ के ९६ यूनिट दोमंजिले मकान	१०.२१	१.४१

क्रम संख्या	काम का व्योरा	अनुमानित लागत	१९५८-५९ के बजट में व्यवस्था
(११)	गोरखपुर (खास) — (पूर्वोत्तर रेलवे) प्रवर्धन कर्मचारियों के लिये टाइप ३ के ५० यूनिट मकान और तीसरे दर्जे के कर्मचारियों के लिये टाइप २ के १५० यूनिट मकान .	१३.३७	३.००
(१२)	आइज़टनगर (पूर्वोत्तर रेलवे) चौथे दर्जे के कर्मचारियों के लिए ५ बरक टाइप मकान, १५ यूनिट टाइप ४, ४ यूनिट टाइप ३, ११० यूनिट टाइप २ और ६० यूनिट टाइप १ के मकान	१५.११	१.००
(१३)	आइज़टनगर (पूर्वोत्तर रेलवे) नयी बस्ती (दूसरा चरण)	३८.५२	५.१०
(१४)	सिलीगुडी (पूर्वोत्तर रेलवे) तीसरे दर्जे के कर्मचारियों के लिये टाइप २ के १०० यूनिट और चौथे दर्जे के कर्मचारियों के लिये टाइप १ के ५० यूनिट मकान	१३.६०	४.५०
(१५)	पांडु (पूर्वोत्तर सीमा रेलवे) १६४ कच्चे मकानों की जगह टाइप १ के ४८ और टाइप २ के ११६ एकमंजिले कुछ कच्चे-पक्के मकान .	१२.४३	३.००
(१६)	पेरम्बूर (दक्षिण रेलवे) तीसरे दर्जे के आवश्यक कर्मचारियों के लिये टाइप २ के ५२ यूनिट, टाइप ३ के २४ यूनिट और टाइप ४ के १६ यूनिट मकान	१०.१६	३०.००
(१७)	बेजवाड़ा (दक्षिण रेलवे) डिबीज़न-प्रणाली के कारण आये हुये अफसरों के लिये और तीसरे दर्जे के आवश्यक श्रेणी के कर्मचारियों के लिये टाइप २ के १८० यूनिट, टाइप ३ के ८ यूनिट, टाइप ४ के ८ यूनिट और टाइप ४ स्पेशल के ५ यूनिट और टाइप ५ के २ यूनिट मकान	२८.६५	८.२३

क्रम संख्या	काम का व्योरा	अनुमानित लागत	१९५८-५९ के बजट में व्यवस्था
(१८)	ओलवकोट (दक्षिण रेलवे) डिब्रीजन-प्रणाली के कारण आयु हुए तीसरे दर्जे के कर्मचारियों के लिये टाइप २ के २७५ यूनिट, टाइप ३ के २५ यूनिट और टाइप ४ के ४ यूनिट मकान	२६.६०	६.२८
(१९)	गुन्तकल्ल (दक्षिण रेलवे) डिब्रीजन-प्रणाली— के कारण तीसरे दर्जे के आवश्यक श्रेणी के कर्मचारियों के लिये टाइप २ के २९० यूनिट, टाइप ३ के २० यूनिट और टाइप ४ के ६ यूनिट मकान	२६.६२	१.३६
(२०)	हुबली (दक्षिण रेलवे) डिब्रीजन प्रणाली के कारण तीसरे दर्जे के आवश्यक श्रेणी के कर्मचारियों के लिये टाइप २ के १५० यूनिट, टाइप ३ के ८ यूनिट और टाइप ४ के ७ यूनिट मकान	१६.०८	४.४१
(२१)	मदुरा जंक्शन (दक्षिण रेलवे) — डिब्रीजन-प्रणाली के कारण तीसरे दर्जे के आवश्यक श्रेणी के कर्मचारियों के लिये टाइप २ के १०० यूनिट, टाइप ३ के ४ यूनिट और टाइप ४ के ४ यूनिट मकान	११.१७	२.४६
(२२)	कोटा (पश्चिम रेलवे) — प्रस्तावित माल-डिब्बा-मरम्मत कारखाने के कर्मचारियों के लिये बस्ती	५०.००	३.००

८ कर्मचारी-हित सम्बन्धी काम

१९५८-५९ में कर्मचारियों की सुविधा के काम के लिये ३.११ करोड़ रुपयों की व्यवस्था की गयी है। कुछ मुख्य कामों का व्योरा नीचे दिया गया है :—

१. मध्य रेलवे : झांसी में एक नये अस्पताल की व्यवस्था :—

इस स्टेशन पर रेल-कर्मचारियों की संख्या बढ़ जाने और झांसी कारखाने के क्रमशः विस्तार के कारण वहां एक ऐसे अस्पताल की बराबर मांग रही है, जिस में रोगियों को भर्ती करके इलाज किया जाय। इसलिये झांसी में एक आधुनिक ढंग का अस्पताल बनाने

की व्यवस्था की जा रही है, जिसमें १०० खाटों की जगह होगी। इस काम पर ८.५० लाख के खर्च का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ४ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिये १.८० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२. मध्य रेलवे—झांसी स्टेशन पर अधिक पानी की व्यवस्था :—

पीने के लिये पानी को वर्तमान व्यवस्था अपर्याप्त है। कर्मचारियों के लिये यहां जो मकान बनाये जा रहे हैं, उनमें पानी की व्यवस्था में सुधार करना जरूरी समझा जा रहा है। ९.६० लाख के अनुमानित खर्च में से १९५७-५८ के अन्त तक ५.८१ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १.८० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३. मध्य रेलवे—भुसावल में नये अस्पताल की व्यवस्था :—

भुसावल का वर्तमान अस्पताल आधे दर्जन मकानों में फैला हुआ है, जो एक दूसरे से दूर हैं, और गद-गुबार वाले यार्ड के बहुत करीब ह। इसलिये ९.५० लाख की अनुमानित लागत का एक नया अस्पताल बनाने का प्रस्ताव है। इसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ४ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिये २ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

४. पूर्वोत्तर रेलवे—गोरखपुर की रेलवे बस्ती क्षेत्र ४ में पानी पहुंचाने की व्यवस्था और क्षेत्र २ और ३ में पानी पहुंचाने की वर्तमान व्यवस्था में सुधार :—

कर्मचारियों के मकानों में जरूरत के मुताबिक पानी देने के लिये ये काम जरूरी है। पहले और दूसरे काम पर क्रमशः २.८३ लाख और ८.०९ लाख की लागत का अनुमान है। १९५८-५९ में हर काम के लिये ०.२५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

५. दक्षिण रेलवे-दुबली में नये अस्पताल की व्यवस्था :—

कर्मचारियों को इलाज की पर्याप्त सुविधा के लिये वर्तमान अस्पताल के बदले ८५ खाटों वाला एक नया अस्पताल नितांत आवश्यक है। अस्पताल के अतिरिक्त उपस्कर के अलावा कर्मचारियों के लिए अतिरिक्त मकान बनाने की भी योजना है। इस काम पर १२ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५८-५९ में इसके लिये ४ लाख की व्यवस्था की गयी है।

६. दक्षिण रेलवे :—ओलावक्कोट में नये अस्पतालों का निर्माण :—

कर्मचारियों के इलाज की समुचित व्यवस्था के लिए ४० खाटों वाला का एक नया अस्पताल बनाने का विचार है। इसमें अस्पताल के लिये उपस्कर और कर्मचारियों के लिये मकान की व्यवस्था भी शामिल है। इस काम पर १२.०४ लाख की लागत का अनुमान किया गया है, जिसमें से १९५८-५९ में इसके लिये १.२० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

७. दक्षिण रेलवे—पेरम्बूर के वर्तमान अस्पताल के अग्रहाते में एक अतिरिक्त ब्लॉक का निर्माण जिसमें ११८ खाट की जगह होगी :—

वर्तमान अस्पताल में केवल ६५ खाटों की व्यवस्था है। अब कर्मचारियों की संख्या बहुत बढ़ गयी है, इसलिये अतिरिक्त खाटों की व्यवस्था करना बहुत जरूरी है। वर्तमान अस्पताल के अग्रहाते

में ११८ खाट वाला एक अतिरिक्त ब्लॉक बनाने का विचार है। इस काम पर १२.६३ लाख की लागत का अनुमान है। १९५७-५८ के अन्त तक ०.५० लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इस के लिये १.५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

८. दक्षिण रेलवे — मैसूर में एक नये अस्पताल का निर्माण जिसमें ४० खाट की जगह होगी :—

मैसूर डिवीजन के कर्मचारियों की संख्या लगभग १३,००० है। वहां ९.३२ लाख की अनुमानित लागत से ४० खाटों वाला एक नया अस्पताल बनाने का विचार है। १९५७-५८ के अन्त तक १ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इस के लिये ३ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

९. दक्षिण पूर्व रेलवे — आरा में अधिक पानी लेने की व्यवस्था :—

इस स्टेशन पर प्रतिदिन लगभग १० लाख गैलन पानी की जरूरत है। समूचा पानी जलाशय से लिया जाना है। जलाशय की अपर्याप्त क्षमता के कारण तोत्र ४ लाख गैलन पानी के लिये एक पाइप लाइन बनायी गयी थी। बाकी पानी की कमी भोजीडीह और वाकुरा के बरसाती पानी से पूरी की जाती है। दाकेश्वर नदी से रोजाना ८ लाख गैलन पानी लेने के लिये दोहरी पाइप लाइन बनाना जरूरी है। इस योजना पर ६ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें १९५७-५८ के अन्त तक १ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिये ०.८० लाख रुपये की व्यवस्था की जा रही है।

१०. दक्षिण-पूर्व रेलवे :—रेलवे-गार्डन रीच के अस्पताल का विस्तार :—

जो रोगी अस्पताल में दाखिल नहीं किये जाते उनके लाज के लिए एक आधुनिक ढंग की प्रयोगशाला की व्यवस्था करना जरूरी समझा गया है। इस समय यह प्रयोगशाला बहुत ही अनुपयुक्त जगह पर बनी हुई है। इस काम पर ४.८९ लाख की लागत का अनुमान है। जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ०.८० लाख खर्च होने की संभावना है। इतनी ही रकम की व्यवस्था १९५८-५९ में भी की जा रही है।

११. दक्षिण-पूर्व रेलवे —टाटानगर में ३० खाटवाले अस्पताल की व्यवस्था :—

टाटानगर में रेल कर्मचारियों के लाज की वर्तमान व्यवस्था अपर्याप्त है। टाटा इस्पात कारखाने के विस्तार के कारण कर्मचारियों की संख्या बढ़ जायेगी। कर्मचारियों के इलाज सम्बन्धी जरूरतों को पूरा करने के लिये ५.९६ लाख की अनुमानित लागत का ३० खाटवाला एक अस्पताल बनाना है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ०.८० लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिये भी इतनी ही रकम की व्यवस्था की जा रही है।

१२. पश्चिम रेलवे —बम्बई में १५० खाटवाले एक अस्पताल की व्यवस्था :—

बम्बई में पश्चिम रेलवे का कोई अपना अस्पताल नहीं है, जिस वजह से कर्मचारियों और उनके परिवार के इलाज की ममुचित व्यवस्था नहीं है। इस अस्पताल में उन रोगियों को भी विशेष जों की सलाह मिल सकेगी, जो बम्बई से दूर के स्टेशनों पर काम करते हैं और जहां यह सुविधा उपलब्ध नहीं है। इस १५० खाट वाले अस्पताल पर ५८.२५ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक २०.१५ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिये १० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१३. पश्चिम रेलवे —कोटा में ५० खाट वाले डिबीजनल अस्पताल की व्यवस्था :—

कोटा के डिबीजनल अस्पताल में खाटों की संख्या अपर्याप्त है। इस वजह से मुख्य कार्यालय के कर्मचारियों और उनके परिवारों और डिबीजन के कर्मचारियों के इलाज की समुचित व्यवस्था नहीं है। यहां अस्पताल बनाने की अनुमानित लागत १३.४१ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक १.५० लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिये ३ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१४. पश्चिम रेलवे —राजकोट में ५० खाट वाले एक अस्पताल की व्यवस्था :—

यह अस्पताल मुख्य कार्यालय के कर्मचारियों, उनके परिवार और डिबीजन के कर्मचारियों की जरूरत को पूरा करेगा। इस अस्पताल में विभिन्न प्रकार की दवाइयों और इलाज की व्यवस्था की जायेगी। इस समय स्टेशन पर एक ही दवाखाना है और उसमें सिर्फ ३ खाटों का प्रबन्ध है। इस डिबीजन की जरूरतों को पूरा करने के लिये एक अस्पताल की बहुत जरूरत है। १२.९१ लाख की अनुमानित लागत में से १९५७-५८ के अन्त तक २ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिये ३.५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१५. पश्चिम रेलवे —रतलाम में ३० खाट वाले एक अस्पताल की व्यवस्था :—

इस डिबीजन के मुख्य कार्यालय के कर्मचारियों के इलाज की व्यवस्था के लिये यह अस्पताल जरूरी है। इस काम पर ८.०८ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५८-५९ में इसके लिये १.२० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

६. यात्रियों और दूसरे रेल-उपयोक्ताओं के लिये सुविधाएं :—

विभिन्न रेलों के यात्रियों और दूसरे रेल-उपयोक्ताओं की सुविधा के लिये जो काम किये जायेंगे उनके लिए १९५८-५९ में २.८० करोड़ की व्यवस्था करने का विचार है। इनमें से महत्वपूर्ण काम ये हैं :—

नये काम

१. उत्तर रेलवे—कालका कारखाने में बड़ी लाइन के तीसरे दर्जे के गतायु डिब्बों में पंखों की व्यवस्था :—

तीसरे दर्जे के यात्रियों को आराम देने के लिये डिब्बों में पंखे लगाना जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत ११ लाख है, जिसमें से १९५८-५९ में ०.२० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२. उत्तर रेलवे—जगाधरी कारखाने में बड़ी लाइन के तीसरे दर्जे के गतायु डिब्बों में पंखों की व्यवस्था :—

यह काम यात्रियों को अधिक सुविधा देने की दृष्टि से किया जा रहा है। पंखे लगाने की कुल अनुमानित लागत १६ लाख है, जिसमें से ०.२० लाख की व्यवस्था १९५८-५९ में की जा रही है।

बालू काम

१. मध्य रेलवे—शोलापुर में यात्रियों के लिए सुविधाएं :—

१८ लाख की अनुमानित लागत से इस स्टेशन पर यात्रियों के लिये अधिक सुविधायें दी जा रही हैं। इसमें से १०.८६ लाख १९५७-५८ के अन्त तक खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए २.५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२. उपस्कृत सवारी डिब्बों का अनुपात बढ़ाने के लिये ट्रेलर डिब्बों में डायनमो और बैटरी लगाना :—

यातायात बढ़ जाने से डिब्बों में रोशनी की अच्छी व्यवस्था के लिये यह काम जरूरी है। इस की अनुमानित लागत २४.७३ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक १.०८ लाख खर्च होने की सम्भावना है और २.७४ लाख की व्यवस्था १९५८-५९ में की जा रही है।

३. पूर्व रेलवे—लिलुवा में तीसरे दर्जे के ६० डिब्बों में डायनमो और बैटरी सहित पंखों की व्यवस्था :—

२० साल से कम पुराने तीसरे दर्जे के ६० डिब्बों में डायनमो और बैटरी सहित पंखे लगाये जा रहे हैं, जिनकी अनुमानित लागत १४.४१ लाख है। इसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ११.८२ लाख खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए २ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

४. पूर्व रेलवे—कंचरापाड़ा की ४५ टी० एस० और वाई० टी० एस० बोगियों में पंखे लगाने के लिए डायनमो और बैटरी की व्यवस्था :—

इस काम की अनुमानित लागत ९.९७ लाख है, जिसमें से ५.८० लाख १९५७-५८ के अन्त तक खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १.५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

५. उत्तर रेलवे—इलाहाबाद में स्टेशन की नयी इमारत :—

मौजूदा इमारत की मियाद खत्म हो चुकी है। यह ९० साल पुरानी है और इसके अनुरक्षण का खर्च ज्यादा है। इसके अतिरिक्त इस स्टेशन पर यात्रियों की संख्या भी बढ़ गई है। इसलिये इस स्टेशन के लिए नई इमारत बनाई जा रही है, जिसमें यथावश्यक प्रतीक्षालय और विश्राम-घर के साथ दूसरी आधुनिक सुविधायें भी रहेंगी। इसकी अनुमानित लागत ३७.३२ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक २९.१२ लाख खर्च होने की संभावना है और बाकी ८.८६ लाख की व्यवस्था १९५८-५९ में की जा रही है।

६. दक्षिण रेलवे—बेजवाड़ा में स्टेशन की इमारत के ढांचे में परिवर्तन :—

यह काम यात्रियों को अधिक सुविधा देने के लिये किया जा रहा है। इसकी अनुमानित लागत ८.९६ लाख है, जिसमें से ४.२७ लाख १९५७-५८ के अन्त तक खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिये १.३३ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

७. दक्षिण रेलवे—गुन्टूर में स्टेशन की नयी इमारत का निर्माण :—

इस स्टेशन पर इस समय यात्री-सुविधायें अपर्याप्त हैं। इसलिये स्टेशन के लिए ऐसी नई इमारत बनाने का विचार है, जिसमें आधुनिक ढंग की सुविधायें होंगी। इस काम की अनुमानित लागत १०.२० लाख है। इसमें से ४.८१ लाख १९५७-५८ के अन्त तक खर्च होने की संभावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ०.७५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

८. दक्षिण रेलवे—चिदम्बरम् स्टेशन की इमारत के ढांचे में परिवर्तन :—

स्टेशन की मौजूदा इमारत पुराने ढंग की है। चिदम्बरम् दक्षिण भारत का एक महत्वपूर्ण शिक्षा-केन्द्र और तीर्थ-स्थान है। इसलिए इसके महत्व के अनुरूप यहां आधुनिक ढंग का स्टेशन बनाने का विचार है। इस काम की अनुमानित लागत ७.८० लाख है, जिसमें से १.६९ लाख १९५७-५८ के अन्त तक खर्च होने की संभावना है। इस पर १९५८-५९ में ३.५२ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

९. दक्षिण रेलवे—२० साल से कम पुराने बड़ी लाइन के तीसरे दर्जे के १८७ सवारी कक्षों में पंखे की व्यवस्था:—इन डिब्बों में पंखे सामान्य नीति के अनुसार लगाये जा रहे हैं। इस काम की अनुमानित लागत १२.३२ लाख है, जिसमें से ११.८२ लाख १९५७-५८ के अन्त तक खर्च होने की संभावना है। काम पूरा करने के लिए ०.५० लाख की व्यवस्था १९५८-५९ में की जा रही है।

१०. दक्षिण-पूर्व रेलवे—तीसरे दर्जे के डिब्बों में खों को बिजली पहुंचाने के लिए मीटर लाइन के ऊंचे दर्जे के ५० डिब्बों में डायनमो और इकहरी बैटरी की व्यवस्था :—काम की प्रगति अच्छी है। इसकी अनुमानित लागत ५.६४ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ४.२८ लाख खर्च हो जाने की संभावना है। इसके लिए ०.२० लाख की व्यवस्था १९५८-५९ में की जा रही है।

११. पश्चिम रेलवे—मीटर लाइन के १५६ अनुपस्कृत सवारी डिब्बों में डायनमो और बैटरी लगाना :—

यात्रियों की सुविधा के लिए गाड़ियों में आवश्यकता के अनुसार रोशनी के लिए इस काम की जरूरत है। इसकी अनुमानित लागत २५ लाख है, जिसमें से २४ लाख १९५७-५८ के अन्त तक खर्च होने की संभावना है। काम पूरा करने के लिए बाकी १ लाख की व्यवस्था १९५८-५९ में की जा रही है।

१२. पश्चिम रेलवे—गोधरा के स्टेशन की इमारत का पुनर्निर्माण :—

गोधरा शहर के विकास के साथ-साथ इस स्टेशन का यातायात भी बढ़ गया है। स्टेशन की मौजूदा इमारत में आवश्यक सुविधाएं नहीं हैं। इसके अलावा स्टेशन ऐसी जगह बना हुआ है कि यात्रियों को स्टेशन पर पहुंचने के लिये एक समतल पार से हो कर जाना पड़ता है, जो स्टेशन यार्ड के उत्तरी सिरे पर है। इसलिये यह जरूरी है कि स्टेशन की इमारत शहर की ओर बनायी जाय और उसमें यात्रियों के लिये सब तरह की आधुनिक सुविधाएं हों। इस काम की अनुमानित लागत ६.५४ लाख है, जिसमें से ७.८५ लाख १९५७-५८ के अन्त तक खर्च होने की संभावना है। काम पूरा करने के लिये बाकी १.६९ लाख की व्यवस्था १९५८-५९ में की जा रही है।

१३. पश्चिम रेलवे—जयपुर की इमारत के ढाँचे में परिवर्तन :—

आधुनिक यात्री-सुविधाओं के लिए इस स्टेशन की इमारत का ढाँचा बदलना जरूरी है। इसकी अनुमानित लागत १५.०५ लाख है। इसमें से १२.२५ लाख १९५७-५८ के अन्त तक खर्च होने की संभावना है और काम पूरा करने के लिए बाकी २.८० लाख की व्यवस्था १९५८-५९ में की जा रही है।

१०—रचना कार्य

(दफ्तरों की इमारतें और दूसरे काम)

नये काम

इनमें से अधिक महत्वपूर्ण काम य हैं :—

१. मध्य रेलवे—झांसी में एक नये जनरल स्टोर डिपो की व्यवस्था :—

बम्बई स्थित केन्द्रीय डिपो से लाइन डिलीवरी पद्धति द्वारा स्टोर-वितरण करने की वर्तमान व्यवस्था एकदम असन्तोषजनक है। लम्बे सफर के कारण सामान मिलने में देर होती है। कारखानों में काम बढ़ जाने से एक जनरल स्टोर डिपो खोलने की जरूरत है। १,२०० मील क्षेत्र के लिए एक डिपो की नीति के अनुसार झांसी में एक जनरल स्टोर डिपो खोलने का फैसला किया गया है, जिसकी अनुमानित लागत १३.७१ लाख हांगी। इसमें से ४ लाख की व्यवस्था १९५८-५९ में की जा रही है।

२. मध्य रेलवे—कुरडूवाडी (चिकहिल) में रेलवे सुरक्षा दल के कर्मचारियों के लिये ट्रेनिंग स्कूल की व्यवस्था :—

रेलवे सुरक्षा दल के कर्मचारियों के प्रशिक्षण की सुविधा के लिये कुरडूवाडी में एक ट्रेनिंग स्कूल खोलना जरूरी समझा गया है। इस काम की अनुमानित लागत १७.२६ लाख है, जिसमें से १९५८-५९ में इसके लिये ३ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३. पूर्वोत्तर सीमा रेलवे—नरकटियागंज के स्लीपरों में लोबान लगान की मशीन का विस्तार :—

लकड़ी के स्लीपरो की देश में बहुत कमी है। इसके अलावा विदेशी विनिमय की कठिनाई की वजह से इस्पात और लकड़ी के स्लीपर बाहर से नहीं मंगाय जा सकते। स्लीपरों की पूर्ति करने के लिये यह जरूरी है कि मौजूदा त्रियोसोर्टिंग प्लाट का विस्तार किया जाय, जिससे आसाम की मुलायम लकड़ियों में लोबान लगा कर उससे स्लीपर बनाये जा सकें। इस काम की अनुमानित लागत ६.६३ लाख है, जिसमें से १९५८-५९ में इसके लिए ०.७५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

४. पूर्वोत्तर सीमा रेलवे—बंगई गांव के सिविल इंजीनियरिंग कारखाने के ढाँचे में परिवर्तन :—

कारखाने की निर्माण क्षमता को तेजी से बढ़ाने के लिए और बढ़े हुये इंजीनियरिंग स्टाक की मरम्मत और अनुरक्षण के लिए इस कारखाने के ढाँचे में परिवर्तन करना जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत १०.६३ लाख है। १९५८-५९ में इसके लिए १.५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

५. पूर्वोत्तर सीमा रेलवे—कटिहार में एक ऊपरी सड़क पुल की व्यवस्था :—

रेल यातायात बहुत बढ़ जाने के फलस्वरूप यह पुल बनाना जरूरी हो गया है। इस काम में १६ लाख खर्च होगा, जो रेल-प्रशासन को ही करना है। १९५८-५९ में इसके लिए १ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

६. दक्षिण रेलवे—हुबली में एक नये जनरल स्टोर डिपो की व्यवस्था:—

हुबली मीटर लाइन का मौजूदा स्टोर डिपो १८८० में बना था। यह उस समय मीटर लाइन कारखाने की द्योटी २ जरूरतों को पूरा करता था। अब यह कारखाना मौजूदा जरूरतों को बिलकुल पूरी नहीं कर पा रहा है और इसके ढांचे में परिवर्तन करना भी मुश्किल है। इसलिए एक नया जनरल स्टोर डिपो बनना जरूरी है। नया कारखाना बन जाने पर मौजूदा कारखाना यांत्रिक-पुर्जों के स्टोर डिपो का काम करेगा। इस काम की अनुमानित लागत २९.२० लाख है, जिस में से १९५८-५९ में इसके लिए ८ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

७. दक्षिण पूर्व रेलवे—खडगपुर के जनरल स्टोर डिपो के लिए अतिरिक्त जगह की व्यवस्था :—

याजना अवधि में जो काम किये गये हैं उनकी वजह से सभी तरह के सामान की खपत में काफी बढ़ती हुई है। इसलिए खडगपुर के जनरल स्टोर डिपो के लिए अतिरिक्त जगह की व्यवस्था करना जरूरी हो गया है। इस काम की अनुमानित लागत ११.२५ लाख है, जिस में से १९५८-५९ में इसके लिए २ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

८. पश्चिम रेलवे—ओखा में पानी का प्रबन्ध :—

लोको के लिए और पानी की घरेलू जरूरतों को पूरा करने के लिए अधिक पानी पहुंचाने की व्यवस्था करना जरूरी है। इसके लिए वरवाला से एक ६" व्यास का पाइप लगाने का विचार है। इस काम की अनुमानित लागत ८.७५ लाख है, जिसमें से १९५८-५९ में इसके लिए १ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

चालू काम

१. मध्य रेलवे—भद्राचलम रोड की कोयला साईडिंग का विस्तार :—

कोयले के ठीक-ठीक यातायात और सिगरेनी कोयला—क्षेत्र के बड़े हुए उत्पादन में सम्बन्धित काम सम्हालने के लिए यह काम जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत १८.८१ लाख है, जिसमें से ४.२३ लाख कोयला कम्पनी खर्च करेगी और बाकी १४.५८ लाख रेल-प्रशासन। इसमें से १९५७-५८ के अन्त तक १२.२२ लाख के खर्च का अनुमान है। १९५८-५९ में इस के लिए २ लाख की व्यवस्था और की जा रही है।

२. मध्य रेलवे—बिक्टोरिया टर्मिनस में दफ्तर के लिए अतिरिक्त स्थान :—

चूंकि प्रधान कार्यालय के संगठन के फलस्वरूप दफ्तर की वर्तमान जगह कम पड़ गयी है और भूतपूर्व जी०आई०पी० और निजाम स्टेट रेलवे को मिलाने से कर्मचारियों की संख्या बढ़ गयी है। इसलिए दफ्तर के लिए अतिरिक्त स्थान की व्यवस्था जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत ३६.०७ लाख है। १९५७-५८ के अन्त तक १३.५१ लाख खर्च होने का अनुमान है। १९५८-५९ में इसके लिए १८ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३. मध्य रेलवे—भुसावल:—

बीना में दूसरे विश्व युद्ध में बनाई गयी अस्थायी इमारत अपनी अवधि पूरी कर चुकी है। इस इमारत में मध्य रेलवे का प्रमुख ट्रेनिंग स्कूल खुला हुआ है। स्कूल की भुसावल शाखा भी इस समय सैनिकों की अस्थायी बैरक में है जो अपनी सामान्य अवधि पूरी कर चुकी है। इसलिए भुसावल में एक ऐसा ट्रेनिंग स्कूल खोलने का फैसला किया गया है जिसमें ६५० कर्मचारी एक साथ ट्रेनिंग ले सकें। इस काम की अनुमानित लागत ३३.५० लाख है जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ९ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए १२ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

४. मध्य रेलवे—सिकन्दराबाद में यातायात लेखा दफ्तर के लिए इमारत:—

इस काम की अनुमानित लागत १७.६७ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक १ लाख खर्च हो जाने का अनुमान है। १९५८-५९ में इसके लिए ४ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

५. पूर्व रेलवे—बजबज खण्ड में गरियाहाट के समपार पर सड़क-पुल :—

यह समपार यादवपुर और कलकत्ता की घनी वस्ती के क्षेत्र में सड़क यातायात का एक मात्र साधन है। अधिक यातायात के व्यस्त घंटों में इस समय हर १५ मिनट पर गाड़ियां चलती हैं इसलिए मोटर साइकिल और पैदल चलने वालों को इस पार पर देर तक रुकें रहना पड़ता है। दूसरी योजना में यातायात की बढ़ती को ध्यान में रख कर सड़क यातायात को बिना रुकावट चालू रखने और सुरक्षा के उद्देश्य से सड़क-पुल बनाना जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत ८.९० लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक १ लाख रुपये खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

६. पूर्व रेलवे—जमालपुर में भण्डार के लिए अतिरिक्त स्थान :—

जरूरत के मताबिक स्थान न होने के कारण इस समय मामान मान डिब्बों के खोल या खली जगह में रखना पड़ता है। दूसरी पंचवर्षीय योजना में राजस्व के अन्तर्गत अनुरक्षण और मरम्मत का काम बढ़ने के साथ सामान का अवशेष भी ४० में ५० प्रतिशत तक बढ़ जाने की सम्भावना है। इसलिए ५०,००० वर्ग फीट अतिरिक्त स्थान की व्यवस्था करनी होगी। इस काम की अनुमानित लागत १४.२० लाख है जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ३.५२ लाख खर्च होने का अनुमान है। १९५८-५९ में इसके लिए ६.६० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

७. पूर्व रेलवे—धनबाद में परिचालन और वाणिज्य विभागों के लिए ट्रेनिंग स्कूल :—

इस काम की अनुमानित लागत ३१.६६ लाख है जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक १०.०१ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में १०.१० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

८. उत्तर रेलवे—कानपुर में ग्रांट ट्रंक रोड के समपार पर ऊपरी सड़क-पुल :—

रेल और सड़क यातायात में बढ़ती और सुरक्षा की दृष्टि से सड़क-पुल बनाना जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत ३१.०७ लाख है, जिसमें से ७.३० लाख रेल-प्रशासन और शेष २३.७७ लाख उत्तर प्रदेश सरकार का हिस्सा है। रेल-प्रशासन के ७.३० लाख के हिस्से में से १९५७-५८ के अन्त तक ०.९० लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए २.५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

६. उत्तर रेलवे—इलाहाबाद में डिबीजनल कार्यालय के लिए इमारत :—

डिबीजनल कार्यालय की वर्तमान इमारत पुरानी, कम हवादार और अपर्याप्त है। उसमें विस्तार की गुंजाइश नहीं है। इसलिए एक नयी इमारत बनायी जा रही है जिसकी अनुमानित लागत १६ लाख है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ५.७६ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इसके लिए ५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१०. उत्तर रेलवे—चारबाग, लखनऊ में तकनीकी ट्रेनिंग का मिला-जुला स्कूल:—

अप्रेंटिस मैकेनिकल, अप्रेंटिस गाडी परीक्षक और परिवहन के इंजन कर्मचारियों की ट्रेनिंग के लिए एक मिला-जुला ट्रेनिंग स्कूल खोला जा रहा है। जिसमें सभी उपस्कर होंगे। इस काम की अनुमानित लागत १० लाख है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक १.०५ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इसके लिए ४.४० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

११. उत्तर रेलवे—लखनऊ में रेलवे सुरक्षा दल के लिए ट्रेनिंग स्कूल :—

रेलवे सुरक्षा दल के कर्मचारियों को ट्रेनिंग देने की अपर्याप्त मुविधा के लिए एक ट्रेनिंग स्कूल बनाया जा रहा है। इस काम की अनुमानित लागत १८.३५ लाख है जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ५.३५ लाख खर्च होने का अनुमान है। १६५८-५९ में इसके लिए १३ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१२. पूर्वोत्तर सीमा रेलवे—पाण्डु में पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के लिये प्रधान कार्यालय की व्यवस्था :—

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे बनने से पाण्डु में कुछ काम करना बहुत जरूरी हो गया है। इन कामों की अनुमानित लागत १६४.६९ लाख है जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ४० लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इसके लिए ५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१३. पूर्वोत्तर सीमा रेलवे—पाण्डु में स्टोर डिपो के ढांचे में परिवर्तन :—

पाण्डु का यानान्तरण शेड लडाई के जमाने में बना था। इसकी जगह पक्का योदाम बनना जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत १६.७४ लाख है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ७.४० लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इसके लिए ८ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१४. दक्षिण रेलवे—पेरम्बूर में इंजन कारखाना मंतेजर, उत्पादन मंतेजर, जिला भण्डार नियंत्रक (यांत्रिक), रासायनिक और धातु शोधक के लिए कार्यालय को मिली-जुली इमारत :—

इस काम की अनुमानित लागत ११.८१ लाख है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ०.५० लाख के खर्च का अनुमान है। १६५८-५९ में इसके लिए २.५० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१५. दक्षिण रेलवे—अरकोणम जंक्शन में स्टोर डिपो का निर्माण :—

दूसरी पंचवर्षीय योजना में सिविल इंजीनियरिंग के निर्माण कार्यों का सामान इकट्ठा करने के लिए एक स्टोर डिपो बनाया जा रहा है। इस काम की अनुमानित लागत ६.७९ लाख है जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक इस पर १ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इसके लिए ४ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१६. दक्षिण रेलवे—बेजवाड़ा में डिबीजन प्रणाली के सम्बन्ध में कई मंजिली इमारत :—

इस समय जिला कार्यालय दो अलग अलग मारतों में है, जिनमें जगह की बड़ी कमी है। इसलिए एक नयी इमारत बनाना जरूरी है। इस काम की अनुमानित लागत ६.५८ लाख है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ०.२५ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इसके लिए ७.५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१७. दक्षिण रेलवे—मदुरा में डिवीजनल कार्यालय के लिए इमारत :—

कार्यालय की वर्तमान इमारत में कुल लगभग ६,००० वर्ग फीट जगह है। इसमें विस्तार की गुंजायश नहीं है। डिवीजनल कार्यालय के लिए कुल ३७,००० वर्ग फीट की जरूरत है। इस काम की अनुमानित लागत ६.०५ लाख है जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक १.८१ लाख के खर्च का अनुमान है। १६५८-५९ में इसके लिए ४.२६ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१८. दक्षिण-पूर्व रेलवे—खड़गपुर में रेलवे-सुरक्षा दल के कर्मचारियों के लिए ट्रेनिंग स्कूल :—

रेलवे सुरक्षा-दल के कर्मचारियों की ट्रेनिंग के लिए पर्याप्त सुविधा के लिए खड़गपुर में एक ट्रेनिंग स्कूल की व्यवस्था की जा रही है। इस काम की अनुमानित लागत १० लाख है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक २ लाख खर्च होने का अनुमान है। १६५८-५९ में इसके लिए ४ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

१९. दक्षिण-पूर्व रेलवे—हावड़ा-नागपुर मुख्य लाइन में गोंडिया स्टेशन पर पानी की व्यवस्था में सुधार :—

इस स्टेशन पर पानी की मौजूदा खपत ३ लाख गैलन है, जिसमें से इस समय केवल २ लाख गैलन पानी की व्यवस्था है। इस योजना में बाग और बाण गंगा के संगम के समीप पानी खींचने के लिए एक कुआ बनाते और तीन मील दूर के ब्रिसोला स्टेशन तक पानी भेजने की व्यवस्था की गयी है। इस काम की अनुमानित लागत १५.१७ लाख है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक १ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इसके लिए ३ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२०. दक्षिण-पूर्व रेलवे—सिन्धी स्टेशन पर इंजीनियरिंग, परिचालन और वाणिज्य विभाग के कर्मचारियों के लिए ट्रेनिंग का मिला-जुला स्कूल :—

ट्रेनिंग का मिला जुला स्कूल बनाने के काम की प्रगति अच्छी है। स्कूल तैयार हो जाने पर इंजीनियरिंग, परिचालन और वाणिज्य कर्मचारियों की ट्रेनिंग की पर्याप्त सुविधा हो जायेगी। इस काम की अनुमानित लागत ६४० लाख है, जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक ८ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इसके लिए १ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२१. पश्चिम रेलवे—राजकोट में डिवीजन-प्रणाली से सम्बन्धित काम :—

पश्चिम रेलवे में प्रशासन की डिवीजन-प्रणाली लागू होने की वजह से राजकोट में डिवीजनल आफिस खोलना जरूरी है। यहाँ दफ्तर और रहने के लिए जगह की समस्या है। आवश्यक जगह की व्यवस्था करने के उद्देश्य से ४७.८३ लाख की लागत का काम हो रहा है। इसमें से १६५७-५८ के अन्त तक २१.०८ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इसके लिए ४.०० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२२. पश्चिम रेलवे—साबरमती स्टेशन पर जनरल स्टोर डिपो की व्यवस्था :—

मध्य रेलवे में बम्बई, अजमेर और गाडल क्षेत्र में तीन जनरल डिपो। ये तीनों डिपो बहुत पुरानी हैं और इनमें अतिरिक्त शौड बना कर या मौजूदा इमारत में विस्तार करके अधिक से अधिक सामान रखने की जगह बनायी जा रही है। इस डिपो में अब और विस्तार की गुंजायश नहीं है। समूची मध्य रेलवे को सामान बाटने के लिए एक केन्द्रीय जनरल स्टोर डिपो बनाना जरूरी है। यातायात की प्रत्याशित बढ़ती के लिए अधिक सामान की जरूरत पड़ेगी उसे रखने के लिए जमीन आसानी से मिल सकती है। साबरमती में इस काम की अनुमानित लागत ३१.०८ लाख है जिसमें से १६५७-५८ के अन्त तक १६.६४ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १६५८-५९ में इसके लिए १०.६६ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२३. पश्चिम रेलवे—बम्बई (चर्च गेट) में कार्यालय के लिए स्थान की व्यवस्था :—

पश्चिम रेलवे के प्रधान कार्यालय की इमारत १८९९ में बनायी गयी थी और १९२७ में उसमें एक उपभवन और जोड़ दिया गया। कार्यालय का कुल क्षेत्रफल ६३०० वर्ग फीट है। भूतपूर्व रियासती रेलों को पश्चिम रेलवे में मिलाने के बाद पश्चिम रेलवे की लम्बाई ५६०० मील हो गयी और इस वजह से कार्यालय में जगह की काफी गिरी है। ३५,००० रुपये में ८,१०० वर्गफीट अस्थायी जगह ले ली गयी थी और वाणिज्य शाखा का कुछ हिस्सा वहाँ भेज दिया गया था। १,१५,००० रुपये प्रतिवर्ष किराये पर २८,००० वर्ग फीट जगह और ली गयी। चर्च गेट पर कार्यालय के स्थान की व्यवस्था का काम चर्च गेट स्टेशन के ढांचे में परिवर्तन के काम के साथ मिला दिया गया। कार्यालय के लिए जगह की व्यवस्था नये स्टेशन की ऊपरी मंजिल में होगी। यह इमारत कई मंजिली बनाई जा रही है। इस काम की अनुमानित लागत ६३ लाख है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ४२.३९ लाख खर्च होने की सम्भावना। १९५८-५९ में इसके लिए २०.६१ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

११. बिजली के सब-स्टेशन और बिजली घर

नये काम

१. मध्य रेलवे—भुसावल बिजली घर के पुराने संयंत्र को बदलना :—भुसावल बिजली घर का संयंत्र (दो बॉयलरो को छोड़कर) ४५ वर्ष से अधिक पुराना है, इसलिए निर्धारित मात्रा में बिजली के लिए इस पर निर्भर नहीं रहा जा सकता। इसके अलावा, अधिक क्षमता वाले पम्प, इंजन-शेड में अधिक मशीनों की व्यवस्था और मकानों, रेलवे ट्रेनिंग स्कूलों और डिविजन के दफ्तरो में बिजली की व्यवस्था जैसी अनेक योजनाओं के कारण भुसावल बिजली घर पर बिजली की खपत का बोझ तेजी के साथ बढ़ता जा रहा है। १९५७ के अन्त तक ७२० किलोवाट और १९५८ के अन्त तक ८५० किलोवाट बिजली की मांग का अनुमान है। इस समय अधिक से अधिक ४८० किलोवाट की मांग है। रेलवे को अपना प्रबंध करना जरूरी हो गया है क्योंकि अधिक मांग को बम्बई-प्रदेश के बिजली बोर्ड से पूरा होने की कोई सम्भावना नहीं है। इस काम पर १७.४२ लाख की लागत का अनुमान है। जिसमें से ४ लाख की व्यवस्था १९५८-५९ में की जा रही है।

२. मध्य रेलवे—विखरोली स्टेशन पर कर्षण-शोधक स्टेशन खोलना :—कुर्ला और थाना के बीच बिजली कुर्ला और थाना के सब-स्टेशनों से मिलती है। मुख्य लाइन पर यातायात बहुत बढ़ गया है और बम्बई के उपनगरों के असाधारण विकास के कारण उपनगरी गाड़ियों की संख्या बढ़ाना जरूरी है। इस बढ़े हुए यातायात के लिए पर्याप्त बिजली की व्यवस्था के उद्देश्य से विखरोली स्टेशन पर शोधक सब-स्टेशन बनाना जरूरी है। इस काम पर १९ लाख की लागत का अनुमान है। जिसमें से १९५८-५९ में ७ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

चालू काम

१. मध्य रेलवे—कल्याण बिजलीघर का विस्तार :—इस बिजली घर का विस्तार किया जा रहा है ताकि मध्य और पश्चिम रेलों अपनी बिजली की जरूरतें स्वयं पूरी कर सकें। इस काम पर ३.०५ करोड़ की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ में

३.०२ करोड़ खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में २.५९ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

२. मध्य रेलवे—कल्याण बिजली घर में १८ एम० डब्ल्यू० संयंत्र की व्यवस्था :—इस काम पर ८९.०९ लाख की लागत का अनुमान है जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ६३.१० लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए २०.५९ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

३. मध्य रेलवे—कल्याण बिजली घर के पुराने संयंत्र का सुधार :—

१९२९ में कल्याण बिजली घर में १०,००० किलोवाट के जो चार टर्बो जनित्र लगाये गये थे, उनकी २० वर्ष की निर्धारित अवधि पूरी हो गयी है। पहले ३१ लाख की अनुमानित लागत पर इन पुराने संयंत्रों की पूरी मरम्मत कराने का विचार था। लेकिन १८ एम० डब्ल्यू० संयंत्र लगाने और रेलवे बिजली घर की सीमा में लगे हुए बम्बई सरकार के संयंत्र को खरीदने के निर्णय के कारण यह तय किया गया है कि इनकी सामूली मरम्मत की जाय। इस काम पर केवल १६.२७ लाख रुपये की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ५ लाख खर्च होने की सम्भावना है और १९५८-५९ में भी ५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

४. मध्य रेलवे—वीवा स्टेशन पर कर्षण-शोधक सब-स्टेशन :—कल्याण और धाना सब-स्टेशन एक दूसरे से बहुत दूर होने के कारण बड़े हुए उपनगरी यातायात की जरूरतों को पूरा नहीं कर पाते। इस खंड पर पर्याप्त बिजली देने के लिए इस स्टेशन पर केबिन की जगह ३००० किलोवाट का शोधक सब-स्टेशन बनाना जरूरी है। इस काम पर १३.१७ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक ११.६१ लाख खर्च होने की सम्भावना है और १९५८-५९ में शेष १.५६ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

५. पश्चिम रेलवे—ग्राण्ट रोड, बान्वरा और कांडीवली सब-स्टेशन पर लगे हुए रेल-पथ तार लाइन में परिवर्तन करके संयंत्र की क्षमता बढ़ाना :—काम की प्रगति अच्छी है। इस काम पर कुल ३३.८२ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक १५ लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में इसके लिए ११.८० लाख की व्यवस्था की जा रही है।

६. पश्चिम रेलवे—अजमेर बिजली घर के वर्तमान जनि का बदलाव :—बिजली जनित्र के बदलने और अजमेर बिजली घर में सुधार के काम की प्रगति अच्छी है। इस काम पर ३१ लाख की लागत का अनुमान है, जिसमें से १९५७-५८ के अन्त तक २४.१० लाख खर्च होने की सम्भावना है। १९५८-५९ में उस काम के लिए ५ लाख की व्यवस्था की जा रही है।

[नयी लाइनों का निर्माण और उखाड़ी गयी लाइनों को फिर से चालू करना :—

१९५८-५९ में नयी लाइनों के निर्माण के लिए ३२.११ करोड़ और उखाड़ी गयी लाइनों को फिर से चालू करने के लिए १५ लाख की व्यवस्था की गयी है। इसमें गंगापुल की लागत

में सड़क-अधिकारियों से मिलने वाली रकम शामिल नहीं है। कुल ३२.२६ करोड़ में से ३१.१४ करोड़ चालू कामों के लिए और बाकी १.१२ करोड़ नयी लाइनों के लिए है। इसका व्योरा नीचे दिया गया है :—

रेलवे	विवरण	१९५८-५९ के लिए प्रस्ता- वित खर्च
(हस्त-रूपों में) मात्र		
नयी लाइनें		
(क) चालू काम		
मध्य रेलवे	खण्डवा-हिगोली लाइन	३५०.००
पूर्व रेलवे	बारासत-बसीरहाट लाइट रेलवे के क्षेत्र में बड़ी लाइन की व्यवस्था	५०.००
करणपुरा और कठारा क्षेत्र में नयी शाखा लाइनें		
	(क) जारंगडीह कठारा साइडिंग बनाना, जिस में जारंगडीह और कठारा यार्ड पर जंक्शन बनाने का काम भी शामिल है	३०.००
	(ख) पतराटु-दामोदर लाइन का विस्तार, जिस में पतराटु पर जंक्शन बनाने का काम भी शामिल है	३०.००
	चन्द्रपुरा और बोंडामुडा (रुरकेला) के बीच एक नयी रेलवे लाइन (पहला चरण) चन्द्रपुरा मुरी लाइन	१००.००
उत्तर रेलवे	बरहन से एटा तक बड़ी लाइन	३४.००
पूर्वोत्तर सीमा रेलवे	ब्रह्मपुत्र पुल-योजना	१५०.००
दक्षिण रेलवे	क्विलन और एर्णाकुलम के बीच मीटर लाइन	३५.००
	ताम्बरम-विलुपुरम मुख्य लाइन पर बिजली लगाना	७.६५

रेलवे	विवरण	१९५८-५९ के लिए प्रस्ता- वित खर्च
		(कुम्हार रुपयों में)
दक्षिण पूर्व रेलवे	नोवामुडी-बांसपानि रेलवे वाहक	६३.३२
	रूरकेला और डुमारो के बीच शाखा लाइन	२११.१३
	भिलाई से घल्ली राजहारा तक शाखा लाइन	६४.६८
	राजनगर और पश्चिमी जागरा खण्ड कोयला- खानों के लिए शाखा और सहायक साइडिंग	१४
	बिजुरी-तागिनी-कोरंजी सी० आई सी० योजना	५०.००
पश्चिम रेलवे	इन्दौर-देवास-उज्जैन के बीच बड़ी लाइन	७५.५५
	रानीवाडा-भिलाडी के बीच आमान-परिवर्तन	२४.००
	आदिपुर-भुज आमान-परिवर्तन योजना	४५
	कलकत्ता बिजली-योजना	
	हावड़ा-बर्दवान मुख्य लाइन पर बिजली से गाड़ी चलाने की व्यवस्था, जिसमें तारकेसवर शाखा भी शामिल है	२०३.३८
	दुर्गापुर-गया, प्रधानसंता-पाठरडीह	१६८.५०
	सियालदह डिबीजन	४०४.००
	दुर्गापुर-डाक का परिवर्तन, (पहला चरण)	२७४.६१
	हवड़ा-खड़गपुर	१०७.६०
	आसनसोल सिनी-टाटानगर-रूरकेला कन्ना- कम्हारिया राजखरसांवाँ-नीवा मुंडी	२६२.१७
	गया-मोगलसराय	१३३.४६
	खड़गपुर-टाटानगर	३२.५७
	मोकामा में गंगा पर बड़ी लाइन का रेल-सड़क पुल (केवल रेलवे का हिस्सा)	१७६.७५
	जोड़	३०,६६.२६

रेलवे	विवरण	१९५८-५९ के लिये प्रस्तावित खर्च
		(हज़ार रुपयों में)
		मात्र
	(ख) नये काम	
मध्य रेलवे	इगतपुरी-भुसावल बिजली-योजना	५.००
पूर्व रेलवे	चन्द्रपुरा-बोंडामुंडा (रूरकेला) के बीच नयी रेलवे लाइन-मुरी-रांची लाइन (दूसरा चरण)	५०.००
	दुगदा के पास विन्यास और धुलाई का यार्ड (पहला चरण)	१५.००
उत्तर रेलवे	राबर्ट्सगंज-गढ़वा रोड योजना	२१.६७
	दूसरा जमना पुल—पुल, पट्टुच मार्ग, नदी के नियंत्रण के काम और मिलाने वाली लाइन के लिए जमीन की खरीद	२०.००
	जोड़	१११.६७
	कुल जोड़	३२१० ६३
	उखाड़ी गयी लाइनों को फिर से चालू करना चालू काम	
उत्तर रेलवे	रोहतक-गोहाना-पानीपत लाइन के रोहतक-गोहाना भाग में उखाड़ी गयी लाइन को फिर से चालू करना	१ ००
	अकबरपुर-टांडा के बीच उखाड़ी गयी लाइन को फिर से चालू करना	१०.००
	उतरटिया सुल्तानपुर-जफराबाद की उखाड़ी गयी शाखा लाइन को फिर से चालू करना	४.३३
	जोड़	१५.३३

नयी लाइनों में क्विलन-एणिकुलम और रानीवाड़ा-भिलाड़ी लाइनों के निर्माण और आदि-पुर-भुज लाइन को छोटी से बड़ी लाइन में बदलने का काम पूरा हो चुका है। इनके सम्बन्ध में बचे हुए या समजान सम्बन्धी काम के लिए व्यवस्था की गयी है। इन्दोर-देवास-उज्जैन लाइन पर भी काम करीब-करीब पूरा हो चुका है। आशा है कि इस लाइन पर बहुत जल्द ही गाड़ियां आने-जाने लगेंगी।

बरहन एटा, नोवामुडी, बासपानी सम्पर्क, हरकेला डुमराव, भिलाई-धल्ली-राजहारा रेलवे लाइन के निर्माण का काम जारी है। खंडवा-हिगोली लाइन बनाने का काम भी चालू है। वास्तव में इस लाइन के दो भागों, अर्थात् खंडवा से ताकल (१८.६० मील) और हिगोली से खरगांव (१७.९६ मील) तक गाड़ियां चलने लगी हैं। और शेष भाग पर काम जारी है। करनपुरा कोयला-क्षेत्र में कटहरा शाखा लाइन का सर्वे पूरा हो चुका है। निर्माण कार्य अभी जारी है।

बारासत से बसीरहाट तक बड़ी लाइन बनाने का काम शुरू हो गया है। इसी तरह कोयला-क्षेत्र की शाखा लाइनों के साथ बिजुरी-तागनी-करोजी लाइन बनाने का कार्य शुरू करना है। चन्द्रपुरा मुरी लाइन (पहला चरण)—चन्द्रपुरा और बोडामुण्डा के बीच नयी लाइन बन चुकी है और मुरी-राची (दूसरा चरण) के लिए मजूरी मिल गयी है।

जिन उखाड़ी गयी लाइनों के चालू करने के सम्बन्ध में काम जारी रहा, उनमें से रोहतक-गोहाना-पानीपत लाइन के रोहतक-गोहाना भाग को फिर से चालू करने का काम काफी प्रगति कर चुका है।

अगले वित्तीय वर्ष में ब्रह्मपुत्र नदी पर अमीन गाव और पांडू के बीच रेल-सड़क पुल बनाने का काम शुरू करने की व्यवस्था की गयी है।

इस्पात, खान, और ईंधन मंत्रालय की और से कोयला धोने का एक कारखाना दुग्धा में खुलने वाला है ताकि हरकेला और भिलाई के इस्पात के संयंत्रों के लिए धुला हुआ कोयला दिया जा सके। इस कारखाने की मांग को पूरा करने के लिए यहां ८१ लाख की लागत में एक विन्यास याई बनाने का विचार है।

दक्षिण-पूर्व रेलवे में राज नगर और पश्चिमी जगराक्षण्ड की कोयला की खानों के लिए शाखा लाइन और टमदादी सार्डिंग बनाने का काम पूरा हो रहा है।

पूर्व रेलवे के हबड़ा-बर्दवान मुख्य लाइन और तारकेश्वर शाखा लाइन बडेल तक बन चुकी है। १५ दिसम्बर, १९५७ से बिजली की उपनगरी गाड़ियां चलायी जा रही हैं। बचे हुए भाग पर भी काम जारी है। सियालदह डिवीजन में भी सिविल इंजीनियरिंग का काम चालू है।

अब यह फैसला किया गया है कि पूर्व और दक्षिण-पूर्व रेलवे के सभी खण्डों में एक चरण प्रणाली के आधार पर २५ किलोवाट ए० सी० बिजली लगायी जायेगी। इस योजना को पूरा करने के लिए फ्रच नेशनल रेलवे से टेकनिकल सहायता ली जा रही है। इसके लिए एक प्रमुख

इंजीनियर भी नियुक्त किया गया है, जिसका मुख्य कार्यालय कलकत्ते में रहेगा। ए० सी० बिजली से चलने वाले ११० इंजनों का आर्डर दिया जा चुका है। उसके ढाँचे, उपस्कर और मुंगलसराय-गया—दुर्गापुर-ढाक—आसनसोल सीनी-टाटानगर-रुरकेला और राजखरसावां-बराजमदा खंडों के सम्बन्ध में छाके तैयार करने, सामान की पूर्ति और ऊपरी उपस्कर लगाने के लिए टेंडर माँगे गये हैं। बाकी खण्डों में ऊपरी उपस्कर लगाने के सम्बन्ध में भी जल्द ही टेंडर माँगे जायेंगे।

खड़गपुर-टाटा-नगर के ८३ मील खण्ड की क्षमता बढ़ाने के लिए इसमें बिजली लगाने पर २.६५ करोड़ की लागत का अनुमान है, जिससे यातायात की संभावित बढ़ती को सम्हाला जा सकेगा।

यात्रियों और दूसरे रेल-उपयोक्ताओं
के लिए सुविधाएँ

यात्रियों और दूसरे रेल-उपयोक्ताओं के लिए
पर विभिन्न श्रेणी के यात्रियों और दूसरे
वाला प्रस्तावित खर्च

रेलवे	स्टेशन, पासलघर और मालगोदामों में पानी का प्रबन्ध जिसमें ऊपर से पानी पहुँचाने, सफ़ाई की मशीन लगाने, बिजली या दूसरी तरह के जल-शीतक, पानी के ठेलों आदि की व्यवस्था शामिल है	स्टेशन, पासलघर और मालगोदामों आदि में विश्रामा- लय और प्रतीक्षा- लय बनाना, वहाँ लोहयुक्त कांकीट और दूसरी तरह की बेंचों की व्यव- स्था और वर्तमान प्रतीक्षालयों में सुधार या विस्तार	स्टेशन, पासलघर और माल गोदाम आदि में भोजना- लय और दूसरी चीजों की दूकानों की व्यवस्था	स्टेशन, पासलघर और माल गोदाम आदि में अच्छे ढंग की टट्टियों की व्यवस्था या उनमें सुधार
	२	३	४	५
मध्य	२,७५	७,३१	२,८३	१,००
पूर्व	१,५०	६,१५	१८	२१
उत्तर	१,१८	५,०५	१५	७८
पूर्वोत्तर	१,१२	३,६४	३६	१,३४
पूर्वोत्तर सीमा	४,८७	५,०६	१,०७	२,६२
दक्षिण	२,६६	६,१८	१,७२	२,६५
दक्षिण-पूर्व	४,६१	३,७३	..	७६
पश्चिम	२,६२	६,२०	..	१,४७
जोड़	२२,२१	४६,६२	६,३१	१०,८६

सुविधाएं—नीचे के विवरण में ६६६ रेलवे
रेल-उपयोक्ताओं की सुविधा के काम पर होने
दिखाया गया है ।

(हज़ार रुपयों में)

स्टेशनों के प्लेटफार्मों को लम्बा, चौड़ा और ऊंचा करना, उन पर फर्श और छत लगाना और दूसरे सुधार, स्टेशन, पार्सल-घर, मालगोदाम आदि के प्लेटफार्मों पर बैठने के स्थान, झाड़ियों की बाड़ और छायादार पेड़ लगाना आदि	स्टेशन, पार्सल घर, माल-गोदाम आदि के प्लेटफार्म और दफ्तरों को मिलाने के लिए नये पैदल-पुल या जमीन के नीचे रास्ते बनाना और वर्तमान पैदल-पुलों आदि का विस्तार, सुधार, और उन पर छत की व्यवस्था	स्टेशनों पर स्नान सम्बन्धी सुविधाएं	स्टेशन, पार्सल घर, माल-गोदाम आदि को आने वाली सड़कों और आसपास के क्षेत्र में सुधार की व्यवस्था, जिनमें अधिक रोशनी तांगा, मोटर, साइकिल और रिक्शा अड्डे, गाड़ियों के लिए शेड, पानी के हीज आदि शामिल हैं	वर्तमान डिब्बों में सुधार, जैसे पंखों की व्यवस्था रोशनी और शौचस्थानों में सुधार, बिजली जनित यंत्र, भोजनालयों में रेफ्रीजरेटर, छतों में बिजली लगाने की विशेष व्यवस्था, डिब्बों में पानी की बढ़ी टंकियाँ और उनमें अच्छे सामान लगाने की व्यवस्था	स्टेशन, पार्सल-घर और माल-गोदाम में प्लेटफार्म या प्रतीक्षालय, शेड या खाने-पीने की दूकानों की रोशनी में सुधार और उनमें पंखों की व्यवस्था	यात्री-प्लेटफार्म के सामने रेल-पटरियों के बीच धुलने योग्य फर्श बनाना
६	७	८	९	१०	११	१२
६,६३	२,४६	१०	१,००	६,७७	१,००	..
६,६७	१,०३	८	१,०५	७,८६	४,३०	..
६,५८	५६	८	४३	६,६०	३,४२	४७
३,३५	३०	२४	१३	८,०१	१,४२	७५
५,०३	१,०२	८८	१,०४	१८	३,३४	२
६,६६	२,६०	१,४६	७०	७,८५	१,४०	..
७,३७	७५	..	६४	२,८३	२,८८	..
६,१७	५४	८	१,३७	८,५७	१,६१	..
६०,७६	६,५६	२,६५	६,६६	५१,६७	१६,३७	१२,४

यात्रियों और दूसरे रेल उपयोक्ताओं के लिए सुविधाएं—

नीचे के विवरण में हर रेलवे पर विभिन्न श्रेणी के यात्रियों और दूसरे रेल उपयोक्ताओं की सुविधा के काम पर होने वाला प्रस्तावित खर्च दिखाया गया है।

(हजार रुपयों में)

रेलवे	नये फ्लेग स्टेशन व हाव्ल्ट स्टेशन की जगह फ्लेग स्टेशन बनाना	खण्ड- समय- सारणी फ़र्मों में सगाकर स्टेशनों पर कटकाना	भेलों से संबंधित निर्माण कार्यों की व्यवस्था	रेल-उपयोक्ताओं की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए दूसरे जो काम जरूरी समझे जायें जैसे टिकट घर, पासस या माल छुड़ाने की खिड़कियों को अधिक सुविधा- जनक स्थान पर बनाना, उनमें सुधार और नये काम करना, सूचना कार्यालय या दुकानों की व्य- वस्था, सामान भेजने आदि की व्यवस्था में सुधार टिकट छापने या बांटने वाली स्व- शासित मशीनों की व्यवस्था, जनता को सूचना देने की व्यवस्था आदि	जोड़
१	१३	१४	१५	१६	१७
मध्य	१,३०	४०	..	६५	४०,४०
पूर्व	१,८८	..	..	३,७६	३८,००
उत्तर	६४	..	५०	३,५३	३०,००
पूर्वोत्तर	६४	५	१	८,३४	३०,००
पूर्वोत्तर सीमा	४५	५	..	४,३७	३०,००
दक्षिण	१,३३	..	..	३,१६	४५,००
दक्षिण-पूर्व . . . . .	..	..	..	८०	२५,००
पश्चिम . . . . .	..	२	..	७,०५	४२,००
जोड़	६,२४	५२	५१	३१,८६	२,८०,४०

१९५८-५९

में

कर्मचारियों के लिए सुविधाएँ

निर्माण-कार्य								
रेलवे	नये अस्पताल व दवाखाने खोलना और वर्तमान अस्पतालों और दवाखानों में विस्तार और सुधार	नये स्कूल खोलना और वर्तमान स्कूलों में विस्तार, परिवर्तन और सुधार	नये संस्थान (इंस्टी-ट्यूट), विश्राम-गृह, खेल के मैदान और वाचना-लयों की व्यवस्था और उनमें सुधार और विस्तार	कर्म-चारियों के स्वास्थ्य और कल्याण सम्बन्धी काम, शिशु-केन्द्र सूतिघर और उनमें सुधार और कारखाने में कैंटीन और विश्रामालयों में ठंडे पानी का प्रबन्ध	रेलवे बस्तियों में सफ़ाई, पानी की व्यवस्था, सड़क पर बिजली और दूकानों की व्यवस्था और उनमें सुधार	अफसरों के लिए मकान	सभी तरह के वर्तमान मकानों में सुधार और परिवर्तन	तीसरे दर्जे के कर्म-चारियों के लिए मकान
१	२	३	४	५	६	७	८	९
मध्य	१२,१०	..	८,४६	९,३२	२०,५२	११,१२	१०,००	२४,०२
पू.	७,५४	८७	८८	६,८६	१५,४४	८,००	१५,२१	३९,२५
उत्तर	१३,९३	२,८३	५,६८	१,१३	७,०१	२,४४	११,७२	३२,०२
पूर्वोत्तर	२,८५	१,७५	१,४५	१,२०	१२,००	१,९१	५,३५	३०,३०
पूर्वोत्तर सीमा	५,६६	१,६०	१,६५	५,०३	५,६४	१,००	६,९१	५३,७२
दक्षिण	२१,४६	४८	३,१२	३,९४	१४,३६	३,७८	६,२६	४७,५१
दक्षिण-पूर्व	६,१७	५,१४	१,६४	५,१७	८,७८	५,८७	६,१९	४२,५०
पश्चिम	३०,५३	१,५०	४,१७	३,९०	८,४०	७,५०	२,००	७२,४५
सबारी डिब्बा	..	..	..	..	..	..	..	..
कारखाना चित्तारंजन इंजन कारखाना	..	..	..	..	१०,२७	..	..	२५,००
जोड़	१,००,२४	१४,१७	२७,०५	३६,५५	१,०२,४२	४१,६२	६३,६४	३,६६,७७

सुविधा के काम पर खर्च

(हजार रुपये में)

सुविधा के दूसरे काम								
बीधे दर्जे के कर्मचारियों के लिए मकान	दूसरे काम	जोड़	चिकित्सा सम्बन्धी खर्च	स्वास्थ्य और कल्याण सम्बन्धी काम	शिक्षा	कर्म-चारियों के लिए कन्टीन और दूसरी सुविधाएं	जोड़	कुल जोड़
१०	११	१२	१३	१४	१५	१६	१७	१८
४४,५४	१४,९२	१,५५,००	३८,७८	४३,४२	४३,४७	४,८२	१,३०,४९	२,८५,४६
३७,१६	३,१९	१,३४,४०	२५,६०	४८,५३	२३,१०	३,२६	६६,४६	२,३३,८६
५३,८२	१४,५०	१,४५,०८	३२,६१	५३,०६	२२,४२	३,०५	१,१७,४७	२,६२,५५
२४,६७	३,६५	८५,१३	१६,३६	२७,६४	१८,६१	२,१३	६२,०७	१,४७,२०
३८,३७	१,७१	१,२१,२६	१५,६४	२६,४०	१५,२०	२,०५	५६,२६	१,८०,५८
५०,६६	१,६४	१,५३,५१	३५,४७	२८,६४	१६,६७	३,००	८४,०८	२,३७,५६
४४,२७	८,१०	१,३३,८३	२०,०१	५२,१३	३६,१५	३,४८	१,११,७७	२,४५,६०
१८,०५	१,५०	१,५०,००	३६,९४	२६,८२	३५,५१	३,२६	१,०२,५६	२,५२,५६
..	६०	३५,८७	..	..	..	..	..	३५,८७
३,११,८४	४६,८१	११,१४,११	२,२१,७४	३,०६,६७	२,१३,७३	२५,०८	७,६७,२२	१८ ८१,३३

१९५८-५९ में नयी लाइनों का निर्माण, उखाड़ी हुई लाइनों को फिर से चालू करना और दूसरी योजनाएं

(हज़ार रुपयों में)

क्रम-सं०	विवरण	लागत का सबसे बाद का अनुमान	१९५७-५८ के अन्त तक का अनुमानित खर्च	बजट अनुमान १९५८-५९	काम पूरा करने के लिए क्षेत्र रकम
----------	-------	----------------------------	-------------------------------------	--------------------	----------------------------------

१. मध्य रेलवे—

नयी लाइनें

(क) खण्डवा-हिंगोली

लाइन	पूँजी	२५,५७	१९,६९	३,२८	२,६०
	मू०आ०नि०	२,७२	..	७२	२,००
	वि०नि० (४)	१२,११,२६	६,१७,०९	(३,४६,००)	२४,८१७

(ख) इगतपुरी-भुसावल

बिजली लगाने की योजना	पूँजी	१०,९२,७१	..	५,००	१०,८७,७१
	मू०आ०नि०	३,९०,३३	..	..	३,९०,३३

२. पूर्व रेलवे

नयी लाइनें

(१) जिस क्षेत्र में पहले बरासात-बसीरहाट लाइट रेलवे चलती थी वहाँ बड़ी लाइन बनाने का प्रस्ताव

पूँजी	१,९९,२०	४,२४	५०.००	१,४४,९६
-------	---------	------	-------	---------

(२) करनपुरा और कठारा क्षेत्रों में नयी शाखा लाइन

(क) जरंगडीह-कठारा साइडिंग और जरंगडीह और कठारा याई में जंक्शन व्यवस्था

पूँजी	५१,९०	४,००	३०,००	१७,९०
-------	-------	------	-------	-------

(ख) पतरातू-दामोदर विस्तार जिसमें पतरातू में जंक्शन बनाने का काम शामिल है

पूँजी	८१,६१	१,००	३०,००	५०,६१
-------	-------	------	-------	-------

(३) चन्द्रपुरा-बोंडामुंडा (रुरकेला) के बीच नया सम्पर्क चरण १—चन्द्रपुरा-मुरी लाइन

पूँजी	४,८१,२७	५८,००	१,००,००	३,२३,२७
-------	---------	-------	---------	---------

१९५८-५९ में नयी लाइनों का निर्माण, उखाड़ी हुई लाइनों को फिर से चालू करना और दूसरी योजनाएं

(हजार रुपयों में)

क्रम-सं०	विवरण	लागत का सब से बाद का अनुमान	१९५७-५८ के अन्त तक का अनुमानित खर्च	बजट अनुमान	काम पूरा करने के लिए शेष रकम
(४)	चन्द्रपुरा-बोंडामुड़ा (रुरकेला) के बीच नया रेल सम्पर्क चरण २— मुुरी-रांची लाइन पूजी	५,८६,७४	..	५०,००	५,३६,७४
(५)	दुगदा के पास प्रस्तावित मार्शलिंग यार्ड और बुलाई-कारखाने की व्यवस्था (चरण १) पूजी	८१,२१	}	१५,००	६६,२१
	. . . . . जमा	१,६०,०२			
(३)	उत्तर रेलवे नयी लाइने				
(१)	बरहन से एटा तक बड़ी लाइन का निर्माण पूजी	१,३४,२१	१,००,२१	३४,००	..
(२)	राबर्ट्सगंज-गढ़वा रोड योजना पूजी	१७,०२,००	..	२१,६७	१६,८०,३३
(३)	दूसरा यमुना पुल— पुल, इसका पहुंच-मार्ग, नदी नियंत्रण के कार्य और मिलाने वाली लाइनों के लिए भूमि. पूजी	३१,११	..	२०,००	११,११
	उखाड़ी हुई लाइनों को फिर से चालू करना				
(४)	रोहतक-गोहाना-पानी-पत लाइन के रोहतक-गोहाना भाग को फिर से चालू करना पूजी	५८,२७	३५,१७	१,००	२२,१०
	. . . . . मू० धा० नि०	-८,६८	..	..	-८६८
	. . . . . ख०	-२,१२	..	..	..

१९५८-५९ में नयी लाइनों का निर्माण, उखाड़ी हुई लाइनों को फिर से चालू करना और दूसरी योजनाएं

(हज़ार रुपयों में)

क्रम सं०	विवरण	लागत का सबसे बाद का अनुमान	१९५७-५८ के अन्त तक का अनुमानित खर्च	बजट अनुमान	काम पूरा करने के लिए शेष रकम	
(५)	अकबरपुर-टांडा लाइन को फिर से चालू करना	पूजी मू०आ०नि० रा०	३२,७४ .. -७,०८ .. -२,९० ..	१०,००	२२,७४ -७,०८ ..	
(६)	उतरैटिया-मुल्तानपुर-जफराबाद शाखा लाइन को फिर से चालू करना	वि०नि० (४) पूजी मू०आ०नि० मू०आ०नि० रा०	३,०२,०३ -३२ ३२ -६४,८० -३१,६२	२,८६,४२ -३२ ३२ -६४,८० ..	४,३३	११,२८
(४)	पूर्वोत्तर सीमा रेलवे नयी लाइनें					
(१)	ब्रह्मपुत्र पुल योजना	पूजी	१०,००,००	१,००	१,५०,००	८,४९,००
(५)	दक्षिण रेलवे नयी लाइनें					
(१)	बिबलन-रर्णाकुलम रेलवे (मीटर लाइन)	पूजी वि०नि० (४)	१,१८,२० ५,०१,१९	१,१८,२० ४,६६,१९	.. ३५,००	....
(२)	ताम्बरम से विल्लुपुरम के बीच मुख्य लाइन पर बिजली लगाना	पूजी मू०आ०नि० वि०नि० (१) रा०	३,३३,७९ १७,८८ ७८ १.३१	६,४२ ११,२५ ७८ ..	१,३२ ६,६३	३,२६,०५

१९५८-५९ में नयी लाइनों का निर्माण, उखाड़ी हुई लाइनों को फिर से चालू करना और दूसरी योजनाएं

(हजार रुपये में)

क्रम सं०	विवरण	लागत का सबसे बाद का अनुमान	१९५७-५८ के अन्त तक का अनुमानित खर्च	बजट अनुमान १९५८-५९	काम करने के लिए	पूरा के शेष रकम
(६)	दक्षिण-पूर्व रेलवे नयी लाइनें					
(१)	नौग्रामुण्डी-बासपानी लाइन पूजी	२,३०,००	१,६६,६८	६३,३२	..	
(२)	रुरकेला से डुमारो तक शाखा लाइन पूजी	४,५९,९६	२,३१,९०	२,११,१३	१६,९३	
(३)	भिलाई से धल्ली राजहरा शाखा लाइन पूजी	४,३८,३९	३,०८,८७	९४,६८	३४,८४	
(४)	राजनगर और पश्चिम जगरा खण्ड कोयले की खान के लिए शाखा और सहायक साइडिंग पूजी	२७,३१	२७,१७	१४	..	
		रा०	३८	..	..	..
		जमा	११,५३	..	..	..
(५)	बिजुरी-तगनी, करौजी सी० आई० सी० योजना पूजी	८,५६,००	३,००	५०,००	८,०३,००	
(७)	पश्चिम रेलवे नयी लाइनें					
(१)	इंदौर-देवास-उज्जैन के बीच बड़ी लाइन का रेल सम्पर्क पूजी	३,४१,१८	२,५८,३०	७५,५५	७,३३	
(२)	रानीवाड़ा-भिलाडी लाइन पूजी	१,६०,३९	१,३६,३३	२४,००	६	
(३)	आदीपुर-भुज परिवर्तन योजना पूजी		८७	४२	४५	..
		वि०नि०(४)	९,०२	९,०२	..	..
		मू०आ०नि०	-४,३१	-४,३१	..	..
		वि० नि०(१)	२६,०१	२६,०१	..	..

१९५८-५९ में नयी लाइनों का निर्माण, उखाड़ी हुई लाइनों को फिर से चालू करना और दूसरी योजनाएं

(हजार रुपयों में)

क्रम सं०	विवरण	लागत का सबसे बाद का अनुमान	१९५७-५८ के अन्त तक का अनुमानित खर्च	बजट अनुमान १९५८-५९	काम पूरा करने के लिए शेष रकम
(८) कलकत्ता बिजली योजना					
(१) हावड़ा-जर्दवान मुख्य लाइन, जिसमें तारकेश्वर शाखा शामिल है, पर बिजली लगाना	पूँजी १३,२७,५३ मू०आ०नि० १५,७२ रा० १,७२	११,०६,८३ ४,६४ ..	२,०१,७० १,६८ ..	१९,०० ९,१० ..	
(२) दुर्गापुर-गया, प्रधान खन्ता-पथरडीह	पूँजी १२,६९,६४	९२,८८	१,९८,५०	९,७८,२६	
(३) सियालदह-मण्डल	पूँजी १५,६४,२६	७४,१५	४,०४,००	१०,८६,११	
(४) दुर्गापुर द्रुग का परिवर्तन चरण १	पूँजी १३,४५,८७	१२,४३	२,७४,६१	१०,५८,८३	
(५) हावड़ा-खड़गपुर	पूँजी ७,५१,४१	१०	१,०७,६०	६,४३,७१	
(६) आसनसोल-सिनी-टाटानगर, रुरकेला, कान्दरा, गोमहरिया, राज-खरसवां, नौआमुण्डी	पूँजी १५,४०,२६	४६,००	२,६२,१७	१२,३२,०९	
(७) गया-मुगलसराय	पूँजी ६,६२,५९	४८,३६	१,३३,४६	४,८०,७७	
(८) खड़गपुर-टाटानगर	पूँजी २,९४,८४	..	३२,५७	२,६२,२७	
(९) मोकामा में गंगा पर बड़ी लाइन का रेल-सड़क पुल (केवल रेलवे का भाग)	पूँजी ११,४९,७८ जमा ४,१०,९७	८,३४,३३ २,९९,५१	१,७६,७५ ४४,०२	१,३८,७० ६७,४४	
	पूँजी ..	..	२८,३१,९०	..	
	मू०आ०नि० ..	..	९,०३	..	
	वि०नि० (४) ..	..	३,८५,३३	..	
सड़क अधि-कारी	..	..	४४,०२	..	
परिवहन मंत्रालय					

१९५७-५८ के बजट तथा संशोधित अनुमान और १९५८-५९ के बजट अनुमान में, सड़क वातायात में प्रस्तावित निवेश का विवरण

(लाक्ष रुपयों में)

राज्य	बजट अनुमान १९५७-५८	संशोधित अनुमान १९५७-५८	बजट अनुमान १९५८-५९	विवरण
बम्बई				
(मध्य, दक्षिण और पश्चिम रेलवे)	१३४.००	२०.६८	४५.००	यह रकम बम्बई राज्य सड़क परिवहन-निगम की पूंजी के अतिरिक्त हिस्से का ३३ $\frac{१}{१०}$ प्रतिशत है
बिहार राज्य				
(पूर्व रेलवे)	३५.००		४०.००	
उड़ीसा राज्य				
(पूर्व रेलवे)	१.००		१.००	
पंजाब				
(उत्तर रेलवे)	५.००	५.००	५.००	यह रकम पंजाब राज्य सड़क परिवहन निगम की पूंजी के हिस्से का लगभग २५ प्रतिशत है
द्विमाचल प्रदेश				
(उत्तर रेलवे)	५.००	५.००	४.००	
मैसूर राज्य				
(दक्षिण राज्य)	३०.००	६५.००	३५.००	यह रकम मैसूर राज्य सड़क परिवहन निगम की पूंजी के हिस्से का लगभग ३३ $\frac{१}{१०}$ प्रतिशत है

१९५७-५८ के बजट तथा संशोधित अनुमान और १९५८-५९ के बजट अनुमान में, सड़क यातायात में प्रस्तावित निवेश का विवरण

(लाख रुपयों में)

राज्य	बजट अनुमान		संशोधित	बजट		विवरण
	१९५७-५८	१९५७-५८	अनुमान	अनुमान	१९५८-५९	
मध्य प्रदेश (पश्चिम रेलवे)	.	४०.००	..	..
मध्य प्रदेश (मध्य रेलवे)	४०.००		यह रकम मध्य भारत रोड़वेज की पूंजी के हिस्से का लगभग ३३ ^१ / _४ प्रतिशत है
केरल (दक्षिण रेलवे)	३०.००		यह रकम पूंजी के हिस्से का लगभग २५ प्रतिशत है
आंध्र (मध्य, दक्षिण और दक्षिण-पूर्व रेलवे)	.	..	४०.००	५०.००		यह रकम आंध्र प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम की पूंजी के हिस्से का २५ प्रतिशत है
कर्ण्य राज्य (पश्चिम रेलवे)	.	..	०.९२	..	..
सीराष्ट्र (पश्चिम रेलवे)	.	..	२.१६	..	..
जोड़	.	२५०.००	१३८.७६	२५०.००		

पूँजी, मूल्यहास अरक्षित निधि, विकास निधि और चालू लाइन (राजस्व) से किये जाने वाले नये निर्माण-कार्यों की सूची, जिनकी लागत ५ लाख और २० लाख के बीच है
(हज़ार रुपयों में)

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित बागत	१९५८-५९ के लिए प्रस्तावित खर्च	काम पूरा करने के लिए शेष रकम	
मध्य रेलवे					
१.	दादर—बम्बई में अफसरों के लिए ३२ फ्लैट	पूँजी	१२,८०	२,००	१०,८०
२.	सिकन्दराबाद (सीताफलमंडी) भूमि की खरीद	पूँजी	१२,८८	१,५०	११,३८
३.	भोपाल-कार्ड लाइन-यार्ड के ढांचे में परिवर्तन	पूँजी मू० आ० नि०	६,०० ७२	३,०० ..	३,०० ७२
४.	तालबाट और बसाई पर पार-स्टेशन और पानी की व्यवस्था	पूँजी मू० आ० नि०	६,०० ५१	२,०० ..	४,०० ५१
५.	जबलपुर—अतिरिक्त सुविधाएं	पूँजी मू० आ० नि०	६,०० ३६	२,०० ..	४,०० ३६
६.	बीना-कटनी—२२५० सी० एस० आर० तक लूप लाइन का विस्तार	पूँजी मू० आ० नि०	६,०० ६२	३,०० ..	६,०० ६२
७.	इगतपुरी—८५ और ८७ मील पर एक नये डाउन यार्ड की व्यवस्था	पूँजी	१६,००	७०	१५,३०
८.	विक्टोरिया टरमिनस—बिजली के ढांचों का बदलाव	मू० आ० नि० मू० आ० नि०	१,१० ६,०७	.. २,००	१,१० ४,०७
९.	सिकन्दराबाद—यांत्रिक ढांचों सहित रंगीन रोशनी वाले संकेतों की व्यवस्था	मू० आ० नि०	१०,०३	४,००	६,०३
१०.	बम्बई उपनगरी जिले में ५ मील के २२ के० वी० ३ कोर वाले ०.१५ वर्ग इंच के केबुलों का ०.२ वर्ग इंच से बदलाव	मू० आ० नि०	७,८४	१,५०	६,३४

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित लागत	१९५८-५९ के लिए प्रस्तावित अर्थ	काम पूरा करने के लिए सुध रकम
११.	भुसावल इंजनशड-आधुनीकरण और सुविधाओं में सुधार .	पूजा मू० आ० नि०	४,८० २०	२,०० २०
१२.	भुसावल-बिजली घर के पुराने संयंत्र का बदलाव	मू० आ० नि०	१७,४२	४,००
१३.	भायखला अस्पताल-बाहरी रोगी विभाग के ढाँचे में परिवर्तन .	वि० नि० (२) मू० आ० नि०	६,०३ ३,९७	१,२० ३,९७
१४.	बीना—२४ खाटो वाले अस्प- ताल-भवन की व्यवस्था जिस में प्रसूति केन्द्र भी होगा .	वि० नि० (२)	६,०५	१,१०
१५.	कल्याण कर्मचारियों के लिए मकान सहित २५ खाटों वाला नया अस्पताल .	वि० नि० (२) मू० आ० नि०	६,४० ६०	१,१० ६०
१६.	शोलापुर-नया अस्पताल (चरण २) .	वि० नि० (२)	८,३०	१,४०
१७.	कुर्ला—टाइप २ के ७२ यूनिट एम०एस० मकान .	वि० नि० (२)	७,७८	१,६०
१८.	ठाकुरली (कल्याण) आई० एम० एस० टाइप के १२० यूनिट मकान (३ खंडों में) .	वि० नि० (२)	७,१०	१,५०
१९.	सोहागपुर-पिपरिया खण्ड में पार स्टेशन की व्यवस्था .	वि० नि० (३)	५,००	२,००
२०.	परेल कारखाना—बुनियादी प्रशिक्षण केन्द्र .	वि० नि० (३)	५,१८	१,५०
२१	बम्बई क्षेत्र—बम्बई बी० टी० और चोला के बीच संचार व्यवस्था में सुधार .	वि० नि० (३)	१९,९९	५,००

(हजार रुपयों में)

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित लागत	१९५८-५९ के लिए प्रस्तावित राशि	काम पूरा करने के लिए शेष रकम.
२२.	वारंगल—एम० ए० यू० क्यू० सिगनल की व्यवस्था . वि०नि० (३)	५,०३	१,००	४,०३
२३.	शाहाबाद—दुर्गि में परवर्तन और अन्तर्पाशि . वि० नि० (३)	५,१०	२,००	३,१०
२४	पुरना—लोको और धरेलू इस्तेमाल के लिए पानी देने की व्यवस्था में सुधार . वि०नि० (३)	५,६०	१,५०	४,१०
२५.	इटारसी—लोको में पानी देने की व्यवस्था में सुधार . वि०नि० (३)	६,१२	२,००	७,१२
२६.	विखरोली—कर्षण शोधक सब- स्टेशन . वि०नि० (३)	१६,००	७,००	१२,००
२७	भायखला—७ और खाड़ियों से छापे खाने का विस्तार वि०नि० (३)	५,१५	१,५०	३,६५
२८.	लालागुडा—इंजन, सवारी और माल डिब्बों के डिपो का विस्तार (चरण-३) . वि०नि० (३)	५,१०	१,५०	३,६०
२९.	झांसी—मामान्य भंडार डिपो . वि०नि० (३)	१३,७१	४,००	९,७१
३०.	भांडुप—ब्रेकार माल डिब्बों के डिपो की व्यवस्था और जमीन की खरीद . वि०नि० (३)	४,८५	२,००	२,८५
	पूँजी	२,३०	५०	१,८०
	मू० आ० नि०	२५	..	२५
३१.	बम्बई वी० टी०—परेल दफ्तर में सुधार जिस में दोमजिली इमारत का निर्माण शामिल है . वि०नि० (३)	८,१०	३,००	५,१०
३२.	अकोला—माल गोदाम और यार्ड में सुधार . वि०नि० (३)	८,७६	२,५०	६,२६
३३.	कुरडवाडी (चिक हिल)—रेलवे सुरक्षा दल के कर्मचारियों का ट्रेनिंग स्कूल . वि०नि० (३)	१७,२६	३,००	१४,२६

(हजार रुपयों में)

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित भागत	१९५८-५९ के लिए प्रस्तावित खर्च	काम पूरा करने के लिए शेष रकम	
३४.	अजनी-लोको शेड के ढाचे में परिवर्तन जिस में अतिरिक्त मशीन और ऊपर से कोयला डालने का बंकर टाइप संयंत्र	वि०नि० (३)	८,९३	३,००	५,९३
३५.	काजीपेट-लोको शेड के ढाचे में परिवर्तन	वि०नि० (३)	८,५३	३,००	५,५३
३६.	ग्रामला--लोको शेड के ढाचे में परिवर्तन	वि०नि० (३)	१०,५०	३,००	७,५०
३७.	धोड-लोको शेड के ढाचे में परिवर्तन	वि०नि० (३)	१२,१०	३,००	९,१०
३८.	दोनाकल-लोको शेड के ढाचे में परिवर्तन	वि०नि० (३)	६,८०	२,००	४,८०
३९.	माटुंगा कारखाना-माल डिब्बों की निकासी में बढ़ती	वि०नि० (३)	११,१३	३,००	८,१३
४०.	बीना-लोकोशेड में अतिरिक्त सुविधायें	वि०नि० (३)	५,४३	२,००	३,४३
४१.	पुरना-(एम० सी०) नया लोको शेड	वि०नि० (३)	१६,७५	४,३१	१२,४४
४२.	कटनी-नया लोको शेड	वि०नि० (३)	१६,१०	४,००	१२,१०
४३.	आगरा कन्ट-लोको शेड के ढाचे में परिवर्तन	वि०नि० (३)	५,६०	२,००	३,६०
४४.	इटारसी-नया लोको शेड	वि०नि० (३)	१९,००	५,००	१४,००
४५.	कल्याण लोकोशेड-बम्बई मण्डल के बिजली के ३५ अतिरिक्त इंजनों के लिये २५० फीट विस्तार (चरण २)	वि०नि० (३)	१२,३३	४,००	८,३३
४६.	कुर्ला कार शेड-१४५ अतिरिक्त सवारी डिब्बों के ६० एम० यू० स्टाक के लिये विस्तार	वि०नि० (३)	९,६१	३,००	६,६१

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित लागत	१९५८-५९ के लिए प्रस्तावित खर्च	काम पूरा करने के लिए शेष रकम
४७.	माटुगा—सी० डब्ल्यू० ई० भडार डिपो—टिम्बर शेड में अतिरिक्त स्थान वि०नि० (३)	८,१३	२,००	६,१३
	पूर्व रेलवे			
४८.	चितपुर—यार्ड के ढांचे में परिवर्तन पूजी	१६,३६	१,००	१८,३६
४९.	डंकुनी—यच० यच० कांड पर ६ ^१ / _४ मील में २०५.४१ एकड़ जमीन की खरीद पूजी	१३,१०	१०	१३,००
५०.	बरकाकाना लूप—इन स्टेशनो के बीच पार स्टेशन की व्यवस्था			
	(क) हेन्डीगिर और राय			
	(ख) पतरातू और हेन्डीगिर पूजी	७,५०	१,००	६,५०
५१.	प्रधानखन्ता—७० माल डिब्बो के लिए अप और डाउन लूप लाइन का विस्तार पूजी	५,१३	५०	४,६३
५२.	सोन नगर—यार्ड के ढांचे में परिवर्तन (चरण १) पूजी	१०,००	१,७०	८,३०
५३.	बैरकपुर ट्रंक रोड—सड़क पुल की व्यवस्था मू०आ०नि०	१६,५०	२,००	१४,५०
५४.	दुर्गापुर—मालगोदाम की सुविधा			
	पूजी	२,०४	२,००	४
	वि० नि (३)	४,०६	(२,००)	२,०६
	मू०आ०नि०	१०	..	१०
	वि० नि० (१)	१,३३	..	१,३३
	वि०नि० (२)	२५	..	२५

(हजार रुपये में)

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित लागत	१९५८-५९ के लिए प्रस्तावित राशि	काम पूरा करने के लिए शेष रकम	
५५.	लिलुवा-हावड़ा यार्ड के पुराने मकानों के बदले टाइप २ के ६२ यूनिट और टाइप १ के १०६ यूनिट कई मंजिले मकान, बिजली लगाना, और पानी की व्यवस्था आदि छोटे मोटे काम	मू०आ०नि०	१३,४५	५,९०	७,५५
५६.	बालीगढ़-सड़क पुल की व्यवस्था	वि०नि० (३)	६,१०	१०	६,००
५७.	हालीशहर डिपो-भंडार शेड का विस्तार (चरण १)	वि०नि० (३)	५,००	१,००	४,००
५८.	लिलुवा कारखाना-प्रतिदिन सवारी डिब्बों के ४ प्रतिरिक्त यूनिट के लिए लिफ्टिंग शाप का विस्तार (क्षेत्र-१२,८०० वर्ग फीट)	वि०नि० (३)	८,००	८०	७,२०
५९.	धानापुरमंडल-गढ़वा रोड और बरवाडीह के बीच मानक १ का अन्तर्पाश लगाना और टोकन प्रणाली जारी करना	वि०नि० (३)	५,५०	५०	५,००
६०.	ग्रोन्डाल-सैथिया शाखा के स्टेशनों पर मानक १ के अन्तर्पाश की व्यवस्था	वि०नि० (३)	५,००	६०	४,४०

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित लागत	१९५८-५९ के लिए प्रस्तावित खर्च	काम पूरा करने के लिए शेष रकम	
उत्तर रेलवे					
६१.	कालका शिमला खण्ड में २६/६-१० मील पर पुल संख्या ३४७ का पुन- निर्माण	मू०भा०नि०	६,००	२,००	४,००
६२.	लखनऊ कारखाने में बड़ी लाइन के तीसरे दर्जे के मौजूदा गतायु सवारी डिब्बों में बिजली के पंखे लगाना	वि० नि० १	६,००	२०	६,८०
६३.	कालका कारखाने में कांगड़ा वैली छोटी लाइन के २६ मौजूदा सवारी डिब्बों में डाय- नमो और बंटरी लगाना	वि० नि० १	५,३०	२०	५,१०
६४.	कालका कारखाने में बड़ी लाइन के तीसरे दर्जे के मौजूदा गतायु सवारी डिब्बों में बिजली के पंखे लगाना	वि० नि० १	११,००	२०	१०,८०
६५.	जगाधरी कारखानों में बड़ी लाइन के तीसरे दर्जे के मौजूदा गतायु सवारी डिब्बों में बिजली के पंखे लगाना	वि० नि० (१)	१६००	२०	१५,८०
६६.	इलाहाबाद—लाइन की क्षमता सम्बन्धी काम के अतिरिक्त कर्मचारियों के लिए १०५ यूनित टाइप २ के मकान	वि० नि० २	६,३०	१,००	५,३०

(हजार रुपयों में)

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित लागत	१९५८-५९ के लिए प्रस्तावित खर्च	काम पूरा करने के लिए शेष रकम	
६७.	नयी दिल्ली— (विनय नगर) रेलो के पुनवर्गीकरण के समय उत्तर रेलवे में बदली पर आये कर्मचारियों के लिए ८८ यूनिट टाइप २ और १२ यूनिट टाइप ३ के दोमंजले मकान	. वि० नि० (२)	८,८४	३,००	५,८४
६८.	मुरादाबाद—तीसरे दर्जे के के आवश्यक श्रेणी के कर्म- चारियों के लिए १२० यूनिट टाइप २ के मकान	. वि० नि० (२)	६,२०	६३	५,२७
६९.	मुरादाबाद—चौथे दर्जे के आव- श्यक श्रेणी के कर्मचारियों के लिए २४९ यूनिट टाइप १ के मकान	वि० नि० (२)	६,००	१,००	५,००
७०.	अमृतसर—इंजन मरम्मत कार- खाने में आवश्यक श्रेणी के कर्मचारियों के लिए २ टाइप ४, १० टाइप ३, और ३२ टाइप २ के दोमंजिले मकान	. वि० नि० (२)	५,००	६५	४,०५
७१.	लखनऊ के आलम बाग कार- खाने के आवश्यक श्रेणी के कर्मचारियों के लिए ८८ यूनिट टाइप २ के दो मंजिले मकान .	वि० नि० (२)	८,२८	५०	७,७८

(हजार रुपयों में)

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित लागत	१९५८-५९ के लिए प्रस्तावित खर्च	काम पूरा करने के लिए शेष रकम	
७२.	कालका कारखानो के आवश्यक श्रेणी के कर्मचारियों के लिए ३२ यूनिट टाइप २ और ६२ यूनिट टाइप १ के दोमजिने मकान	वि०नि० (२)	८,४८	२१	८,२७
७३.	झिगुरा—अलग अलग अप और डाउन लूप लाइन	वि०नि० (३)	६,००	३,५०	२,५०
७४.	डगमगपुर—अलग अलग अप और डाउन लूप लाइन	वि०नि० (३)	६,००	३,०	३,००
७५.	हिसार—समपार के बदले एक सड़क-पुल की व्यवस्था	वि०नि० (३)	४,५६	१,८०	२,७६
		पू०	-२३	.	-२३
		मू०आ०नि० प्रांतीय सरकार	२३	..	२३
७६.	नयी दिल्ली—जी० बी० रोड माल गोदाम में सुधार	वि०नि० (३)	७५०	२,००	५,५०
७७.	नयी दिल्ली—बाजरी साइडिंग में सड़क बनाना और माल-गोदाम के चौथे प्लेटफार्म पर छत लगाना और चहार दिवारी बनाना	वि०नि० (३)	६,००	२,००	४,००
७८.	अम्बाला छावनी—इंजन शेड का विस्तार	वि०नि० (३)	१६,००	५,४०	१०,६०

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित लागत	१९५८-५९ के लिए प्रस्तावित खर्च	काम पूरा करने के लिए शेष रकम	
७९.	जोधपुर डिवीजन में साम-दारी-रानीबाग खंड के बाम-सिन, विशनगढ, मारवाड़ बगरा भीमपुर और मारवाड़ कोरी स्टेशनों को डी० के० स्टेशनों से पार स्टेशनों में बदलना	वि०नि० (३)	६,८७	३,००	६,८७
८०.	फैजाबाद—रनिंगशेड के ढांचे में परिवर्तन	वि० नि० (३)	५,००	३,००	२,००
८१.	मुगलसराय और बनारस स्टेशन के बीच माध्यमिक सिगनल	वि०नि० (३)	७,५०	३,००	४,५०
८२.	लखनऊ डिवीजन—लखनऊ मुलतानपुर जफराबाद शाखा पर दो पार स्टेशन	वि०नि० (३)	६,००	२,५०	३,५०
८३.	लखनऊ डिवीजन—फैजाबाद सूप खण्ड में देवराकोट, दर्शन नगर और झलनाभारी फ्लैग स्टेशनों की जगह पार स्टेशन बनाना	वि०नि० (३)	११,३७	२,१४	६,२३
८४.	गबरोला में अधिक डिब्बों के एक साथ आदान की सुविधा और चौथी लाइन की व्यवस्था	वि०नि० (३)	५०८ २	२,२३ ..	२,५१ २
८५.	जगाधरी में रद्दी सामान का डिपो बनाना	वि०नि० (३)	६,००	४,००	२,००
८६.	भालमबाग—रद्दी सामान का डिपो बनाना	वि०नि० (३)	७,००	४,००	३,००
पूर्वोत्तर रेलवे					
८७.	नरकटिवागंज—याहों के ढांचे में परिवर्तन	पूँजी	५,१०	१,००	४,१०
८८.	गोरखपुर—क्षेत्र २ और ३ में पानी की व्यवस्था में सुधार	वि०नी० (२)	८,०६	२५	७,८४

(हज़ार रुपयों में)

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित लागत	१९५८-५९ के लिए प्रस्तावित खर्च	काम पूरा करने के लिए शेष रकम	
८९.	आइजटनगर—टाइप ४ के १५ यूनिट, टाइप ३ के ४ यूनिट टाइप २ के ११० यूनिट, टाइप १ के ६० यूनिट और चौथी श्रेणी के कर्मचारियों के लिए बैरक टाइप के ५ यूनिट मकान	वि० नि० (२)	१५,११	१,००	१४,११
९०.	चारबाग—चारबाग में स्थानीय शोड के कर्मचारियों के लिए १६ यूनिट टाइप १ के मकान वाले ४ दुमंजले और ६ टाइप २ के मकानों वाले ८ दुमंजले ब्लाक बनाना . . .	वि० नि० (२)	८,६५	१,००	७,६५
९१.	गोरखपुर (कुशमी) —सब विभागों के तीसरे दर्जे के कर्मचारियों के लिये १०० यूनिट टाइप २ के मकान बनाना .	वि० नि० (२)	७,४०	१,००	६,४०
९२.	गढ़ारा—१०४ टाइप १, ३६ टाइप २, २ टाइप ३, और १ टाइप ४ के मकान, ३२ आदमियों के लिये एक बैरक और चौथे दर्जे के कर्मचारियों के लिये ५ बैरक टाइप मकान बनाना .	वि० नि० (२)	९,१६	३,००	६,१६
९३.	चारबाग—गोल इंजन-शोड का विस्तार .	वि० नि० (३)	१०,३३	१,५०	८,८३
९४.	छपरा-कचहरी—इंजन-शोड का विस्तार	वि० नि० (३) पू०	१३,८९ ११	१,५० (११)	१२,३९
९५.	समस्तीपुर—इंजन-शोड के ढांचे में परिवर्तन	वि० नि० (३)	११,७०	२,००	९,७०

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित लागत	१९५८-५९ के लिये प्रस्तावित खर्च	काम पूरा करने के लिये शेष रकम	
६६.	छपरा-सोनपुर खंड—घिसे हुए सिगनल गियरों का बदलना और निम्नलिखित सात स्टेशनों पर मानक १ के सिगनल की जगह बहुत से आकार के ऊपरी क्वाड्रेंट मानक २ के सिगनल लगाना (क) छपरा कचहरी (ख) गोल्डन गंज (ग) बड़ा गोपाल (घ) दिघवा (ङ) सीतलपुर (च) नया गांव (छ) परमानन्द पुर	वि०नि० (३)	५,६३	५०	५,१३
६७.	गोरखपुर-छपरा खंड— (१) दो केबिन वाली अन्तर्पार्श्व प्रणाली (२) दरौदा से कोपा सम्भोता तक के पांच स्टेशनों पर अधिक डिब्बों के एक साथ आदान की सुविधाएं	वि०नि० (३)	१५,६६	१,५०	१४,१६
६८.	समस्तीपुर-दरभंगा खंड में अधिक डिब्बों के एक साथ आदान की सुविधाएं	वि० नि० (३)	११,५४	१,००	१०,५४
६९.	समस्तीपुर-दरभंगा खंड में ६० डिब्बों वाली मासगाड़ी खड़ा करने के लिये २२५० फीट वाली लूप लाइनों को २७०० फीट तक बढ़ाना	वि० नि० (३)	५,५७	५०	५,०७
१००.	कासगंज-भोजीपुरा रिवर्सर के बदले रिवर्सर हटाना और उसमें परिवर्तन करना	वि०नि० (३)	१४,६१	१,००	१३,६१

(हजार रुपयों में)

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित लागत	१९५८-५९ के लिये प्रस्तावित खर्च	काम पूरा करने के लिये शेष रकम	
१०१.	बरेली सिटी—यार्ड के ढांचे में परिवर्तन	वि० नि० (३)	१६,४३	१,००	१५,४३
१०२.	बरेली सिटी—इंजन शोड के ढांचे में परिवर्तन	वि० नि० (३)	१३,५०	१,००	१२,५०
पूर्वोत्तर—सीमा रेलवे					
१०३.	नरकटिया गंज—स्लीपर में घोल लगाने के काम में विस्तार	पू०	६,६३	७५	६,९८
१०४.	लुमडिंग—बिजली के जनित्रों का बदलाव और बिजली संस्थानों के ढांचे में परिवर्तन	मू० आ० नि०	५,०२	१,००	४,०२
१०५.	पांडु—टाइप ३ का १ यूनिट टाइप २ का १ यूनिट, टाइप १ का ४० डी० एस० यूनिट और रेलवे सुरक्षा दल के ६६ कर्मचारियों के लिए बैरक बनाना	वि० नि० (२)	५,३६	८०	४,५६
१०६.	लुमडिंग—११० कच्चे क्वार्टरों के बदले टाइप १ के ५० क्वार्टर और ६० एक मंजिला कच्चा-पक्का मकान	वि० नि० (२)	७,५५	१,००	६,५५
१०७.	पांडु—१६४ कच्चे मकानों के बदले टाइप १ के ४८ और टाइप २ के ११६ एक मंजिला कच्चे पक्के मकान बनाना	वि० नि० (२)	१२,३३	३,००	९,३३

(हज़ार रुपयों में)

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित लागत	१९५८-५९ के लिये प्रस्तावित खर्च	काम पूरा करने के लिये शेष रकम	
१०८.	डिब्रुगढ़—८४ कच्चे मकान के बदले टाइप १ के ३२ और टाइप २ के ५२ दो मंजिले मकान बनाना	वि० नि० (२)	६,०५	२,००	७,०५
१०९.	बदरपुर—६० कच्चे मकान के बदले टाइप १ के ४८ और टाइप २ के ४२ एक मंजिला कच्चे पक्के मकान बनाना,	वि० नि० (२)	६,०८	१,००	५,०८
११०.	सहरसा—इंजन शेड के ढांचे में परिवर्तन और विस्तार]	वि० नि० (३)	६,३४	८०	५,५४
१११.	लुमडिंग-पांडु खंड में पार स्टेशन बनाना				
(१)	धरमातुल-चपर मुख स्टेशनों के बीच (६ $\frac{१}{२}$) मील				
(२)	लंका-लमसखांग के बीच (१०) मील				
(३)	लंका-होजाई स्टेशनों के बीच (६) मील	वि० नि० (३)	७,७२	१,८०	५,९२
		वि० नि० (२)	२,१३	(४५)	१,६८
११२.	लुमडिंग—यार्ड के ढांचे में परिवर्तन	वि० नि० (३)	११,४५	१,००	१०,४५
११३.	मरियानी—यार्ड के ढांचे में परिवर्तन	वि० नि० (३)	५,७६	१,००	४,७६
११४.	कटिहार-बरोनी खंड-६० माल डिब्बे वाली गाड़ी को ठहराने के लिये लप लाइनों को सी० एस० आर० २२५० फीट० से २७०० फीट तक बढ़ाना और २ कैबिन वाले अन्त पार्श्वकी व्यवस्था	वि० नि० (३)	१६,५०	१,००	१५,५०

(हजार रुपयों में)

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित लागत	१९५८-५९ के लिए प्रस्तावित खर्च	काम पूरा करने के लिए शेष रकम
११५.	बारसोई-सिलीगुडी खंड			
(क)	पंजीपारा, गुंजरिया, बतासी			
(१)	अतिरिक्त लूप लाइन की व्यवस्था			
(ख)	किशनगंज-सिलीगुडी खंड—४ स्टेशनों पर लूप लाइनों का सी० एस० आर० २२५० फीट तक विस्तार	वि० नि० (३)	५,७०	५,२०
११६.	बारसोई-किशनगंज खंड—६० माल डिब्बे वाली गाड़ी को ठहराने के लिये लूप-लाइनों का सी० एस० आर० २२५० फीट से २७०० फीट तक विस्तार	वि० नि० (३)	७,३५	५०
११७.	किशनगंज—यार्ड में परिवर्धन और परिवर्तन	वि० नि० (३)	६,६२	१,००
११८.	वाँगाई गांव-सिविल इंजीनियरिंग कारखाने के ढांचे में परिवर्तन	वि० नि० (३)	१०,६३	१,५०
११९.	कटिहार-सडक-पुल की व्यवस्था	वि० नि० (३)	१६,००	१,००
	दक्षिण रेलवे			[१५,००
१२०.	बेजवाडा-वाल्तेर खंड—७० गाड़ियों को तेला पोलू, डेंडुलूरु गुल्लि-पाडु रेगुपालेम स्टेशनों पर खड़ी करने के लिये लूप लाइनों को बढ़ाया गया और दुबाडा, कोव्वुर और गुनाडाला स्टेशनों पर तीसरी लाइन की व्यवस्था की गयी	पू०	११,५०	५,००
		मू० आ० नि०	२,८४	१,५०
		रा०	६६	१,३४

(हज़ार रुपयों में)

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित लागत	१९५८-५९ के लिये प्रस्तावित खर्च	काम पूरा करने के लिये शेष रकम
१२१.	बेजवाडा-वाल्टेर खंड—नये पार स्टेशनों की व्यवस्था			
(१)	सामलकोट और पीठपुरम के बीच			
(२)	तुनि और गुल्लिपाडु के बीच			
(३)	मल्लवरम हाट—पार स्टेशन में बदलना			
(४)	गोल्ल प्रोल—७० गाड़ियों को खड़ी करने के लिये लूप लाइनों को बढ़ाना			
	पू०	१३,१६	७,५०	५,६६
	मू० आ० नि०	३,३६	२,८३	५३
	वि० नि० (१)	२७	..	२७
	रा०	३०		
१२२.	सामलकोट-वाल्टेर खंड			
	वर्तमान घिसे हुए मानक ३के२ आकार वाले सिगनल की जगह मानक ३ के कई आकार वाले सिगनल लगाना । कुल १३ स्टेशन और एक बाहरी साइडिंग			
	मू० आ० नि०	११,१०	१०	११,००
	पू०	-३,१०	..	-३,१०
	वि० नि० (३)	३,१०	..	३,१०
१२३.	कुंडापुरम्-कमल पुरम्—			
	अतिरिक्त लूप लाइनें			
	पू०	६,४१	२,५०	३,९१
	मू० आ० नि०	२,३५	२,००	३५
	रा०	२२		

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित लागत	१९५८-५९ के लिए प्रस्तावित खर्च	काम पूरा करने के लिए शेष रकम	
१२४.	हुबली—वर्तमान अस्पताल के स्थान पर ८५ खाट का एक नया अस्पताल बनाना, अतिरिक्त उपस्कर और कर्मचारियों के लिये अतिरिक्त मकान की व्यवस्था	पू० मू० आ० नि० वि० नि० (२)	—२३ १२,०० २३	.. ४,०० ..	—२३ ८,०० २३
१२५.	बेसगाम—यार्ड में सुधार	पू० मू० आ० नि० वि० नि० (१) रा०	२,२३ ३,८४ ४३ १	१,६० १,६० ..	६३ २,२४ ४३
१२६.	विरुदुनगर-तेनकाशी खंड—वर्तमान बिना अन्तर्पाश सिगनल व्यवस्था की जगह पर कई आकार वाले मानक डब्ल्यू० आई० डी० सिगनल लगाना	मू० आ० नि० पू० वि० नि० (३)	५,०० —२७ २७	१०	४,६० —२७ (२७)
१२७.	क्विलन-शोंकोटा-तिन्नेवली खंड—वर्तमान मानक १ के २ आकारवाले घिस हुए सिगनलों की जगह मानक १ के कई आकार वाले ऊपरी क्वाडरेंट सिगनल लगाना २० पार स्टेशन २ ब्लाक हट ४ समपार	मू० आ० नि० पू० वि० नि० (३)	११,६६ —७६ ७६	१०	११,५६ —७६ ७६

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित लागत	१९५८-५९ के लिए प्रस्तावित खर्च	काम पूरा करने के लिए शेष रकम	
१२८.	मद्रास-बेजवाडा खंड—एलावुर और आरमवाककम (उत्तर पूर्व लाइन) के बीच मील नं० ३४/१०-१३ पर पुल नं० १२७ (१० × ४०' गडर) को वर्तमान गडरों से फिर बनाना	मू० आ० नि० रा०	५,२१ ३३	१,५०	३,७१
१२९.	मद्रास-बेजवाडा खंड—टाडा और सुलूपेस्ट्टै (उत्तर पूर्व लाइन) के बीच मील नं० ४९/२, पर पुल नं० १६७ (७ × ३०' गडर) को ८ × ६०' के गडरों से फिर बनाना	मू० आ० नि० रा०	६,०६ २६	२,००	४,०६
१३०.	मद्रास-बेजवाडा खंड—तलमंचि और एलूरू रोड (उत्तर पूर्व लाइन) के बीच मील नं० ११९/१८ पर पुल नं० ४१९ (९ × ४०' गडर) को ११ × ४०' के गडरों से फिर बनाना	मू० आ० नि० रा०	५,८३ ३७	२,००	३,८३
१३१.	मद्रास-बेजवाडा खंड—विट्टुगुन्टा और कवाली (उत्तर पूर्व लाइन) के बीच मील नं० १३४/३-४ पर पुल नं० ४६१ (६ × ४०' गडर) को ८ × ४०' के गडरों से फिर बनाना	मू० आ० नि० रा०	५,४३ २७	२,००	३,४३

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित लागत	१९५८-५९ के लिए प्रस्तावित खर्च	काम पूरा करने के लिए शेष रकम
१३२.	मायावरम-तिरुवरम खंड-परावर्नी और मेर्पनैकाडू के बीच मील लाइन २६२।४-५ पर पुल नं० ५२७ (१३ × ३०"गर्डर) को १३ × ३०" गर्डरों से फिर बनाना	मू० आ० नि० रा०	४,७१ ८६	२,०० २,७१
१३३.	ओलवक्कोट—४० खाट, उपस्कर और कर्मचारियों के लिए मकान सहित नये अस्पताल का निर्माण	वि० नि० (२)	१२,०४	१,२० १०,८४
१३४.	तुकल्ल अस्पताल—एक अतिरिक्त ब्लॉक का निर्माण जिसमें कुल ६० खाट, आपरेटिंग थियेटर, ट्यूबी, डिवि- जनल मेडिकल अफसर के कार्यालय आदि, अतिरिक्त उपस्कर और अतिरिक्त कर्मचारी के मकान के लिये स्थान की व्यवस्था हो	वि० नि० (२)	८,७५	१,२० ७,५५
१३५.	अरकोणम—इंजनयार्ड में सुधार	पू० वि० नि० (३) मू० आ० नि०	-३२ ५,८४ १,७२	.. ३,८० १,७२
१३६.	ओलारपेट्टु—इंजन यार्ड के ढांचे में परिवर्तन और इंजन शेड का विस्तार	पू० वि० नि० (३) मू० आ० नि०	-१८ ६,१६ ३,८०	.. ६,०० ..
१३७.	चेंगल—यार्ड के ढांचे में परि- वर्तन और यात्रिक सिगनल की व्यवस्था	पू० मू० आ० नि० वि० नि० (३) वि० नि० (१) रा०	-६० ७,०७ ११,७८ ५३ १२	-६० .. ६,०० ..
				७,०७ ५,७८ ५३

(हजार रुपयों में)

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित लागत	१९५८-५९ के लिए प्रस्तावित खर्च	काम पूरा करने के लिए शेष रकम	
१३८.	गुन्दूर-मछेरला खंड— सीताराम पुरमसाइडिंग, रेड्डी गुडेम, दामल चेरकु रेंटा- चितला जैसे ४ फ्लैग स्टेशनों को पार स्टेशनों में बदलना	पूँजी वि०नि० (१) मू० आ० नि० वि० नि० (३) रा०	११ ४२ ४,११ ६,८७ १३	.. .. .. ५,७० ..	११ ४२ ४,११ १,१७
१३९.	शोरनूर—इंजन यार्ड के ढांचे में परिवर्तन और इंजन शेड का विस्तार	पू० वि० नि० (३) मू० आ० नि०	१८ ६,०६ २,३२	.. ५,०० ..	१८ ४,०६ २,३२
१४०.	बुगगानिपल्लि और पनयम के बीच पार स्टेशन	पू० मू० आ० नि० वि० नि० (३) रा०	५ ४२ ५,२८ ५	.. .. ३,०० ..	५ ४२ २,२८
१४१.	गुन्तकल्ल—इंजन यार्ड के ढांचे में (मीटर ला०) परिवर्तन और इंजन शेड का विस्तार	पू० वि० नि० (३) मू० आ० नि०	-१४ ६,१५ १,८०	.. २,५० ..	-१४ ३,६५ १,८०
१४२.	गुस्ती—इंजन यार्ड के ढांचे में परि- वर्तन और इंजन शेड का विस्तार	पू० वि० नि० (३) मू० आ० नि०	-४७ १०,१५ २,२८	.. ४,५० ..	-४७ ५,६५ २,२८
१४३.	पकाला—इंजन यार्ड के ढांचे में परिवर्तन और इंजन शेड में विस्तार	पू० वि० नि० (३) मू० आ० नि०	-७ ६,६० १,२१	.. ५,०० ..	-७ ४,६० १,२१

(हजार रुपयों में)

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित लागत	१९५८-५९ के लिए प्रस्तावित खर्च	काम पूरा करने के लिए शेष रकम	
१४४.	मैसूर—नया इंजन शोड	० वि० नि० (३) मू० घा० नि०	-३१ ८,०२ २,०७	.. ४,५० ..	-३१ ३,५२ २,०७
१४५.	मैसूर कारखाने में सुधार	वि० नि० (३) रा०	१२,४९ १०	३,००	९,४९
१४६.	तेलगी—याड में सुधार	वि० नि० (३) मू० घा० नि० पू० रा०	४,३८ १,०१ —१६ ३	२,४५	१,९३ १,०१ —१६ ..
१४७.	गोल्डन राक कारखाने में सुधार.	वि० नि० (३)	७,४९	२,८५	४,६४
१४८.	त्रिचनापल्लि जंक्शन—डीजल रेलकार शोड	वि० नि० (३)	११,६४	४,००	७,६४
१४९.	मद्रास—वेजवाडा—वाल्टेर खंड— उत्तर पूर्व लाइन में खाका नं० १३५८के अनुसार ३५ पुलों में २८८' वि० नि० (३) ४०'का प्रस्तावित रिट्रैसिंग और रा० सेन्ट्रलाइज्ड बियरिंग लगाना	वि० नि० (३)	१३,८८ २०	५० ..	१३,३८ ..
१५०.	वेजवाडा के पास मील नं० २६५/० पर किस्तना पुल के हिस्सों को मजबूत बनाना	वि० नि० (३)	५,९३	५०	५,४३
दक्षिण-पूर्व रेलवे					
१५१.	विलासपुर अस्पताल के विस्तार की व्यवस्था जिसमें वर्तमान २५ खाटों के अलावा और ३० खाटों का प्रबन्ध भी शामिल है	वि० नि० (२)	६,५४	१,००	५,५४

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित लागत	१९५८-५९ के लिए प्रस्तावित खर्च	काम पूरा करने के लिए शेष रकम
१५२.	खड़गपुर (निमपुरा)—डिपो निर्माण और लाइन के सामान (स्टेज २) को रखने के लिये	वि० नि० (३) ७,००	५,००	२,००
१५३.	खड़गपुर—सामान्य भंडार के लिये अतिरिक्त स्थान की व्यवस्था	वि० नि० (३) ११,२५	२,००	९,२५
१५४.	खड़गपुर—वर्तमान सुधार यार्ड (Reclamation yard) में पाइप, लोहा और इस्पात के सामान के लिए भण्डार स्थान की व्यवस्था	वि० नि० (३) ७,००	१,००	६,००
१५५.	खड़गपुर कारखाना—२ तीस टन की २ इ० ओ० टी० क्रेन सहित लिफ्ट का एक नया कारखाना बनाना	वि० नि० (३) ९,५२	२०	९,३२
१५६.	जमुनियाटांड—तीसरी आदान लाइन की व्यवस्था	वि० नि० (३) ५,०० वि० नि० (२) ३२	७५ १०	४,२५ २२
१५७.	झारसुगुडा—अधिक पानी पहुंचाने की व्यवस्था	वि० नि० (३) ३,७५ वि० नि० (२) १,३० मू० आ० नि० ५० वि० नि० (१) ४५	२०	३,५५ १,३० ५० ४५
१५८.	गालुडी—अधिक पानी पहुंचाने की व्यवस्था	वि० नि० (३) ५,२० वि० नि० (२) ३०	५० ..	४,७० ३०
१५९.	विजयानगरम—अधिक पानी पहुंचाने की व्यवस्था	चा० ला० रा० ३,०० वि० नि० (२) १,६७ मू० आ० नि० ५० वि० नि० (१) ३३	१,००	२,०० १,६७ ५० ३३

काम संख्या	विवरण	प्रत्याशित लागत	१९५८-५९ के लिए प्रस्तावित अर्च	काम पूरा करने के लिए शेष रकम
पश्चिम रेलवे				
१६०.	बीरमगाम—घाई में अतिरिक्त सुविधा की व्यवस्था करके उसकी क्षमता बढ़ाना ताकि रोज बड़ी लाइन के १७० और मीटर लाइन के २०० माल डिब्बे आ सकें पू०	६,१०	५,५०	६०
१६१.	ओखा—वरवाला से ६ इंच व्यास का पाइप लगाकर पानी पहुंचाने की व्यवस्था पू०	८,७५	१,००	७,७५
१६२.	अजमेर—मदार की ओर माल घाई की व्यवस्था पू०	८,८४	३,००	५,८४
	मू०आ०नि०	३५	..	३५
१६३.	उज्जैन-भोपाल खण्ड—२ अतिरिक्त पार स्टेशन बनाकर रेल-पथ की क्षमता बढ़ाना पू०	५,६४	४,००	१,६४
	मू०आ०नि०	१	..	१
१६४.	वोटाद-भावनगर खण्ड—ढोला और सोनगढ़ में वर्तमान लूप लाइनों को बढ़ाना और अतिरिक्त लूप लाइन बनाना । लाठीडाड, निगाला, उजलवाव, सनोसरा, सिहोर, खोडिआर मन्दिर और वरटेज स्टेशनों के वर्तमान लूप लाइनों को मानक लम्बाई तक बढ़ाना पू०	५,४४	३,००	२,४४
	मू०आ०नि०	२	..	२

(हज़ार रुपयों में)

क्रम संख्या	विवरण	तथाशित लागत	१९५८-५९ के लिए खर्च	काम पूरा करने के लिए शेष रकम	
१६५.	बम्बई स्थानीय खण्ड—५ मील के २.२ के० वी० केबुल का नवीकरण	मू०आ०नि०	८,७३	३०	८,४३
१६६.	नागदा-उज्जैन खण्ड— सिप्रा पुल नं० २९ के १५० फीट के ६ स्पैन के पुराने जंग लगे हुए कमजोर गर्डरों के बदले मानक वाले नये गर्डर लगाना	मू०आ०नि० रा०	११,५३ ३,७८	२५ ..	११,२८ ..
१६७.	रतलाम—३० खाट के अस्पताल की व्यवस्था	वि०नि० (२)	८,०८	१,२०	६,८८
१६८.	अन्धेरी—भावपयक श्रेणी के तीसरे दर्जे के कर्मचारियों के लिए टाइप २ के ७२ यूनिट के कई मंजिले मकान	वि०नि० (२)	७,७८	१,००	६,७८
१६९.	बड़ौदा विन्यास यार्ड के ाचे को बदलना	वि० नि० (३) मू० आ० नि० पू०जी	११,८७ १७ -६०	२,५०	९,३७ १७ -६०
१७०.	गंगापुर और छोटी उदय— गंगापुर-बयाना खंड में ३ लाइन के पार स्टेशन की व्यवस्था	वि० नि० (३) पू०जी	५,५८ १५	२,५० ..	३,०८ १५

(हज़ार रुपये में)

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित लागत	१९५८-५९ के लिए प्रस्तावित खर्च	काम पूरा करने के लिए शेष रकम	
१७१.	रेवाड़ी—फुलेरा खण्ड— निम्बकथाना—कुंवत और बड़नाल—रीगस स्टेशनों के बीच ३ लाइन के पार स्टेशन की व्यवस्था	वि० नि० (३) पू० मू० आ० नि० वि० नि० (१)	५,०८ १,१८ १ ११	३,५०	१,५८ १,१८ १ ११
१७२.	फुलेरा—बान्दीकुई खण्ड— हिरनोडा, आसलपुर— जाबनेर, धर्निकिया, कनक- पुर गान्धीनगर, सागनेर कनौता, बासी, झिर, जतवारा, दौसा, भांकरी, और अरनू की वर्तमान लूप लाइन को मानक लम्बाई तक बढ़ाना	वि० नि० (३) पू० मू० आ० नि०	७,२१ -७२ ७०	४,००	३,२१ -७२ ७०
१७३.	फुलेरा—रेवाड़ी खण्ड— खण्डेल, बाघल और दाबला स्टेशनों की वर्त- मान लूप लाइनों को बढ़ाना और अतिरिक्त लूप लाइन बनाना, भंसलाना, नारनौल, कांवत, निदम का थाना रेनवाल, श्री माधोपुर कुण्ड और माधोण्डा की वर्तमान लूप लाइनों को मानक लम्बाई तक बढ़ाना	वि० नि० (३) पंजी मू० आ० नि०	९,३० -१६ १६	४,००	५,३० -१६ १६

(हजार रुपयों में)

क्रम संख्या	विवरण	प्रत्याशित लागत	१९५८-५९ के लिए प्रस्तावित खर्च	काम पूरा करने के लिए शेष रकम	
१७४.	महालक्ष्मी—कारखाने और पी० आ० एच० खण्ड को अन्तर्गत कर के बम्बई सेण्ट्रल कार शोड में अधिक सुविधा की व्यवस्था	वि० नि० (३)	१८,५९	३,००	१५,३९
१७५.	कंकारिया—इंजन शोड के ढाँचे में परिवर्तन	वि० नि० (३)	६,७५	२,००	४,७५
१७६.	गोधरा—बड़ी लाइन के इंजन शोड के ढाँचे में परिवर्तन.	वि० नि० (३)	१०,६३	२,००	८,६३
१७७.	रतलाम—बड़ी लाइन के इंजन शोड के ढाँचे में परिवर्तन	वि० नि० (३) मू० आ० नि० पू०	१६,२२ १,०३ -१,००	२,००	१४,२२ १,०३ -१,००
१७८.	गंगापुर सिटी—इंजन शोड के ढाँचे में परिवर्तन	वि० नि०	९,६०	५०	९,१०
१७९.	जयपुर—इंजन शोड के ढाँचे में परिवर्तन	पूँजी वि० नि० (३)	१,०० ७,०२	.. २,००	१,०० ५,०२
१८०.	अहमदाबाद—वीरमगाम खण्ड— ४ स्टेशनों पर मानक ३ के सिगनल लगाना	वि० नि० (३) मू० आ० नि० पू०	६,२२ ३६ -४०	१,००	५,२२ ३६ -४०

१९५८-५९

के

चल-स्टाक कार्यक्रम का सार

बल-स्टाक की नयी इकाइयों का ब्योरा जिनकी व्यवस्था १९५८-५९ के बजट में की गयी है

	बड़ी लाइन			मीटर लाइन			छोटी लाइन		
	नये	नवी-करण	जोड़	नये	नवी-करण	जोड़	नये	नवी-करण	जोड़
१. (क) इंजन— इंजन और टेन्डर	१४५	२७	१७२	६०	.	६०	५	१८	२३
(१)									
(ख) बाँयलर	७	..	७	२	१	३	..	..	..
(ग) सवारो डिब्बे (यूनिट में)									
(१) वातानुकूलित (पूरा)	..	..	.	..	..	..	..	.	..
(कुछ हिस्सा)	..	..	..	..	..	..	..	..	..
(२) पहले दर्जे के	..	१४०	१४०	..	..	..	..	..	..
(३) तीसरे दर्जे के	५८	२१५	२७३	४६०	..	४६०	..	१	१
(४) मिले-जुले	..	५७०	५७०	८५	३३	११८	..	१	१
(५) बिजली गाड़ी के स्टॉक (E. M. U. Stock)	..	..	..	..	..	..	..	..	..
(६) विशेष स्टॉक	..	..	..	..	..	..	..	२	२
(७) दूसरे सवारो डिब्बे	२१७	११३	३३०	४२५	३३	४५८	..	४	४
(घ) माल डिब्बे (चौपहियों के हिसाब से)									
(१) सामान्य काम के लिए	१३,१६८	५४७	१३,७४५	..	..	..	..	३४४	३४४
(२) दूसरी किस्म के	२,६१७	१,३४६	४,२६६	५०६	१३०	६३६	..	..	..
(ङ) क्रेन	५८	१६	७७	३३	६	३६	२	..	२

२ उतराई स्टॉक—'परिवर्धन' में एक निकर्षण पोत और 'नवीकरण' में २ यात्री अग्निबोट, इस्पात का एक उतराई मंच, एक यात्री फनैट, एक माल डिब्बा उतराई पीपे का पुल (Pontoon) और एक माल जेटी शामिल है।

नोट—ऊपर के आंकड़ों में मांग नं० १५ की बिजली योजनाओं के सम्बन्ध में बिजली गाड़ी स्टॉक की रकम शामिल नहीं है।

१९५८-५९ में चल-स्टॉक कार्यक्रम

उप-शीर्षक	निर्धारित समय पर मिलने वाले सामान			
	पूंजी	मूल्य ह्रास आरक्षित निधि	चालू लाइन (राजस्व)	विकास निधि
इंजन	७,६९,५२	१४,२१,७९	४५	..
बॉयलर	७,९६	२३,२३	..	..
सवारी-डिब्बे	१५,४५,७९	९,२१,२३	१,४०	..
माल-डिब्बे	१४,४२,५८	२,२१,३०	१,२३	२,१०
क्रेन	७१,६८	५५,७१	.	..
उतराई के साधन	९,०७	२१,५७	..	..
जोड़	३८,४६,६०	२६,६४,८३	३,०८	२,१०

६५,१६,६१

रेलें

का संक्षिप्त विवरण

(हज़ार रुपयों में)

नयी खरीद			जोड़				कुल जोड़
पूजी	मूल्य ह्रास आरक्षित निधि	चालू लाइन राजस्व	पूजी	मूल्य ह्रास आरक्षित निधि	चालू लाइन (राजस्व)	विकास निधि	
५०,०२	४	३१	८,१६,५४	१४,२१,८३	७६	..	२२,४२,१३
२	४०	..	७,६८	२३,६३	..	..	३१,९१
३,१२,४३	२,४४,०१	..	१८,५८,२२	११,६५,२४	१,४०	..	३०,२४,८६
१४,५४,७६	२,०२,७८	..	२८,६७,३४	४,२४,०८	१,२३	२,१०	३३,२४,७५
११	३१	..	७१,७६	५६,०२	..	..	१,२७,८१
१,७०	११,५०	..	१०,७७	३३,०७	..	..	४३,८४
१८,१६,०४	४,५६,०४	३१	५६,६५,६४	३१,२३,८७	३,३६	२,१०	८७,६५,००
२२,७८,३६			८७,६५,००				

१९५८-५९ में चल स्टाक
कार्यक्रम का सार-निर्धारित समय पर मिलने वाले सामान

रेलवे	इंजन			बॉयलर	
	पूँजी	मूल्यह्रास आरक्षित निधि	चालू लाइन रास्जव	पूँजी	मूल्यह्रास आरक्षित निधि
मध्य	..	..	..	..	..
पूर्व	..	..	..	..	..
उत्तर	..	..	..	२३	५५
पूर्वोत्तर	..	..	..	..	..
पूर्वोत्तर सीमा	..	..	..	..	..
दक्षिण	..	..	..	..	..
दक्षिण-पूर्व	..	..	..	..	..
पश्चिम	..	१०	४५	..	२१
रेलवे बोर्ड	७,६९,५२	१४,२१,६९	..	७,७३	२२,४७
जोड़	७,६९,५२	१४,२१,७९	४५	७,९६	२३,२३
	२१,९१,७६			३१,१९	

१९५८-५९ में चलस्टाक

कार्यक्रम का सार—निर्धारित समय पर मिलने वाले सामान

(हजार रुपयों में)

सवारी डिब्बे				माल डिब्बे				क्रेन	
पूजी	मूल्यह्रास आरक्षित निधि	विकास निधि	चालू लाइन राजस्व	पूजी	मूल्य ह्रास आर- क्षित निधि	चालू लाइन (राज- स्व)	विकास निधि	पूजी	मूल्य ह्रास आर- क्षित निधि
४६,०३	२७,५६	.	..	..	..	..	.	..	..
७३,८२	४९,४४	..	..	..	..	..	..	..	..
१,०४,२७	१८,२७	..	..	१८	१,५५	..	..	..	..
१,२७,१४	१६,०५	..	..	..	..	.	.	..	..
..	८५	..	..	..	..	.	..	..	..
१,०७,७७	४७,६९	..	..	२,४०	१,४०	..	..	..	..
३८,५७	३५,६९	..	..	..	..	..	..	..	..
७१,७२	५६,९२	..	१४०	३५	..	१,२३	२,१०	..	१,३६
९,७६,४७	६,६८,७६	..	..	१४,३९,६५	२,१८,३५	..	..	७१,६८	५४,३५
१५,४५,७९	९,२१,२३	..	१४०	१४,४२,५८	२,२१,३०	१,२३	२,१०	७१,६८	५४,७१
२४,६८,४२				१६,६७,२१				१,२७,३९	

१९५८-५९ में बल-स्टाक कार्यक्रम का तार-निर्धारित समय पर मिलने वाले सामान

(हज़ार रुपयों में)

रेलवे	उतराई के माधन			जोड़			विकास निधि
	पूँजी	मूल्य-ह्रास आर-क्षित निधि	चालू लाइन (राज-स्व)	पूँजी	मूल्य-ह्रास आर-क्षित निधि	चालू लाइन (राज-स्व)	
मध्य	..	..	..	४६,०३	२७,५६	..	..
पूर्व	३,०६	..	..	७६,८८	४९,४४	..	..
उत्तर	..	..	..	१,०४,६८	२०,३७	..	..
पूर्वोत्तर	६,०१	२१,५७	..	१,३३,१५	३७,६२	..	..
पूर्वोत्तर सीमा	..	..	..	..	८५	..	..
दक्षिण	..	..	..	१,१०,१७	४९,०९	..	..
दक्षिण-पूर्व	..	..	..	३८,५७	३५,६९	..	..
पश्चिम	..	..	..	७२,०७	५८,५९	३,०८	२,१०
रेलवे बोर्ड	..	..	..	३२,६५,०५	२३,८५,६२	..	..
	९,०७	२१,५७	..	३८,४६,६०	२६,६४,८३	३,०८	२,१०
	३०,६४			६५,१९,६१			

१९५८-५९ में चल-स्टाक

रेलवे	इंजन		बॉयलर			सवारी डिब्बे		
	पूजी	मूल्यहास आरक्षित निधि	चालू लाइन राजस्व	पूजी	मूल्यहास आरक्षित निधि	पूजी	मूल्यहास आरक्षित निधि	चालू लाइन राजस्व
मध्य	..	..	..	..	..	२,८४	२,६१	..
पूर्व	..	..	..	..	..	.	११,८६	.
उत्तर	..	..	..	..	४०	१५,४३		..
पूर्वोत्तर	..	..	..	..	..	२,२०	४६	..
पूर्वोत्तर सीमा	..	..	..	..	..	..	..	.
दक्षिण	..	..	..	..	..	५१,८५	१२,७५	..
दक्षिण-पूर्व	..	..	.	..	..	२,१०	७,१३	.
पश्चिम	..	..	३१	..	..	२५	७,२०	..
रेलवे बोर्ड	५०,०२	४	..	२	..	२,३७,७६	२,०२,००	..
जोड़	५०,०२	४	३१	२	४०	३,१२,४३	२,४४,०१	..
	५०,३७		४२			५,५६,४४		

रेलवे

का सार—नयी खरीद

(हजार रुपयों में)

माल डिब्बे			क्रैन		उतराई के साधन		जोड़		
पूँजी	मूल्यह्रास आरक्षित निधि	चालू लाइन (राजस्व)	पूँजी	मूल्यह्रास आरक्षित निधि	पूँजी	मूल्यह्रास आरक्षित निधि	पूँजी	मूल्यह्रास आरक्षित निधि	चालू लाइन राजस्व
..	..	..	..	२४	..	..	२,५४	२,५५	..
..	..	..	..	..	..	..	..	११,५६	..
२,५८	..	..	..	..	..	..	१८,०१	४०	..
..	..	..	..	..	१,७०	११,५०	३,६०	११,६६	..
..
..	..	..	..	..	..	..	५१,८५	१२,७५	..
..	..	..	..	..	..	..	२,१०	७,१३	..
..	६५	..	..	..	..	..	२५	७,८५	३१
१४,५२,१८	२,०२,१३	..	११	७	..	..	१७,४०,०६	४,०४,२४	..
१४,५४,७६	२,०२,७८	..	११	३१	१,७०	११,५०	१८,१६,०४	४,५६,०४	३१
१६,५७,५४			४२		१३,२०		२२,७८,३६		

१९५८-५९

के

चल-स्टाक का सार

(नयी खरीद)

१९५८-५९ में मशीन और संयंत्र के नये काम और बदलाव

(केवल नयी)

रेलवे	लागत का अनुमान						
	नये काम			बदलाव			
	पूँजी	चालू लाइन- (राजस्व)	विकास निधि (१)	पूँजी	मूल्य- ह्रास निधि	चालू लाइन- (राजस्व)	राजस्व
मध्य	३१,६६	३६,६६	..	..	२८,५१	१८७०	..
पूर्व	१५,६१	६,६७	..	१,००	३६,४८	४,०२	..
उत्तर	७,१३	७,१०	..	..	१०	२५	..
पूर्वोत्तर	२८,८६	१७,०५	..	..	४,१२	७४	..
पूर्वोत्तर सीमा	३,६४	२,७५	..	..	६३	..	..
दक्षिण	२४,००	३,२१	..	..	२३,११	५	..
दक्षिण-पूर्व	८,६५	१२,७४	..	..	४,३५	३,०४	३
पश्चिम	११,७०	१३,६३	..	..	६,३०	२,१३	..
चित्तरंजन-इंजन कारखाना	..	..	..	..	..	..	..
कारखाना निर्माण अव- गित (लेखा)	२३	..	..	..	..	..	..
जोड	१,३१,८८	१,०३,११	..	१,००	१,०३,६०	२८,६३	३
कारखाना निर्माण अव- गित लेखा	२३	..	..	..	..	..	..

के लिए रखे गये अनुमानित कोष के नियतन का संक्षिप्त विवरण ।

खरीद)

(हज़ार रुपयों में)

१९५८-५९ में प्रस्तावित खर्च							
जोड़	नये काम			बदलाव			जोड़
	पूजी	चालू लाइन (राजस्व)	विकास निधि (१)	पूजी	मूल्य ह्रास आरक्षित निधि	चालू लाइन (राजस्व)	
१,१८,८३	८	१०			१०	९	३७
६३,७८	६	७		१	७	५	२६
१४,५८	१,२९	१,९३			१०	२१	३,५३
५०,८०	१०	८			६	२	२६
७,२२	६	४			१	.	११
५०,३७	१,५३	३५			१,१०		२,९८
२९,११	४	५			४	४	१७
३४,०६	३,९०	१३,०५			८,८०	१,९८	२१,७३
							..
२३	२३						२३
३,६८,८५	७,०६	१५,६७	..	१	४,२८	२,३९	२९,४१
२३	२३		..	..		..	२३

रेग्वे	निर्धारित समय पर मिलने वाले सामान					जोड़
	पूजी	मूल्यह्रास आरक्षित निधि	विकास निधि (१)	विकास निधि (२)	चालू लाइन- राजस्व	
मध्य . . .	४०,९५	५६,७५	४०	१४	२०,४९	१,१८,७३
पूर्व . . .	१७,७३	४८,८९	..	..	१७,०९	८३,७१
उत्तर . . .	२७,९७	१५,०३	..	..	१९,८७	६२,८७
पूर्वोत्तर . . .	३५,४८	८,२२	..	..	११,९१	५५,६१
पूर्वोत्तर मीमा . . .	८,७६	१५,७७	..	..	२,०९	२६,६२
दक्षिण . . .	२७,६४	३३,४५	..	..	८,२४	६९,३३
दक्षिण-पूर्व . . .	५,३९	१४,५५	..	..	९,८१	२९,७५
पश्चिम . . .	२६,९८	३१,७३	..	..	१४,८७	७३.५८
चित्तंजन-इंजन कारखाना . . .	..	३९	..	..	..	३९
कारखाना निर्माण अवगित (लेखा) . . .	५९	..	..	..	..	५९
जोड़ . . .	१,९०,९०	२,२४,७८	४०	१४	१,०४,३७	५,२०,५९
कारखाना निर्माण अवगित (लेखा)	५९	..	..	..	..	५९

के कार्यक्रम का संक्षिप्त विवरण

(हज़ार रुपये में)

नयी खरीद

पूर्जी	मूल्यह्रास भारक्षित निधि	बालू लाइन- राजस्व	जोड़
८	१०	१६	३७
७	७	१२	२६
१,२६	१०	२,१४	३,५३
१०	६	१०	२६
६	१	४	११
१,५३	१,१०	३५	२,६८
४	४	६	१७
३,६०	२,८०	१५,०३	२१,७३
..
२३	..	..	२३
७,०७	४,२८	१८,०६	२६,४१
२३	..	..	२३

सभी रेलें

१९५८-५९ में स्टोर का लेन-बेन

(हज़ार रुपयों में)

नाम खाता	बजट अनुमान १९५८-५९	जमा खाता	बजट अनुमान १९५८-५९
साल के शुरू में शेष :	६०	साल में सामान की निकासी:	६०
(क) स्टॉक में सामान (अनाज की दूकानों के सामान को छोड़कर)		१. पूंजी से होने वाले निर्माण-कार्यों को .	१०,२१,२६
(ख) पिछला स्टोर अर्वागिन शेष .	८८,२३,६८	२. पूंजी और मूल्यह्रास आरक्षित निधि से होने वाले निर्माण-कार्यों को .	२६,६१,८४
(ग) स्टॉक समंजन लेखे में बाकी रकम	३,६७,५१	३. विकास निधि (यात्री- सुविधा) से होने वाले निर्माण-कार्यों को .	१०,६२,७५
(घ) अनाज की दूकानों में स्टॉक .	१३,६६		
(ङ) कोयला .	१,०३,६३		
(च) कोक	७२,४०	४. चालू लाइन-राजस्व से निर्माण-कार्यों को .	३४,६६,८७
(छ) जलाने का तेल	२८,३३	५. पूंजी निर्माण-कार्यों को (अर्वागत) :-	
(ज) केन्द्रीय कारखाना अमृतसर से लिये गये सामान . . .	..	(क) इंजन-कारखाने	२१,८७,७६
(झ) खान-पान का सामान . . .	..	(ख) सवारी और माल- डिब्बों के कारखाने	२७,७५,८८
(ञ) कलकला वि- जली योजना के लिए सामान .	५४,००	(ग) इंजीनियरिंग-कार- खाने .	१,६७,७८
जोड़ .	६३,५८,६५	(घ) बिजली-कारखाने	१,२३,६३
		(ङ) सिगनल-कारखाने	३३,५४
		(च) छापाखाना .	६४,५०
		(छ) कांटे और पार	५,७५
		(ज) जहाजरानी .	१,२३
		६. कोयले की खानों को .	..
		७. राजस्व को .	२८,२६,६७
		८. बिक्री और बदली .	५,४३,६६

सभी रेलें

१९५८-५९ में स्टोर का लेन-देन—जारी

(हज़ार रुपयों में)

नाम खाता	बजट अनुमान १९५८-५९	जमा खाता	बजट अनुमान १९५८-५९
	६०		६०
वार्षिक प्राप्ति खरीद :—		९. अनाज की दूकानों पर बिक्री	२६,६४
(१) निर्माण-कार्यों के लिए सामान .	६३,२३,६१	१०. अनाज की दूकानों में नुकसान जो राजस्व लेखे में डाला गया	६२,१३
(२) कोयला, कोक जलाने का तेल और अनाज की दूकानों के सामान को छोड़कर सामान्य कामों के लिए सामान .	६१,७५,४६	११. इंजनों के लिए कोयला	२३,५३,८०
(३) निर्माण डिपो के लिए सामान . . . . .	..	१२. इंजनों के लिए जलाने का तेल	४,४०,८३
(४) अनाज की दूकानों के लिए सामान	८८,४२	१३. दूसरे कामों के लिए कोयला, पत्थर का कोयला और जलाने का तेल	३,२१,४४
(५) कोयला:—		१४. दूसरे जमा - विविध अग्रिम-स्टाक समंजन लेखा द्वारा अनाज समंजन—सार ए से एच तक— . . . . .	..
(अ) बाजार का कोयला }	२०,००,२६	१४(अ)—खान पान विभाग	..
(ब) रेलवे खानों का कोयला }		१५. मालडिब्बों के लिए इस्पात . . . . .	..
(६) कोक	११,२४,२२	१६. कलकत्ता बिजली योजना के लिए सामान	..
(७) जलाने का तेल	८४,६६		
		सालभर के जमा खाते की रकम	२,०२,७१,८६
(८) खान-पान विभाग के लिए सामान . . . . .	..	

सभी रेलें

१९५८-५९ में स्टोर का लेन-देन — प्रन्तिम

(हज़ार रुपयों में)

नाम खाता	बजट अनुमान १९५८-५९	जमा खाता	बजट अनुमान १९५८-५९
(६) माल डिब्बों के लिए इस्पात	६०	साल के अंत में संभावित शेष:— (क) स्टॉक में सामान (अनाज की दूकानों के सामान को छोड़ कर)	६०
(१०) कलकत्ता बिजली योजना के लिए सामान	..		१,०२,५६,६६
कुल खरीद	१,८७,६७,३२	(ख) निर्माण भंडार	..
२-निर्माण लेखे से भण्डार में प्राप्ति	२०,८२,२२	(ग) पिछला स्टोर अर्वागित शेष	३,८७,५२
३-निर्माण-कार्यों से वापिस किया गया सामान :-		(घ) स्टॉक समंजन लेखे में बाकी रकम	—६५,५१
(क) कारखाने के सामान	१,६८,१२	(ङ) अनाज की दूकानों में स्टॉक	१४,३६
(ख) दूसरे सामान	५,४७,३४	(च) कोयला	१,१३,२१
(ग) इंजीनियरिंग संयंत्र आरक्षित	..	(छ) कोक	६१,०८
(अ) अर्वागित शीर्षक के अन्तर्गत शुद्ध लेन देन जिस में सामान समंजन खाता शामिल है	..	(ज) जलाने का तेल	३६,०२
४-दूसरें नाम खाते	१,२६,६३	(झ) अनाज की दूकानों के अर्वागित शेष का बकाया	..
५-पिछले सामान के अर्वागित शेष के अथ और इति शेष में अन्तर साल भर के नाम खाते की कुल रकम	२,१७,५४,६३	(ञ) मार्गस्थ सामान ईंधन	..
कुल जोड़	३,११,१३,५८	(ट) खान पान का सामान	११,०५
		(ठ) कलकत्ता बिजली योजना का सामान	५४,००
		जोड़	१,०८,४१,७२
		कुल जोड़	३,११,१३,५८
		नाम खाते या जमा खाते की साल भर की शुद्ध रकम	१४,८३,०७
		बजट में आवश्यक रकम	२,१७,५४,६३

सभी रेलें

१९५८-५९ के निर्माण-कार्य

(हज़ार रुपयों में)

नाम खाता	बजट अनुमान १९५८-५९	जमा खाता	बजट अनुमान १९५८-५९
साल के शुरु में निर्माण कार्य के नाम खाते की बाकी रकम	रु० ८,८९,७२	साल के जमा खाते की रकम—	रु०
साल के शुरु में सवारी-डिब्बा कारखाना अर्वागत (विकास) के नाम-खाते में बाकी रकम	—१,२६,९५	१. निर्माण-कार्यों के लिए पूंजी—	१,७६,०५
जोड़	७,६२,७७	(क) इंजन	३,२२,१९
साल के नाम-खाते की रकम—		(ख) सवारी और माल-डिब्बे आदि	११,१२
		(ग) इंजीनियरिंग और निर्माण-कार्य	३२,३५
		(घ) संयंत्र और उपस्कर	५०
		(ङ) काँटे और पार	
		जोड़—निर्माण कार्य—१	५,४२,२१
१—इंजन-कारखाने—		२. पूंजी और मूल्यहास निधि द्वारा निर्माण-कार्यों को—	१,८५
(क) कारखाने के मजदूरों आदि को भुगतान	१६,२४,८४	(क) इंजन,	
(ख) सामान और भंडार (भंडार अर्वागत से)	३०,५६,१०	(ख) सवारी और माल-डिब्बे आदि	४,५५,५६
(ग) ठेके पर किये गये निर्माण-कार्य	९७,००	(ग) इंजीनियरिंग और निर्माण-कार्य	१,७९,२४
(घ) बाजार से मिले हुए और समंजन द्वारा मिले हुए सामान की रकमें	१२,३५	(घ) संयंत्र और उपस्कर	४३,८३
(ङ) दूसरे नाम खाते की रकमें	..	(ङ) काँटे और पार	२,०५
(च) विविध खर्च	९१,७६	(च) पुराने सामानों से प्राप्ति	—६,१५
जोड़—इंजन-कारखाने	४८,८२,०५	जोड़—निर्माण-कार्य—२	६,७६,३८

सभी रेलों
१९५८-५९ के निर्माण कार्य—जारी

(हजार रुपये में)

नाम खाता	बजट अनुमान १९५८-५९	जमा खाता	बजट अनुमान १९५८-५९
२-सवारी और माल-डिब्बों के कारखाने—	६०	३. विकास निधि द्वारा निर्माण कार्यों को	६० ९४,३९
(क) कारखाने के मजदूरों आदि को भुगतान	९,६०,९०	४. चालू लाइन-राजस्व से निर्माण कार्यों को	५२,६२
(ख) सामान और भंडार (भंडार अवगित से)	१६,८५,१०	जोड़-निर्माण कार्य (१ से ४ तक)	१३,६५,६०
(ग) ठेके पर किये गये निर्माण-कार्य—	५,१४,३०	५. पूंजी स्टोर अवर्गित में: स्टाक के लिये निर्माण—	१३,४७,७७
(घ) विविध व्यय	७६,६३	(क) इंजन-कारखाने	
(ङ) विविध समंजन के बाजार से खरीदे हुए सामान	१६,२९	(ख) सवारी और माल डिब्बों के कारखाने	५,२३,९३
जोड़-सवारी और माल डिब्बों के कारखाने	३२,५३,२२	(ग) इंजीनियरिंग कारखाने	७६,२२
३-इंजीनियरिंग कारखाने—		(घ) दूसरे निर्माण-कार्य	१,०५,१९
(क) कारखाने के मजदूरों आदि को भुगतान	१,१५,६७	(ङ) लिया हुआ सामान जो स्टाक में वापिस कर दिया गया	२,२३,४८
(ख) सामान और भंडार (भंडार अवर्गित से)	३,००,९५	(च) बिजली-कारखाने	५
(ग) कांटे और पार	५,७५	(छ) छापाखाना	२,५९
(घ) विविध खर्च	७,४६	(ज) कांटे और पार	१,२०
(ङ) ईंट, गिट्टी और पत्थर आदि	४२,३३	जोड़-भण्डार अवर्गित	२२,८०,४३
(च) दूसरे नाम-खाते की रकमें	१,९५	६. राजस्व में—	
(छ) चूना और सुर्खी	६,६७	(क) इंजनों, डिब्बों की मरम्मत	१३,१७,५४
जोड़-इंजीनियरिंग कारखाने	४,८०,७८		

सभी रेलें
१९५८-१९५९ के निर्माण-कार्य—जारी

(हजार रुपये में)

नाम खाता	बजट अनुमान १९५८-५९	जमा खाता	बजट अनुमान १९५८-५९
४-दूसरे निर्माण-कार्य—	६०	(ख) सवारी और माल- डिब्बों आदि की मरम्मत	६० १६,०५,८९
(१) बिजली कारखाने		(ग) संयंत्रों की मरम्मत .	२,४३,७१
(क) कारखाने के मज- दूरों आदि को भुगतान	८०,२७	(घ) शोध सम्बन्धी काम .	२५,५०
(ख) सामान और भंडार (भंडार अर्वागत से)	१,२६,९०	(ङ) इंजीनियरिंग और निर्माण-कार्य .	३०,६८
(ग) बाजार से खरीदे और समंजन द्वारा प्राप्त सामान .	१,६०	(च) राजस्व के लिए विविध निर्माण-कार्य .	४,०८,२०
(घ) जल-विद्युत से खरीदी गई शक्ति .	..	(छ) बिजली-कारखाने .	५८,५०
दूसरे खर्च .	..	(ज) छापाखाना .	३३,८०
(ङ) दूसरे नाम खाते की रकमें . . . . .	..	
(२) सिगनल कारखाने		(झ) कांटे और पार .	१,७७
(क) कारखाने के मज- दूरों आदि को भुगतान	४१,३७	(ञ) बिजली का खर्च .	३४,८०
(ख) सामान और भंडार (भंडार अर्वागत से)	३३,८०	जोड़-राजस्व .	३७,६०,३९
(ग) दूसरे खर्च .	५०	७. लिये हुए माल के लिए जमा खाते की रकम .	-२६,१०
(३) छापाखाना .		८. इतर रेलों, सरकारी विभागों और जनता के लिए किये गये काम—	
(क) कारखाने के मज- दूरों आदि को भुगतान	६२,४७	(क) इंजन कारखानों से	८,५९,५१
(ख) चूना और सुर्खी .	..	(ख) सवारी और माल डिब्बों के कारखानों से	७,९३,४०
(ग) निर्माण स्टोर .	..		
(घ) बाजार से खरीदे और समंजन द्वारा मिले हुए सामान .	१४,१८		

सभी रेलें

१९५८-५९ के निर्माण-कार्य

(हजार रुपयों में)

नाम खाता	बजट अनुमान १९५८-५९	जमा खाता	बजट अनुमान १९५८-५९
	६०		६०
(ङ) सामान और भंडार (भंडार अर्वागत से) .	१,०४,३८	(ग) दूसरे कारखानों .	६४,६६
(च) बाहरी छापेखानों में कराया गया काम	५,४०	(घ) बदली-रेलवे-इंजन आदि का बनाना .	..
(छ) विविध खर्च .	४,००	(ङ) बिजली .	..
(ज) दूसरे नाम खाते की रकमें .	..		
(झ) जहाज़-कारखाने .		(च) दूसरे नाम खाते .	५०
(क) कारखाने के मज- दूरों आदि को भुगतान	२,१५	(छ) दूसरे जमा खाते .	३६
(ख) सामान और भंडार (भंडार अर्वागत से) .	१,२६	(ज) छापाखाना .	३,५१
(ग) दूसरे खर्च .	४५		
(घ) स्टोर कारखाने-	१,२२	जोड़-इत्तर रेलें आदि .	१७,२५,८७
(ङ) ईंट और सी० सी० ब्लाकमार्किंग-			
(क) सामान और भंडार (भंडार अर्वागत से)	५,५०	साल में कुल जमा खाते की रकम .	६१,३२,२६
(ख) दूसरे खर्च .	१,६५		
जोड़-दूसरे निर्माण-कार्य	४,८७,१०	साल के अन्त में संभावित बचत .	४,६८,८६
५-सवारी डिब्बा कारखाना अर्वागत (विकास) .	—२,३४,७७	कुल जोड़ .	६६,३१,१५
साल की कुल नाम खाते की रकम . . .	८८,६८,३८	साल के नाम खाते या जमा खाते की शुद्ध रकम	—२,६३,६१
कुल जोड़ .	६६,३१,१५	बजट में आवश्यक रकम	८८,६८,३८

सभी रेलें

१९५५-५६ और १९५६-५७ के वास्तविक, १९५७-५८ के संशोधित
और १९५८-५९ के बजट अनुमानों का तुलनात्मक विवरण

(लाख रुपयों में)

विवरण	वास्तविक		संशोधित बजट	
	१९५५-५६	१९५६-५७	१९५७-५८	१९५८-५९
	₹०	₹०	₹०	₹०
१—चल-स्टाक :—				
इंजन	२८,५०	२६,९५	२०,८७	२२,४२
बॉयलर	१,३५	१,३९	१,२४	३२
सवारी-डिब्बे	११,२२	१५,६२	२५,७०	३०,२५
माल-डिब्बे	२९,१४	४८,७७	४२,३५	३४,५२
उत्तराई की व्यवस्था	२९	१,०२	७४	४४
जोड़—चल-स्टाक	७०,५०	९३,७५	९०,९०	८७,९५
२—मशीन	४,९३	४,९३	४,७१	५,५०
३—निर्माण-कार्य—				
रेल-पथ नवीकरण	१८,२८	१९,४१	२८,६२	३४,७७
पुल-निर्माण	५६	७५	१,९७	४,१५
दूसरे रचना और इंजीनियरिंग के काम	२१,६१	३८,२७	६५,४६	१,०८,३३
जोड़—निर्माण कार्य	४०,४५	५८,४३	९६,०५	१,४७,२५
४—नयी लाइनों का निर्माण और उखाड़ी हुई लाइनों को फिर से बनाना	१०,८८	१४,४६	२४,१७	३२,७०
५—विशाखपट्टणम् बन्दरगाह	५२	१४	..	..

१९५५-५६ और १९५६-५७ के वास्तविक, १९५७-५८ के संशोधित और
१९५७-५८ के बजट अनुमानों का तुलनात्मक विवरण

(लाख रुपयों में)

विवरण	वास्तविक	वास्तविक	संशोधित	बजट
	१९५५- ५६	१९५६- ५७	१९५७- ५८	१९५८- ५९
६—विविध—	रु०	रु०	रु०	रु०
सड़क यातायात में लगी रकम	६२	१,४५	१,३९	२,५०
टेलको के हिस्सों में लगी रकम . . . . .	..	..	..	..
अवगित के शेष में बढ़ती या कमी				
भंडार अवगित	५,१८	१८,००	१८,२४	१४,८३
निर्माण अवगित } . . . . .	..	..	—१,००	—२,६४
विविध अग्रिम }	१,९७	६४	५,१८	—३,२७
रेलवे लाइनों की खरीद	२५	..	१,०९	..
भोपाल-इटारसी लाइन के निर्माण में भोपाल के नवाब द्वारा दिये गये भंडार की वापसी	१५	..	..	..
जमा या बसूलियाँ	—३,७१	—११,९१	—५,७६	—६,२२
जोड़—विविध	४,७६	८,१८	१९,१४	५,२०
कुल जोड़	१,३२,०४	१,७९,०९	२,३४,९७	२,७८,६०
सम्भावित बचत . . . . .	..	..	..	—१८,६०
जोड़	१,३२,०४	१,७९,०९	२,३४,९७	२,६०,००

१९५८-५९

~~१९५८~~ ५९

बजट अनुमान का सारांश

१९५८-५९ के पूंजी, मूल्यह्रास आरक्षित निधि, विकास निधि और

विवरण	पूंजी	मूल्यह्रास आरक्षित निधि	विकास
			यात्री और दूसरे रेल उपयोक्ताओं के लिए सुवि- धाएं
१	२	३	४
१—चल-स्टाक—			
इंजन	८,१६,५४	१४,२१,८३	..
बायलर	७,६८	२३,६३	..
सवारी डिब्बे	१८,५८,२२	११,६५,२४	..
माल-डिब्बे	२६,६६,१३	४,८०,१०	..
उतराई के साधन	१०,७७	३३,०७	..
जोड़—चल-स्टाक	५६,६५,६४	३१,२३,८७	..
२—मशीन	१,६७,६७	२,२६,०६	४०
३—निर्माण कार्य—			
रेल-पथ का नवीकरण	—५,२०	३३,६०,७२	..
पुल-निर्माण	१४,२५	३,२६,७२	..
निर्माण और इजीनियरिंग के दूसरे काम	५०,०८,१६	६,७८,५७	२,८०,००
जोड़—निर्माण-कार्य	५०,१७,२१	४३,६६,०१	२,८०,००

चालू लाइन—राजस्व से होने वाले काम के कार्यक्रम का सार

(हज़ार रुपयों में)

निधि			चालू लाइन (राजस्व)		जोड़
कर्मचारी हित	परिचालन सम्बन्धी सुविधाएँ	नयी लाइनें	कर्मचारी हित	कर्मचारी हित-को छोड़ कर	
५	६	७	८	९	१०
..	..	..	..	७६	२२,४२,१३
..	..	..	..	..	३१,६१
..	..	..	..	१,४०	३०,२४,८६
..	२,१०	..	..	१,२३	३४,५२,५६
..	..	..	..	..	४३,८४
..	२,१०	..	..	३,३६	८७,६५,००
१४	..	..	..	१,२२,४३	५,५०,००
..	६७,७६	..	..	२३,४४	३४,७६,७५
..	२६,२६	..	..	४५,०१	४,१५,२४
८,१४,२३	२५,८५,१७	..	१,८०,४१	१२,८६,०१	१,०८,३२,५५
८,१४,२३	२६,७६,२२	..	१,८०,४१	१३,५४,४६	१,४७,२४,५४

१९५८-५९ के पूजी, मूल्यह्रास आरक्षित निधि, विकास निधि और

विवरण	पूजी	मूल्य ह्रास आरक्षित निधि	यात्री और दूसरे रेल उप- योक्ताओं के लिए सुविधाएं
१	२	३	४
४—नयी लाइनों का निर्माण और उखाड़ी गयी लाइनों को फिर चालू करना—	२८,७५,९२	६,०३	.
५—विविध—			
रेलवे लाइनो की खरीद			
मड़क-यातायात में लगी रकम	२,५०,००		
टेलको के हिस्सों में लगी रकम			
अवर्गित के शेष में बहती या कमी —			
भंडार अवर्गित	१४,८३,०७		
निर्माण अवर्गित	-२,६३,६१		
विविध अग्रिम	-३,२७,१६		
जोड़—विविध	११,४१,६७		
कुल जोड़	१,४८,६८,७१	७७,६०,६७	२,८०,४०
सम्भावित बचत	-६,७०,६३	-२,३१,८५	-३३,१०
जोड़	१,३९,२७,७८	७५,२९,१२	२,४७,३०
जमा या वसूलियाँ	-४४,१६	-५,७३,८७	..
शुद्ध	१,३८,८३,६२	६९,५५,२५	२,४७,३०

चालू लाइन—राजस्व से होन वाले काम के कार्यक्रम का सार

(हजार रुपयों में)

निधि			चालू लाइन (राजस्व)		जोड़
कर्मचारी हित	परिचालन सम्बन्धी सुविधाएँ	नयी लाइने	कर्मचारी हित	कर्मचारी हित को छोड़ कर	
५	६	७	८	९	१०
	..	३,८५,३३		.	३२,७०,२८
..
..
..	..	..	..	.	२,५०,००
..
..	..	..	..	..	१४,८३,०७
..	..	..	..	..	-२,६३,९१
..	..	..	..	..	-३,२७,१९
	..	..	..	..	११,४१,९७
८,१४,३७	२६,८१,३२	३,८५,३३	१,८०,४१	१४,८०,२८	२,८४,८१,७९
-९६,१५	-३,१६,३६	-४५,४९	-१८,०४	-१,४७,६९	-१८,५९,६१
७,१८,२२	२३,६४,९६	३,३९,८४	१,६२,३७	१३,३२,५९	२,६६,२२,१८
..	..	..	..	-४,१२	-६,२२,१८
७,१८,२२	२३,६४,९६	३,३९,८४	१,६२,३७	१३,२८,४७	२,६०,००,००

