

Fifth Series, Vol. I, No. 4

Wednesday, March 24, 1971
Chaitra 3, 1893 (Saka)

LOK SABHA DEBATES

First Session
(Fifth Lok Sabha)



सत्यमेव जयते

(Vol. I contains Nos. 1 to 12)

LOK SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI

Price : Rs. 6.00

[ORIGINAL ENGLISH PROCEEDINGS INCLUDED IN ENGLISH VERSION AND ORIGINAL HINDI PROCEEDINGS INCLUDED IN HINDI VERSION WILL BE TREATED AS AUTHORITATIVE AND NOT THE TRANSLATION THEREOF.]

CONTENTS

No. 4—Wednesday, March 24, 1971/Chaitra 3, 1893 (Saka)

	COLUMNS
Members Sworn	1
Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance— Lock-out declared by IAC	1—20
Assent to Bills	20
Panel of Chairmen	21
Railway Budget, 1971-72—General Discussion— Demands for Grants on Account (Railways), 1971-72 and Demands for Supplementary Grant (Railways), 1970-71.	21—115
Shri Mohammad Ismail	28—35
Shri Liladhar Kotoki	35—40
Shri Kalyanasundaram	40—45
Shri Swaran Singh Sokhi	45—47
Shri S. A. Shamim	47—49
Shri P. K. Ghosh	49—53
Shri C. Chittibabu	54—60
Shri Dhamankar	60—62
Shri Jagannathrao Joshi	62—69
Shri J. C. Dixit	69—72
Shri Pravinsinh Solanki	72—79
Shrimati Sahodrabai Rai	79—81
Shri M. M. Joseph	81—83
Shri N. K. Sanghi	83—89
Shri Ram Deo Singh	89—94
Shri D. P. Yadav	94—97
Shri M. Satyanarayan Rao	97—98
Shri R. P. Yadav	98—100
Shri Damodar Pandey	100—01
Shri Ranabhadur Singh	102—03
Shri P. R. Shenoy	103—04

(ii)

			COLUMNS
Shri C. M. Tiwary	...	...	... 104
Dr. Govind Das	...	...	... 104—06
Shri Ramavatar Shastri	...	...	... 106—12
Shri Tula Ram	...	...	... 112—14
Shri R. C. Vikal	...	...	... 114—15
General Budget, 1971-72—<i>Presented</i>			
Shri Yeshwantrao Chavan	...	...	... 116—30
Finance Bill, 1971—<i>Introduced</i>			
Shri Yeshwantrao Chavan	...	...	... 130—32

LOK SABHA

Wednesday, March 24, 1971/
Chaitra 3, 1893 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven
of the Clock.

[MR. SPEAKER in the Chair]

MEMBERS SWORN

1. Shri Yadav Shivram Mahajan (Buidana)
2. Shri Kadam Dat'ajirao Baburao
(Hatkanangale)

11 05 hrs.

CALLING ATTENTION TO MATTER
OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

LOCK OUT DECLARED BY I.A.C.

MR. SPEAKER : We will now take up the Call Attention Notice. Shri Shashi Bhushan.

SHRI SEZHIYAN (Kumbakonam) : Regarding Calling Attention Notice, Sir, it is customary to supply a copy of the statement to be made by the Minister to Members who have put the Calling Attention Notice. So far we have not received it. Though it is not obligatory, it is customary to supply a copy of the statement before it is made. I do not want that convention to go on the very first day itself. It can be taken up later. We would like to see the statement before we put questions.

MR. SPEAKER : We follow the same old practice.

SHRI SEZHIYAN : We have not received the copy so far.

श्री कूलचन्द्र वर्मा (उज्जैन) : अध्यक्ष महोदय, हमें मन्त्री महोदय के वक्तव्य की कापी नहीं मिली है।

MR. SPEAKER : Only if the Minister supplies.

श्री शशि भूषण (दक्षिण दिल्ली) : मैं अविलम्बनीय लोक महत्त्व के निम्नलिखित विषय की ओर पर्यटन तथा नागर विमानन मन्त्री का ध्यान दिलाता हूँ और प्रार्थना करता हूँ कि वह इस बारे में एक वक्तव्य दें—

“इण्डियन एयर लाइंस कारपोरेशन के कर्मचारियों द्वारा नियमानुसार कार्य करने (वर्क-टु-रूल) की नीति अपनाई जाने और तदुपरांत कारपोरेशन के प्रबन्धकों द्वारा तालाबन्दी की घोषणा की जाने के कारण उत्पन्न स्थिति।”

THE MINISTER OF TOURISM AND CIVIL AVIATION (DR. KARAN SINGH): Sir, the statement has just been prepared. Therefore, I was not able to give a copy of that. I am sorry. It will be cyclostyled and circulated to Members immediately.

श्री कूलचन्द्र वर्मा (उज्जैन) : मेरा पायंट आफ़ आर्डर है। हमारी कठिनाई यह है कि जब तक मन्त्री महोदय के वक्तव्य की प्रति हमें नहीं मिलती है, तब तक हम सप्लीमेंटरी कैसे करेंगे।

MR. SPEAKER : There is no question of supplementaries on the Call Attention Motion.

श्री कूलचन्द्र वर्मा : अध्यक्ष महोदय, हमें कम से कम एक प्रश्न पूछने का तो अधिकार है। जब तक हमें मन्त्री महोदय के वक्तव्य की कापी नहीं मिलेगी, तब तक हम प्रश्न कैसे पूछेंगे ?

MR. SPEAKER : The Minister is going to make the statement in the House itself.

DR. KARAN SINGH : Mr. Speaker, Sir, as the House is aware, the Management of Indian Airlines declared a lock-out of all its workmen with effect from 4.00 a.m. on the 13th March, 1971. This extreme step was taken after careful consideration of all factors involved and when the Management was convinced that there was no other feasible alternative.

For some years now the labour situation in Indian Airlines has been very unsatisfactory, and sections of employees have launched or threatened to launch agitations and strikes to pressurize the Management to concede their demands. These actions have caused serious dislocation in domestic air services and substantial loss of revenue to the Corporation. While I do not wish to burden this Hon'ble House with past history, it would be useful to give a brief resume of events during the last year, as these have a crucial bearing on the Management's decision.

The labour disputes have mainly been in connection with fresh wage negotiations. Settlements could not be reached, and the situation was further complicated by inter-union rivalry between the Air Corporations Employees Union (A.C.E.U.) and the Indian Aircraft Technicians Association (I.A.T.A.). In March 1970 workmen represented by the ACEU embarked upon a countrywide agitation in pursuance of their demands for an *ad hoc* payment to all employees drawing up to Rs. 1,000/- p.m. including aircraft technicians who were represented by the IATA. The management was willing to make the payment, but the latter Union opposed any such move and threatened serious industrial unrest. On IATA withdrawing its objection, the payments were made with retrospective effect as from 1st April 1969 to both ACEU and IATA categories in April 1970.

In August/September 1970 IATA launched an agitation which lasted for about three weeks on the question of the differential in wages between aircraft technicians and non-technical categories of workmen represented by the ACEU in the two Air Corporations. The matter was immediately referred to conciliation which unfortunately, proved unsuccess-

ful, and the management's move to have the dispute referred to adjudication was also opposed by IATA. In view of the seriousness of the situation, which had caused a loss of approximately Rs. 65 lakhs in revenue to Indian Airlines and widespread disruption and cancellation of air services, a notification was issued on the 4th September 1970 under the Essential Services Maintenance Act prohibiting strikes in Indian Airlines and Air-India. After further prolonged and separate discussions with the representatives of IATA and ACEU, the agitation was called off on the 6th September when it was agreed that the dispute would be resolved through arbitration on a four-party basis between the managements of the two Corporations and the two Unions concerned. The proposed arbitration did not, however, materialize due to inter-union hostility as a result of which it became impossible to formulate any mutually acceptable terms of reference or to decide upon an Arbitrator. ACEU's charter of demands was ultimately referred to adjudication on 2nd November 1970 and IATA's on the 15th December 1970. IATA has, however, refused to appear before the Tribunal.

From the 22nd February 1971 yet another crisis was precipitated by IATA, by their refusal to perform their normal duties and overtime as required by the rules. From the morning of the 4th March the members of ACEU followed suit, thus involving, between the two unions, nearly 12,000 employees out of a total work force of about 14,000. This resulted once again in wide-spread dislocation and cancellation of air services, and even the remaining services were gradually being brought to a halt due to the increasing backlog of engine overhaul and maintenance work. The travelling public was being put to great harassment due to the complete uncertainty of Indian Airlines flights all over the country, and lakhs of rupees were lost including precious foreign exchange. In this background, the management came to the conclusion that there was no alternative but to declare a lock-out.

I am deeply conscious of the acute inconvenience that is being caused to the travelling public by the virtual absence of domestic air services. This is particularly unfortunate when the Corporation has just acquired a brand new fleet of jet planes which would have greatly improved and

extended the services that it could render to the public. I am equally mindful of the hardship that is being caused to all employees due to the ill-advised actions of certain sections. However, continued agitations in flagrant violation of the law of the land, even while in some cases adjudication proceedings are in progress, can be tolerated only at the cost of completely crippling the public sector and gravely damaging the national economy. In fact, the cumulative losses due to strikes and agitations in Indian Airlines during the current financial year alone amount to almost four crores of rupees.

The Management is anxious that the lock-out should be lifted, and has declared in the lock-out notice itself that this will be done when a sufficient number of employees in all categories express their willingness and assurance in writing to resume their normal duties, including overtime under the rules. Meanwhile, it has decided to operate some skeleton services with the help of executive staff not covered by the lock-out, so as to provide at least minimal facilities to the travelling public. Although the IATA and ACEU charters of demands are before adjudication, the Chief Labour Commissioner is also using his good offices to help bring about mutually acceptable settlements. Government sincerely hopes that the settlements reached will ensure smooth functioning of this crucial public sector undertaking on a long-term basis. Before the lock-out was declared the Management had offered the employees quite liberal terms regarding pay scales and other conditions of service. In spite of further deterioration in the financial position of the Corporation, they have now reiterated the same offer to the employees. Even so, the Unions have been pressing further demands, making it difficult for the Management to reach a settlement. A number of matters are involved in the dispute and an amicable settlement on all of them will take some time. In the interest of immediate resumption of normal air services, it has been proposed that the employees should assure resumption of complete normalcy so that after the lock-out is lifted, the Management and the Unions could carefully consider their demands for arriving at a settlement and the unsettled matters could be referred to an Arbitrator.

The broader question of undertaking a

comprehensive study of the administrative structure of Indian Airlines with special reference to labour-management problems is under careful consideration of Government.

Mr. Speaker, Sir, as we enter upon our responsibilities as a new Government, we, on our part, shall do whatever lies within our power to promote a harmonious and rational relationship between labour and management throughout our public sector. We hope that both labour and management will be able to feel pride in belonging to the Public Sector and participating in a common endeavour of national importance. Obviously this is a two-way traffic. I have no doubt that there is enough goodwill all round to enable us to make a fresh start.

श्री गजि भूषण : अध्यक्ष महोदय, इंडियन एयर लाइन्स की तालाबन्दी के सबब से लगभग 14 हजार कर्मचारी व्यथित हैं। स्वाम तौर से इस तालाबन्दी को तोड़ने के लिए जितनी भी यूनियन्स हैं, इंडियन एयर लाइन्स में सबने मिलकर दरखास्त की है कि यह तोड़ी जाय और श्रम मंत्री माननीय खाडिलकर जी के माध्यम से यह इस बात का प्रयत्न कर रहे हैं। जहाँ तक मैनेजमेंट का मवाल है, मुझे बताया गया है, यह कहा जाता है कि तीन महीने तक यह तालाबन्दी और करायी जायगी और उम स्थिति में यह कर्मचारी, मजदूर यूनियन और सारे लोग घुटने के बल काम करने आयेंगे। यह भी बताया गया है कि यूनियन्स के लिए कोड बनाया जा रहा है। मैं समझता हूँ कि कोड बनाना बहुत अच्छा है, लेकिन कोड दोनों तरफ होना चाहिए, मैनेजमेंट के लिए भी हो और यूनियन्स के लिए भी हो। क्या बतल है कि पिछले दो साल से ही इंडियन एयर लाइन्स में अधिक से अधिक हड़तालें हो रही हैं? इससे पहले नहीं हुईं। मुझे पता चला है कि इसमें कुछ लोग अपने आप को स्ट्राइक ब्रेक करने का एक्सपर्ट समझते हैं, मैं नाम नहीं लेना चाहता, लेकिन यदि उन्हीं की वजह से दिक्कत है तो क्या मंत्री महोदय उनको अलग करने का प्रयत्न करेंगे? मैं समझता

[श्री माशि भूषण]

हैं कि सीधे-सीधे यूनियन के नेताओं से मंत्री महोदय सम्पर्क रखें तो यह तालाबन्दी जल्दी दूर सकती है। लेकिन आज के वक्त में यूनियन्स को डरा कर, धमका कर काम चलने वाला नहीं है और प्रबन्धकों का रवैया भी मजदूरों के प्रति ज्यादा अच्छा नहीं है। तो मैं यह चाहता हूँ कि जो खाइलकर जी की मध्यस्थता में प्रयत्न किए जा रहे हैं और सब यूनियन्स चाहती है कि इसका मैटिलमेंट हो तो आप कब तक इसका फैसला करने वाले हैं ?

डा० कर्ण सिंह : जैसा कि माननीय सदस्य ने कहा तालाबन्दी जितने दिन रहेगी उतना ही सबको कष्ट है। देण को भी इसका खेद है और जो कर्मचारी हैं उनको भी कष्ट हो रहा है। इससे किमी को प्रसन्नता नहीं हो सकती। हम यह नहीं कहते कि जो हमारे कार्यकर्ता हैं उनको अपमानित किया जाय, उनको घटने के बल लाया जाये। यह अगर किमी ने कहा है तो बहुत गलत बात है क्योंकि जो कर्मचारी हैं उनका भी उतना ही उसमें महत्वपूर्ण भाग है जितना कि मैनेजमेंट का होना है। जहाँ तक हमारा संबंध है हम तो यह चाहते हैं कि कोड आफ कंडक्ट हो, मैनेजमेंट और लेबर दोनों अच्छी तरह से कार्य करें और इसी तरह से जो मध्यस्थता की बात चल रही है, सेंट्रल लेबर कमिश्नर कर रहे हैं और हमारा मंत्रालय भी कर रहा है, और मुझे तो आशा है कि आज जो हमारे सदन में इस पर विचार-विमर्श हो रहा है, इसके बाद एक नया वातावरण बनेगा जिसके बल पर शीघ्रातिशीघ्र तालाबन्दी समाप्त हो जायगी ऐसी मेरी आशा है।

SHRI A. K. GOPALAN (Palghat) : The dispute in the IA that has been created was, as the Minister said, not a new one. There had been a settlement in December itself, on 22nd December. The fact that even after this settlement was arrived at a dispute has come about shows that there is something fundamentally wrong. Instead of understanding that and negotiating, what

was done was to declare a lock-out. Since it is an essential service, I do not know how a lock-out can be declared. Not only that. The amount of loss incurred as a result of the lock-out is much more than the amount that would have been required to pay what the workers asked for so that their demands are satisfied.

Not only this. I just heard that Dr. Mahishi, the Deputy Minister, had come to an agreement with the workers sometime back but that that agreement was also not implemented and that that is one of the reasons why this situation has come about.

The worst of it is that the workers belonging to the unions have been asked to sign a paper which contains so many things against trade union rights. They have been asked to do or not do certain things and they told that only if they signed that paper they would be taken back. This is the worst part of it.

Now, I want to know whether Government can declare a lockout in a service declared as an essential service under the Essential Services (Maintenance) Act. I think the Act was meant only to punish the workers who were working to rule. They said they were working according to the rules and they are punished because they are working according to the rules. I also want to know whether the formula evolved by Dr. Mahishi was implemented, and if not, why not.

DR. KARAN SINGH : The settlement the hon. member has mentioned which took place in December was with the pilots. This time the pilots are not involved in the trouble. It is the other Unions, the IATA and ACEU. As I said in my statement, there was a prolonged negotiation with them in which my hon. colleague, the Deputy Minister, participated. But they were unable to agree on the terms of reference for arbitration. We did our best. But the IATA and ACEU have always been hostile to each other. We did our best to bring them together and make them agree to common terms of reference and a common arbitrator. But very unfortunately, such an agreement was not possible. That was the reason why the initiative taken by my

colleague could not be taken to its logical conclusion.

The hon. member mentioned the question of a lockout in an essential service. It is certainly unfortunate that this has come about. But the services were in any case coming to a halt.

SHRI A. K. GOPALAN : I asked whether it was not illegal to declare a lock-out in an essential service.

DR. KARAN SINGH : Our advice is that it is not illegal. I do not want to prejudge what a judicial court might say but our advice is that it is not illegal. But as I said, the services were, in any case, coming to a halt because there was so much backlog and there was no certainty whatever about the flights. So instead of being strangled gradually and then coming to a halt where everybody's plan would be disrupted, with nobody knowing whether the flights were there or not, they thought it was better to have a lockout so that at least the public would know whether the planes were flying or not. Otherwise, they would have had to wait even six hours at airports before knowing whether the planes were taking off or not.

As for the last point, I do not think there is any question of asking the workers to sign on something which is against their basic rights. That would have been most deplorable. But I think that the management did say that there should be some productivity clauses which are negotiable. But unfortunately, before the negotiations could be completed or could take place, unilateral action on the part of some workers started which brought the airlines to a halt.

SHRI K. MANOHARAN (Madras North) : The question was whether they were compelled to sign that paper.

DR. KARAN SINGH : The paper the management wanted them to sign was in a simple form saying that they would resume their duties and also work, overtime according to rules. The other part concerned the productivity clauses which are open to negotiation, because the management felt

that with new demands coming as a result of new aircraft and so on, there should also be a certain bilateral give and take in this matter and they wanted to put in certain things to that effect there.

SHRI A. K. GOPALAN : Is it correct that there is no difference as far as productivity is concerned, and that there is agreement ?

DR. KARAN SINGH : No, there is a difference. So far, the unions have not been agreeing to the productivity clause which the management wants, but that is open to negotiation in the same way as wages are open to negotiation.

SHRI D. N. BHATTACHARYYA (Serampore) : There was no strike there. How can there be a lock-out ?

SHRI S. M. BANERJEE (Kanpur) : Yesterday when our President addressed both the Houses ; he assured us of Government's intention to evolve an agreed policy on industrial relations in consultation with the unions and today we find that there is no negotiated settlement between the employees and the Corporation. It is a sad commentary on the various assurances given by the President.

So, I would like to know from the hon. Minister whether it is correct that the code of conduct and productivity are not mutually agreeable, but is something which is imposed. I must say that the Airlines management has been pressing for acceptance of such a code and productivity which can never be accepted by any union unless it is willing to act as a serf of the management.

I say this with full confidence in the sense of justice and impartiality of the hon. Minister. I do not impute any motive. Let him go through the code himself. Under the productivity scheme, the worker is forced to do any numbers of hours overtime. Which worker, in the large interests of his health, can possibly continue to do overtime at the cost of his health ? I do not think that is necessary for efficiency also because more work does not mean more efficiency. Sometimes less hours of work will

[Shri S. M. Banerjee]

give more efficiency. That is agreed in all the progressive countries.

So, I would like to know from the hon. Minister whether these employees had any talk with Mr. Khadilkar, the new Minister of State in the Ministry of Labour—I am happy he has come in—and if so, whether an assurance has been given to these employees that there will be no victimisation.

What is done now is to break the morale of the employees, to beat them completely and force them to come to terms and to say that if more workers want to come to terms then the lock-out will be lifted. That will be a tragedy because if you want to beat the workers, demoralise them, they will never be good workers, and naturally that suppressed grudge or grouse will continue.

So, I would request the hon. Minister to give an assurance here and now that nobody will be victimised for this work to rule. After all, work to rule is a bone fide weapon in the hands of the workers. They are prepared to work something beyond the rule provided the industrial relations are good. So, let this code be not implemented, let this productivity scheme be not implemented, unless both the organisations agree to this. And I would request the hon. Minister and his colleague Shri Khadilkar to sit alongside the employees' representatives and seek a permanent solution to this.

We do not want any strike here. We want this to continue, and it is a tragedy that even in the skeleton service which is now being operated, Calcutta is out. I do not know why they do not want to send planes to Calcutta.

So, I would request the hon. Minister to give a definite assurance that there is not going to be any victimisation. Otherwise, there is not going to be industrial peace.

DR. KARAN SINGH : The hon. Member has raised the question of productivity, which is important. He has quoted the President's Address. Yesterday, the President said :

“consult leaders of trade unions and managements in order to evolve sound industrial relations and to secure increased productivity consistent with a fair deal for labour.”

What has happened is this that with the new demands for wage revisions which are understandable,—after all, everybody from time to time demands more wages—the management also felt that certain productivity clauses should be inserted into the agreement, because they said that if the workers were to be paid so much more, they should also work more. I do not want to comment at this stage on the rights or wrongs of this I agree with the hon. Member that this matter should be settled by mutual negotiation, but the theory of productivity and the code of discipline, I think, are things which will gain wide acceptance because, after all, if the public sector is to function efficiently, if it is to generate the surpluses that are necessary for the development of our national economy a certain code of conduct and productivity will have to be injected into the system without in any way humiliating the worker. I agree, as I said in reply to Shri Shashi Bhushan, that if there is an attempt to break or to humiliate the worker, it is entirely uncalled for and it is entirely against the philosophy of this Government. I can assure you that there is no attempt to humiliate them. However we have got to see that the productivity clauses are injected into the agreement; in many cases these clauses are in operation in Air India. What the Indian Airlines is trying to do is to get some productivity clauses injected into the agreement.

SHRI ATAL BIHARI VAJPAYEE (Gwalior) : The Air India wages are much higher.

DR. KARAN SINGH : Not in all the categories. The hon. Member mentioned my colleague Shri Khadilkar and the Deputy Minister, Dr. Mahishi. We are all involved in this collective endeavour. I can assure him that we shall do whatever we can to help bring about a mutually acceptable settlement. We are anxious that any settlement now reached should ensure industrial peace in the Corporation at least

for sometime to come. This recurrent trouble is something which is injurious to the general public and the Corporation itself. We have lost crores of rupees; we were expecting a profit of Rs. 3 crores this year; probably it will run into loss. We must evolve methods whereby if there are disputes, they should be settled without disrupting the services. I understand that this is an important point and we are doing whatever we can.

SHRI S. M. BANERJEE : There should be no victimisation.

DR. KARAN SINGH : It depends upon what its definition is. If it means giving a punishment which is unfair and undue to anybody, certainly there will be no victimisation in that way.

SHRI SFZHIYAN (Kumbakonam) : For what reasons and for what purpose has this lockout been declared? A pamphlet has been issued by the Chairman which says that throughout the past years, there was frequent, almost continuous, disruption of service due to strikes, work to rule, etc. That pamphlet ends philosophically saying: the fundamental questions which we must all answer are whether there can be peace, discipline and harmony in the country, in the industry if the workmen and their trade unions do not accept their basic obligation, if they are not prepared to abide by the law of the land and established norms of conduct and do not adopt constitutional means and machinery set up under the law. These are philosophical questions and I do not know whether the lockout would answer them. If there are obligations on the part of the workers there are equally obligations on the part of the management. After the expiry of the previous agreement, definite proposals for revision of pay were put before the management under the provisions of the Industrial Disputes Act as early as June 1969. Why was so much time allowed to elapse? Secondly, even in the worst days when pilots were on strike last year, no lockout was declared. I do not know whether it was due to the fact that it was then headed by Mr. Mohan Kumaramangalam. Now he is out of the picture and therefore a lockout has been declared. The hon. Minister in his statement said that the lockout affected

all workmen. I understand that it affects only employees of the low paid category, grades 1 to 9. Employees of grade 10 and above are allowed to work and receive their pay, though there is no work for them as they are just supervisory staff. There is also a misrepresentation that the technicians in the Indian Airlines are already paid high. After nine years of training in the Indian Air Force and in the Navy, they enter service in the IAC and get as low as Rs. 245 as basic salary and after 15 years they reach Rs. 640. I want to know whether the Minister considers this to be a high grade.

I also want to know why the Khosla award was modified unilaterally to benefit certain categories of administrative staff and not the workmen. Will the hon. Minister lay a statement on the Table saying why it was not implemented in full. I hope he will use the good offices of the Labour Minister and also the other Minister sitting to his right, Mr. Mohan Kumaramangalam who happens to know the working of the Corporation, so that an amicable settlement could be reached and normalcy could be restored in the Indian Airlines.

DR. KARAN SINGH : The hon. Member has raised a number of issues. He said at the outset that if there was responsibility upon the labour, there was also responsibility upon the management. I entirely agree, — and I have said that earlier, — that this is a bilateral matter and certainly the management also has got a very high responsibility whenever there is trouble of this nature.

The previous agreement expired on the 31st December, 1968 and, as the hon. Member rightly stated, negotiations started in 1969. Unfortunately those negotiations were not able to come to a successful conclusion, and it was as a result of the breakdown of the negotiations that these matters had to be referred to arbitration and adjudication. Had they come to a mutual settlement these questions would not have arisen.

I think you will agree with me that it is not proper for me to comment on whether the demands were exorbitant or whether

[Dr. Karan Singh]

they were not, because this is a matter upon which I for one do not have any strong views. The demands are something which the management have got to see whether they have the capacity to pay with relation to the total wage structure in the aviation industry and outside. I do not want to go into the details as to how much high the pay was or how much low it was. I merely want to say that the wage negotiations failed and as a result of the failure of wage negotiations, the matter under the Industrial Disputes Act was referred to arbitration and adjudication. That is the whole point. It is unfortunate. There is a mechanism. Now, when that mechanism has been brought into force, one wants to await the result of the adjudication, but before that, to disrupt the services, I think, is unfortunate because that goes against the very theory of a mutually negotiated agreement.

The hon. Member said that workmen only were locked out. Now, under the Industrial Disputes Act, there is a division between workmen and management. That is why the term 'workmen' has been used; the term 'workmen' has a certain juridical meaning under the Industrial Disputes Act.

Then, the hon. Member said that during the last pilot strike there was no lock-out. Well, the situation was fairly bad at that time also and I will be perhaps revealing a secret if I say that even at that time, at one stage, we were considering,—rather the management,—this possibility, but luckily that was averted. With 12,000 out of 14,000 people involved, as far as the unions are concerned, as I explained earlier, when the services in any case were coming to a halt, because of the backlog and the cumulative picture that has emerged over the last years, this position was taken.

As far as the Khosla award is concerned, it is fairly a complicated matter. My understanding is that there was no unilateral modification of the Khosla award. Whatever modifications might have taken place, they took place as a result of the negotiations

with the unions; that is my understanding at this moment.

श्री फूलचन्द बर्वा : अध्यक्ष महोदय, इंडियन ऐयर लाइन्स की तालाबंदी इस नई सरकार का एक नया तौहफा है। इससे पता लगता है कि सरकार अपने कर्मचारियों की परेशानी दूर करने के लिए कितनी उत्सुक दिखाई देती है? मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ क्या यह सत्य है कि कर्मचारियों की सुनियतो ने प्रबन्धकों के प्रस्तावों पर विचार करने के लिए 13 मार्च, 1971 को एक बैठक बुलाई थी किन्तु उस बैठक के एक दिन पूर्व ही सुबह चार बजे प्रबन्धकों ने तालाबंदी घोषित कर दी? यह तालाबंदी सर्वथा गैर-कानूनी है। क्या मंत्री महोदय इस बारे में प्रबन्धकों के खिलाफ कोई कार्यवाही करेंगे? क्या यह भी सत्य है कि इंडियन ऐयर लाइन्स कार्पोरेशन के प्रबन्धकों एवं कर्मचारियों में जो विवाद उत्पन्न हो गया है उसको लेकर माननीय उड्डयन मंत्री और माननीय श्रम मंत्री के बीच में वाद-विवाद हो गया है और इसी वजह से इस समस्या के हल होने में काफी विलम्ब हो रहा है और यह मामला अत्यधिक पेचीदा होना जा रहा है?

मैं एक बात और जानना चाहूँगा माननीय मंत्री जी से कि वे अपने कर्मचारियों को, खासकर चपरासी, जमादार और माऊ होने वाले कर्मचारी जो है उनको 165 रुपये मासिक की तनखाह देने हैं लेकिन क्या अन्य केन्द्रीय कार्यालयों में चपरासियों, जमादारों को इसी प्रकार का समकक्ष वेतन दिया जाता है? मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूँगा कि दिल्ली, बम्बई, मद्रास जैसे नगरों में रहने वाले नागरिक किस प्रकार 165 रुपये के अन्दर अपना और अपने परिवार का भ्रष्टा-पोषण करेंगे?

मैं मंत्री महोदय से एक बात की जानकारी और चाहूँगा कि भविष्य में, यदि यह विवाद हल हो जाता है, तो क्या कर्मचारियों के प्रति आभ

सम्भावनापूर्ण रविवार अमनायेंगे ? ऐसा तो नहीं होगा कि उनके माथ बदले की भावना से कार्यवाही की जाये, उनकी मविम बुक के अन्दर मलत एन्ट्रीज की जायें जिससे भाने वाले समय में उनकी तरक्की रुके और उनको जो लाभ मिलने वाला है उससे के, वचित रह जायें। इन सारे प्रश्नों के उत्तर में मंत्री महोदय से चाहता हूँ। कृपया आप महानुभूतिपूर्वक कर्मचारियों की समस्याओं को मद्दे नजर रखते हुए, देश की वर्तमान परिस्थितियों का विचार करते हुए और देश के अन्दर जो हमारी राष्ट्रीय हानि हो रही है तथा साथ ही साथ जो विमान से लोग आवागमन करते हैं उनकी कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुए आप उत्तर दें।

डा० कर्ण सिंह अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ने बहुत सारी बातें कही हैं। एक बात उन्होंने यह कही है कि जो तालाबन्दी हुई है वह गैर कानूनी है। हमारा ऐसा विचार नहीं है और हमें जो लीगल एडवाइस मिली है उसके मुताबिक यह गैर कानूनी नहीं है।

हमारे उन्होंने कहा है कि मेरे और मेरे साथी खाडिलकर जी के बीच में या हमारे मजालों के बीच में कोई मतभेद है। कोई मतभेद नहीं है। हम सब यही ध्यान कर रहे हैं कि यह जो एक कठिन और जटिल परिस्थिति है उसका शीघ्रता-शीघ्र कोई हल निकले। इसमें सरकार के अन्दर कोई मतभेद होने का प्रश्न ही नहीं उठता है।

माननीय सदस्य ने तनखाह की बात कही। जहाँ तक मैं समझता हूँ इस समय 205 रुपये तनखाह मिल रही है। कुछ लोगों को लेकिन अर्गेंट आप इसका मुकाबला करें हमारी अन्य मस्याओं से तो मैं समझता हूँ कि हमारी एयर लाइन्स की तनखाह जी हैं के, अच्छी ही होगी, दूसरों से बुरी, नहीं होगी।... (अवधान) ... मेरी जानकारी है कि 205 मिलते हैं। हो सकता है कि 165 बेसिक हो या कुछ और हो।

श्री फूलचन्द बर्मा :... चपरासी, जमादार और साल खोने वाले कर्मचारियों को 165 इ० प्रतिमास मिलते हैं। इस संबंध में आप अपने सवाल में अवकाशी प्राप्त करने की कृपा करें।

डा० कर्ण सिंह : ठीक है, उनको 165 मिलना होगा, बेसिक पे मिलती होगी या कुछ और मिलता होगा। लेकिन, मैं यह कह रहा था कि जो तनखाह एयर लाइन्स में हैं और जो अन्य संस्थाओं में हैं उनसे अगर आप मुकाबला करें तो कमोवेश देखेंगे कि एयरलाइन्स की तनखाहें बुरी नहीं है बल्कि अच्छी हैं। हम चाहते हैं कि उनमें और वृद्धि हो। विशेषकर निधन वगं की स्थिति में और सुधार हो। और इस समय हमें कुछ और वृद्धि होने की सम्भावना भी है।... (अवधान)...

राष्ट्रीय हानि होने की बात ठीक है, राष्ट्रीय हानि हो रही है और साथ-साथ अन्तर्राष्ट्रीय हानि भी हो रही है क्योंकि जितना हमारा पर्यटन का प्रबन्ध था या कार्यक्रम था उसमें बहुत बिघन पडा है। सैकड़ों विदेशी लोग जो यहाँ आने वाले थे उन्होंने अपने कार्यक्रम स्थगित कर दिए हैं क्योंकि यहाँ की मेत्राये अच्छी नहीं चल रही है।

जहाँ तक सम्भावना का प्रश्न है मैं समझता हूँ कि बदले की भावना, किसी दिल में नहीं होनी चाहिए। जहाँ तक सरकार का प्रश्न है, हमारे दिल में बदले का प्रश्न ही नहीं है। ये कर्मचारी हमारे ही हैं इसलिए उनके साथ दुर्ब्यबहार या बुरा व्यवहार करने का प्रश्न ही नहीं उठता है। लेकिन हम चाहते हैं कि वे जो कार्य करे वह इस ढंग से करे जिसे राष्ट्रीय हित की वृद्धि हो और यह जो एक बहुत महत्वपूर्ण पब्लिक अन्डरटेकिंग है उसको लाभ हो।

श्री फूलचन्द बर्मा : अध्यक्ष महोदय, (अवधान)

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : अध्यक्ष महोदय, यह क्या तरीका है ? क्या कांग्रेस के सदस्य इस सदन का नियंत्रण करेंगे ? इस सदन के अध्यक्ष आप हैं ।... (अध्यक्ष) ... आप यह निर्णय करिए । श्री फूलचन्द वर्मा एक नवे सदस्य हैं उनका उत्साह बढ़ाने के बजाये अगर कांग्रेस के सदस्य इस तरह से चिस्लायेंगे तो उनके भी किसी मेम्बर को बोलने नहीं दिया जायेगा ।... (अध्यक्ष) ... आप इसको तय करिए । कोई भी मेम्बर इधर से खड़ा होगा और उधर के लोग चिस्लायेंगे कि बैठ जाओ तो इस सदन का काम नहीं चलेगा ।... (अध्यक्ष) ...

अध्यक्ष महोदय : जब मैं खड़ा हूँ तो आप भी खड़े हैं, यह गलत है ।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : आप उनको देखिए ।

अध्यक्ष महोदय . मैं तो पहले आप को देख रहा हूँ । आप बैठिये । अभी तो शुरू हुआ है, शुरू में गर्मी नहीं होती चाहिए ।... (अध्यक्ष) ...

श्री अटल बिहारी वाजपेयी . शुरू किन्ते किया है ? आप जरा थोड़ी नजर उधर भी फेंकिये ।... (अध्यक्ष) ...

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य इसकी बहुत फिक्र मत करे । मैं इसका पूरा ख्याल रखूंगा कि नये मेम्बरों के हकों की हिफाजत हो ।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : अध्यक्ष महोदय यदि आप बैठ जायें तो एक मिनट मैं कहूँ लू ।

अध्यक्ष महोदय : मैं कैसे हुकम मान सकता हूँ ? मैं आगे जा रहा हूँ । माननीय सदस्य बैठ जायें ।

I may inform the new Members that in a Calling Attention Notice only those members

are entitled to ask questions whose names have come in the ballot. I would request other hon. Members not to get up.

SHRI ANANTRAO PATIL (Khed) : May I ask a question ?

MR. SPEAKER ; No. You are an old gentleman.

11:40 hrs.

ASSENT TO BILLS

SECRETARY : Sir, I lay on the Table following five Bills passed by the Houses of Parliament during the Twelfth Session of Fourth Lok Sabha and assented to :—

- (1) The Appropriation (No. 4) Bill, 1970.
- (2) The Appropriation (No. 5) Bill, 1970.
- (3) The Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 1970.
- (4) The Appropriation (Railways) No. 5 Bill, 1970.
- (5) The Indian Medicine Central Council Bill, 1970

2. I also lay on the Table copies, duly authenticated by the Secretary of Rajya Sabha, of the following six Bills passed by the Houses of Parliament during the Twelfth Session of Fourth Lok Sabha and assented to :—

- (1) The Foreign Exchange Regulation (Amendment) Bill, 1970.
- (2) The Salaries and Allowances of Officers of Parliament (Amendment) Bill, 1970.
- (3) The Tea Districts Emigrant Labour (Repeal) Bill, 1970.
- (4) The Central Labour Laws (Extension to Jammu and Kashmir) Bill, 1970.
- (5) The Coal Mines (Conservation and Safety) Amendment Bill, 1970.
- (6) The State of Himachal Pradesh Bill, 1970.

11-42 hrs.

PANEL OF CHAIRMEN

MR. SPEAKER : At present there is no Deputy-Speaker or the Panel of Chairmen. I am not announcing all the names for the Panel of Chairmen because I have not been able to make up my mind. I am now announcing the names of only two. I will announce the names of others later on. These two have acted as Chairman previously. Under rule 9 of the Rules of Procedure, I nominate Shri K. N. Tiwary and Shri R. D. Bhandare as members of the Panel of Chairmen. This is just to help me for the time being. I will do it about others later on.

SHRI S. M. BANERJEE (Kanpur) : Both from the ruling party ?

MR. SPEAKER : Yes.

SHRI PILOO MODY (Godhra) : That is the only place where he is going to get any help from.

11-43 hrs.

RAILWAY BUDGET, 1971-72—GENERAL DISCUSSION, *DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNT (RAILWAYS), 1971-72 AND* DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS), 1970-71.

MR. SPEAKER : The House will now take up general discussion on the Railway Budget 1971-72. Discussion and Voting on the Demands for Grants on account and Discussion and Voting on the Supplementary Demands for Grants. I have allotted time for the discussion of all these three items.

SHRI S. M. BANERJEE (Kanpur) : Because the Business Advisory Committee has not been formed we do not know how much time is allotted. I would suggest that you nominate the Business Advisory Committee so that we could allot time for the discussion and know how much time is given

to our group so that on that basis we could fix our speakers.

MR. SPEAKER : I am going to do it very soon. I am yet discovering my members.

SHRI N. SREEKANTAN NAIR (Quilon) : Sir, on a point of order.

MR. SPEAKER : On what ?

SHRI N. SREEKANTAN NAIR : On the discussion of the Demands for Grants. If you decide to have this discussion over by today evening how could we move our cut motions ?

MR. SPEAKER : Since we have just started our session, we will have some departure from the practice for a day or two. This discussion may continue tomorrow also. For the time being, I am fixing only five hours.

I would also request hon. Members to announce their names and the States to which they belong just for this session alone so that the press and the official reporters may not find it difficult to identify them. So, it would be much better if they announce their names before speaking.

SHRI PILOO MODY (Godhra) : Even for interruptions ?

MR. SPEAKER : Yes. Shri Piloo Mody is well known for that. At 4:30 p.m. we will adjourn for half an hour and the General Budget will be presented at 5 p.m. If the discussion on the Railway budget is not concluded by today evening we will continue it tomorrow also.

SHRI INDRAJIT GUPTA (Alipore) : May I know how much time our Group has got ?

MR. SPEAKER : We are agreed to split the time partywise. Hon. Members can enquire from the Table as to what is their share of the time.

*Moved with the recommendation of the President.

SHRI PILOO MODY : May I make a suggestion regarding time ? Now that the composition of the House is changed quite considerably, it might be better if we evolve some such system by which the Opposition has whatever opportunity it can get to express its point of view, if you go strictly according to the time, I do not think it will meet the requirements of the situation.

SHRI S. M. BANERJEE : We were doing it in 1952 and in 1957.

MR. SPEAKER : We will evolve some procedure on the same principles on which we evolved it last time.

SHRI RAMCHANDRA BADE (Khar-gone) : What about cut motions ? Will they be accepted ?

MR. SPEAKER : Yes, because Members have had no time to send them.

DEMANDS NO. 1. —RAILWAY BOARD

MR. SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs 56,04,000 be granted to the President, *on account, for or towards defraying* the charges during the year ending on the 31st day of March, 1972, in respect of 'Railway Board'."

DEMAND NO. 2 —MISCELLANEOUS EXPENDITURE

MR. SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 2,45,25,000 be granted to the President, *on account, for or towards defraying* the charges during the year ending on the 31st day of March, 1972, in respect of 'Miscellaneous Expenditure'."

DEMAND NO. 3 —PAYMENTS TO WORKED LINES AND OTHERS

MR. SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs 4,75,000 be granted to the President, *on account, for or towards defraying* the charges during the year ending on the 31st day of March, 1972, in respect of 'Payments to Worked Lines and Others'."

DEMAND NO. 4 —WORKING EXPENSES—ADMINISTRATION

MR. SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs 28,65,39,000 be granted to the President, *on account, for or towards defraying* the charges during the year ending on the 31st day of March, 1972, in respect of 'Working Expenses—Administration'."

DEMAND NO. 5 —WORKING EXPENSES — REPAIRS AND MAINTENANCE

MR. SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 94,19,14,000 be granted to the President, *on account, for or towards defraying* the charges during the year ending on the 31st day of March, 1972, in respect of 'Working Expenses—Repairs and Maintenance'."

DEMAND NO 6 —WORKING EXPENSES—OPERATING STAFF

MR. SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 60,62,84,000 be granted to the President, *on account, for or towards defraying* the charges during the year ending on the 31st day of March, 1972, in respect of "Working Expenses—Operating Staff."

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

MR. SPEAKER : Motion moved

"That a sum not exceeding Rs. 36,66,26,000 be granted to the President, *on account, for or towards defraying* the charges during the year ending on the 31st day of March, 1972, in respect of 'Working Expenses—Operation (Fuel).'"

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

MR. SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 17,52,38,000 be granted to the President, *on account, for or towards defraying* the charges during the year ending on the 31st day of March, 1972, in respect of 'Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel'."

**DEMAND NO. 9—WORKING EXPENSES—
MISCELLANEOUS EXPENSES**

MR. SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 12,30,54,000 be granted to the President, *on account, for or towards defraying* the charges during the year ending on the 31st day of March, 1972, in respect of 'Working Expenses—Miscellaneous Expenses'."

**DEMAND NO. 10—WORKING EXPENSES—
STAFF WELFARE**

MR. SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 9,28,97,000 be granted to the President, *on account, for or towards defraying* the charges during the year ending on the 31st day of March, 1972, in respect of 'Working Expenses—Staff Welfare'."

**DEMAND NO. 11—WORKING EXPENSES—
APPROPRIATION TO DEPRECIATION
RESERVE FUND**

MR. SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 35,00,00,000 be granted to the President, *on account, for or towards defraying* the charges during the year ending on the 31st day of March, 1972, in respect of 'Working Expenses—Appropriation to Depreciation Reserve Fund'."

**DEMAND NO. 11-A—WORKING EXPEN-
SES—APPROPRIATION TO PENSION
FUND**

MR. SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 5,00,00,000 be granted to the President, *on account, for or towards defraying* the charges during the year ending on the 31st day of March, 1972, in respect of 'Working Expenses—Appropriation to Pension Fund'."

**DEMAND NO. 12—DIVIDEND TO
GENERAL REVENUES**

MR. SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 6,17,79,000 be granted to the President, *on account, for or towards defraying* the charges during the year ending on the 31st day of March, 1972, in respect of 'Dividend to General Revenues'."

**DEMAND NO. 13—OPEN LINE WORKS
(REVENUE)**

MR. SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 2,99,97,000 be granted to the President, *on account, for or towards defraying* the charges during the year ending on the 31st day of March, 1972, in respect of 'Open Line Works (Revenue)'."

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

MR. SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 11,15,92,000 be granted to the President, *on account, for or towards defraying* the charges during the year ending on the 31st day of March, 1972, in respect of 'Construction of New Lines'."

**DEMAND NO. 15—OPEN LINE WORKS—
CAPITAL DEPRECIATION RESERVE
FUND AND DEVELOPMENT FUND**

MR. SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 197,39,00,000 be granted to the President, *on account, for or towards defraying* the charges during the year ending on the 31st day of March, 1972, in respect of 'Capital Depreciation Reserve Fund and Development Fund'."

[Mr Speaker]

of 'Open Line Works—Capital Depreciation Reserve Fund and Development Fund'."

DEMAND NO 16—PENSIONARY CHARGES—PENSION FUND

MR. SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 2,96,04,000 be granted to the President on account, for o towards defraying the charges during the year ending on the 31st day of March, 1972, in respect of 'Pensionary Charges—Pension Fund'."

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

MR. SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 1,05 23,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1971, in respect of 'Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel'."

DEMAND No. 16—PENSIONARY CHARGES—PENSION FUND

MR. SPEAKER : Motion moved

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 75,76,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1971, in respect of 'Pensionary Charges - Pension Fund'."

DEMAND NO. 17—REPAYMENT OF LOANS FROM GENERAL REVENUES AND INTEREST THEREON—DEVELOPMENT FUND

MR. SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 30,53,000 be granted to the President to defray the charges which

will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1971, in respect of 'Repayment of loans from General Revenues and interest thereon—Development Fund'."

श्री मोहनमय इत्यादक (बीरकपुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं शुकगुजार हूँ कि रेलवे बजट पर मुझे बोलने का अवसर मिला है। यह पांचवी लोक सभा जो बनी है तो इस मीके पर एक नया मैनडेट लेकर आया गया है और देश की जनता के सामने यह सवाल रखा गया है कि देश में परिवर्तन लाया जाएगा। इसी आधार पर हम जो विरोधी दल के लोग निर्वाचित हुए हैं उनका यह कर्तव्य हो जाता है कि जो इस पांचवी लोक सभा में संख्या में ज्यादा हैं और जिनके हाथों में सरकार की बागडोर है वह तमाम बातें उनसे कहनी हैं। लेकिन मुझे दुःख के साथ यह कहना पड़ता है कि कल जो मैंने रेल मंत्री महोदय का गद्दा पर वक्तव्य सुना उसमें मुझे वही चीज मानूस हुई जोकि आज बहुत दिनों में हम यहां पर सुनते चले आ रहे थे। वही पुरानी चीज और वही पुरानी आदत अभी भी कायम है। देश की जनता को आज्ञा थी कि वे परिवर्तन करके कोई नई चीज पेश करेंगे लेकिन वैसा न करके उन्होंने एक ऐसी चीज पेश की है जिसमें मजदूरों पर और जो रेल के मजदूर लोग हैं उन पर जोरों से हमला किया गया है। देखा यह गया कि रेल मजदूरों के ऊपर सी० आर० पी० पुलिस का अत्याचार हुआ है। विडिकिटवली और गुस्से से बदला लेने के लिए तमाम इलाकों में उन्होंने कार्यवाही की है और सस्पेंड किया है। यह नई चीज देखने में आई है कि जहां पुलिस केसों की वजह से घटनाएं हुई हैं, स्ट्राइक्स हुई हैं जैसे सिलिगुड़ी एन० एफ० रेलवे में यह घटना हुई और जब हमने अफसरान के सामने इसको पेश किया और कहा कि इसका कोई प्रतिकार किया जाए तो उसके जवाब में उन्होंने जो जिला उनका यह तर्कना हुआ कि वहाँ स्ट्राइक चलने लगी। स्ट्राइक की जब यह घटना हुई और जब मन्दा जी के इंटरवीय किया

और कहा कि जब कोई विक्रमाश्रय नहीं किया जाएगा लेकिन इस पर भी वहाँ के जो जनरल मैजेयर थे और जो आफिशिएरस थे वह यह कहते थे कि नहीं हमने जिनको सस्पेंड किया हुआ है जिनको सजा दी हुई है यह सजा उनपर कामम रहेगी। यह झगड़ा हुआ। कई दिनों तक स्ट्राइक जारी रही। आखिर में मन्दा साहब ने जब जोर देकर कहा कि हमारा आर्डर मानना पड़ेगा तब जाकर उन अफसरों ने उसको माना। लेकिन उसके बाद भी अभी तक वह अपना गुस्सा उन एम्प्लायीज पर निकाल रहे हैं। उनको ट्रांसफर कर रहे हैं, सस्पेंड कर रहे हैं और तरह-तरह से उनका टैरमैंट हो रहा है गन० एफ० रेलवे में।

ठीक इसी तरह से धनबाद में भी घटना घटी थी लेकिन आप देखिए कि उसको किस तरह से देश में पेश किया गया जिससे करोड़ों रुपयों का नुकसान हुआ। झगडा पुलिस से हुआ था, पुलिस ने एक एम्प्लायी की बीवी को मारा था, लेकिन जब उसके प्रतिबाद के लिए लोग अफसरों के पास गए तब उन्होंने उनके साथ कैसा व्यवहार किया हमको आप देखिए। होना तो यह चाहिए था कि उन लोगों की मदद की जाती, लेकिन कैसा न करके पुलिस की वह प्रोटेक्शन देने लगे, जिनकी वजह से धनबाद में इतनी बड़ी हड़ताल हुई और उसने इतना व्यापक रूप धारण किया। हमको तो मंत्री महोदय कंडेय करते हैं लेकिन उसको उन्होंने कुछ नहीं कहा जिन आफिसर ने उसको डील किया था और अच्छी तरह से टेकल नहीं किया था। मंत्री महोदय ने मजदूरों को ही कंडेय किया जिसकी वजह से रेलवे को करोड़ों रुपयों का नुकसान हुआ। इसकी जिम्मेदारी रेलवे के अफसरों और पुलिस पर है लेकिन उनको कोई भी सजा नहीं दी गई।

इसी तरह से टाटा नगर में पुलिस की ज्यादतियों की वजह से हड़ताल हुई, हड़तालें हुईं, लेकिन उसकी कोई रोकथाम नहीं की गई। अफसरों की तरह से यह रवैया है।

आज रेलवे के मुकालिफ जोनों में जगह-जगह पर पुलिस का हमला आब हो गया है। अफसरों की हालत यह है कि पुलिस केस कर देते हैं, सस्पेंड कर देते हैं। आज रेलवे में यह नई चीज देखने को मिल रही है। हमें आशा थी कि मंत्री महोदय कम-से-कम इन चीजों के बारे में कहेंगे, लेकिन उन्होंने कुछ नहीं कहा। जो भी हो जब आप परिवर्तन लाना चाहते हैं तब क्या जो कुछ रेलवे वाले कह रहे हैं उस पर नहीं मोचेंगे? जब आप पूरी ताकत में आए हैं, जब आप परिवर्तन की बातें करते हैं तब परिवर्तन के नाम पर आपने उसको कंडेय नहीं किया, निन्दा तक नहीं की, इसका आपके पास आज क्या जवाब होगा? आज पुराने तरीके से ही आपने मजदूरों की ही निन्दा की है।

आज जो इन्जस्टिस रेलवे में हो रही है, उसको देखकर आपको ताज्जुब होगा। ईस्टर्न रेलवे के लिगुआ वर्कशाप के बारे में हाई कोर्ट का फैसला हुआ और लाक-आउट को इल्लिगल कर दिया गया। वेज बोर्ड ने जो साढ़े चार घंटे का लाक-आउट हुआ उसके लिए पैसा देने का फैसला दिया, लेकिन अभी तक उस फैसले को जमल में नहीं लाया गया है। दरबानों दी गई हैं, जुलूस निकले हैं, जलसे किए गए लेकिन रेलवे अफसरों और रेलवे बोर्ड ने कुछ नहीं किया। अगर इसको लेकर कोई घटना होगी तो उसकी जिम्मेदारी मजदूरों पर डाली जाएगी, हमने मंत्री महोदय का यह रवैया देखा है।

आपको ताज्जुब होगा कि जो क्लास 4 के एम्प्लायीज हैं, जिनकी संख्या हजारों और लाखों में है, उनके लिए कोई प्रमोशन अथवा उन्नति का मौका नहीं रखा गया है। पन्द्रह, बर्षों की नौकरी के बाद भी उनका भविष्य अश्वकारमय है। उस पर भी मंत्री महोदय ने कोई रोशनी नहीं डाली।

आपको मालूम होगा कि आज पचास हजार ऐसे बावरी हैं जो 1957 के पहले रिटायर हुए

[श्री मोहम्मद इस्माइल]

ये। उनको एकम-पैमिया पेंशन के नाम से 15 से 22 रुपये तक पेंशन मिलती है। श्रेचुइटी स्कीम लागू होने के बाद वह चिल्ला-चिल्ला कर भर रहे हैं कि हमने खून दिया है, जान दी है, रेलवे को बनाने के लिए लेकिन रिटायर होने के बाद हमको 15 रु० मिल रहे हैं। इनने मे हमारा क्या काम चल सकता है? सब गवर्नमेंट एम्प्लॉयीज के लिए जो स्कीम लागू की गई है श्रेचुइटी और पेंशन की, अभी तक वह हम पर लागू नहीं हुई है। आज जो उस तरह की वेइन्सफिया हुई है या हो रही है उनके बारे में मंत्री महोदय ने कोई बात नहीं कही, उन्टे यह कहते हैं कि ट्रेड यूनियने जो हैं वह मजदूरों को गलन रास्ता दिखाती हैं।

जहां तक कैजुअल वर्कर्स का सवाल है, आपको आमकर तोज्जुब होगा कि आज हिन्दुस्तान में यह हालत है कि जिम प्रोजेक्ट में भी वह लोग काम करते हैं जब वहां पर काम खत्म हो जाता है, चाहे वह दस वर्ष में हो, चाहे छ वर्ष में हो अथवा पांच वर्ष में हो, उसके बाद दूसरी जगह उनकी नौकरी की कोई गारंटी नहीं है। यह भी नहीं होता कि एच प्रोजेक्ट में दूसरी प्रोजेक्ट में भेज कर उनकी नौकरियों को बचाया जा सके। एकाएक हजारों आदमी डिस्चार्ज कर दिए जाते हैं। रातों रात उनको नोटिस भेज दी जाती है कि कल से तुम्हारा काम खत्म, और इस तरह से हजारों आदमी बेकार कर दिए जाते हैं।

कलकत्ता कांडे लिंक में जो कलई लाइट सिग्नल प्रोजेक्ट है उसमें इस्टर्न रेलवे के एलेक्ट्रिकफिकेशन के सिग्नल में हजारों लोगों को परेशान किया गया है। वहां पर आन्दोलन हो रहा है लेकिन कोई विचार उस पर नहीं किया जा रहा है। मैं मंत्री महोदय से कहूंगा कि वह कम से कम इन बातों पर विचार करें।

मार्टिन कम्पनी के मासहत पांच छोटी-छोटी

रेलवे भी, इनको कम्पनी में बन्द कर दिया है जिनको वह पिछले बीस वर्षों से चल रही थी। उसमें पांच हजार आदमी काम करते हैं और लाखों आदमियों के आने जाने की बात है। वह दिल्ली में है बिहार में है और बंगाल में है। लेकिन इन लोगों का कोई खयाल नहीं रक्खा गया। मार्टिन कम्पनी में इन रेलों को बन्द कर दिया है वह केवल पैसा बचाने के लिए किया है। इस कारण कम्पनी को बचाया गया है और हमारे देश के लोगों को डिस्चार्ज कर दिया गया, रिट्रेच कर दिया गया और जनता को मुसीबत में डाल दिया गया, जबकि इस फारेन कम्पनी को पूरा हरजाना दिया जाएगा। यह मर वीरेन की कम्पनी है। इस तरह से अगर वह गणतन्त्र की बात बरते हैं और धनिकों को उन्माद देना चाहते हैं तथा गरीबों को नीचे दबाया चाहते हैं तब सरकार के गरीबी हटाओ के नारे पर लोग बिम तरह से विश्वास करेंगे?

एक माननीय सदस्य : लोगो ने विश्वास किया है।

श्री मोहम्मद इस्माइल : अगर किया है तब इस समस्या को हल करने पर ही आप की बात का प्रमाण होगा। आज ताकत आपके हाथ में आई है और आप सब कुछ कर सकते हैं। इस रेलवे के बारे में मंत्री महोदय कहते हैं कि उसके जो औजार थे वह ठीक नहीं थे, इसलिए हमने हिसाब लगा कर दिया है, अगर इस इसको लेंगे तो इसमें नुकसान होगा। इसमें नुकसान होगा। इसके बारे में कम्पनी ने पिछले, बीस वर्षों में नहीं बतलाया, कभी उसने तोटिस नहीं दी। गवर्नमेंट को बीच-बीच में एन्कवारी करनी चाहिए थी, लेकिन उसने वह भी नहीं की वह चुपचाप बैठी रही। जब एकाएक बन्द कर दी गई और मजदूरों ने सवाल उठाया तब यह कह गया कि उनको दूसरी जगहों में रीअर्जमेंट किया जाएगा, नौकरी दी जाएगी। अगर अब तक बैठे रहे तब भी कुछ नहीं किया।

इस्लामपुर फतुवा के बारे में आप जानते हैं कि वहाँ जाने का कोई रास्ता नहीं है। पचासों वर्ष से मारा दारमदार इन्हीं पर था और इसी तरह अस्ता हावड़ा रेलवे पर था। हजारों छोटे-छोटे कारोबारी लोगों की धीर आँस जाने वालों को तकलीफ हो रही है। आज वहाँ पर कोई भी ऐसा रास्ता नहीं जिस पर काफी बसें चला सकें। लेकिन इसके लिए भी कुछ इन्तजाम नहीं हुआ है। इसको बन्द कर दिया गया। बन्द करके टेक ओवर भी नहीं किया गया। जिस तरह कलकत्ता की टूम को टेक ओवर करके चलाया गया और वह अच्छी तरह चल रही है, उसी तरह ये इसको भी टेक ओवर करके चलाया जा सकता था। मजदूरों का कहना है कि औजार वगैरह सब ठीक थे और अभी कम से कम पाँच वर्ष चल सकते थे तथा आहिस्ता-आहिस्ता तब्दील किए जा सकते थे। उनका प्रस्ताव यह भी था कि उसको कोआपरेटिव के अन्दर लाया जाए। जो भी उनका प्राविडेंट फण्ड का पैसा था उसको ले लिया जाए और कोआपरेटिव बनाकर उसको चलाया जाए, ताकि जनता भी बचे और मजदूर भी बचे, लेकिन वह नहीं किया गया। अभी तक रेलवे लाइन इनटैक्ट है। एक पार्लियामेंट मेम्बरों की एन्क्वायरी कमेटी सेट अप करके देखा जा सकता है कि मार्टिन कम्पनी का कहना ठीक है या रेलवे बोर्ड की ऐडवाइस ठीक है अथवा मजदूरों का कहना ठीक है।

12 hrs.

जहाँ तक मजदूरों की संख्या का सवाल है हम देख रहे हैं कि 19 0-51 में जहाँ दस लाख ग्राम किलोमीटर के लिए पहले 5.65 बर्कर काम करते थे वहाँ 1960-61 में उनकी तादाद 4.11 हो गई और 1969-70 में वह घटकर 3.41 रह गई। इस तरह से मजदूरों की तादाद कम की जा रही है, बर्क लोड बढ़ाया जा रहा है। मंत्री महोदय परिवर्तन लाना चाहते हैं तो इसके बारे में भी कुछ बातें उनको कहनी

चाहिए थीं। लेकिन हमको ये बातें कहनी पड़ रही हैं। कहाँ से आप इस तरह से एम्प्लायमेंट लाएंगे और लोगों को दोगे, कहाँ से नौकरियों दोगे? बर्करों की तादाद कम हो रही है, काम का बोझ बढ़ रहा है और इस सबके साथ-साथ वहाँ काम करने वाले मजदूरों का गुस्सा भी बढ़ रहा है।

लेकिन इस मत्र के बावजूद भी नुकसान हुआ है। 1960-61 में 5.75 परसेंट प्राफिट हुआ था जो कि 1969-70 में घटकर 4.59 रह गया। बर्क लोड भी बढ़ता है, काम भी बढ़ता है लेकिन आदमी भी कम रखने के बावजूद मुनाफे में भी कमी हो जाती है। जहाँ वह पहले 5.75 परसेंट था वहाँ वह घटकर 4.59 रह गया। इधर भी नुकसान उधर भी नुकसान। यह कैसी नीति है, इसको देखना चाहिए।

मंत्री महोदय ने कहा कि हम डीजल इंजन बना रहे हैं। डीजल आयल जो है वह बाहर से आता है, फारेन एक्सचेंज उसके लिए हमको काफी खर्च करनी पड़ती है। उसमें एक चालाकी की गई है। यह कहा गया है कि फारेन एक्सचेंज नहीं ली जाए। इसमें चालाकी यह है कि यह कहा जाता है कि यही पर इसको हमने खरीदा है। यह जनता को धोखा देने वाली बात है, जनता को गलतफहमी में रखने वाली बात है। डीजल आयल जोकि विदेशों से आता है इसको बर्मा शील कम्पनी, कार्लटेकम वगैरह खरीद कर रख लेती हैं और उनके पाम से ये खरीद लेते हैं। इस तरह से जनता को धोखा देने के लिए ये इस तरह की बातें कहते हैं। जनता के सामने हकीकत पेश नहीं करना चाहते हैं।

जहाँ तक फारेन कम्पनीज का सम्बन्ध है, बर्मा शील आयल कम्पनी आदि कम्पनियों का सम्बन्ध है, इनके द्वारा लूट अब भी जारी है। इन पर जहाँ हमारा 1968-69 में खर्च 75 करोड़ 10 लाख हुआ था वहाँ 1969-70 में वह बढ़कर 89.3 लाख हो गया। जहाँ तक

[श्री मुहम्मद इस्माइल]

डीजल इंजनों का सवाल है, 220 के करीब इन्होंने बाहर से खरीदे हैं और 115 यहां बने हैं। फिर खर्च कितना हुआ है और कौन से पार्ट्स उनमें लगे हैं? इसमें भी गलतफहमी पैदा करने की कोशिश की जाती है। यह कहा जाता है कि कुछ एक पार्ट ही बाहर के हैं। लेकिन ब्रवीकत यह है कि आधे से ज्यादा पार्ट्स बाहर से खरीद कर लाए गए हैं। यहां पर कोयले के इंजनों को बन्द कर दिया गया है जिससे बेकारी बढ़ी है। टाटा कम्पनी ने कह दिया है कि ये इंजन हम नहीं बनाएंगे। वह भी हजारों आदमियों की छंटाई करेगी। ये भी छंटाई करेगा। जब कोयले के इंजन नहीं बनाएंगे तो इसका यही नतीजा निकलेगा। कोयले की हमारे देश में कमी नहीं है। हम कोयले की माकिट खोजते हैं। कहां कोयला बेचा जाए, इसकी हम तलाश करते हैं। कोयला रहते हुए भी कोयले के इंजन बन्द करके डीजल इंजन बनाए जा रहे हैं और फारेन एक्सचेंज खर्च की जा रही है। इस तरह भी नुकसान होगा और आदमी भी बेकार होगा। ऐसी हालत में अनएम्प्लॉयमेंट प्रावलय को आप कैसे सन्ध करेंगे? यह विन्कूल हेवा की बात है। यह उलटा समाजवाद है। जिन्होंने परिवर्तन लाने का वायदा किया है, उनमें मैं अपील करना चाहता हूं कि परिवर्तन ईमानदारी से करो। परिवर्तन जबानी नहीं, काम से लाया जाता है। विरोधी दल वाले आपके सामने सब कुछ पेश करेंगे और आपके परिवर्तन को लाने का जो तरीका है, जो रास्ता है, उसका विरोध करेंगे। राष्ट्रपति जी ने कहा है कि जनता की मैंनेट लेकर उनकी सरकार आई है। मैं कहूंगा कि मैंनेट के खिलाफ जाकर सबसे पहली स्पीच उनसे आपने करवा दी है और विरोधी दलों की तरफ से सबसे पहली स्पीच परिवर्तन के ध्वजा-धारी के हिमाज से मैंने कर दी है।

SHRI LILADHAR KOTOKI
(Nowgong): Mr. Speaker, I rise to support the Demands for Grants for the Indian

Railways. In doing so, I would like to offer my congratulations to the new Railway Minister, Shri K. Hanumanthaiya—and that is for more than one reason.

The House has noticed from his budget speech, that the Railway Minister started with the admission that he did not have enough time to study details of the railways working and finances. That is true, but that is qualified by his own experience of the railway administration on which, as Chairman of the ARC, he made a valuable report which was presented to the House, and to which I shall presently refer.

The finances of the Railways have, since 1966-67 been in a very bad state, the total liability to general revenue going up to the tune of Rs. 154 crores. At one time, before 1966-67, the railways were running at a profit and contributed to general revenue from their own surpluses. Now even the development fund of the railways has depleted to nil, totally exhausted, so much so that even very essential expansion of the railways has to be held up. Therefore, I take this opportunity of requesting the Railway Minister and the Government of India as a whole to look into this matter of railway finances in detail and evolve suitable ways and means of putting the railways in the proper track and gear.

The Administrative Reforms Commission in their 16th Report relating to the Railways, have dealt with these matters and made a number of recommendations. We would like to know which of these the Government have taken up for implementation. As I said while starting, in the new Railway Minister, Shri Hanumanthaiya, we have great hopes in the matter of implementation of the recommendations of the ARC, because the future of the railways depends upon their implementation. He is the right person to persuade Government and the railway administration to reorganise the administration, where necessary, and also streamline its operations.

We from the north-east region have a sorry tale to tell. In this House, whenever the Railway Budget has been discussed, we have drawn the attention of the railway administration to the very essential and

urgent need for extension of the broad gauge line to Gauhati and thence to Tinsukia. We are glad that on 5th December, 1969, the Prime Minister made a very important announcement in this House, giving a package deal of development for the State of Assam and the eastern region. The schemes envisaged in that statement are yet to be implemented and we have stressed in this House the extension of the broad gauge line to Tinsukia as an imperative need for the very implementation of these schemes apart from the other development needs of that region. Otherwise, the heavy machinery cannot be transported, and if this machinery is not transported, how are these schemes to be implemented ?

The reply that has come from the Railway Ministers to these demands is that they do not have finance. But may I point out that apart from these development needs, what region happens to be the most strategically vulnerable region? In this House, in the wake of the Chinese aggression in 1962, the twin policy of defence and development was adopted, and that policy still holds good. Therefore both from the point of defence and development, the extension of the broad gauge line in that region should receive the prior consideration of the Government.

Here I am surprised to find the provision made in this connection. I am referring to page 13 of the Demands for Grants, Northeast Frontier Railway, Item No. 3 -- Survey work in connection with the proposed conversion of the existing M.G. to B.G. from New Bongaigaon to Gauhati. The total estimated amount for the survey is Rs. 3,63,000. The provision made in the Revised Estimate for the current year 1970-71 was merely Rs. 2,000. Under the head Budget Estimates for 1971-72, no amount has been shown. Even for this preliminary survey, no amount has been included.

Secondly, the proposal even for the survey is for the conversion of the metre gauge to broad gauge, and that from New Bongaigaon to New Gauhati. That is only a single metre gauge line that we have got. If it is converted into broad gauge, it will mean transshipment from metre gauge to

broad gauge at New Bongaigaon and then again at Gauhati for onward transmission. So, the proposition was made that the broad gauge should be an alternative line. At the time of extension of Broad Gauge line to Jogighopa also it was at first proposed to be conversion. We brought this to the notice of our beloved, late, lamented Prime Minister Pandit Nehru, who intervened and instead of conversion, he decided to have an alternative line. So, here also I would suggest that it should not be conversion from metre gauge to broad gauge, but it should be an alternative line so that the metre gauge traffic could be run uninterrupted and without the hazard of unnecessary transshipment at two points.

There is another proposal, that the broad gauge from Jogighopa should be extended on the south bank, thereby opening up the development of that part of our State which has abundant mineral and forest resources, and that comprises the Goalpara and Garo Hills and Kamrup Districts. That will entail a second bridge over the Brahmaputra between Jogighopa and Pancharatna at a heavy cost, heavier cost than the proposed conversion from New Bongaigaon to Gauhati. In this region we have always this grievance. Far flung as we are in that region and being the most backward State, even recognised as such, when the question of providing the basic infra structure like transport comes, it is not given due importance. Here is a contradiction which I hope the new Railway Minister, who has dealt with the entire administration of the country, will keep in mind so that this grievance could be removed without any further delay.

I am glad that a preliminary engineering survey for the extension of the railwayline from Dharamnagar to Agartala has been provided. I only hope that the actual construction of this line would be taken up expeditiously. After partition, the State of Tripura has been totally cut off. Their market was closed and they suffered very heavily. Therefore, this line is of great importance and the long delay in taking up this line is in our view not justified at all.

There was a great deal of agitation when the North-eastern Frontier Railway was

[Shri Liladhar Kotoki]

brought under the divisional scheme. At long last it was decided to have divisional headquarters at Rangiya. The establishment of these headquarters has been delayed. I am glad that some provision has been made for survey of the technical feasibility of the site for the divisional headquarters at Rangiya and an amount of Rs. 59,000 has been provided. I understand that the Government of Assam has come forward to get the land which will be required for its location. I should urge in this connection that the schemes of divisionalisation of the North-east Frontier Railway and the North-eastern Railway should be implemented expeditiously. If that was done, if I remember aright, it will bring the entire railway administration to a uniform pattern. We had many misgivings but we accepted this. But the delay in implementation has frustrated the hopes, that we were persuaded to have. This should be done without further delay.

I am glad that some provision has been made for the construction of quarters for railway employees at important stations. I had the sad experience of witnessing the plight of railway employees who were living in dilapidated huts. We have a rainy season which lasts for several months. Their plight was simply unthinkable. I am glad that some leeway has been made in providing the employees with their minimum amenities of at least living under shelter.

I will not refer to other matters; I can quite see that perhaps my time is running out. But before I conclude, I must refer to the general problems faced by the railways. It is true there is room for improvement of the railway administration and its operational efficiency. It is also true, as has been rightly pointed out by the Minister in his speech, that the railway has been made to suffer not only financially but even in the matter of the safety of the railway employees on account of the anti-social elements and we in this House and the public at large must also take up the responsibility of seeing that these things no longer happen.

Sir, there are legitimate grievances of the employees. There are other sufferings of the

common people. But we must seek a solution in a peaceful manner and if we raise any expression of anger whereby the public services are interrupted, public property is destroyed, that is something which I fail to comprehend. Therefore, we must help the railway administration in order that these utility services are allowed to run uninterrupted and any deficiency in the administration or in the matter of running of the trains is taken up for redress and solution in a legitimate and peaceful way. I would appeal to all sections of the House that when other modes of transport are also subject to interruption, if the railways are also sought to be interrupted in a similar way, what will happen to this country? With this appeal to all my colleagues in this House and also the public at large outside, I resume my seat.

SHRI KALYANASUNDARAM (Tiruchirappalli) : Mr. Speaker, Sir, the railway budget presented by the hon. Minister of Railways shows how badly the railways have been managed for some years continuously. We do sympathise with the Minister; it has been a very difficult job even for big stalwarts like the late N. Gopalaswami Ayyangar, Mathai, etc. Even a great man like Shastri failed as a Railway Minister even though he won the admiration of the people as a Prime Minister later. So, the Minister has undertaken such a great job at this critical time, but I do not know how he is going to manage. He has tried to excuse himself by saying that he did not find time to apply his mind to the various problems of administration, reflecting the new awakening and spirit in the country.

At a rough glance, we find that he is in for a deficit of Rs. 153 crores, and I do not want to dispute the fact. If we examine it carefully, the railway finances show a surplus. The receipts really show a surplus over the working expenses. But why does he show this deficit? He is anxious to magnify the deficit because he wants to put the blame on the railway workers. The working expenses have gone up because the interim relief was to be paid. And the deficit of Rs. 153 crores may be more if the Third Pay Commission makes its recommendations and if they are to be implemented. This way he is frightening the House and he wants to pre-

judice the claims of railwaymen in this House and also before the public. The report of the Third Pay Commission will have to be expedited and its recommendations to be implemented. Government cannot escape from it. It remains to be seen whether the recommendations will be satisfactory for the railwaymen, but even before that, the minister is frightening the public and this Parliament itself that the burden will be unendurable. That is only to prejudice the minds of hon. members. He may ask us, wherefrom to find the additional resources? That is a question which will have to be examined but not by raising the fares and freight rates. Of course, the railway finances cannot be discussed in isolation. The crisis in the railways is only a reflection of the bad state of affairs in the national economy and an all-round attempt is necessary to improve the economy. Then only the railway finances can be improved.

In the budget speech, I do not find any reference to any structural reorganisation of the railway administration, although the Railway Minister was previously the Chairman of the Administrative Reforms Commission. I did not have time to study all the ARC recommendations, but from a cursory glance, one thing impressed me. The Commission made a recommendation for a stricter scrutiny by this House over the railway administration and for this purpose the appointment of a standing committee of this House was also suggested. I do not know what action has been taken or is going to be taken on this. But seeing the way in which propaganda is let loose both inside and outside the House, some attempt is made to say that the MPs are interfering with the railway administration too much, calculated to undermine the prestige of this House. Yesterday one of the MPs belonging to my party wanted to contact the Railway Board Chairman and to make some representation. He said, "I am not going to talk to you as a trade union representative, but only as an MP". To that, the reply given was, "If you are an MP, please put your representation in writing and I shall send you a reply". This is the attitude the Railway Board takes towards Members of Parliament. Where is the question of MPs trying to bring political influence over the administration? I do not know whether the ruling party members are

doing it. If that is so, it is for the Railway Minister to examine. If any MP misuses his position, it is open to that General Manager or Railway Board Chairman to write to the Minister or even to the Speaker. If we misuse our position as an MP, it is a breach of privilege and we are liable for action. Why do they campaign against members of this House? It is the other way about. Instead of the dog wagging the tail, it is the tail which wants to wag the dog! They are no afraid of the Members of Parliament. They are found obliging if Members go to them for some personal favour. They are angry only when we take up the cause of the workers or the people or other administrative problems. This is what they call interference by Members of Parliament. I submit that there should be greater and stricter scrutiny, as suggested by the Administrative Reforms Commission, over the railway system.

Within a period of 13 minutes Members of this House will not be in a position to put forward all their ideas on the working of the railways. The opportunity given to this House to exercise scrutiny over the working of the railways is only the general discussion on the railway budget and the cut motions on demands for grants. The time given to this House for the discussion is not adequate and so I would suggest that some machinery should be set up to exercise greater scrutiny over the working of the railway administration.

Coming to the labour policy of the railway administration the Minister claims that the relations with organised labour has been very cordial. It may be perhaps true if he means the relationship between the railways and the leadership of the All-India Railwaymen's Federation and the National Federation of Indian Railwaymen. That may be so. But is the relationship between the railway workers and the railway administration cordial? His own tales of woe as are listed in his speech show that the relationship between the railway workers and the administration is far from satisfactory. In fact, it is becoming worse. I have been going through some questions and answers and I find that his predecessor in office has stated that there are 80 unrecognised unions in the railways. What does it show? Why are the unrecognised unions coming up like this?

[Sbri Kalyanasundaram]

I know that some of the unions which are not recognised are more powerful than the recognised unions. So, the favour shown to the recognised unions is the basis of the inter-union conflict. They speak of the inter-union conflict. What is the inter-union conflict? It is the administration which creates the conflict. Even this morning when I was listening to the statement of the Minister of Civil Aviation this is what struck me. *Who is creating inter-union rivalry?* What is the basis on which recognition is granted? From the days of the British the railway administration has been using this facility of recognition only to divide and rule. The same policy is being followed even today. When such a policy is being pursued how do you expect the workers to unite?

A union which is recognised must be competent to discharge its obligations. But such unions fail to deliver the goods. The office-bearers of such unions reach an understanding with the management over the head of the workers and then the workers desert the unions. So, I would say that recognised unions alone cannot represent all the 13 lakhs of railwaymen. This is a reality which must be reckoned with by the Railway Minister and the government if they want to have peace in the railways. If they want the willing co-operation of the railways workers they must face this reality of unrecognised unions.

The railwaymen are patriotic enough to run the railways. They have shown their sense of patriotism on two occasions when our country was threatened. If there is so much of pilferage, theft and other things let them not blame the railway workers. I had been a railway worker for fourteen years and so I know the position fully well. If there is pilferage on a large scale, theft on a large scale, why should the workers be blamed for this state of affairs? It is the system which must be blamed, the system of purchasing, stocking of stores, the distribution and use of stores. The worker has no role to play in any of these things. It is all confined to officials.

They are handling such valuable materials. Today copper and brass are more valuable

than even silver and gold. The railways are handling such valuable materials on a very big scale. What is the control exercised regarding the use of all those materials in the railway workshops and at other places? So long as they depend on the recognised unions this will be the fate. They do not take into account the organised workers. Let them take into account the organised workers. Their representations have gone in vain.

They have changed the system of repairs and maintenance over the head of workers. Do they know who are being benefited by that? After overhaul a coach comes out of the workshop and within two months all those repairs that were done inside the workshop will have to be done outside. Are the workers responsible for that state of affairs or is the system responsible for that state of affairs?

Did the administration care to study all these things? The administration, at whatever level it may be, is guided by reports that are sent. So, they satisfy themselves that everything is very happy. This complacency should not be there. There must be some method by which the workers must be enabled to participate in the administration at various levels. For that this is not the time for me to make concrete suggestions; I am only making the proposal.

Now I have to make some mention of some of the problems connected with my State. Some railway lines will have to be opened. There has been an agitation in Tamil Nadu for opening of a railway line to Kanyakumari. People going to the South are anxious to visit Kanyakumari, but cannot reach it through the railways. They have to get down at so many places and have to travel by bus. From Tirunelveli to Kanyakumari it is hardly 45 or 46 miles. It should be linked as an important centre of tourism.

Then, there are the railway users' advisory committees but they are very ineffective. They meet only for taking tea and for some mutual admiration. Workers, students or other sections of the society have no place there. Only a few merchants or some leading personalities or some political figures are finding a place in these railway users' advisory committees. New forces are

coming up and they must be reckoned with. So, these committees will have to be reconstituted so as to reflect the new forces that are coming up.

With these words, I conclude.

MR. SPEAKER : Shri Swaran Singh. We have another Swaran Singh in the House.

श्री स्वर्ण सिंह मोखी (जमशेदपुर) : जनाब स्पीकर साहब, मैं दो बातों के बारे में यहां पर कुछ कहना चाहता हूँ। सबसे पहली बात तो मैं गाउय-ईस्टर्न रेलवे के टाटानगर स्टेशन पर जो स्ट्राइक हुई थी उसके बारे में कहना चाहता हूँ। मेरे दोस्त ने उस वक्त को बहुत गलत तरीके से यहां पर पेज किया है। जहां तक मैं जानता हूँ यह वाक्या दलंक्षण के दौरान से हुआ था। स्ट्राइक जो हुआ वह महज मामूली सी बात पर हुआ। बहा कुछ वर्कमें १० पी० एम० के जो बहुत एक्टिव थे उन्होंने कंप्यूजन क्रिएट कर दिया, एक छोटी सी बात पर कि कम्पाउन्डर ने कुछ तग कर दिया, टिक्कर आयोडीन नहीं लगाया या कुछ और कर दिया। ऐसी छोटी-छोटी बातों को लेकर स्ट्राइक की जाये तो यह सब बातें हमारे सोचने की हैं। उन लोगों को काम पर ज्यादा ध्यान देना चाहिए। महज छोटी-छोटी बातों को लेकर अगर लेबर स्ट्राइक करे तो हमारा कोई भी इण्डस्ट्री का काम चलने वाला नहीं है। जमशेदपुर बहुत बड़ी जगह है। जहां पर तमाम इण्डस्ट्रीज हैं। जहां तक लेबर का मवाल है, अगर एक जगह से एक बात फैलती है तो उसकी वजह से तमाम कम्पनीज में दिक्कत पैदा हो जाती है। लेकिन जहां पर जब वे स्ट्राइक को नहीं बढ़ा सके तो उसका खत्म होना पड़ा। वह स्ट्राइक बिल्कुल फेल्योर रही। इसलिए ऐसे लोगों पर पूरी तरह से ऐक्शन लेना चाहिए जोकि इस किस्म की बातें जहां पर करते हैं। अमल में इसमें पार्टीबाजी की बात है, कोई दूसरी बात नहीं है।

एक बात मैं हाबड़ा-आमता रेलवे लाइन की बाबत कहना चाहता हूँ। शायद मेरे दोस्तों को यह पता नहीं है कि मशीनरी जब बहुत पुरानी हो जाती है तो फिर वह चल नहीं पाती है। जितना उम पर खर्चा हो जाता है उससे कम आमदनी होती है। और वहां पर टिकट तो कोई बिल्कुल लेता ही नहीं है। यह बात मैंने खुद देखी है। मैं यहां पर किसी की तरफ से नहीं बोल रहा हूँ बल्कि मैंने जो खुद देखा है वही बोल रहा हूँ। जमशेदपुर, टाटानगर, कलकत्ता, यह हमारा उलाका है। हम वहां पर आते-जाते रहते हैं। मेरे ब्याल में उस रेलवे को अगर गवर्नमेंट न ही ले तो अच्छा होगा क्योंकि उसमें कोई फायदा होने वाला नहीं है। (अध्यक्ष) बायलर की भी एक लाइफ होती है और जब बायलर पुराना हो जायेगा तो फिर वह जितना कोयला खायेगा उतना काम नहीं करेगा। इसमें ऐसी कितनी ही टैक्नीकल बातें हैं जिनके बारे में हर एक मेम्बर नहीं कह सकता कि मैं जानती हूँ। मेकेनिकल मशीनरी में बहुत सारी ऐसी बातें हैं। मशीन अगर पुरानी हो जाती है तो उसको हटा ही देना चाहिए। अगर कोई नया सुझाव दिया जाये तो वह बेहतर होगा जैसे कि अभी कहा गया कि कलकत्ते में अन्डरग्राउन्ड रेलवे बिछाई जाये क्योंकि वहां पर ट्रैफिक बहुत ज्यादा है।

तीसरी बात मैं मिनिस्टर साहब से कहना चाहता हूँ कि जमशेदपुर जैसे इंडस्ट्रीयल गेरिया में उनकी खुद जाकर देखना चाहिए कि रेलवे क्रॉसिंग पर कितना ट्रैफिक रहता है। वहां पर 15-15 मिनट तक गेट बन्द रखते हैं। जब यहां पर पुनाचा साहब रेलवे मिनिस्टर थे तो मैंने उनसे कई बार कहा कि आप उसको देखिए, लेकिन वे चुपचाप बैठ गए। पब्लिक को भी तभी गुस्सा आता है जबकि वह देखती है कि उसकी ठीक बात भी नहीं मानी जा रही है। आखिर हम लोग जो इस हाउस में हैं वह भी पब्लिक ही हैं। हम भी वर्कर्स हैं। इंडस्ट्री में कोई काम करे या काम करवाये—वह एक ही बात है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि तमाम कन्ट्री

[श्री स्वर्ण सिंह सोबी]

में जहाँ-जहाँ भी रेलवे कासिग्व हैं, जहाँ पर इतना ट्रैफिक रहता है वहाँ पर ओवर ब्रिज या अन्डर ब्रिज बनाये जायें। एक रेलवे कासिग्व पचास साल पहले जिम ट्रैफिक को सर्व करता था वहाँ पर आज बीम गुना ट्रैफिक हो गया है। इस तरह की कई बातें हैं। इस थोड़े से टाइम में मैंने स्ट्राइक के बारे में और हावड़ा-आमता रेलवे लाइन के बारे में बताया।

जहाँ तक अफसरों का मसाल है, मैं कहूँगा कि अफसरों को भी अपना दिमाग ठीक रखकर काम करना चाहिए। जिमको नौकरी मिल जाती है वह समझता है मैं लाट माहब हो गया हूँ। जमशेदपुर टाटा नगर रेलवे स्टेशन के जो एरिया सुप्रिन्टेन्डेन्ट है उनका माथा बहुत चढ़ा हुआ है। साथ यह भी जरूरी है कि अफसरों के ट्रैफिक टाइमली होने चाहिए। अगर ट्रैफिक ड्यू हो गया तो वह फौरन हो जाना चाहिए। किसी के बिरु उभकी रुकवाने की कोशिश कभी नहीं होनी चाहिए क्योंकि इसमें दिक्कत पैदा होनी हैं। साथ ही अफसरों को अपना दिमाग ठंडा रखकर काम करना चाहिए।

एक बात यह है कि जमशेदपुर से टाटा लोकोमोटिव इजीनियरिंग कम्पनी में मीटर गेज के रेलवे इंजन बना करते थे लेकिन जब चित्तोजन लोकोमोटिव ने उस काम को टेक ओवर कर लिया तो फिर उन्होंने इस काम को बन्द कर दिया। अब हिन्दुस्तान में मभी कुछ इडिजीनसली बनता है, बाहर से नहीं आता है।... (अवधान) ... मेरे दोरनों को कई बातों की जानकारी नहीं है जमशेदपुर टाटानगर के बारे में। इन चन्द शब्दों के साथ ही मैं अपना स्थान ग्रहण करता हूँ।

SHRI S. A. SHAMIM (Srinagar) : Mr. Speaker, Sir, I find myself in strange company. Hon. Members have been talking about improvements in the railways, have been talking about facilities and the amenities to be provided but I am here to

complain that my State of Jammu and Kashmir has no railway.

SHRI BUTA SINGH (Rupar) : It is coming up.

SHRI S. A. SHAMIM : Kashmir is supposed to be the most beautiful part of the country. While thousands of people every year go there to see Kashmir, they have to go from Pathankot onwards by bus. It will be interesting to know that in Kashmir when we want to show our children the wonders of the world, we have to take them to Pathankot and show them the Railway.

SHRI BUTA SINGH : No, to Kathua.

SHRI S. A. SHAMIM : We have been talking of national integration, emotional integration and all types of integration, but, one physical integration which should be the basis of all integration and which should have followed is non-existent. My friends remind me that the Government is going to extend the railway system to Kashmir. But, Sir, it will be interesting to know that at the pace at which it is being extended to Jammu and Kashmir, it will take more than 212 years for the railway line to reach Srinagar. This is rather very slow. Extension of the railway line is necessary not only for national integration, but in the interest of the tourist traffic and tourist development and I find it surprising that even when the skeleton Air Services are being extended to Calcutta and other places, Srinagar, which should have been given topmost priority, has not been included, I understand, the Railway Minister is going to be more efficient than his predecessor. One sure indication of this efficiency will be to see that the pace of extension of the Railway line to Srinagar is expedited. Upto this day, my information is this, that not more than 12 miles of Railway lines have been completed during the last 24 years. We have had extension of only 12 miles of Railway line in Jammu and Kashmir during all these years. Keeping in view the traffic problem which ultimately results in the high cost of living in Kashmir and high prices and dislocation of traffic, it is high time, this problem is considered in its proper perspective.

Sir, when the Air Services are stopped, we do not get the newspapers for several days together and we feel completely isolated from the rest of the country. I am sure that at least 25 per cent of all political problems of Kashmir would have been solved if we had not the sense of isolation from the rest of the country. Sir, one way of getting them involved in this democracy and democratic process and the political life of our country, is to make it possible for them to come over from Kashmir to any other part of the country, with the least inconvenience and as speedily as possible.

Sir, the people of Kashmir expected a lot from the Central Government. But the first priority would be to bring them nearer physically at least by the extension of the Railway line from Pathankot onwards. In this, I am sure, the hon. Railway Minister will not make us wait for 212 years before the Railway line reaches Srinagar. Thank you.

SHRI P. K. GHOSH (Ranchi) : Mr. Speaker, Sir, the Budget Estimates of the Railways for 1971-72 shows that there is going to be a shortfall of Rs. 33.12 crores. The Railway Minister has taken over only recently. I do not want to put any blame on him, though, I am sure, in the next Budget which is going to be the actual Budget for 1971-72, the Railway Minister will be coming forth with some proposals for increases in fares and freights.

In the Railways whenever there is loss or shortfall we find the reasons attributed as increase in wages, increase in the prices of diesel oil, increase in the price of coal, increase in the cost of rolling stock, steel and other things. But, we never try to find out whether there is any other reason for the losses.

The volume of the Railway traffic is going up. This is a point which we should take into consideration. Whenever you take the case of a commercial undertaking, when the volume of business goes up, you find that the cost of operation progressively goes down compared to the percentage of income. Therefore, with the rising volume of business in the Railways, we could have at least

expected that this would offset the increase in wages and increase in the cost of raw materials and other things.

The Railways were giving dividends and profits till four years back. Now, the position is this, that, for the last four years we find that the Railways are coming with a deficit Budget. We find that there is more deficit than what is estimated year after year. I consider that it is a failure. It is an administrative failure in the Railways like all other public undertakings.

The Railways are the biggest public undertaking with an investment of Rs. 3500 crores, but it is very unfortunate that it is being mismanaged. We should try and see that it is properly managed. I am sure our Railway Minister, himself a former Chairman of the Administrative Reforms Commission which went into this matter, will bring about reforms in the railways.

To cite a few examples of losses, crores of rupees are being paid every year by way of compensation for goods lost in transit to claimants. There is the RPF. There is the Railway Police. But it is a fact that 5 per cent of the goods accepted for transport are pilfered in transit. Therefore, the railways should take special care to see that there should not be so much loss in transit.

Then there is the instance of under-billing. Several tonnes are loaded in a wagon, but billing is done only for, say, 5 tonnes. I am sure if this is investigated, it will be found that a huge amount of income goes down the drain in this way just because of corrupt officials and corrupt employees.

Coming to reservations, when you go to book a berth you are told that no berth is available, but when you go into the compartment, you find lots of berths going vacant and consequently there is loss to the railways. Something has to be done to set these things right and check these losses.

I want to say a few words by way of suggestions for improvement of the conditions of travel of third class passengers. In a first class bogie, there are 24 berths, while in a third class bogie of the same

[Shri P. K. Ghosh]

dimensions, we find 300 passengers travelling. The seating capacity in a third class bogie is 75 or 100 while that in the first class bogie is 36. Therefore, actually the third class passenger pays at least six times more than the first class passenger, if you calculate it properly. In a country where we are committed to establish socialism, we find our poor people have to travel in train like sheep and goats. I want to suggest that every third class passenger holding a ticket should be ensured at least a seat. This is the minimum that a third class passenger expects of the railways after paying so much of fare.

13 hrs.

A lot is being said about ticketless travel, but can you not stop it? It has to be stopped. We cannot allow indiscipline to continue for ever. It can be taken up sector-wise. A continuous check should be kept for months and then you start with another sector. In this way, if you are serious about it, you can definitely stop this ticketless travel, but it is very unfortunate that ticketless travel is being encouraged by the railway officers and railway employees. While I have every sympathy for the poorer sections of the railway employees, I feel that no dishonest employee should be encouraged.

I want to make one or two suggestions. In the Rajdhani Express we are having third class seating chairs and also in the A. C. Deluxe trains. We can have a third class three tier A. C. compartment with the same capacity, and I think it will be more comfortable for the passengers who have to travel long distances.

MR. SPEAKER : He can continue for two or three minutes after Lunch.

13.02 hrs.

The Lok Sabha adjourned for Lunch till Fourteen of the Clock.

The Lok Sabha re-assembled after Lunch at two minutes past Fourteen of the Clock.

[SHRI K. N. TIWARY in the Chair]

RAILWAY BUDGET, 1971-72—GENERAL DISCUSSION, DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNT (RAILWAYS), 1971-72 AND DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS), 1970-71—Contd.

SHRI P.K. GHOSH : I was saying that if wasteful expenditure could be eliminated, if theft of railway property could be minimised and if ticketless travel could be stopped and if corruption among certain sections of the railway employees could be checked then there would not be any need for increasing fares and freights, we can rather expect that the deficit could be converted into a profit.

There is a lot of talk about indiscipline among class 3 and 4 employees of the railways. But nobody talks about the indiscipline and dishonesty among the top officials of the railways. I can cite a thousand and one examples of top railway officials who are employing half a dozen class 4 employees of the railways as their private domestic servants. Trolley-men and other types of employees are railway employed by these high officials to do their domestic work. This should be stopped; this way of living like lords sets a bad example for the poor sections of the employees. If this is checked better discipline could be enforced among class 3 and 4 employees. The Railway Minister gave us details of theft of railway property such as electric wires and other things. We have got the Railway Protection Force and cannot they check these? Certainly you can check them if you want. I can tell you that in most cases the thefts take place with the connivance of the railway employees. I will not be surprised if an enquiry into thefts reveals that even some of the top officials are involved in it.

I should now take up some of the grievances of my constituency. Burkhakhana Muri passenger should be extended up to Chandil. There has been a persistent demand from the people of this area for another passenger train in this line; now there is only one passenger train, Burkhakhana-Tatanagar passenger train.

It goes to Tatanagar side in the morning and comes back in the evening. But there is no train for going to Muri in the morning and coming back in the evening from there. There is one train which comes from Barka Kana up to Muri. This can be easily extended up to Chandil. I had taken up this matter with the Railway Ministry and their reply was that there is no arrangement at Chandil for just turning the railway engine. This is a very small thing. This can be done, and if not up to Chandil, this can be easily extended up to Tatanagar.

There was great resentment among the public on this score, and about a year and a half back, the public at the Ichadh, Tiruldi and Suisa stations squatted on the railway line for demanding another passenger train, but the railways, instead of giving the passenger train, had put them behind the bars, and the cases are still going on. They have been harassed like anything. Many of them are the top leaders of that area. I request the Railway Minister to see that these court cases are withdrawn immediately, and then to see that the passenger train is extended up to Tatanagar.

MR. CHAIRMAN : The hon. Member's time is up. He should finish now.

SHRI P. K. GHOSH : Two minutes.

MR. CHAIRMAN : No. You have taken much more time than was allotted to you.

SHRI P. K. GHOSH : One important point about my constituency, Ranchi. Ranchi is the headquarters of the NCDC, the headquarters of Hindustan Steel, and the headquarters of HEC, but there is no convenient train for coming from Ranchi to Delhi. There is also the Bokaro steel which is coming up very fast on that line and many people from Bokaro have to come to Delhi. Therefore, I demand of the Railway Minister that an express train from Rourkela to Delhi should be introduced which will pass through Ranchi and Bokaro Steel City. Failing this, I request that there should be a daily bogie from Ranchi to Delhi which should be attached to the Kalka mail at Gomoh.

*SHRI C. CHITTIBABU (Chingleput) : Mr. Chairman, Sir, I wish to introduce myself to the Lok Sabha. My name is C. Chittibabu, elected from Chingleput Constituency of Tamil Nadu as a D.M.K. Member. Sir, I wish to participate in this debate. I would like to speak in my mother-tongue, that is, Tamil.

Mr. Chairman Sir, I would like to express my views on the Budget presented to the House by the Hon. Minister of Railways. From what I have learnt as a member of this House for the past 4 years, I would like to refer to one particular issue in specific and clear terms. The question that has been agitating the Members of this House in general is whether the set-up of the Railway Board, as it is today, should continue. Many a time the Members of this House had stated in a lighter vein that even the Railway Minister was under the thumb of the Railway Board. I make bold to say that it would not have been humanly possible for the Railway Minister to have given serious thought and consideration to the Budget presented to this House yesterday. All of us are aware that the Fifth Lok Sabha met for the first time on the 19th and the Railway Budget was presented on the 23rd. That is why I assert that a few high officials of the Railway Board have prepared this Budget in utter disregard to the needs of the public and without giving any consideration to the demands of the day.

Should there at all be a Central set-up like the Railway Board here, should such an organisation consist of so many Members and additional Members—these are the two vital questions for which an answer has to be found. We find from the statement presented by the Railway Minister that annually an amount of Rs. 58 lakhs is being spent on this establishment. We also find that the total expenditure per annum on the nine zonal railway comes to Rs. 28 crores. If we wish to bring in economy and efficiency in the administration of Indian Railways, we can post the additional Members to the zonal railway headquarters which would facilitate in coming to quick decisions as and when problems and bottlenecks arise. At the moment, the General Manager of the

*The original speech was delivered in Tamil.

[Shri C. Chittibabu]

Southern Railways rushes to Delhi whenever he is confronted with any problem. If a decision is to be taken on any important proposal, he has to obtain the clearance and sanction from the Members of the Railway Board sitting here. I hope that the Members of the Railway Board would not take me amiss if I say that old bandicoots have entrenched themselves in the Railway Board. I wish to stress that either their number should be reduced considerably or they should be transferred else-where. By proper dispersal of these officers and by having a small cell at the Centre to ensure co-ordination, the Railway Administration will be able to economise substantially in the annual expenditure of Rs. 58 lakhs.

The Hon. Railway Minister in his Budget speech has stated that the total indebtedness of the Railways to the General Revenues till 1969-70 was Rs. 52 crores. He has also indicated that by the end of 1971-72 this indebtedness would rise to Rs. 153 crores. He has explained certain basic causes which have led to this much of indebtedness. He has bewailed that strikes, thefts of Railway property, sudden failure of mechanical equipment like Signals etc. have contributed greatly to this loss. I will have to very reluctantly ask that if these things are allowed to happen, what is the Minister here for? He has enough legal powers backed by a huge Administrative machinery to implement them. To prevent thefts there is the Railway Protection Force. With all this, if thefts take place on the Railways, why should the Parliament be burdened with a Minister for Railways? It is time for him to ponder over these matters. He has himself stated the urgent necessity for augmenting the revenues of Railways.

I am constrained to say that these statements are made in a ritualistic manner every year. The prices of coal and oil have gone up. The salaries of the employees have been enhanced. All this has forced the Railways to raise the freight and passenger fares. In 1947 under the British Rule the Railway Fare from Madras to Chingleput—a distance of 35 miles—was eight annas. The position today is that it is as much as one rupee and ten annas. If the Railway fares can be raised, why should not the salaries of the employees

be raised? Instead of informing the general public of the real causes, why should the entire blame be shifted to the poor railway employees for such heavy losses?

I would like some clarification from the Hon. Minister on certain issues. I am afraid that this Vote-on-Account Budget has done great harm to Tamil Nadu. We, the people have been demanding for so many decades that there should be electric traction between Madras and Tiruchirappalli. Now it stops at Villupuram and we do not know when the remaining 100 miles of the track will be electrified. I request the Hon. Minister to include the scheme in the detailed Budget to be presented in May.

There was also a proposal to have a rail link between Madras Central and Madras Egmore. I regret to say that so far not even a single preliminary step has been taken in this direction. Even during British regime there was double track from Madras to Tambaram. From Tambaram to Tiruchirappalli it is single track. The Hon. Railway Minister, who hails from the neighbouring state Mysore, is well aware that Tamil Nadu alone is served mostly by metre gauge. Besides the urgent necessity for converting the metre gauge into broad gauge, we find that even after 22 years of Independence during which time there has been a Ministry of Railway, here the double track has not been extended beyond Tambaram even upto Chingleput, a distance of 35 miles.

The work relating to Salem Steel Plant has begun in right earnest. The required Coal has to be brought from Neiveli to Salem. As per the scheme, the Coal is to be carried through a circuitous route, *viz.* Chingleput—Conjeevaram—Arkonam—Salem. We require immediately a broad gauge line from Arkonam to Neiveli for this purpose. I request the Hon. Minister to pay his attention to this very important problem.

I would like to bring to the notice of the Hon. Minister another funny thing. For the past 20 years the Corporation of Madras has not been paid the service charges due to them from the Railway Department. When I was the Mayor of Madras Corporation I had pleaded with the Railway Administration for expeditious payment of the service charges

to the Corporation. Till today the Corporation has not received its dues. If Madras City is to be made a beautiful city, this amount outstanding for such a long time should be paid to the Corporation forthwith.

Mr. Chairman Sir, there is a train running between Madras and Arkonam *viz* Conjeevaram covering a distance of 60 miles. This train takes five hours to reach its destination. The students are compelled to pull the chain frequently with a view to voicing their demand for speeding up this train. I would request the Hon. Minister to speed up this train either by electrifying the track or by putting diesel locomotive.

Thousands of workers like porters, class IV and Class III employees are working round the clock on the railways. They are not given any over time allowance. When many undertakings of the Central Government give even bonus to their employees there is no such scheme in the railways. Leaving alone the question of bonus, atleast over time allowance which is their legitimate due should be given to these people. I would assure the Railway Minister that if the employees are given incentives in the form of bonus, over time allowance etc. they would put their heart and soul in their work, which in consequence would lead to wiping out the huge indebtedness of the Railways to the tune of 153 crores.

At present, there is no railway track beyond Tirunelveli or Trivandrum connecting Kanyakumari. Shri Kamaraj has been elected to this House from this area and I expected him to be here and to raise this issue. But unfortunately he has gone away. On his behalf I would like to appeal to the Hon. Minister that he should take steps to have a rail link between Tirunelveli and Kanyakumari.

Mr. Chairman, Sir, the goods traffic earn better revenue than the passenger traffic. For example, the salt produced at Tuticorin is transported to North. In my constituency at Kallambakkam salt is produced. But you will find at Vandalur station bags and bags of salt are lying awaiting transshipment. The Railway wagons are not readily and easily available for goods traffic. If wagons

are supplied in larger numbers to Tuticorin and Vandalur area, the Railways would earn a substantial amount in freight.

We have been proclaiming that Mahabalipuram, which is in my constituency, is a world-renowned tourist centre. But there is no rail link to this place. The atomic power plant is coming up at Kalpakkam in my constituency, Chingleput. Even here there is no rail track. There is another famous pilgrim centre, Tirukkalugukunram, in my constituency. This place also is not connected by rail. Many foreign tourists come to Mahabalipuram to enjoy the sculptural exuberance of ancient Tamil Kings. If the hon. Minister, who hails from the South, bestows his benevolent vision on my constituency, I am sure that these places of historical importance would be benefited by a rail link.

The Tamil Nadu Government has recommended a proposal for a rail link between Chinna Salem and Chingleput connecting Thiruvannamalai, Vandavasi, Arani and Uttiramerur. This proposal is pending for a long time and I request that the hon. Minister should take personal interest in sanctioning this scheme.

Mr. Chairman, in the long distance trains coming to North, warm clothes are supplied to the dining car employees. We were surprised to see that those working in the kitchen had been provided with warm clothes, while the bearers supplying meals in various compartments had not been given warm clothes. I wish to say that there should be no discrimination between employees and these bearers also should be given warm clothes, especially when they are to come to cold places in the North.

I think that during the tenure of Dr. Ram Subhag Singh Rajdhani Express started running between Delhi and Calcutta, covering a distance of 1200 kilometres in 19 hours. There is no such fast train between Madras and Delhi. The distance of 2000 kilometres is covered in 48 hours. I do not know whether there is any proposal to start a fast train between Madras and Delhi. I would appeal to the Hon. Railway Minister that he should arrange for a fast train, like that

[Shri C. Chittibabu]

of Rajdhani Express, between Madras and Delhi, and it should be christened as Arignar Anna Express.

It is stated day in and day out that greater amenities are being provided for third-class passengers. What I feel is that they continue to remain only as paper proposals. The third-class passengers are huddled together like bugs. I request that sufficient number of third-class compartments should be attached to the trains to relieve the distress of third-class passengers to some extent.

In conclusion, I would request the Hon. Minister of Railways to expedite the payment of service charges to the Madras Corporation, as it has been agitating the public for a pretty long time. The Railway employees living in Tambaram and Arkonam areas are not getting the House Rent Allowance and City Compensatory Allowance. Though they come to work in Madras City, they live in these places on account of paucity of accommodation in Madras City. They should be paid House Rent allowance and City Compensatory allowance.

Mr. Chairman, there is a gigantic Research and Designs Organisation in the Railways. I would like to know as to how many designs have been formulated by them for the Indian Railways and what kind of research they are conducting. My question becomes pertinent when locomotives are imported from abroad. Even this year it is proposed to import equipment worth Rs. 18 crores. I might mention here that the imported equipments are lying unutilised, but we seem to go in for more imports, wasting our valuable foreign exchange. I suggest that the locomotives produced by Chittaranjan Locomotive Factory should be supplied to all parts of the country.

Before I conclude, I would like to stress that electric train should be run between Chingleput and Madras. From Madras to Tambaram there is already electric traction. Instead of starting at Tambaram, the trains should start from Chingleput, just 35 miles away.

Though I may appear to have made an impassioned speech, in one respect I would like to convey to the hon. Railway Minister my sense of gratitude on my own behalf and on behalf of my constituents. He has sanctioned the construction of three Railway over-bridges in my constituency—Paranur Railway Gate, Reddipalayam Railway Gate and Thorippedu Railway Gate. Since he knows Kannada, I would like to appeal to him in Kannada that he should look into the requests I have made and do the needful.

सभापति महोदय : श्री जानकी वल्लभ पटनायक, श्री वी० एन० शास्त्री ..

श्रीमती सहोदरा बाई राय (मागर) : सभापति महोदय, मुझे पांच मिनट का मौका दिया जाय ।

सभापति महोदय : हमारी दिक्कत आप लोग मेहरवानी करके समझ लीजिए, हर पार्टी ने अपने नाम भेजे हैं, उसी के मुताबिक हम लोगों को बुला रहे हैं ..

श्रीमती सहोदरा बाई राय : हमने भी नाम भेजा है ।

सभापति महोदय . उसके बाद आप लोगों की स्लिप आती है । अगर समय होगा तो मैं और लोगों को दूंगा और नहीं तो जो नाम पार्टी की तरफ से आए हैं, उसके मुताबिक आप हमें बुलाने दीजिए और हमारी लाचारी के लिए हमें धमा कीजिए ।

SHRI DHAMANKAR (Bhiwandi) : Mr. Speaker, Sir, our hon. Minister of Railways has presented the interim budget yesterday in this House. It has a progressive and development oriented outlook. Enough attention has been paid to the welfare, safety and security of the workmen of the railways. It is very correct when we have adopted the socialist pattern in this Government. But along with that, Government must also see to the security and safety of the travelling public. The railway protection force is there and the police force is also there but in spite of that the local trains

and first-class compartments have become more and more unsafe, between Karjat-Bombay and Kasara-Bombay.

Some months back, a young girl, Shrimati Manda Patankar, travelling from Dombiwali to V. T. was murdered in broad day-light in the First Class Compartment of a local train. The people feel very unsafe to travel by First Class day by day. I hope, the Railway Minister will be kind enough to pay more attention to the safety and the security of the travelling public.

I have to make certain suggestions in regard to the constituency which I represent. There are railway crossings which obstruct the speedy transport of people and cargo. Looking through the Railway Budget, I find that surveys of certain railway crossings have been undertaken and over-bridges are to be constructed. I would suggest some more over-bridges at railway crossings at Asangaon (C. R.), Ambernath (C. R.), Lonavala (C. R.), Karjat (C. R.), Bassin (W. R.), Virar (W. R.), Shabad and Kalyan.

Certain new lines have to be opened in the backward areas. I learn that there is a proposal under survey for new lines, Palgarh-Diva and Dahanu-Diva. This will give opening to Adivasi area in Thana district. This should be expedited. Along with that, I would suggest another line joining Poona to Kalyan $\frac{1}{2}$ Junnar and Marbhat Ghat. That will connect the backward area—Murbad—Malshat Ghat—Junnar—and give impetus to agriculture as well as industry.

I would also suggest some additional trains to be provided between Karjat and Khopali and between Lonavala and Poona. That is an area where the Maharashtra Government has started an industrial colony and the industries are fast coming up there. Khopali is accessible only by bus. Only one train runs between Karjat and Khopali. But this arrangement is rather scanty. More and more workers go to Khopali where there are industrial units and they get employment there. If more trains are run between Karjat and Khopali, that will help the workers.

Similar is the case of Lonavala-Poona line. That area is also fast developing. New industries are coming up and more and more employment is made available to the people. If more local trains are operated the labour will take advantage of them fully. The local or shuttle train between Palghar and Virar has to be started and that has to be given due consideration. Due to scanty living accommodation available in Bombay, the people live in Palghar and they go to work to Bombay everyday. Some fast through trains stop there. But that does not cater the needs of the travelling public. If shuttle trains between Palghar and Virar are started, that will solve the problem of the people staying in Palghar and working in Bombay.

Then, the question of giving more and more facilities to Third Class passengers has also to be considered.

There should be a new railway station between Ambernath and Badlapur. This area is also fast developing. It is an industrial area where big and small industries are coming up. If a small station between Ambernath and Badlapur is opened, the labour will get proper advantage of it.

Lastly, there is a Matheran hill station in my constituency. If some railway arrangements are made there, that area will develop fast. Some attention may be paid to this also.

श्री जगन्नाथ राव जोशी (भाजापुर) :
सभापति महोदय, पुराने रेल मंत्री ने भी अपना स्थान ग्रहण करने के बाद थोड़े ही दिन में इस सदन के सामने बजट पेश किया था और इस बार भी नये मंत्री महोदय ने बजट पेश किया है। मुझे बड़े खेद के साथ कहना पड़ता है कि यह देश का इतना बड़ा सार्वजनिक उद्योग जिसमें काफी पूंजी लगी है और एक बड़ा वर्ग काम करता है इसके बारे में जितनी गम्भीरता से ध्यान देना चाहिए उतना नहीं दिया जा रहा है। 1967 से लेकर आज तक यह चौथे मंत्री आए हैं। लगभग चार साल के अन्दर चार मंत्री आ चुके हैं और मुझे आश्चर्य है

[श्री जयन्नाथ राव जोशी]
 कि माननीय मंत्री जी भी कितने दिनों तक इसी स्थान पर बने रहेंगे, क्योंकि जो नए मंत्री आते हैं, कुछ नए मुद्दा लेकर आते हैं, उन पुराने मुद्दाओं का क्या होगा ? जब नए मंत्री आते हैं वे स्टार्ट विद ए क्लीन स्लेट— नन्दा जी ने कुछ दक्षता लाने के लिए 11 सूत्री कार्यक्रम रखा और यह आगंका आम तौर पर व्यक्त की जाती थी कि इस बार रेलवे में काफी घाटा होगा, लगभग 69-70 करोड़ का घाटा होगा, इसलिए हमारे मन में आगंका बनी थी कि रेलों के किराये बढ़ेंगे, माल ढोने के भाड़े बढ़ेंगे, लेकिन नए मंत्री जी ने इनको नहीं बढ़ाया। लेकिन जब पूरा बजट आयेगा, तब क्या होगा, उस बारे में अभी कुछ कहा नहीं जा सकता। किन्तु जिस बात को लेकर इस समय घाटा कम हुआ है—क्या उसको आगे भी चलायेंगे, 11 सूत्री कार्यक्रम का क्या होगा— यह हम जानना चाहते हैं। रेलों के विषय में अंग्रेजों की जो धारणा थी, वह अपनी नहीं हो सकती, उनके मामले दो उद्देश्य थे—एक— हिन्दुस्तान जैसे बड़े देश में एक कोने में दूसरे कोने तक सेना के आने-जाने में यातायात की सुविधा हो और दूसरे कच्चा माल एक कोने से निकाल कर बाहर भेजा जाए और उससे जितना लाभ उठाया जा सके, उठाया जाए। इन दो उद्देश्यों से उन्होंने देश में रेलों का विकास किया और यही कारण है कि मारे देश में एक ही गेज की रेलवे लाइनें नहीं बनीं। इस समय देश के केवल बीच के हिस्से में ब्राड गेज है, पश्चिमी हिस्से में, दक्षिणी हिस्से में, पूर्वी हिस्से में आज भी मीटर गेज की रेलवे लाइनें चलती हैं। पिछले 24 सालों के अन्दर इस समस्या पर कोई ध्यान नहीं दिया गया। पिछले तीन सालों में इस उद्योग में लगाना घाटा होता चला जा रहा है। पिछली तीन पंच-वर्षीय योजनाओं में रेलों में घाटा नहीं हुआ, 1966-67 से होना शुरू हो गया है।

इस घाटे का एक कारण यह दिया जाता है कि पिलफरेज बहुत होती है, चोरी बहुत

होती है, मुगलसराय यार्ड में बहुत चोरी होती है। लेकिन ये चोरियां क्यों होती हैं—ट्रांसिप-मेंट इसका मूल कारण है। एक लाइन से दूसरी लाइन में जब माल चढ़ाया जाता है, तब ज्यादा चोरियां होती हैं, यदि एक गेज हो तो ये चोरियां बिलकुल बन्द हो सकती हैं। हमारे एक पुराने रेल मंत्री जी ने इसके बारे में जो कहा है, मैं उसका उद्धरण यहां पर देना चाहता हूं। उन्होंने कहा था—

"It is not the lack of resources but the misdirection of available resources which is responsible for our failure in this direction. Not less than 3000 crores of rupees have been allocated and spent over the three Plan periods for Railway development but most of this money has gone into projects of lesser importance than the most important programme of gauge-conversion. If only 500 crores of rupees could have been diverted to the latter programme, we would have converted over 6000 km length of metre gauge into broad gauge. As matters stand, not more than 100 km length has been so converted to this day."

यह हमारे पुराने मंत्री—श्री पुनाचा जी का कहना था और आज जब हम उद्योगों का जाल इस देश में देखते हैं तो पता चलता है कि जहां-जहां ब्राड गेज लाइन की फैमिलिटी है, वहां-वहां उद्योग बढ़ी जल्दी खड़े हो जाते हैं, जहां मीटर गेज होती है, वहां नहीं होते हैं। मीटर गेज लाइन पर ज्यादा खर्च होने की वजह से उद्योगों का जाल उन क्षेत्रों में नहीं बिछाया जा रहा है, इसलिए देश के आर्थिक विकास में आज जो अन्तुलन आया हुआ है, उसका एक कारण यह है कि रेलों में एक गेज नहीं है।

हमारे विभिन्न मंत्रालय उद्योगों के विकास की दृष्टि से जो भी योजना सामने रखते हैं, उसके विषय में योजना आयोग और उद्योग मंत्रालय में मतभेद की खाई खड़ी होने से देश में क्या हो रहा है, उसके विषय में पुनाचा जी ने जो कहा है, वह भी देखने लायक है, उसका

उद्धरण भी मैं आपके सामने रखना चाहता हूँ—

"This thinking of the Planning Commission together with the lack of right direction on the part of the Central Government is responsible for the regional imbalances which have thus been perpetuated from one Plan-period to the other Plan-period and the Railway administration has not been able to do anything about it."

इन मंत्री महोदय ने अपने स्वयं के अनुभव से जो बात कही है, मैं चाहता हूँ कि नाए मंत्री महोदय उम पर गौर करें। हमारी दृष्टि में यह देश के पश्चिमी हिस्से और देश के पूर्वोत्तर हिस्से की सुरक्षा की दृष्टि से भी बहुत महत्त्वपूर्ण है कि आसाम तक बड़ी लाइन शीघ्र-से-शीघ्र बनाई जाए। अभी मेरे आसाम के एक मित्र बोल रहे थे, मैं उनको धन्यवाद देना चाहता हूँ—यह वास्तव में एक सैन्सेटिव स्पॉट है, इसमें बड़ी लाइन का बनाया जाना देश की सुरक्षा की दृष्टि से बहुत आवश्यक है। पश्चिमी राजस्थान और गुजरात को भी बड़ी लाइन में मिलाना बहुत आवश्यक है। अभी मेरे एक दक्षिण के बन्धु ने भी इस बाब को उठाया था, वहाँ इस समय मीटर गेज लाइन चलनी है, वहाँ ब्राड गेज लाइन का कोई जाल नहीं है, इसलिए इस पर ज्यादा ध्यान दिया जाना चाहिए।

दूसरी बात मैं यह बताना चाहता हूँ—यह सरकार परिवर्तन लाना चाहती है, किन्तु वह कौन सा परिवर्तन है—मैं जानना चाहता हूँ। भारत का एक सामान्य आदमी जब यात्रा पर जाता है, उसकी दृष्टि से इस पर ध्यान नहीं दिया जाता। आज भी आप को ताजपुरब होगा—गर्मियों के दिनों में, जो लोग हिल स्टेशन पर जाते हैं, उनको कन्सेशन दिया जाता है, लेकिन आम आदमी जो यात्रा पर जाता है, चाहे कोई बियाँ भाई अजमेर-भारीफ की यात्रा पर जाए, तो उस पर यात्रा-कर लगाया जाता है। यह ठीक है कि रेलवे उम कर को बमूल करके

उम प्रदेश को दे देती हैं, लेकिन जो हवा खाने के लिए जाते हैं, ऊटी, शिमला या दार्जिलिंग जाते हैं, उनको कन्सेशन दिया जाता है, लेकिन एक सामान्य आदमी यदि यात्रा पर जाए तो उसे कर देना पड़ता है—यह बात ममझ में नहीं आती है। मैंने एक माँग की थी कि दिल्ली से बम्बई तक भोपाल होते हुए एक जनता गाड़ी चलाई जाए ताकि लोगों को कुछ सुविधा मिल सके, लेकिन मुझे जवाब मिला कि डबबे नहीं हैं, लेकिन दूसरी तरफ मैं देखता हूँ कि हफ्ते में पांच बार रतलाम होते हुए डीलक्स गाड़ी चलती है, एअर-कन्डीशन गाड़ी चलती है, इसके लिए डबबे कहां से आ जाते हैं।

महाराष्ट्र में एक तीर्थ स्थान पंढरपुर है, जहाँ लाखों बाव्री हर साल जाते हैं। दूसरी पंच-वर्षीय योजना में इस बात को स्वीकार किया गया था कि कुरडूवाड़ी से पण्डरपुर को ब्राड गेज किया जाएगा, लेकिन आज हम चौथी पंच-वर्षीय योजना में पहुंच गए हैं, इस बजट में भी उसका कोई जिक्र नहीं है। जहाँ लाखों लोग हर साल जाते हैं, केवल 53 किलोमीटर का फामला है, इसको क्यों नहीं बदला जाता? अभी कहा गया है कि 1 अप्रैल से जो गाड़ी बम्बई से ब्राड गेज की जाएगी वह मिरज तक पहुंचेगी, मैं माननीय मंत्री से कहना चाहता हूँ कि उस को कुरडूवाड़ी तक पहुंचाया जाए ताकि आने-जाने में सुविधा हो। इसलिए ध्यान देने की जो सबसे पहली बात थी, वह थी—गेज की। दूसरी बात—सामान्य आदमी की जहाँ भलाई होती है, इस दृष्टि से ध्यान देकर सुविधायें दी जाएं ताकि वे सुरक्षित रीति से अपनी यात्रा कर सकें।

अभी मेरे एक मित्र ने मन्दापाटन कर का जिक्र किया, भारतीय जनमंच के प्राणप्रिय अध्यक्ष श्री दीनदयाल उपाध्याय की मुगलसराय में हत्या हो गई, हत्यारे आज तक नहीं पकड़े गए। देश के बड़े नेता की हत्या गाड़ी में हो या सामान्य आदमी की हत्या हो, यह सवाल नहीं है, लेकिन रेलों में आवाममन सुरक्षित रूप से

[श्री जसभाष राव जोशी]

हो, नियमित रूप में हो, सुविधाजनक हो— यह बहुत आवश्यक है। किन्तु उस पर ध्यान न देते हुए हमारे प्रमुख अधिकारी एअर-कन्डीशन पर ही अपना गारा ध्यान केन्द्रित किये हुए है। आज भी थर्ड क्लास में एअर-कन्डीशन स्लीपर कोचेज की कुछ कल्पना उनके दिमाग में है, लेकिन वे उसे कार्यान्वित नहीं करना चाहते हैं, क्योंकि जो लोग फर्स्ट क्लास में जाते हैं, वे थर्ड क्लास में आ जायेंगे और इससे रेल की आमदनी कम हो जाएगी। यदि आप रेलों को सामान्य आदमी की सुविधाओं की दृष्टि से चलाना चाहते हैं तो एअर-कन्डीशन को ज्यादा बढ़ाने के बजाए, सामान्य आदमी को सन्ने दर पर, कैसे उनका प्रवास सुखकर हो, सुविधाजनक हो, नियमित रूप में हो, इस पर विचार करना बहुत आवश्यक है।

पिछले तीन सालों में जो घाटा हो रहा है, उसकी पूर्ति के लिए आप के सामने क्या कल्पनाएँ हैं, यही दिखलाई पड़ता है कि किराए बढ़ाए जाए, माल ढोने के भाड़े बढ़ाए जाए, क्या इनके अलावा कोई दूसरा तरीका नहीं है। आज रेलों में जो घाटा होता है, उसके जो कारण दिए गए हैं, उनमें कहा गया है कि कोयले की कीमत बढ़ गई है, इस्पात की कीमत बढ़ गई है, लोगों को महंगाई भना देना पड़ रहा है, अन्नरिम राहत देनी पड़नी है—लेकिन प्रश्न यह है कि ऐसा क्यों हो रहा है? क्या कोयले के दामों पर आप नियन्त्रण नहीं रख सकते, क्या इस्पात के दामों पर आप नियन्त्रण नहीं रख सकते, क्या कीमतों पर रोक नहीं लगा सकते, क्या कीमतें घटा नहीं सकते, क्या इसके लिए आम आदमी ही जिम्मेदार है। हम इस्पात के बड़े-बड़े कारखाने क्यों छोड़े करने हैं, इसका उद्देश्य यही है कि छोटे आदमी को इस्पात सस्ते दामों पर मिले, लेकिन फिर भी इस्पात महंगा हो जाता है—इसकी कौन रोकेंगा—आर० यू० एल्लीडम एलीवी? जब सारी सत्ता आप के हाथ में है और जनता

चाहती है कि आप उसके लिए कुछ करें, तो जहां घाटा होता है, उसकी पूर्ति के लिए किराया बढ़ाकर पूर्ति करना कोई तरीका नहीं है।

॥ सूची कार्यक्रम में ईंधन की जो फिजूल-खर्ची होती थी, उस पर रोक लगाई, चोरिया पर रोक लगाई गई, उसमें घाटे में काफी फर्क पड़ा है। जितने घाटे की कल्पना की जाती थी, उतना घाटा नहीं हुआ। इसलिए मैं सुझाव देना चाहता हूँ कि पिछले तीन सालों से जो लगातार घाटा होता चला जा रहा है, उसका कारण क्या है, इसको देखने के लिए, इसकी जांच के लिए एक कमीशन पहले भी बना था, लेकिन ऐसा होता है कि आगे वह क्या करता है, वह देखा नहीं जाता। इसलिए जो इस के जानकार आदमी हैं, उनको लिया जाए और उनमें पार्लियामेंट के सदस्य भी हो—उनके द्वारा इसकी पूरी जांच हो कि इतना बड़ा भारी उद्योग, आज घाटे में क्यों जा रहा है। इस तरह से घाटा होना देश के लिए शोभाजनक बात नहीं है। हम चाहते हैं कि पब्लिक यूटिलिटी कम्पन होने की वजह से नो-प्रॉफिट-नो-लास बेमिज पर जरूर चले, लेकिन आल-लास-नो-प्रॉफिट तो नहीं होना चाहिए। यह घाटा क्यों है, इसकी जांच के लिए कमीशन की नियुक्ति हो।

दूसरी बात—रेलों में जो कर्मचारी काम करते हैं, इनकी काफी समस्याएँ हैं, इनमें कई कैटेगरीज हैं। आज सरकार ने केवल दो यूनियनज को रिकगनीशन दी हुई है। जैसा मेरे एक मित्र ने कहा उनमें कई अनरिक्गनाइज्ड यूनियनज होनी हैं और जैसी यहाँ मान होती चली जा रही है वन-ट्रेड-वन-यूनियन और रेलों के अन्दर जितनी कैटेगरीज हैं, उनकी एसोसियेशन हैं, उनकी एक आर्गानिजेशन बने। और ऐसी जो रेलवे में 13 ट्रेड काम करती हैं उनका एक कन्फेडरेशन बने ताकि कुछ सुविधा हो, कुछ आबस्था हो। हर एक अलग-अलग कैटेगरी जो रेल के अन्दर हैं उनकी अलग-अलग समस्याएँ

होती हैं—जैसे कि कैंजुअल लेबर है, वह 15-15, 20 20 साल के रेलवे के अन्दर कैंजुअल लेबर के नाते काम कर रहे हैं, उनकी परमानेन्सी होती नहीं है। जहां कहीं ट्रेक्स में कोई मड़बड़ हो जाए या कुछ हो जाए तो मुझे हैरानी होती है जब मैं देखता हू कि ट्रेक्स की दुरुस्ती के लिए जो काम करने वाले जाते हैं उनकी तरफ रेलवे कुछ देखती ही नहीं उनके लिए पीने के पानी का कोई इन्तजाम नहीं, उनके रहने का कोई इन्तजाम नहीं, वे लोग स्वयं इधर-उधर से पंड की पनिया निकालकर झोपड़ी बना लेते हैं और कहीं से पानी ले आते हैं लेकिन उनके लिए रेलवे क्या करता है? उनकी तरफ रेलवे देखती ही नहीं। इसलिए केवल परिवर्तन की बात करने से ही नहीं होगा बल्कि प्रत्यक्ष रूप से कुछ करना होगा। इसलिए रेलवे में जो अलग-अलग यूनियन्स हैं, अलग-अलग कंटेन्टी वाइज उनकी तरफ से एक आर्गनाइजेशन बने और ऐसी 13 प्रमुख ट्रेडों का एक कन्फेड्रेशन बने ताकि वहां भी मुविधा बड़े।

अब मैं मन्त्री महोदय को इर्गाले धन्यवाद देता हू कि उन्होंने कोई किराया नहीं बढ़ाया और आशा करता हू कि जब अगला पूरा बजट आएगा उसमें भी ऐसी कोई चीज नहीं होगी। रेलों की दक्षता बड़े और सामान्य आदमियों को मुविधा मिले इस दृष्टि से नये मन्त्री हगी स्थान पर स्थिर रहकर कुछ काम करके दिखायेंगे, इस अपेक्षा के साथ धन्यवाद देने हुए अपनी बात समाप्त करता हू।

श्री जमशेद साहू बीकानेर (मीतापुर) : स्पीकर महोदय, आज जो चर्चा रेलवे बजट पर हो रही है उसपर विभिन्न प्रकार की समीक्षाओं सुनने के बाद एक प्रश्न सीधा-सीधा रह जाता है और वह यह कि रेल के स्टेशनों पर जब हम देखते हैं कि तीसरी श्रेणी के डिब्बे में मनुष्य भरे हैं भूसे की तरह और रेलवे स्टेशनों पर टिकट खरीदने वालों का ताता बिना सीमा के बांधा रहता है तो फिर जब

आंकड़े आते हैं लेखे-जोखे के उनमें यह घाटा कैसा? समझा तो हमने यह था कि किसी भी ऐसे वाणिज्य संस्थान में, यातायात के संस्थान में जहां यात्रियों की संख्या बड़े वहां लाभ हो किन्तु जैसे-जैसे यात्रियों की संख्या रेल में बढ़ती जाती है, घाटा भी बढ़ना जाता है। स्पष्ट है कि जो अधीक्षक है, जो व्यवस्थापक है उनकी कल्पना, उनकी मूल वस्तुओं पर काबू नहीं पा सकी। आखीरकार बात क्या है कि जब कोई स्थूल दृष्टि का भी व्यक्ति देखकर जान सकता है कि रेल के उद्योग में ईंधन एक ऐसा विषय है जिसमें बचत की गुनाहक है, पिछले एक दो वर्षों में प्रयाग भी हुआ और उममें बचत भी हुई और विगत मन्त्री ने यह कहा था कुछ स्थानों पर कि हमका रेल कर्मचारी सुझाव दे और बताये कि चोरी कैसे रोकी जा सकती है और खचन कैसे की जा सकती है तो उनमें इस सुझाव के भुलाव से आ कर के मैं मजदूर नेता और कुछ कर्मचारियों से कह रहा। कुछ कर्मचारियों ने देश की व्यवस्था को न समझकर अपनी उद्दता में मलाह दी और परिणाम श्रीमन्, यह हुआ कि वे नौकरी में ही मोक्षिल हो गए। अब मैं उनको नौकरी पर रखवाने की सोच रहा हू। तो समझ में नहीं आता कि इस जनतन्त्र में एक ओर तो कहने का अधिकार है किन्तु अधिकारी वर्ग के विरुद्ध कोई कहकर जिन्दा भी रह सकता है—यह मदन के बाहर देखा जा सकता है। यदि किसी कमी के ऊपर कहीं किसी श्रमिक नेता ने या समदमवस्य ने दृष्टि आकृष्ट की तो सारे नियमों का और संविधान का पुलिन्दा बहा आ जाएगा और कठिनाइयों का पहाड़ खड़ा कर दिया जाएगा। मैं केवल इसलिए यह बात कहना चाहता हू कि जो भी व्यवस्था रेलवे बोर्ड की रही हो, जब 1935 का ऐक्ट बना था उसमें एक विशेष परिस्थिति में रेलवे बोर्ड की कल्पना की गई थी और उसका सृजन किया गया था लेकिन अब मैं तो यह समझता हू कि यदि साहम ही तो रेलवे बोर्ड के बिना भी काम चल सकता है। उत्पादन के काम के लिए पब्लिक सेक्टर

[श्री जगदीश चन्द्र दीक्षित]

के जैसे और सस्थान है वैसे ही आप कारपोरेशन नियुक्त कर दें। जब हर रेलवे की व्यवस्था अलग है, मैनेजर अलग है तो ऊपर का रेलवे बोर्ड क्या करता है, यह मसला से नहीं आया। केवल इसलिए कि सन् 1935 के ऐक्ट में ब्रिटिश सरकार एक प्रबन्ध कर गई थी वही चल रहा है। रेलवे बोर्ड ने देश की यातायात सुविधा में किसी प्रकार का आमूल परिवर्तन नहीं किया। आरम्भ में रेलों का जन्म केवल सामरिक स्थानों के महत्त्व को देख कर, कन्ट्रोलमेंट को देखकर हुआ था। बाद में उन्हीं पर औद्योगिक केन्द्र भी बन गए। किन्तु देश के एकोनामिक डेवलपमेंट, आर्थिक विकास के मानचित्र को सामने रखकर, उसकी रणनीति गिथर करके यहाँ के यातायात के मानचित्र को बदलने का प्रयास नहीं किया गया बल्कि जमी पुगानी और पिटी हुई लकीर पर चलते रहे। हम देखते हैं कि कई ऐसे औद्योगिक केन्द्र बन गए हैं जोकि रेल के कारण अछूते रहते हैं, रेल उनकी सेवा नहीं कर पाती। रेल आर्थिक विकास के उन्नयन का साधन नहीं बन पा रही है। दूसरे इसलिए मैं इस बात को कहना हूँ कि जब सब तरफ समीक्षा की बात है, आर्थिक रूप से देखने की बात है तो मुझे रेलवे बोर्ड की आवश्यकता ही नजर नहीं आती। यद्यपि मैं अभी इस पर कुछ विस्तार से कहना नहीं चाहूँगा क्योंकि समय कम है और मन्त्री महोदय पहले कह चुके हैं कि मैंने तो बिना अध्ययन के ही बजट पेश किया है और समस्यवस्यो का मन लेकर मैं अपना विस्तृत बजट बाद में पेश करूँगा।

मैं यह अवश्य कहना चाहूँगा कि जो तादात्म्य कर्मचारियों और प्रबन्धक वर्ग में होना चाहिए, उसका सर्वथा अभाव है। हम जो समाजवादी ढाँचे का समाज बनाना चाहते हैं उसमें पब्लिक सेक्टर को एक आदर्श नियोजक बनना पड़ेगा और इसमें जो आज इतनी दूरी कर्मचारियों और प्रबन्धक वर्ग में है उसको दूर करना पड़ेगा ताकि रेल का कर्मचारी भी यह

महसूस कर सके कि उसमें कुल उसका भी हाथ है, रेलवे की नीति का निर्धारण करने के पीछे उसका भी हाथ है। रेलवे की नीति कुछ इस प्रकार से बने ताकि इस देश के आर्थिक औद्योगिक विकास को कुछ बृद्धि और स्पृष्टि मिले। धन्यवाद।

श्री हुकम चन्द कछवाय (मुरेना) : सभापति महोदय, गदन में जब कोई भी चर्चा चलती है तो यह परम्परा है कि मंत्रिमण्डल के स्तर का कोई मंत्री यहाँ पर उपस्थित रहना चाहिए। लेकिन इस समय गदन में एक भी मंत्री उपस्थित नहीं है।

सभापति महोदय : मंत्री उपस्थित है।

श्री हुकम चन्द कछवाय मंत्रिमण्डल स्तर का कोई मंत्री नहीं है।... (व्यवधान)...

सभापति महोदय : आप लोग मेहरबानी करके कोई जवाब न दीजिए। मुझे जो जवाब देना होगा वह मैं स्वयं देख लूँगा।

श्री सोलंकी।

श्री प्रवीणसिंह सोलंकी (आनन्द) : अध्यक्ष महोदय, यह जो रेलवे का बजट पेश किया गया है उसमें मंत्री महोदय द्वारा स्वयं आरम्भ में यह कह दिया गया है :

We all meet in the House with a sense of new spirit and dedication but we have not yet had the time to apply our minds in detail to the various problems pertaining to the Railway Administration. It is, therefore, that I am not placing to-day the complete and final picture of the working of the Railways. I am now submitting to the House a mere annual financial statement relating to the Indian Railways together with connected documents, I seek the approval of the House to the 'Vote-on-account'.

इसलिए इसकी रेलवे का बजट कहना ठीक नहीं होगा। आपको खर्च के लिए रूपया चाहिए

इस वजह से यह खर्च के लिए बोट भीन एकाऊंट पेश किया गया है। उसमें भी 33 करोड़ रुपये का घाटा यह बोर्डे से समय के लिए दिखाया गया है। आगे चलें तो 153 करोड़ रुपये से कम घाटा नजर नहीं आता है। रेलवेज की स्थिति इस तरीके से बहुत ही खराब है।

अभी हम सब लोग चुनाव लड़ कर आये हैं। क्या नारा हम लोगों ने दिया है? गरीबी हटाने का नारा हम लोगों ने दिया है। जाहिर है कि गरीबी अगर इस देश में न हटानी है तो इस मुल्क की पैदावार से इस मुल्क में जो कल-पुर्जें हैं, जो कल कारखाने हैं, जो सरकारी उद्योग और धंधे हैं उन्हीं में से कुछ पैदा करके हम गरीबी हटा सकते हैं। आस्मान से रुपये की कोई बरिश होने वाली नहीं है। कठिन श्रम व उत्पादन बढ़ा करके हमें देश में धन पैदा करना होगा। उस सरकार ने जिनने यह गरीबी और बेकारी हटाने का नारा देश की जनता को दिया है उसको यह ख्याल रखना चाहिए। यह मैं कोई टीका टिप्पणी की दृष्टि से नहीं कह रहा हूँ परन्तु एक बात मैं सरकार के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि यूँ तो आप बहुत खश है कि मामले विरोध में आपके बहुत कम लोग चल कर आये हैं, परन्तु सरकार को याद रखना होगा कि विरोध अब लोक सभा में नहीं होगा। कांग्रेसी लोग जो बाहर हैं वह आपके विरोधी बन कर खड़े होंगे। इसका पूरा-पूरा ध्यान आप रखियेगा। इस वजह से मैं सरकार से यहाँ कहना चाहता हूँ कि रेलवेज सब से पुरानी हमारी सरकारी संस्था है जिनमें 3 हजार करोड़ रुपये से भी अधिक का खर्च किया गया है आज पता नहीं उस खर्च का अन्दाज क्या होगा। हजारों लोग रेलवेज में काम कर रहे हैं। यह एक ऐसी संस्था थी जिसके कि माध्यम से हम अभी तक एक साल पहले तक रुपया कमा सकते थे परन्तु आज अफसोस की बात है कि एक ऐसी संस्था आज घाटा कर रही है उस घाटे को हम किस तरह से मुनाफ़े में बदलेंगे यह मैं समझ नहीं पाता हूँ। अभी तो आप को सरकार से

रुपया मिल रहा है और आप रुपया खर्च कर रहे हैं लेकिन आगे चलकर क्या होगा इसका पूरा ख्याल सरकार को करना पड़ेगा।

हमारे देखने में आता है कि रेलवे के मंत्री लोग थोड़े-थोड़े समय रख कर बदले जा रहे हैं। रेलवे के प्रधान जिस तरह से नियुक्त किये जा रहे हैं उनके लिए भी अफसोस की बात है कि एक साल में तीन प्रधान आ चुके हैं। पहले श्री गोबिन्द मेनन थे, उनके बाद नन्दा जी आये और अभी श्री हनुमन्तय्या आये हैं। उनके बारे में भी सुन रहे हैं कि वह भी कहीं अर्ज्यज्ञ जा रहे हैं। यह टेम्पोरेरी अरेंजमेंट चलाकर हमने यह पांचवी लोक-सभा का प्रथम सत्र आरम्भ किया है। कल राष्ट्रपति के अभिभाषण के बाद हमने इस नई सरकार का भी आरम्भ किया है। ऐसे मौके पर अब यह 6-6 महीने वाले मंत्री नहीं चलाने चाहिए। अगर रेलवेज को ठीक तरीके से चलाना है तो आप को ऐसे कार्यों के लिए ऐसे ऐडमिनिस्ट्रेशन के लिए कुछ लोगों को हमेशा के लिए नियुक्त करना पड़ेगा जोकि रेलवेज के बारे में कोई जानकारी रखते हों। यह एक ऐसा खाता है जहाँ पर सरकार को मुनाफ़ा करना है और यह जरूरी है कि उन खातों की जानकारी सरकार को होनी चाहिए। ऐसे जानकार लोगों को उममें आपको रखना पड़ेगा।

यह अफसोस की बात है कि एक तरफ तो हम रेलवे के माध्यम से सामान्य लोगों की सेवा करने की बात कहते हैं लेकिन वस्तुतः हम देखते यह है कि हमारे देश में जो सामान्य लोग हैं और जिनके लिए रेलवेज के सिवाय और कोई चारा नहीं है। आने-जाने का और वे मोटरकार या हवाई जहाज आदि से यात्रा नहीं कर सकते हैं उन छोटे लोगों के लिए उन गरीब लोगों के लिए आज भी यात्रा में कोई ठीक तरीके से सुधार नहीं हुआ है। कल रेलवे मंत्री महोदय ने भी अपने वक्तव्य में कहा है कि थर्ड क्लास बैलेंजर्स की जो सुविधाएँ हैं उनको भी पूरा

[श्री पी० एन० सोलंकी]

करने की दिशा में अभी बहुत कुछ करना बाकी है।

मैं सबसे पहली बात तो यह कहना चाहता हूँ कि जैसा सुबह हमारे सी० पी० आई० के सदस्य ने कहा कि ऐसी शिकायत रेलवे के अफसरान आदि की तरफ से हो रही है कि पार्लियामेंट के जो मेम्बर्स हैं वह हमारे काम में दखल देने हैं। मैं आपको यकीन दिलाता हूँ कि अगर इतनी भी दखल पार्लियामेंट के मेम्बर्स नहीं देने तो यह रेलवे के अफसरान जो हैं वह हमारे सिर पर चढ़ कर बैठ जाने। मुझे कहना पड़ता है कि रेलवे के अफसरान वाकई ये ब्यूरोक्रेमी का एक इतना गंदा नमूना इस देश में बन चुके हैं जितना गंदा कि नमूना और कोई दूसरा नहीं है। रेलवे बोर्ड के बारे में आज से नहीं बराबर पहले से चिल्ला-चिल्लाकर कहा जा रहा था रेलवे बोर्ड एक ठक्सपर्ट कमेटी भले ही हो परन्तु आम लोगों के साथ जो उनका बर्ताव होता है उम आम पब्लिक के लिए यह मनीनरी वाकई एक लोह का डंडा बन चुकी है। उममें इंसानियत का कोई दिल नहीं रहा है जो लोगों के प्रश्नों, समस्याओं और दिक्कतों आदि को समझ सके और उनके लिए कुछ सुविधाएं कर सके। उनका एक ही काम है कि रेलवेज को चलाया जाय भले ही डंडा मार कर चलाया जाय या हल बुक्स के जरिए से चलाया जाय। इसके अलावा और कोई बान उनके पाम नहीं है। इसलिए वह हमारी बात नहीं सुनते हैं और जब हमारी नहीं सुनते हैं तो फिर दूसरों की तो सुन ही कैसे सकते हैं? भूतपूर्व मंत्री नंदा जी के बारे में मैं कह सकता हूँ कि वह खुद कुछ करना चाहते थे परन्तु रेलवे बोर्ड ने ऐसा बचकर चलाया कि पता नहीं ॥ प्वाएंट प्रोग्राम उनका कहाँ धरा रह गया? ॥ प्वाएंट प्रोग्राम रेलवे बोर्ड ने अपने हाथ में ले लिया और अपनी मनमानी ब्यूरोक्रेसी शुरू कर दी। यह आज ब्यूरोक्रेसी की बजह से रेलवेज में एफिशिएंसी नहीं आई है। आज मैं देख रहा हूँ

कि रेलवेज में जो घाटा हुआ है उसका सबसे बड़ा कारण यह है कि उसमें इनएफिशिएंसी है। कौयले की बान नहीं है या एक-दो चीजों की बातें नहीं हैं। जब तक रेलवेज में एफिशिएंसी कायम नहीं होगी, यह ब्यूरोक्रेमी कम नहीं होगी, खर्च कम नहीं होने तक आप कुछ नहीं कर सकेंगे। एक तरफ आप आम जनता में यह कहना चाहते हैं कि हम गरीब और अमीर में अन्तर को कम करना चाहते हैं लेकिन आप देख लीजिए कि आज रेलवेज में क्या हो रहा है? क्लाम तीन और चार के कर्मचारी कहाँ जा रहे हैं? वह केटेगरी आज गरीबी और गुलामी में मड़ रही है। इसके वर्कर्स जो क्लाम 1 और 2 के लोग हैं उनको आप मेलून दे रहे हैं और मोटी-मोटी तनकाहें आदि दे रहे हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि उम तरह से यह काम नहीं होने वाला है। अगर आपको गरीबी और अमीरी के अन्तर को कम करना है तो पहले इसके लिए आपको सरकारी तंत्र में काम करना पड़ेगा। आज जो लोग बोझ उठा कर चल रहे हैं जो जनता की सेवा करने के लिए काम कर रहे हैं उनकी कोई सुनवाई नहीं हो रही है। डिवीजनल सुपरिन्टेंडेंट और रेलवे बोर्ड के अफसरान की बान मान कर हमारे मंत्री महोदय चलते हैं और परिणामस्वरूप गरीब बेचारे मारे जाते हैं इसलिए उनके वास्ते कुछ करना पड़ेगा।

चूंकि रेलवे का मौजूदा बजट जो पेश किया गया है महज बोट ओन एकाऊंट है इसलिए इस अवसर पर मैं कोई गहरी चर्चा में नहीं जा सकता हूँ। जब तक रेलवे मंत्रालय से कोई दूसरा बजट नहीं आयेगा तीन चार महीने के अन्दर तब तक मुझे राह देखनी पड़ेगी। परन्तु जब वह बजट आयेगा तब मैं इस अवसर पर गुजरात के जो कुछ महत्वपूर्ण प्रश्न हैं उनकी ओर रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान थिलाऊंगा। एक चीज तो यह है कि भावनगर और तारापुर रेलवे लाइन के बिछाने का प्रश्न जो सवाल काफी सालों से पड़ा हुआ है। उसको हल करने में

रेलवे को जल्दी जल्दी करनी चाहिए। दूसरी बात यह थी कि हमारे गुजरात में जो नैरोगेज रेलवे लाइन है उसका झगड़ा डा० राम सुभग सिंह के जमाने से चल रहा है। कुछ स्टेशन बन्द किये गये थे, कुछ लाइनें बंद की गई थीं फिर वहां झगड़ा हुआ, सत्याग्रह हुआ, गोलियां चलीं। मैं यह जानता हूँ कि नैरोगेज रेलवे लाइन रेलवे के लिए गुजरात में नुकसान का साधन हो चुकी है। परन्तु उस नैरोगेज को बंद करके आप लोगों की सुविधाओं को नहीं छीन सकते हैं। इसलिए मैं मांग करना चाहता हूँ कि मीटरगेज या और कोई गेज करके ही नैरोगेज को बंद करना होगा। कोई एक आल्टरनेटिव देबे के बाद ही उसको बंद करना चाहिए। उसके लिए भी रेलवे मंत्री महोदय कुछ सोचेंगे ऐसा मैं विनती करता हूँ।

एक अन्य चीज यह है कि हमारा जो नेशनल हाईवे नम्बर 8 है वह ऐसे शहरों से गुजर रहा है जहां रेलवे लाइन को क्रॉस करता है और घंटों ट्रैफिक जैम पड़ा रहता है। इस प्वाइंट के अन्दर आनन्द और नडिया दो ऐसे शहर हैं जहां नेशनल हाईवे रेलवे को क्रॉस करना है और वहां पर आप को भीघ्र से शीघ्र एक ओवरब्रिज की व्यवस्था करनी चाहिए।

नीमरी बाव मैं यह कहना चाहूंगा कि रेलवेज में काफी अर्थ से यह टेम्पोरेरी स्टाफ का सवाल चल रहा है। रेलवेज में 25, 25 साल की सबसे बाले अभी तक टेम्पोरेरी ही चल रहे हैं। अब एक तरफ तो सरकार कह रही है कि हम इम्प्लायमेंट देना चाहते हैं और बेकारी व गरीबी को दूर करना चाहते हैं दूसरी तरफ रेलवेज में ऐसे भी आबसी काम कर रहे हैं जिन्हें कि 25-25 साल सेवा करते हो गये हैं लेकिन जिन्हें कि अभी तक स्थायी नहीं किया गया है। इस तरह के कार्मिशियल स्टाफ टेम्पोरेरी स्टाफ ब्यूरोक्रेसी में अभी तक बना रक्खा है। मैं चाहता हूँ कि टेम्पोरेरी स्टाफ की कैटेगरी को खत्म कर दिया जाय क्योंकि चाहिए कि जिन्हें 25-25

साल सेवा करते हो गये हैं वह पेंशन के काबिल हो गये हैं। जो भर बैठने के काबिल हो गया उसको आप टेम्पोरेरी कैसे कह सकते हैं? ऐसे 18,000 लोग हैं जिनको आपने इस कैटेगरी में रक्खा हुआ है। आपको उनको स्थायी करना चाहिए। सरकार को यह आश्वासन देना चाहिए कि जिन लोगों ने 25-25 साल नौकरी कर ली है उनको स्थायी कर दिया जायेगा और जो सारी सुविधाएँ दूसरों को मिलती है वह उनको भी दी जायेगी।

15 hrs.

आखिर में मैं यूनियन के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। नन्दा जी का निर्णय था कि रेलवे में यूनियन एक ही होनी चाहिए। मैं कहना चाहता हूँ कि यह लोक शासन है और लोक शासन के अन्दर किसी की आवाज का गला घोटना ठीक बात नहीं होगी। अगर एक यूनियन होगी तो वह सब लोगों का भला कैसे कर सकती है? जिन लोगों ने उसका चन्दा नहीं दिया, जिन लोगों ने उसकी आइडियालोजी पर न चलने का फैसला किया, उनकी बात कोई नहीं सुनता है। मेरे जैसे लोग धक्के खाते रहते हैं और रेलवे मंत्रालय की ब्यूरोक्रेसी कहती है कि रिकग्नाइज्ड यूनिशन के जरिये आओ। क्या इसका मतलब यह हुआ कि आजाद हिन्दुस्तान में जहां लोकशाही चल रही है अगर किसी को तकलीफ है, किमी पर अन्याय हो तो उसको ठेकेदार के पास जाना पड़ेगा? क्या मैं अपनी आवाज रेलवे मंत्रालय के सामने अपने आप नहीं व्यक्त कर सकता हूँ? क्या इसके लिए आपने ठेकेदारी बनाई हुई है? आप इसको खत्म कीजिए और लोकशाही के माध्यम से कोई भी व्यक्ति हो, जो अपनी आवाज रेलवे मंत्री को सुनाना चाहे, उसकी आवाज सुनी जानी चाहिए। मैं आशा करता हूँ कि जब अगला बजट रेलवे का आप पेश करेंगे तब कोई प्रोग्राम लेकर आयेगे जिसमें वह जानकारी होगी कि हम इस घाटे को खत्म करेंगे मुनाफा करेंगे। लेकिन अगर इस तरह से न करके वह वैसे ही गरीबी हटाने की

[श्री पी० एन० सोलंकी]

बात करेंगे तो वह केवल बातें ही नहीं करेंगे, काम कोई नहीं कर सकेंगे।

श्रीमती सहोदर! बाई राय (सागर) :
सभापति महोदय, आज रेलवे मंत्री महोदय ने जो बजट पेश किया है, उसके सम्बन्ध में मैं कहना चाहती हूँ कि मैं उस एरिया से आती हूँ जिसको बुन्देलखण्ड, मागर और दमोह का एरिया कहते हैं। रेलवे मंत्रालय ने कोई ऐसा कदम नहीं उठाया है जिससे वहाँ की जनता को रेलों की सुविधा हो। हमारे विध्य-प्रदेश से महोबा, टीकमगढ़ और मागर की तरफ कोई रेलवे लाइन नहीं है। यह डाकुओं का एरिया बना हुआ है। वहाँ पर हजारों डाकू हैं जिनके कारण जनता को बेचैनी है और उनसे उनको बचाना है। इस लिए मेरी प्रार्थना है कि रेलवे मंत्रालय को मागर से छतरपुर, हीरापुर, महोबा, खजुराहो होने हुए पन्ना तक रेल की पटरी बिछाना चाहिए जिससे वहाँ के डाकुओं से जनता को राहत मिले। बुन्देलखण्ड में जो डाकुओं का एरिया है वहाँ पर जनता रात दिन सो नहीं सकती है। वह लोग दिन बहाड़े आदिमियों को उठा ले जाते हैं। जो बूढ़े लोग हैं उनके पास पहले जागीरें थी उनकी जागीरें चली जाने से अब उनके पाम कोई धन्धा नहीं रह गया है। वह कहते हैं अब हम डाके ही तो डालेंगे। मैं कहना चाहती हूँ कि वहाँ पर मिल्िटरी का कोई एजेंट होना चाहिए जो वहाँ पर फौज की टुकड़ी भरती कर सके।

आज विध्य प्रदेश और बुन्देलखण्ड में न कोई उद्योग है न दूसरा कोई सहारा है जिसपर वहाँ के लोग निर्भर कर सकें। नतीजा यह हो रहा है कि लोग भाग-भाग कर शहरों की तरफ जा रहे हैं। इसके लिए रेलवे मंत्रालय को कोई कदम उठाना चाहिए। वहाँ पर पन्ना में हीरो की खान है। वहाँ तक रेलवे लाइन जानी चाहिए जिससे वहाँ हीरा निकालने में आसानी हो। वहाँ कोयला भी है और लकड़ी

का व्यापार भी हो सकता है। वहाँ पम्परों की बड़ी-बड़ी खदानें हैं जिनसे रेलवे को काफी आमदनी हो सकती है और गरीब जनता को राहत मिल सकती है।

दूसरी बात यह है कि आज तीसरे दर्जे में जो महिलाएँ चलती हैं उनके लिए कोई भी सुविधाएँ नहीं हैं। अब क्या किया गया है कि जो रेलें हैं उनमें चार डब्बे महिलाओं के लिए लगाये गये हैं लेकिन आधे में डाक के पैके रखे जाते हैं। आखिर ऐसा क्यों किया जाना है? महिलाओं ने ही क्या बिगाड़ा है कि जिनमें वह चलती है उनमें डाक की पैलियाँ भी रक्खी जाती हैं। मैं कहना चाहती हूँ कि उनमें डाक की पैलियाँ नहीं होनी चाहिये। उनके लिए अलग डिब्बे होने चाहिये। चाहे आज आप कलकत्ता शहर में चले जायें या दिल्ली शहर में चले जायें, चाहे बम्बई शहर में चले जायें, वहाँ पर इस तरह का कोई भी क्षमता नहीं है। हमारे यहाँ रोज चोरियाँ होती हैं लेकिन उनकी जाच नहीं हो पाती है। पुलिस की कोई सुविधा नहीं है। रेल मंत्रालय न जाने क्यों महिलाओं से नाराज है कि उनको कोई सुविधाएँ नहीं दी जातीं। भले ही महिलाओं के लिए दो ही डिब्बे लगाये जायें लेकिन उनके लिये अलग बनाना डब्बा होना चाहिए।

दूसरी बात यह है कि हमारे यहाँ जो छोटी श्रेणी के लोग नीकर रखते जाते हैं उनके साथ अफसर लोग भ्रष्टाचार करते हैं, पक्षपात करते हैं। नीकरियाँ उन्हीं लोगों को दी जाती हैं जो मुट्ठी गरम कर देते हैं, बाकी लोग रह जाते हैं। रेलवे में हरिजनों और आदिवासियों को पूरी सुविधा दी जानी चाहिए नीकरी आदि में। आज रेलवे मंत्रालय में किसी बात नहीं हो रही है।

मैं बतलाना चाहती हूँ कि बड़ीभाष के रास्ते में अभी तक रेल खनन नहीं बिछाई गई है। वहाँ सितम्बर-अक्तूबर में अकलतन्त्रा नहीं

में हजारों लोग बह गये। वहाँ पर रेलवे लाइन बिछाने की जरूरत है। यहाँ पर ऐसी लाइन बननी चाहिए जिससे हमारे करोड़ों भाइयों को वर्षा में दिक्कत न उठानी पड़े। रेलवे मंत्रालय को हरिद्वार से लेकर बदीनाथ तक रेलवे लाइन बनानी चाहिए।

इसके साथ ही मैं यह कहना चाहती हूँ कि मध्य प्रदेश का जो हमारा एरिया है, मागर और दमोह का, वह इतना पिछड़ा हुआ है जिसका ठिकाना नहीं है। वहाँ के लोग अपने राज्य को छोड़कर बड़े-बड़े शहरों में जाते हैं और वहीं रह जाते हैं। मागर ने छत्रतुर, हीरापुर, महोवा, खजुराहो आदि का जो क्षेत्र है वह बहुत ही बेकवर्ड है। जब कभी वहाँ वर्षा नहीं होती तो फगल नहीं होती है और लोगों को महुआ पर ही निर्वाह करना होता है। इसलिए वहाँ की स्थिति को सुधारने के लिए रेलवे लाइन बिछाने की बड़ी जरूरत है, साथ ही वहाँ पर उद्योग-धन्धे खोलने की भी जरूरत है जिससे वहाँ की जनता को राहत मिल सके। साथ ही वहाँ पर हकौतों का एरिया है वहाँ पर हमारी फौज की टुकड़ी जाय और फौज के लिए भरती का काम करे ताकि डाकुओं का डर कम हो जाय।

अन्त में मन्त्री महोदय से फिर कहना चाहती हूँ कि रेलवे मंत्रालय को महिलाओं का पूरा ध्यान रखना चाहिए क्योंकि बिना महिलाओं का ध्यान रखे हुए हिन्दुस्तान आगे नहीं बढ़ सकता। महिलाओं ने अभी चुनाव में बहुत बड़ा हाथ बटाया है। इस सरकार को महिलाओं ने बोट दिया है। इसलिए रेलवे मंत्रालय को रेलों में, नौकरियों में और हर क्षेत्र में उनको सुविधायें देनी चाहियें।

SHRI M. M. JOSEPH (Peermade) : I am really glad to support the railway budget for 1971-72. It is understood that 186 kilometres of new lines have been opened for traffic and 326 kilometres have almost been converted from metre-gauge to broad-gauge. At the same time, may I invite the

attention of the Railway Minister to the southern most corner of India, our small State of Kerala. And when I invite the attention of the Railway Minister I pray and hope that the Railway Minister will handle his portfolio successfully for the next five years at least. From the railway map of India everyone can understand that in our State of Kerala there is only one line, and that itself is metre-gauge, just like a poverty stricken earth-worm in a dry barren land. A State like Kerala having only one metre-gauge line is rather pitiable to be presented before this august assembly. So, first of all, I remind the necessity of converting this metre-gauge line from Ernakulam to Trivandrum into broad-gauge.

Kerala is well-known for its cash crops. Especially in the high ranges of Kerala cash crops like rubber, pepper, tea and cardamom are cultivated. If my memory is correct, it was in the year 1954 that Shri George Thomas Kottukappali, the then MP from Kerala, submitted a scheme to open a new railway line from Cochin to Madurai.

Some of my friends from Tamil Nadu have stressed the necessity of opening a railway line from Tirunelveli to Cape Comorin but they themselves will come to understand that Madurai is a more prominent and important place than Tinneveli and if a railway line is opened from Cochin to Madurai, it will help very much the people of the high ranges of Kerala, specially the cultivators of cash crops, to export those goods and other people also.

Moreover, there are pilgrim centres like Madurai, Sabarimalai or Sabarigiri mountain, and Erumeli situated in the high ranges of Kerala and at the border of Tamil Nadu. Pilgrims from various centres of India and tourists from various places of India and outside come up to Cochin and see these beautiful places and pilgrim centres just like Moses of the Old Testament saw the land of plenty at a distance. They come up to Cochin, see these places at a distance and go back. So, a railway line from Cochin up to Madurai at least should be opened and immediate steps should be taken by the Government in this regard.

[Shri M. M. Joseph]

Similarly, a coastal railway line from Cochin up to Kayamkulam *via* Aleppey is a necessity for our State. It is said that some steps have been taken to start a railway line from Tiruvella up to Punalur in our State. I hope that the Government will take immediate steps to fulfil that scheme.

SHRI N. K. SANGHI (Jalore) : Mr. Chairman, I congratulate Shri Hanumanthaiya on taking over the Railway Ministry. Unfortunately, the Vote-on-account Budget presented to the House gives a very dismal picture of railway finances. From 1966-67, when for the first time in history the Indian Railways started facing a deficit, the Revenue Reserve Fund, which stood at Rs. 63 crores in 1966-67, was completely wiped out and last year a deficit of Rs. 9 crores was shown to meet the dividend liability. This year we have a deficit of Rs. 25 crores. The Revenue Reserve Fund and the Development Fund are without reserves. According to the railways, Rs. 154 crores would have to be borrowed from the Government by the end of 1971-72. This means that the railways will have to generate more funds to repay these debts and to build up the Revenue Reserve and Development Funds. This is the story of the railway finances today.

Due to the depletion of the Development Fund no substantial expense on machinery, rolling stock etc. could be made as was envisaged in the Fourth Five-Year Plan. I would like to recapitulate in a few words from the budget speech that the hon. Railway Minister has made, which gives a very true picture of the railway finances today. What he has said is that from 1966-67 the railways could not meet fully even the annual dividend liability to the general exchequer. For meeting the full dividend liability in 1971-72 and repaying one-third of the earlier loans, the railways will have to borrow Rs. 45.51 crores from the general revenues. Ultimately, in the end he has warned us that the railways are, therefore, to generate resources enough not only to repay these accumulated loans but also to rebuild the Revenue Reserve and Development Funds.

With these depleted funds he has given us a warning possibly indicating that when

the proper yearly budget is to come he is going to come with a heavy increase in passenger fares and freights. These increased rates were put down by a sledgehammer last year by the Opposition. I would like to warn the hon. Railway Minister that if such a thing is done, we, who have come with the mandate of the people, will equally oppose it and that it is high time that the railway finances are put in order by economics and are remedied.

We have to understand whether the railways are a commercial enterprise or they are a public utility service. If they are a commercial enterprise, we have to look at the railway finances from a commercial angle but if they are a public utility service, we will have to look at them from that view

We are talking of the Railway Convention Committee time and again. It lapsed last time and no action was taken. It is high time, that we do not appoint a committee and deal with the matter quickly hammer and tongs.

If it is a commercial organisation, whatever profits come, they will be treated as of any other public sector undertaking and given back to the General Revenues and the matter dealt with accordingly. If it is a public utility service, we will have to look into it from a different angle. The Railways today are transporting foodgrains and goods for export and many other things which are subsidised at a lower freight rate. For that, it would be the responsibility of the Central Government and the State Governments to subsidise the Railways. We cannot mix up these two matters and ask the tax-payer to pay by increasing fares and freight rates. This is a matter which we have to decide. By having Railway Convention Committees, we will be delaying the matter and then putting the finances of the Railways into jeopardy.

There are some important phenomena that have developed during the last year. One was the cutting down of the railway services due to shortage of coal. The Railways have always been telling the traders that they should carry goods in the lean season and not in the peak season so that the Railways can cope up with the load.

What happened when there was the coal strike in Bengal. The Railways were not able to procure coal and they had to cancel more than 900 trains. This is a very serious affair, With China and Pakistan as our neighbours on the one hand and any other serious natural calamity on the other, we could be stranded. If the Railways are not able to procure coal from Bengal and Bihar coal-belt, it will practically paralyse the Railways throughout the country. It is high time that buffer stocks and coal depots are built. The failure of Railways to procure coal and run the services even for a few months is very serious. It should be dealt with seriously. I think, the Railway administration is carrying on the work in a very lackadaisical manner. It should be taken a serious note of.

Another important phenomenon that has developed during the last year is the occurrence of wild cat strikes in the Railways in many places. I am not against strikes. But I am against illegal strikes. What happened in the North-East Frontier Railway? I would like to draw your attention to that. The facts are very well known. There was a strike at Siliguri on a very small matter. It was a wild-cat strike. When the strike was just going to fizzle out, we understand, the hon. Railway Minister, Mr. Nanda, sent an emissary and gave an assurance that no action will be taken against the strikers. This is serious. Either the Minister should handle the strike from the very beginning or ask the administration to deal with it. Such an attitude of last-minute interference has demoralised the administration. This has led to recurrence of similar other strikes. (*Interruption*) I am for the unions. They do work for the rights of labour. But illegal strikes cannot be tolerated. This sort of an action is not appreciated.

Now, I would like to draw your attention to a news item that has appeared in the *Times of India* of March 18, 1971. There is a statement by retired Railway officials, Mr. Khandelwal, Mr. Nilakantan and Mr. Badhwar. This is what Mr. Khandelwal says :

...there is increasing tendency to resort to political pressures to achieve undue

gains. This type of interference has led to a widespread feeling that unless extraneous pressure is exercised, an employee cannot achieve his aim and people are losing faith in things..."

Then, Mr. Nilakantan says :

"There is no single facet of the railways working, however, small, which is not subject to interference from Ministers, politicians and political bias."

"Transfers of staff even in the fourth grade are questioned and often cancelled ...punishments sought to be set aside..."

This is what has been said by retired Railway officials. I would like to know from the hon. Minister of Railways why such statements are not denied. Why are such statements made by certain officials who are no more in the Railways? They should be either denied or clarified. There should be a denial or a clarification of such statements. When there is no denial made by the hon. Minister, we take it for granted that what has been stated is true and correct. It is high time that such statements are contradicted. Other wise, we feel that what has been said is true and holds water.

The Administrative Reforms Commission has made certain recommendations on the working of the Railways. Now Mr. Hanu-mathaiya who has been the Chairman of the Administrative Reforms Commission is heading the Railway Ministry. We have recently received a booklet giving salient points of these various recommendations. I would like to know what action has been taken. We know that only minor recommendations are taken up and major recommendations are not being complied with. We expect whatever recommendations are made, they are adhered to and implemented. The recommendations made by these Commissions, whether it is Mathur Commission on Claims or Wanchoo Commission on Safety should be taken up and implemented. Some sort of a white paper should be prepared as to what has been done in regard to various recommendations and made available to Members of Parliament. Mr. Nanda is no more an Minister in the

[Shri N. K. Sanghi]

Cabinet. I would like to express my own feeling. I have very high regard of him.

All I wish to say with all humility is that he has taken out a eleven-point programme for elimination of corruption and effecting economy, etc. But what does the Railway administration say to this eleven-point programme? A parallel organization has been set up in the Railway Board and the Railway Board has been asked to involve itself in the eleven-point programme with a complete secretariat at the top-level to look into these matters and till today we do not know what substantial gains have been achieved. I would only say that the voluntary employment of Sadhus and other social workers at Rs. 5 per day is something very humiliating to the Railway administration. Such matters should have been taken up by the Railway Administration and not by the social workers and organizations. This system has caused a lot of discouragement to the Railway administration. This is something unparalleled. Whatever has been said and done is like creating a smokescreen for all the inefficiency that the Railways today are suffering from.

Then, when we come to passenger amenities, today if somebody wants to travel by train, there is no accommodation. If you want to book your goods, there are no wagons. I would like to say that the whole mal-administration today has to be tackled at an entirely different footing and not in such a manner that it has been proposed.

I would like to draw your attention to another important matter. In Rajasthan and Gujarat we have a large chunk of metre gauge railways. Half of the metre-gauge railway is in the Northern Railway and the other half is in the Western Railway. Unless the metre-gauge is combined into one zone and co-ordinated, I don't think any efficiency or improvement in the financial position of the metre-gauge system can be effected. Sir, it is high time that at least the metre-gauge section of the Western Railway and of the Northern Railway is co-ordinated into one zone so that the metre-gauge section can work in an efficient and co-ordinated manner which is at present absolutely lacking.

I would like to know from the Hon.

Minister about one thing. There has been a story in the air. We have been told that some locomotives were purchased by the Railways from the German Democratic Republic. These locomotives which have been received are not as per the specifications. Their horse-power was less than what was given in the specifications and in spite of this, balance payments were made for these locomotives to the GDR. We would like to be advised whether this is true.

Sir, then I would like to draw your attention to another thing, when we ask questions in Parliament about Railways, we get answers in a very casual and cavalier manner and no correct information is given. On the 24th of November, 1970, I asked a question whether the Railway Board placed orders in 1965 with certain private firms in Bombay for the supply of railway wagons and paid advances to the tune of Rs. 50 to 80 lakhs and if so, what were the terms of the contract. In answer, what the Government has said was that the supplies have been completed by the two firms and the on-account payments made stand fully recovered from payments to the two firms against wagons supplied. But, what is the true state of affairs? In the Audit Report of 1969, they say :

"The orders for the 1965-66 wagon building programme were placed by the Ministry of Railways (Railway Board) in April, 1965, with 30th September, 1966 as the common date of delivery. Extensions to the delivery dates were, however, granted from time to time although it was known that the prices had meanwhile come down. The Ministry of Railways (Railway Board) finalised the orders for 1967-68 wagon building programme, at rates lower than those for 1965-66 orders as early as November, 1966. The delivery dates for 1965-66 orders were nevertheless extended up to 31st October, 1968."

What do they say in conclusion? They say :

"In respect of 2,328 four-wheelers (931 units) of 1965-66 orders delivered up to 31st October, 1968, and in respect of 1,426 four-wheelers (1087 units) of 1967-68 orders delivered between 1st April, 1968 and 31st October, 1968, the avoidable expenditure assessed on the basis of prices

in the subsequent years was about Rs. fifty-one lakhs."

That means, these two firms made a profit of Rs. 51 lakhs more on account of the default of the railways.

It is these matters which have got to be tackled if you want to reduce the losses of the railways and not merely by increasing the freights and passenger fares. I hope the Hon. Minister will take these things into consideration and try to improve the management of the railways and try to bring more efficiency and remove the pilferages and that only will remove the present difficult financial position of the Indian Railways.

Thank you, Sir.

श्री रामबेच सिंह (महाराजगंज) : मभापति महोदय, कल माननीय रेलवे मन्त्री जी ने अपना काम-चलाऊ बजट प्रस्तुत करते हुए जो भाषण दिया, उसको मैंने पढ़ा है। मैं समझता था कि मन्त्री महोदय उम बजट के माध्यम से रेलवे के सम्बन्ध में कुछ नई बातें और नए परिवर्तन दिखायेंगे। लेकिन उन्होंने पुरानी बातों को ही दोहराया है। उन्होंने रेलवे के घाटे का जिक्र किया है और उम घाटे की जिम्मेदारी जनता पर, गमाज-विरोधी तत्वों पर और दूसरे लोगों पर फँक दी है। आप जानते हैं कि जब आदमी अपने काम में सफल नहीं होता है, जब उसे असफलता दिखाई पड़ती है, तो उसकी जिम्मेदारी वह स्वयं नहीं लेना चाहता है। रेलवे में जो घाटा है, रेलवे प्रशासन की जो असफलता है, माननीय रेलवे मन्त्री को उसकी जिम्मेदारी अपने ऊपर लेनी चाहिए थी।

आखिर इस बजट में क्या नई बातें दिखाई गई हैं? मन्त्री महोदय और उनके दल को इस बात का बहुत गर्व और नाज है कि उन्होंने इस मध्यावधि चुनाव में विशाल बहुमत पाया है। विशाल बहुमत का उनका दावा किस आधार पर है? उन्होंने जनता को बताया कि हम समाजवादी हैं और हम गरीबी को हटाना चाहते हैं। मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या

यह समाजवाद के साथ धोखा नहीं है कि आज भी इन्सान और इन्सान के बीच में भेद रखा जाए और समाज के लोगों को श्रेणियों में बांटा जाए, कुछ लोगों को प्रथम और द्वितीय श्रेणियों में सफर कराया जाए और देश के विशाल समुदाय को तृतीय श्रेणी में भेड़-बकरियों की तरह लाद कर एक जगह से दूसरी जगह ले जाया जाए। क्या इस तरह का प्रशासन और व्यवस्था चलाने वाली सरकार और मन्त्रियों को अपने आप को समाजवादी प्रशासन कहने का कोई नैतिक हक है? इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि मन्त्री महोदय ने मध्यावधि चुनावों के बाद प्रथम बार रेलवे के काम-चलाऊ बजट को प्रस्तुत करते हुए देश को बताया है कि समाजवाद के लिए हमारे दिल में कोई स्नेह नहीं है, समाजवाद के सम्बन्ध में हमने जो कुछ कहा, वह हमारी कथनी थी और यह जो हमारी करनी है, उसमें कोई समाजवादी आचरण नहीं है। अन्यथा रेलवे मन्त्री जी को मध्यावधि चुनावों के बाद होने वाली इस सदन की प्रथम बैठक में कल यह घोषणा करनी चाहिए थी कि मैं रेलवे में इन सब दजों को तोड़कर एक ही दर्जा रखूंगा, जिसमें देश के सभी लोग सफर कर सकेंगे। उस दर्जे में वह जो कुछ तरक्की कर सकने, उसमें वह जो भी सुविधा और आराम दे सकने, वह देते। लेकिन उन्होंने ऐसा नहीं किया। अगर वह सही मानों में समाजवादी है, अगर वह समाजवाद के साथ चल नहीं कर रहे हैं, तो वह अगले बजट में जरूर इस बात की व्यवस्था करें कि रेलवे में सब श्रेणियों को तोड़ कर गिफ्ट एक ही श्रेणी रखी जाए। तभी देश और दुनिया समझेगी कि वह सही मानों में समाजवाद और परिवर्तन की ओर अग्रसर होने जा रहे हैं।

प्रश्न यह है कि मन्त्री महोदय रेलवे में क्या परिवर्तन लाए, उन्होंने उसके प्रशासन में कौन सा सुधार किया। जैसा कि माननीय सदस्यों ने कहा है, यात्रियों की संख्या बढ़ रही है, उनकी संख्या में कमी नहीं आ रही है।

[श्री रामदेव सिंह]

जो घाटा हो रहा है, उसका कारण सरकार की नीतियां हैं। मैं एक भिन्नाल पेश करना चाहता हूँ। पटना के नजदीक सोनपुर में रेलवे के सुपरिन्टेण्डेंट का कार्यालय था—और वह आज से नहीं, बल्कि जब से अंग्रेजी शासन में रेलवे प्रशासन शुरू हुआ और रेलवे लाइनें विछाड़ी गईं, तब से वहाँ था। आपने न जनता में पूछा न किसी से पूछा और जहाँ इतने बड़े-बड़े मकान बने हुए थे, रहने की गारी व्यवस्था थी, अचानक एक दिन आदेश देकर सुपरिन्टेण्डेंट के कार्यालय को सोनपुर में समस्तीपुर कर दिया। उस क्षेत्र में आने वाले जो माननीय सदस्य हैं वह आपकी तरफ ही उमी बेंच पर बैठते हैं, जहाँ उनमें उनकी कहानी पूछिए। इलाके के लोग क्या कहते हैं? सरकार के एक मंत्री जी को इस बात की इच्छा हुई कि यह कार्यालय मेरे यहाँ समस्तीपुर में चला जाए और उन्होंने उसे समस्तीपुर भेजवा दिया। अब भाग समस्तीपुर में तब मकान बना रहे हैं, भूमि अर्जन कर रहे हैं, पैसे दे रहे हैं और रेलवे का क्या उसमें हित हुआ, क्या उसमें एफिशियेंसी आई? कॉर्ड है कारण जो आर बना गये? कोई कारण आप नहीं बता सकते। फिर पैसे को व्यर्थ में खर्च करना और फिर घाटे की जिम्मेदारी समाज-विरोधी तत्वों पर और जनता पर लाद देना और कर्मचारियों पर लाद देना, यह कोई उचित बात है? मंत्री जी को बताना चाहिए कि सोनपुर में सुपरिन्टेण्डेंट के कार्यालय को समस्तीपुर हस्तान्तरित करने में रेलवे विभाग का क्या हित साधन हुआ या जनता का क्या हित-साधन हुआ? यह मंत्री महोदय को स्पष्ट बताना चाहिए और नहीं तो उन्हें इस बात को मान लेना चाहिए कि घाटे की जिम्मेदारी उनके प्रशासन पर और उनकी सरकार पर है।

15/33 hrs.

[MR. SPEAKER in the Chair]

मैं कुछ और बातें कहना चाहता था। पिछले दिनों पहलेजा घाट पर एक टिकट

क्लेक्टर की हत्या की गई। उसकी जांच गुप्तचर विभाग से कराई गई। गुप्तचर विभाग ने जांच रिपोर्ट में भिखा कि हत्या रेलवे विभाग के मुलाजिमों ने षड्यत्न करके कराई है, लेकिन काश, इसका कोई एविडेन्स नहीं है जिसकी न्यायालय में प्रस्तुत किया जा सकता हो। उसका अपराध क्या था? जो टिकट महेन्द्र घाट में पहलेजा के लिए बिकता था वह टिकट उसी जगह देकर सोनपुर का टिकट मिलना है। पहलेजा का डाइरेक्ट बुकिंग आग नहीं कर सकते। तो टिकट आप देते हैं सोनपुर का लेकिन हजारों हजार यात्री उस टिकट को वही देकर कम पकड़कर या टैक्सी पकड़कर, हाजीपुर, सोनपुर, छपरा चले जाते हैं और वह टिकट जो कर्मचारी लेता है, पुन उगवा महेन्द्र में ले जाकर वह बचने व और हजारों हजार रुपया उस तरह पैसा बचने में। वह टिकट क्लेक्टर एक अच्छा इंसान था। जब वह गया तो उगने इस अर्थ कारणोंवर तो रोका। उसके इस अच्छे कार्य के पुरस्कार में लूटने वालों ने उसकी हत्या कर दी। आप सी० आई० डी० की उस गिराफ्त की मग कर देखें। ऐसे लोगों को आने विभाग में क्या आपने कभी सजा दी है? मैं जानना चाहता हूँ, इसी वर्ष के अपने भाषण में वह हम बात को बतलाते कि पिछले दिनों जिन लोगों ने इस तरह के जुर्म किए और जिनके जुर्म प्रमाणित हुए उनमें से कितनों को उन्होंने दण्डित किया, कितनों को जेल भेजा, कितनों पर मुकदमे चलाए और उनको नौकरी से बरखास्त किया जिनकी भ्रष्ट कार्यवाहियां प्रमाणित हुई हैं? लेकिन कहीं इस भाषण में उनकी चर्चा नहीं है। या तो इनका प्रशासन बिलकुल सापोपाय भ्रष्टाचार से मुक्त है और अगर नहीं तो इनके प्रशासन में इस पर अकुशल लगाने की क्या कार्यवाही की? आप क्लेम पेमेंट करते हैं। माल हम कलकत्ता से भेजते हैं, आसाम से भेजते हैं और आप के मुलाजिम असामाजिक तत्वों से मिलकर उस माल को कहीं उतार लेते हैं, निकाल लेते हैं, चुरा लेते

हैं। आप तो पैसे देते हैं लेकिन कहां माल गायब हुआ, किधर गया, कभी इस तरह के मामलों की आपने जांच पड़ताल या छानबीन की? अगर आप छानबीन करने तो लोगों का निश्चित तौर पर भला होता। पैसा आप पैसे देते हैं तो घाटा तो आएगा ही। लेकिन हमका पता आपने नहीं लगाया कि माल कहां गया, किम की कमी से गया? हमकी कोई छानबीन आप ने नहीं कराई।

अब मैं यह निवेदन करना चाहता था कि पटना में गंगा पर ब्रिज बन रहा है। आप मुने ट्रॉंग मन्त्रालय दल की नेता ने पटना में जाकर उम पुल का शिलान्यास भी कर दिया। रेलवे प्रशासन की बड़ी कृपा उम डलाक के प्रति होनी और जनता के प्रति होनी यदि उम पुल के ऊपर रेलवे लाइन भी दौड़ाने की एक स्कीम अपनी वह लाने।

[SHRI R. D. BIJANDARE in the Chair]

सभापति महोदय : आपका टाइम समाप्त हो गया।

श्री रामदेव सिंह : सभापति महोदय मैं तो समझता था आपके चले जाने के बाद मुझे कुछ और समय मिल जाएगा।

सभापति महोदय : नहीं, समय बहुत कम है।

श्री रामदेव सिंह : तो मैं यह कह रहा था कि उम ब्रिज पर एक रेलवे लाइन भी डाली जाए तो फिर उत्तर बिहार का दक्षिण बिहार से, पटना से सीधा सम्पर्क स्थापित करके बहुत बड़ी उसकी उपयोगिता बढ़ सकती है।

एक दूसरा ब्रिज बन रहा है डुमरिया में गण्डक नदी पर नेशनल हाई वे पर। अगर बेतिया से उम नेशनल हाई वे पर लाइन दौड़ा करके ऊपर से और फिर उमको लाकर सिधौकिया से महाराजगंज जो लाइन आती

है उस लाइन से उमको संयुक्त कर दिया जाय तो उम इलाके का बहुत बड़ा कल्याण होगा। सीधे सारन का पटना का सम्बन्ध उस लाइन से डुमरिया होकर, मोतीहारी होकर नेपाल से हो जाएगा। यह बड़ी उपयोगी बात होगी उम इलाके के लिए। मैं ममज्ञता हूँ कि नए बजट में मन्त्री महोदय रेलवे में इस तरह की व्यवस्था करने के ऊपर अपने विभाग से विचार-विमर्श करेंगे और कोई योजना इसके लिए रखेंगे।

श्री डी० पी० माधव (मुंगेर) : अध्यक्ष महोदय, ईस्टर्न रेलवे जमालपुर का कारखाना हिन्दुस्तान का बहुत बड़ा रेल कारखाना है। रेल मन्त्रालय द्वारा प्रसारित बजट को विहंगम दृष्टि से देखा जाए तो ईस्टर्न रेलवे वर्कशाप जमालपुर के उन्नयन के लिए, उमके उत्थान के लिए हममें कोई व्यवस्था नहीं रखी गई है। गेकेंड वर्ल्ड वार के समय और उम के बाद उम कारखाने में करीब 22 हजार लोग काम करते थे। लेकिन आज उमकी स्थिति ऐसी हो गई है कि वहाँ पर महज आठ हजार मजदूर काम कर रहे हैं। रेलवे के विकास के नाम पर देश में अन्य जगहों पर कारखाने बनाए गए। परन्तु मैं विश्वास दिला कर कह सकता हूँ कि किसी बहुत बड़े अंग्रेज ने कहा था कि मुंगेर एण्ड जमालपुर आर दि बमिषम आफ दि ईस्ट। लेकिन उम बमिषम आफ ईस्ट को जिम तरह से नेग्लेक्ट किया गया, जमालपुर रेलवे वर्कशाप को जिम तरह से नेग्लेक्ट किया, शायद उमका भी एक परिणाम यह हुआ है जिससे आपको यह घाटा हो रहा है। पिछली बार जब चायनीज वार हुई तो जमालपुर रेलवे वर्कशाप का सहा। आपने लिया। चितरंजन कारखाने का जब निर्माण होने लगा तो हिन्दुस्तान क्या विश्व के किसी जगह भी कोई इंजन के ब्वायलर उपकरण बनाने में समर्थ नहीं हुआ, तब ईस्टर्न रेलवे वर्कशाप जमालपुर ने बना कर दिया। अब-अब भी जरूरत पड़ी देश को वहाँ के बढ़िया से बढ़िया

[श्री डी० पी० यादव]

कारीगरो का महारा लेकर देश के हित को पूरा किया गया। लेकिन जब कोल्ड पीरियड आ गया, या सामान्य स्थिति आ गई तो उन कारखाने की बंदोस्तरी को रोक़ा गया। मैं माननीय मन्त्री जी का ध्यान आकर्षित करूंगा कि यूज़फुल टेक्नोलॉजी के सहारे और कॉन्स्ट्रक्टिव थिंकिंग के आधार पर जहाँ उनको लाभ हो वहाँ पर वह जरूर जायें और फिज़ूलखर्ची ज़रा पर दिखाई पड़े वहाँ पर उसको बन्द किया जाए। सरकार के पास पैसा नहीं है। लेकिन नया-नया कारखाना खोलकर, नये-नये एस्टैब्लिशमेंट बनाकर जो हम अर्थ का दुरुपयोग कर रहे हैं वह नहीं होना चाहिए। जितनी पूँजी हम उसमें लगाते हैं, अगर एक कारखाना बना हुआ है, उसका थोड़ा विस्तार हम कर दे तो वह पूँजी हमारी बचेगी और प्रोडक्शन ज्यादा उसमें होगा। मैं रेल मन्त्री महोदय से यही आग्रह करूंगा कि जमालपुर रेलवे वर्कशॉप जो मुंगेर में स्थित है उसकी पूँजी जांच कराई जाए, उसकी थिंकिंग कमीटी को देखा जाए और अगर वह हिन्दुस्तान के औद्योगिक नक्सों को बदलने में समर्थ हो तो आगे आने वाले मूव में जमालपुर कारखाने के विकास के लिए एक नई योजना तैयार की जाए जिसमें वहाँ चार मैटीरियल भी बन सके और तेल पीपा भी बन सके, इत्यादि-इत्यादि। मैं मन्त्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि डीज़ल का कारखाना या एलैक्ट्रिक ट्रेन का कारखाना जमालपुर में बहुत अच्छे ढंग से थोड़ा मीडी-फिकेशन करके बनाया जा सकता है। आप एक्सपेरिमेंट करके देखें। इसकी उच्चस्तरीय जांच कराएँ जिसमें समद गदग्य भी सम्मिलित कराए जायें।

मैं कोई लम्बा चौड़ा भाषण देने के लिए नहीं तैयार हूँ। केवल यही कहूँगा, जिस क्षेत्र में मैं आया हूँ वह भागलपुर, मुंगेर, महरसा, पूर्णिया, सधाल परगना और बगाल के समीप है जिसमें सिर्फ़ लूप लाइन जाती है आज तक

उसमें डबल लाइन की व्यवस्था नहीं की गई है। डबल लाइन की व्यवस्था की जाए तो मुंगेर, भागलपुर, सधाल परगना से बगाल का सीधा सम्बन्ध हो जाता है और फरक्का बांध हो कर के जो आसाम की ओर लाइन जाती है उसमें जाने में सुविधा हो सकेगी। उत्तरी बिहार में पत्थर की जितनी आवश्यकता है, डिफेन्स निर्माण की दृष्टि से जितनी आवश्यकता है, वह तब तक सम्भव नहीं हो सकता जब तक मडको चौड़ी न हो और मडको को चौड़ा करने के लिए हमें बोल्टर्ज चाहिए। जमालपुर में जो पत्थर का भण्डार है, (गोडवाना रिजन) जो पत्थरों का पहाड़ है वह इस समय सबसे अधिक पत्थर पैदा कर रहा है जिसका उपयोग महरसा, दरभंगा और पूर्णिया के विभाग के लिए हो सकता है। नेपाल के नगर्ज क्षेत्र में आज जिन मडको की आवश्यकता है उनमें उन पत्थरों का उपयोग किया जा सकता है। यदि वहाँ पर डबल लाइन हो जाए तो उसमें पत्थरों के होने में बहुत सुविधा हो जाएगी। रेल मन्त्री महोदय यहाँ पर बैठे हुए हैं, वे खुद चल कर वहाँ देखें, डबल लाइन बनाने में पत्थरों की क्लॉई में सुविधा होती है या नहीं और उसमें हमारी डिफेन्स लाइन के निर्माण में सहायता मिले, तो उसको करे, अन्यथा न करे।

मुंगेर में गया पर रेल-कम-रोड बिज रेलवे मन्त्रालय की ओर से बने तो मैं विश्वास दिलाकर कह सकता हूँ कि रेलवे मन्त्रालय को इसमें दो करोड़ रुपये प्रतिमाल की आमदनी हो सकती है। पत्थरों की बुलाई से महरसा, दरभंगा और पूर्णिया का विकास होगा, वहाँ मडकों बनेगी, कल-कारखाने खुलेंगे। आज वहाँ पर मडकों न होने से एथीकल्चरल-प्रोडक्शन का यह बेल्ट, जो हिन्दुस्तान का एक बहुत अच्छा भाग है, नेगलेक्टेड हो रहा है। मैं रेलवे मन्त्रालय और बिशेष-कर मन्त्री महोदय से आग्रह करता हूँ कि वे खुद इस चीज़ को जाँचें और ऐसी जगह पूँजी लगायें जहाँ से हमको फायदा हो। अगर वहाँ पर बिज बन

जाना है तो आप विश्वास रखिए कि दो करोड़ रुपये साल की सेविंग सिर्फ ट्रान्स्पोर्टेशन से होगी और 10 माल के अन्दर सिर्फ परधरों की बुलाई से ही इस खर्च को पूरा किया जा सकता है।

हमारे यहां लूप-लाइन पर सिर्फ एक ही एक्सप्रेस गाड़ी चलती है, जिसे अपर-इण्डिया एक्सप्रेस कहते हैं, जिससे आने-जाबे वालों को बहुत अमुबिधा होती है। मैं चाहता हू कि कम-से-कम एक और एक्सप्रेस गाड़ी उम लाइन पर चलाई जाए, चाहे नूफान एक्सप्रेस हो या दिल्ली एक्सप्रेस हो। इसमें उम क्षेत्र के निवा-मियों को काफी सुविधा हो जाएगी। यदि यह तत्काल सम्भव न हो, तो कम-से-कम साठवगज में किरोल तक कुछ ऐसी गाड़िया चलाई जाये, जिनसे दिल्ली और कलकत्ता के बीच चलने वाली गाड़ियों के साथ कनेक्शन हो सके।

गभार्गन महोदय, उतना ही कह कर मैं बैठना चाहता हू। समय-समय पर जो भी निर्माणकारी मुझाव होंगे, उन्हें सदन के सामने रखना रहगा और अपने को इत समझूंगा यदि मेरे मुझावों का कुछ भी लाभ सदन और मन्त्रालय को होगा।

SHRI M. SATYANARAYAN RAO (Karimnagar): As you know, Telangana is a backward region. It is a neglected area. During the last three years there is an agitation going on. There are no railway lines in our districts; there are nine districts which are all neglected. My predecessor in this House, I am told, had written letters to the Ministers but unfortunately no steps were taken to rectify matters. In my constituency, Karimnagar district, there is no railway line. Some industries are coming up in Nizamabad and Karimnagar. For proper development of industries and for increasing food production and also for the implementation of Pochampad project, a railway line is essential. This demand had been repeated several times but no steps have been taken. I request the hon. Minister to take immediate steps in this direction to connect Pedampalh and Nizamabad by a

railway line. I shall of course make more comments when the full budget comes before the House.

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव (मधेपुरा) : मभापति महोदय, यह बजट समाजवादी ढांचे को ध्यान में रखकर बनाया गया है, इसके लिए हमारे मन्त्री महोदय धन्यवाद के पात्र हैं। मैं इस सदन में आने से पहले भी इस चीज में दिलचस्पी रखता था और नन्दा जी के साथ काफी पत्राचार करता रहता था, अपने क्षेत्र की लोकल-मसम्याओं की तरफ उनका ध्यान दिलाता रहता था। मैंने उनसे निवेदन किया था कि मेरे स्टेशन दौरम-मधेपुरा को बीरपुर से कनेक्ट किया जाए, जो कोमी का हैडक्वार्टर है और नेपाल का बार्डर है, डिफेन्स के प्वाइन्ट आफ व्यू से भी इसका होना बहुत जरूरी है। उन्होंने मुझे विश्वास दिलाया था कि अगले बजट में इस पर विचार किया जायगा, पता नहीं इस पर क्या किया जा रहा है। मैं मन्त्री महोदय से आग्रह करूंगा कि इस पर विशेष ध्यान दिया जाए।

अखबारों में देखने से पता चलता है कि रेलवे को बहुत ज्यादा घाटा उठाना पड़ता है कि इसे बहुत सारे क्लेम्ज देने पड़ते हैं। रेलवे के जो लायर्स होते हैं, वे कुछ खास कारणों से कन्मीड कर जाते हैं और हम तरह से रेलों को घाटा उठाना पड़ता है। इसलिए मैं गुझाव देना चाहता हू कि लायर्स के पेनल में समय-समय पर रद्दोबदल होनी चाहिए। जैसे मेरे यहां, दूसरी जगहों पर भी ऐसा होता है कि जो लायर एप्वाइन्ट हो गए, वे सदा के लिए बने रहते हैं, जिसके कारण वकीलों में बहुत सी खामिया आ जाती है। इसलिए मैं चाहता हू कि उनके पेनल में समय-समय पर चेन्ज होना रहे। उस प्रकार की व्यवस्था में सही आकड़े आपके सामने आ सकेंगे और जो बोगस क्लेम्ज होते हैं, जिनमें वे कन्सीड कर जाते हैं, उनमें हमारा मन्त्रालय कन्मीड नहीं करेगा।

मेरे क्षेत्र की ज्ञात लाइन में जो गाड़ियां

[श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव]

चलती हैं, उनमें सैकण्ड क्लास के डिब्बे नहीं होते हैं। कहा जाता है कि मध्यम वर्ग समाज की रीढ़ है—लेकिन हमारे क्षेत्र में तो मध्यम वर्ग के लोग हैं, वे फर्स्ट क्लास में यात्रा नहीं कर सकते क्योंकि फर्स्ट क्लास का किराया बहुत बढ़ गया है और थर्ड क्लास में सुविधायें नहीं हैं। इससे उनको बहुत कठिनाई हो रही है। मैंने नन्दा जी को भी पत्र भे लिखा था कि इन गाड़ियों में सैकण्ड क्लास की बोगियां दी जायें और उस समय भी मन्त्री महोदय को सुझाव देना चाहता हूँ कि इस ब्रांच लाइन में सैकण्ड क्लास की बोगियां दी जायें।

मैंने अपने पत्र में इस बात का भी जिक्र किया था कि सरकार की ऐसी नीति है कि जहाँ तक सम्भव हो, धार्मिक स्थानों को रेलवे लाइन से कनेक्ट किया जाए। हमारे यहाँ एक स्थान सिधेश्वर है, वहाँ पर बिहार का द्वितीय बड़ा मेला लगता है, जहाँ आसाम से हाथी वगैरह भी आते हैं। हिन्दुस्तान के हर कोने से हुकाने जाती है, लाखों की तादाद में लोग उस मेले में जाते हैं, 20-25 दिन तक वह मेला लगा रहता है। वह स्थान दौरम-मधेपुरा से केवल 5 मील की दूरी पर है। मैं चाहता हूँ कि उसको रेलवे लाइन से कनेक्ट किया जाए, आशा है मन्त्री महोदय इस पर ध्यान देंगे।

दौरम-मधेपुरा के पास एक रेलवे स्टेशन है—मिठाई, वहाँ पर रेलवे प्लेटफार्म इनता ऊँचा बना दिया गया है, जिसकी वजह से सवारियों को बहुत कठिनाई होती है, वहाँ पर कोई रेलवे क्रासिंग या लेवल-क्रॉसिंग नहीं है, जिससे सवारियां गांव को नहीं जा सकती हैं और बहुत कठिनाई होती है। मैंने नन्दा जी से भी आग्रह किया था और आप से भी आग्रह करता हूँ कि उसको देखकर जहाँ तक हो सके सुविधा देने की व्यवस्था की जाए।

महरसा हमारे जिले का मुख्यालय है और मधेपुरा में महरसा का डिस्टेंस 13 मील है,

लेकिन 6 बजे संध्या के बाद से सुबह पांच बजे तक सहरसा से कोई भी गाड़ी मधेपुरा की ओर नहीं जाती है। मैंने सुझाव दिया था कि 9 बजे रात को जो गाड़ी सहरसा में आकर रुक जाती है, उसको मधेपुरा तक एक्सटेंड किया जाए, इससे लोगों को काफी सुविधा हो जाएगी। नन्दा जी ने इस पर सहानुभूति पूर्वक विचार करने का आश्वासन दिया था। मैं मन्त्री महोदय से आग्रह करना चाहता हूँ कि वे इन सारी चीजों की तरफ ध्यान दें और जनता की तकलीफों को दूर करने की कोशिश करें।

श्री दामोदर पाण्डे (हजारीबाग) - भभापति महोदय, मैं हजारीबाग से यहाँ पर आया हूँ। रेलवे बोर्ड के बारे में मैं बहुत कुछ तो जानता नहीं लेकिन बहुत से भाइयों ने जो यहाँ पर स्थिति रखी है उससे पता चलता है कि रेलवे बोर्ड में जग लग गया है और जब तक उस जग की सफाई नहीं की जायेगी, उसकी स्थिति सुधारी नहीं जाएगी तब तक कुछ काम बनने वाला नहीं है। अभी तक उसका जो ओरियन्टेशन है वह विकास की दिशा में काम करने का नहीं है बल्कि वे घिमी-पिटी लाइन पर ही चलने हैं जिसमें कि निकाम के बहुत भारे काम रुके रहते हैं।

मैं खाम तोर पर हजारीबाग की बात करना चाहता हूँ। वह इलाका बहुत ही धनी इलाका है। प्रकृति की देन से वहाँ पर काफी खनिज सम्पदा मौजूद है लेकिन उसके विकास में, उसके एक्सप्लॉयटेशन में सबसे बड़ी बाधा रेलवे की है। रेलवे नहीं चाहती कि वहाँ के लोगों का आर्थिक विकास हो इसलिए बहुत सारी कोलियरीज जोकि छोटी-छोटी हैं वह रेलवे लाइन के अभाव में अपना पूरा उत्पादन नहीं कर सकती हैं। चूँकि वे अपनी पूरी क्षमता पर काम नहीं करती इसलिए रेलवे को भी पैसा नहीं मिलता और वहाँ के लोगों का विकास भी नहीं हो पाता। पूरे बिहार में केवल हजारीबाग ही एक ऐसा जिला मुख्यालय है जहाँ रेलवे लाइन नहीं है। बहुत बार कीर्षिक की

गई। बहुत सवाल उठाए गए कि हजारीबाग को रेलवे लाइन दी जाए, आश्वासन भी मिला कि हजारीबाग को रेलवे लाइन मिलेगी लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ है। इस बात का हमें बड़ा दुःख है। हम चाहते हैं कि हजारीबाग की जनता को ध्यान में रखते हुए यथामुभव अतिशीघ्र उ। इलाके को रेलवे लाइन से जोड़ा जाए। खनिज सम्पदा, जो वहाँ पर मिनेरल बेन्ट है उसके विकास के लिए वहाँ पर रेलवे लाइन का एक जाल बिछाया जाए ताकि वहाँ की जनता का विकास हो सके, उनकी मुख्य सम्पदा बढ़ सके। मैं आपके माध्यम से रेलवे मन्त्री महोदय का ध्यान इसी बात की ओर खींचना चाहता हूँ।

साथ ही कुछ और बातों की ओर भी ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। पतरातू करमपुरा का जो कोयला क्षेत्र है और जहाँ पर एक बहुत बड़ा थर्मल पावर स्टेशन है वहाँ पर आवागमन के साधन बनने नगण्य हैं कि उनकी चर्चा करना भी मुश्किल है। अभी तक पतरातू से पटना जाने के लिए कोई भी ट्रेन नहीं है। केवल सुबह शाम दो पैसेंजर गाड़ियाँ हैं जोकि गोमोह और डेहरी-आन-मोन तक जाती हैं। इसकी वजह से वहाँ के पैसेंजर्स की बड़ी असुविधा होती है। हम चाहते हैं पतरातू या बर्कानगरी से कलकत्ता, पटना जाने के लिए अधिक बोगीज दी जायें। अभी सिर्फ एक बोगी पटना के लिए और एक बोगी कलकत्ता के लिए है। मैं यह महसूस करता हूँ कि इतने पैसेंजर वहाँ पर रहते हैं कि यदि एक ट्रेन पटना कलकत्ता जाने के लिए चालू कर दी जाए तो वह भी काफी नहीं होगी। इसलिए वहाँ पर इस ट्रेन को तुरन्त चालू किया जाए और यदि अभी यह सम्भव न हो सके तो अधिक-से-अधिक डिब्बे वहाँ पर जोड़े जायें और बर्डे क्लास पैसेंजर्स के लिए स्लीपिंग कोच का प्रबन्ध किया जाए ताकि वहाँ की जनता को कुछ सुविधा हो सके और वे राहत की सांस ले सकें।

SHRI RANABHADUR SINGH (Sidhi) : Sir, I wish to draw the attention of the House to a part of India, which physiologically speaking, represents the heart of the nation. If we look at the map, it is quite obvious that that part of India has the least arterial connections. Again speaking physiologically, unless there is proper circulation in that particular region, no body politic can really survive in the proper form. I speak of the region that lies immediately south of the district of Allahabad, which extends to more than 300 miles southwards and over 200 miles eastwards. It will be obvious that in this region, apart from one or two arterial roads, there is no means of communication available. I feel that whenever attention is given to further expansion of the railway facilities this region should, as far as possible, be given the importance that it deserves.

Though the whole region now looks blank in the railway map it is not devoid of possibility. I am told that this very region has probably got the greatest deposit of lime stone. Though it is primarily for the people who now usually travel by bus that we need the railway line at the moment, that railway line will not be only a passenger facility; there is a great possibility of it being used for transporting the lime stone which is available in plenty in that area.

Secondly, I wish to draw the attention of the House to a railway line that has been under-construction for the last ten years, a railway line that connects the coalfields of Morwa to the junction of Katni. We in that region have been looking hopefully to the completion of that project since the work first started but our hope has remained static. I wish there is expeditious completion of that particular railway line so that that region would be benefited.

Finally, I would like to draw attention of the hon. Minister to one factor which, to my mind, has been rather neglected and which should get greater attention profitably and that is the concessional rate of railway travel that is available to groups. As a farmer I know that there are regions in this country which will never see green revolution come to them in the very near future. Either due to climatic conditions or different

[Shri Rana Bahadur]

topography, there are some regions where green revolution is yet to come. If it is possible for the railways to provide facilities for groups of farmers to travel together at a concessional rate, especially from those regions which have not yet seen green revolution, we can break the barrier of the age-old orthodox agriculture and in that way the ushering in of green revolution could be expedited in those regions in the days to come.

SHRI P. R. SHENOY (Udupi) . Mr. (Chairman, I represent a coastal constituency of Mysore State, that is, Udupi, where there is no railway line. If we look at the coastal map of India we find railway lines practically along the entire coastal line of India excepting the region between Mangalore and Bombay. If we are to go from Mangalore to New Delhi or Bombay or any State in North India, we have first to go towards the south, that is, to Kerala State, from Kerala State to Tamil Nadu and then by using broken Tamil language we have to change the train and then come to the north. Therefore, we have to perform *Dravida pranayana*. To solve this difficulty and develop the region between Mangalore and Bombay and also in the interest of national defence we will have to put up a railway line between Mangalore and Bombay viz Udupi, North Kanara and Goa.

16 hrs.

It is also necessary to link Bhadravati, where there is a steel plant, and Mangalore, where a major harbour is coming up, by means of a railway line. There is a proposal to put up a railway line between Mangalore and Hasan but the proposal is to put up a metre gauge line. It is in the interest of the people and of the country to have a broad gauge line between Mangalore and Hasan instead of a metre gauge line.

It is also necessary to convert the metre gauge between Bangalore and Poona and also between Bangalore and Guntakal into broad gauge.

The railway line between Mangalore and Bombay is being surveyed but the survey

that is being taken now is taking place very slowly. At this rate we could have a railway line between Mangalore and Bombay only after 15 or 20 years but it is an urgent necessity to have a railway line between Mangalore and Bombay. It is, therefore, necessary to survey the line speedily and to implement the scheme on top priority basis.

श्री सी० एम० तिबरी . सभापति महोदय, मैं इस अवसर पर रेल मंत्री महोदय से इस बात की गुजारिश करूंगा कि जो क्षेत्र हमारा नेपाल से जुड़ा हुआ है उस पर अभी तक कोई ध्यान नहीं दिया गया है। यह क्षेत्र जहाँ हमारे विरोधी नेता अभी तक बहा पर छाए रहें इसलिए वह उपेक्षित रहा। मेरे विचार से उस क्षेत्र की ओर अब ध्यान दिया जाना चाहिए। उस क्षेत्र में रेलवे लाइन की व्यवस्था यदि नहीं हुई तो चीन और नेपाल की बहा पर छाया पड़ सकती है जोकि हमारे विरोधी तत्वों में से गिना जाता है।

दूसरी बात यह है कि हमारे उस क्षेत्र में बलरामपुर के जो व्यापारी हैं उनके क्लेम आज बर्ड मालों में पड़े हुए हैं। उस के बारे में बहुत ज्यादा पत्र-संपादन आदि बहा से हुआ है लेकिन उसका कोई जवाब नहीं मिला है। मेरा गुस्ताव है कि उनको राहत प्रदान करने के लिए उपाय सोचे जायें।

तीसरी बात यह है कि हमारे उस क्षेत्र में क्लेम के अलावा बहुत से ट्राम्पफर्स ऐसे हैं जोकि बहुत जरूरी हैं और जिन पर कि अभी तक ध्यान नहीं दिया गया है। बहुत दिनों तक वहाँ वही लोग पड़े रहते हैं और अपनी मनमानी बात किमा करते हैं तो उसके लिए भी विचार किया जाए। इस अवसर पर मैं और ज्यादा समय न लेते हुए फिर दूसरे सत्र में अपने विचार प्रकट करूंगा। धन्यवाद।

श्री० गौबिन्द दास (जबलपुर) : सभापति महोदय, मैं जबलपुर से आता हूँ। जिस समय

राज्य पुनर्गठन सम्बन्धी प्रश्न का निर्णय करने के लिए एक आयोग बना था उस समय उस आयोग की सिफारिश के मुताबिक जबलपुर हमारे राज्य की राजधानी बनाई जाने वाली थी लेकिन वैसे नहीं हो सका। फिर भी बड़े-बड़े कारखानों की वजह से और जबलपुर का जो भौगोलिक स्थान है उसके कारण वह हिन्दुस्तान के जो सब से अधिक महत्वपूर्ण स्थान है उनमें से एक है। हम उस बात की लगातार माग करने रहे हैं कि दिल्ली से जबलपुर जाने की एक सीधी गाड़ी होनी चाहिए लेकिन वह नहीं हो रही है। वहाँ से दिल्ली आने के लिए बीना के रास्ते एक फर्स्ट क्लास की बोगी और एक स्लीपर लगना है। हफ्ते में तीन बार जो डाकगाड़ी चलाने जाती है उसमें एक फर्स्ट क्लास बोगी लगती है। अब सब से पहले तो हमारी यही माग है कि दिल्ली और जबलपुर के बीच में एक सीधी गाड़ी चलानी चाहिए। अगर फिलहाल यह सम्भव न हो तो बिना तरीके से बीना के रास्ते एक फर्स्ट क्लास बोगी और एक स्लीपर लगना है उसी तरीके से जो हफ्ते में तीन बार नहीं, बल्कि रोजाना कलकत्ते जाने वाली डाकगाड़ी में एक फर्स्ट क्लास की बोगी लगानी चाहिए और एक स्लीपर लगाना चाहिए जो इलाहाबाद में काट कर अपर इण्डिया के साथ जोड़ दिया जाए। अभी हफ्ते में तीन बार होता है लेकिन ऐसा रोजाना होने की जरूरत है।

एक बात मुझे और कहनी है। जबलपुर और गोंदिया के बीच में जो छोटी लाइन चलती है उसमें एक फर्स्ट क्लास तो रहता है लेकिन एक स्लीपर भी लगना चाहिए जबलपुर से लेकर गोंदिया तक। यह बहुत छोटी-छोटी गाड़ी है। आखिर कलकत्ते जाने वाली मेल से दिल्ली के लिए हफ्ते में तीन दफे बोगी लगती ही है फर्स्ट क्लास में भी तो मैं उसके लिए यही कह रहा हूँ कि तीन दफे की जगह पूरे हफ्ते लगे और उसके साथ एक स्लीपर लगे। जबलपुर और गोंदिया के बीच जो छोटी लाइन

है उसमें एक स्लीपर लगे। हमारी जो वह पुरानी माग है कि जबलपुर और दिल्ली के बीच में एक सीधी गाड़ी होनी चाहिए वह माग अभी भी हमारी कायम है और वह तब तक कायम रहेगी जब तक कि वह गाड़ी नहीं बन जाएगी। कम-से-कम फिलहाल इतना तो अवश्य कर दिया जाए।

श्री रामाबतार शास्त्री (पटना) - सभापति महोदय, मैं आपकी मार्फत दो, तीन बातों की तरफ मन्त्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा। अभी हमारे दल के उप नेता जब बोल रहे थे तो उन्होंने इस बात की चर्चा की थी कि हमारे रेलवे बोर्ड के जो अधिकारी हैं उनका वही पुराना दृष्टिकोण है जोकि बराबर से अब तक चलना आ रहा है। अगर उनका यह दृष्टिकोण रहा तो वास्तव में हम जो वांछित सुधार रेलवे में करना चाहते हैं या उसे घाटे से निकाल कर मुनाफे पर चलाना चाहते हैं वह सम्भव नहीं हो सकेगा। इसकी मिसाल मैं यह दूँ कि परमो मैन खुद रेलवे बोर्ड के चेयरमैन से एक समस्या के सिलामले में टेलीफोन पर बातचीत करने की कोशिश की।

जिसे तरीके में उन्होंने बातचीत की मुझे वह कुछ पसन्द नहीं आया। अगर उन्हें पूरी बात की जानकारी नहीं थी तो मुझ से कह सकते थे कि हमें जानकारी नहीं है। लेकिन वैसे न करके यह कहना कि नहीं आप लिल कर मुझे भेजिए और मैं उसका लिखकर जवाब दूँगा मुझे वह अच्छा नहीं लगा। अब एक पार्लियामेंट के मੈम्बर के साथ रेलवे बोर्ड के अफसरान का यदि ऐसा रवैया होगा तो मालूम नहीं काम कैसे चलेगा? मैं नहीं जानता कि रेलवे मन्त्री महोदय को यह बात मालूम है या नहीं मालूम है लेकिन रेलवे बोर्ड के सदस्यों को मालूम होगा कि बरौनी में तेल और खाद के कारखाने हैं। इसके आधार पर वहाँ से 20 किलोमीटर के अन्दर स्थित पूर्वोत्तर रेलवे के बरौनी, बेगूसराय, गढ़हरा और ईस्टर्न रेलवे

[श्री रामाबतार शाम्सी]

के मुकामाघाट, मुकामा और हथीदह के पी० एण्ड टी० के कर्मचारियों को प्रोजेक्ट एलाऊंस दिया गया है तो रेल के हमारे जो कर्मचारी उन स्थानों में हैं उनको यह प्रोजेक्ट एलाऊंस क्यों नहीं दिया जा रहा है? आखिर वह भी तो केन्द्रीय सरकार के कर्मचारी है और उन्हें भी यह प्रोजेक्ट एलाऊंस मिलना चाहिए। इसके लिए वहां के लोग भूख हड़ताल कर रहे हैं। कल 25 तारीख को पूरे गढ़वा को बन्द करने का उनका फैसला है। रेल कर्मचारियों द्वारा इस भूख हड़ताल को टलवाने के दृष्टिकोण से मैंने रेलवे बोर्ड के चेयरमैन से धानचीन की थी। मैंने उनसे बात करने की हिम्मत इसलिए की कि उनके बारे में मेरी बड़ी अच्छी ओपीनियन थी। मैंने सुना था कि वह बहुत पटु है बात करने में और उनसे बात की जानी चाहिए। इस मिल्सिले में बात करके मैं कुछ रास्ता निकलवाना चाहता था और जानकारी हासिल करना चाहता था लेकिन त्रिम नरीके के उन्होंने जवाब दिया वह नहीं दिया जाना चाहिए था। इतने बड़े रेलवे के आफिसर के लिए कोई औचित्य नहीं था उस तरह का व्यवहार करने के लिए। हम उन्हें पूरा जवाब दे सकते थे लेकिन मैंने उसको उचित नहीं समझा। मेरा तो यही निवेदन है कि वह खुद इस बात को महसूस करे कि पार्लियामेंट के मੈम्बरो के साथ किम तरह से बात करनी चाहिए। अगर वह इस को महसूस नहीं करत है तो आपको उन्हें बनलाना होगा। इसी मिल्सिले में मेरा निवेदन यह है कि जब वहां के मजदूर असन्तुष्ट है और कायदे के मुताबिक उनको प्रोजेक्ट एलाऊंस मिलना चाहिए तब आपको जरूर देना चाहिए, उसमें कोई हीला हवाला नहीं होना चाहिए नहीं तो स्थिति और बिगड़ेगी और फिर इस तरह की घटनायें होगी। उस समय आप अफसरो को दोष न दीजियेगा, नीति को दोष न दीजिएगा और कह दीजिएगा कि मजदूरों ने गड़बड़ी की हम क्या करें। इसलिए कि इस तरह की

नीबन न आए, मेरा निवेदन यह है कि मन्त्री महोदय इस गबन में ऐलान करे कि जिस तरह पी० एन० टी० के बारे में प्रोजेक्ट भत्ता का ऐलान हुआ है उसी तरह से रेलवे के बारे में भी होना चाहिए।

दूसरी बात में धनबाद के बारे में कहना चाहता हू। धनबाद के बारे में मन्त्री महोदय के भाषण में उल्लेख है। वहां जो हड़ताल 2 या 3 फरवरी से लेकर 10 फरवरी तक हुई थी उसकी जवाबदेही मजदूरों की थी इसका उल्लेख उन्होंने कर दिया है। लेकिन मैं कहना चाहता हू हड़ताल जो हुई वह क्यों हुई इसके कारणों में जाना चाहिए। वहां पर एक आर० पी० एफ० के हवलदार ने एक मजदूर (स्विचमैन) की बीबी का उसके घर में जाकर पीटा। क्या इस प्रजातन्त्र में हमारी दृष्टि मिल सकती है कि कोई भी पुलिस अधिकारी किसी के घर में जाए और उसकी मा बहन को पीटे। यह सगला था जिसके बारे में वहां के लोगों ने विरोध प्रदर्शन किया। वहां के डी० एन० से कहा गया कि आप टयमें इनक्षेप कीजिए। आर० पी० एफ० के हवलदार के खिलाफ फौरन कार्रवाई की जानी चाहिए। लेकिन किसी ने कोई ध्यान नहीं दिया। इस पर वहां के लोगों ने डिमार्शेसन किया त्रिम्पेदार आदमी को सजा दिलाने के लिए, लेकिन उसकी भी कोई सुनवाई नहीं की गई है। अन्त में मजदूरों ने प्रदर्शन किया और उसके बाद हड़ताल हुई। मैं कहना चाहता हू कि इसकी एन्क्वायरी होनी चाहिए और त्रिपनं जुर्म किया है उसको सजा मिलनी चाहिए नहीं तो किसी को कोई बचा नहीं पाएगा। मैं पूछना चाहता हू कि वह सुरक्षा क्या करेगे इस तरह से सिवा इसके कि बहू बेटियों की दृष्टि को लुटें। समस्या केवल इतना ही था। लेकिन मन्त्री महोदय ने मुजरिम को तो पकड़ा नहीं मजदूरों पर ही सब कुछ दे मारा। कारण यह है कि सरकार की नीति बड़ी बल रही है जो पुरानी है। अगर इस तरह से

होगा तो काम नहीं चलेगा। आपको पूरी तरह से जांच करके मसले को हल करना चाहिए। इस हड़ताल की वजह से खुद सरकार का भी करोड़ों रुपयों का नुकसान हुआ और बिहार के व्यवसायियों को भी हुआ। आप यह भी देखिए कि इससे जनता को कितना नुकसान हुआ और सरकार को कितना नुकसान हुआ।

आ। मन्त्री महोदय घाटे की बात करते हैं, मगर मुनुक बिजाज अफसर लोग आपकी बात गुनने नहीं हैं। वह कठिनाइयों को हल नहीं करते हैं और उनके आचरण से लाखों करोड़ों का नुकसान देश का होता है। अफसरों में तो मजदूरों की बात नहीं हो पाती है उल्टे मजदूरों का तग किया जाना है। रेलवे बोर्ड के चयरमैन ने अपील की, अधिकारियों ने अपील की, एम० एल० एन ने अपील की कि तमाम देश वालों को नुकसान हो रहा है। उन लोगों की अपील पर उन्होंने 10 फरवरी को बिना शर्त हड़ताल समाप्त कर दी। उसके बाद सोलह आदमियों को सम्पेड कर दिया गया, लेकिन वहाँ के टी० एम० के खिलाफ बोर्ड कार्रवाई नहीं की गई जिसने एम रिश्तों को बिगड़ने दिया जिसको बचाया जा सकता था। वहाँ के मजदूरों के खिलाफ कार्रवाई की जा रही है। मेरा निवेदन है कि आप फौरन एगान कीजिए कि सम्पेंशन आर्डर विघड़ा होगा। जब आप के रेलवे बोर्ड के चयरमैन ने कहा था कि कोई कार्रवाई नहीं की जायेगी तो किस लिए यह कार्रवाई की गई? अगर आप ऐसा नहीं करेंगे तो फिर बाद में आपको आन्दोलन का सामना करना होगा और हमको भी आपके अफसरों के खिलाफ मजदूरों का साथ देकर आन्दोलन में कूदना पड़ेगा, यह मैं आपसे कह देना चाहूँगा।

इसी मिलमिले में एक बात और कहूँ। आगे चल कर एक कर्मचारी को फिर पीटा गया, हुंकार पीटा गया। पहली पिटाई जो हुई उस के खिलाफ कोई कार्रवाई नहीं की गई, दूसरी पिटाई हुई तभी जाकर हड़ताल की स्थिति

आई। हड़ताल की जवाबदेही आप के अफसरों पर है रेलवे बोर्ड पर है, जिस के लिए उन के खिलाफ आपको मस्त से मस्त कार्रवाई करनी चाहिए थी।

तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे के अन्दर बहुत सी यूनियनों हैं, जिस का उल्लेख कई लोगों ने किया। एक रेलवेमेन्स फेडरेशन को आप रिकग्नाइज करते हैं। इस पर मुझे कोई एतराज नहीं है, आप कीजिये। आप इंडियन रेलवेमेन्स फेडरेशन को रिकग्नाइज करते हैं तो कीजिये, लेकिन यह कागज की नाव है, उन के साथ लोग नहीं हैं। अगर आप एम का गठन चाहते हैं तो रिफरेन्डम करवा लीजिये। हम तैयार हैं। आल इंडिया स्टेशन मास्टर्स एसोसिएशन से मेरा ताल्लुक है, रनिंग स्टाफ एसोसिएशन से मेरा ताल्लुक है, मैकेनिकल स्टाफ एसोसिएशन से मेरा ताल्लुक है, और एम्प्लोयेमन्स से भी मेरा ताल्लुक है। आप रिफरेन्डम करवा लीजिए और जिस के साथ ज्यादा मजदूर हो उन को रिकग्नाइज कीजिये, यही डिमाक्रेसी और जनतन्त्र कहता है। लेकिन ऐसा न करे कि जो आप की तरफदारी करे उन को ही रिकग्नाइज करे। इस तरह से न तो आप देश को आगे बढ़ा सकेंगे और न मजदूरों में टिमिगलित ला सकेंगे। सही मानों में जो कंटेगरिकल यूनियनों की आल इंडिया रेलवेमेन्स काफेडरेशन है, पन्द्रह यूनियनों को लेकर जो काफेडरेशन बना हुआ है उस को आप को स्वीकार करना चाहिए। कंटेगरिकल यूनियन्स को स्वीकार करना चाहिए। यह कौन सी नीति है कि हम दूसरी यूनियनों को रिकग्नाइज नहीं करेंगे? अगर आप ऐसा नहीं करेंगे तो ऐसी समस्याओं का समाधान होगा कैसे? जो दूसरी यूनियनों हैं और जिनकी ताकत नहीं रह गई है, उन को भी मोचना चाहिए। आप को भी सोचना चाहिए और सब को मिल कर कोई ठीक रास्ता निकालना चाहिए ताकि समस्याओं का समाधान हो सके।

अन्त में मैं कुछ बातें अपने दोत्र की कहना

[श्री राधाबतार शास्त्री]
 चाहता हूँ। आप जानते हैं कि पटना बिहार की राजधानी है। चूँकि बिहार पिछड़ा हुआ है इस लिए पटना भी पिछड़ा हुआ है। पटना में राजेन्द्र बाबू के नाम से, जो हमारे पहले राष्ट्र-पति थे, एक राजेन्द्रनगर स्टेशन बना हुआ है। लेकिन वहाँ गाड़ी नहीं रुकती है। राजेन्द्रनगर का मौहल्ला भी ऐसा है जहाँ पर बड़े-बड़े लोग रहते हैं। इस के बावजूद राजेन्द्रनगर पर गाड़ी नहीं रुकती, जिस को लेकर वहाँ के लोगों में बड़ा अमन्योष है। क्या आप यह नहीं कर सकते कि कम से कम राजेन्द्र बाबू के प्रति इतना प्रेम दिखलायें कि उन के नाम से जो मोहल्ला बना हुआ है और जहाँ पर रेलवे स्टेशन बना हुआ है वहाँ गाड़ी रुका करे ताकि वहाँ के लोगो में अमन्योष न हो।

पटना शहर में जो लोग गये होंगे उन्होंने देखा होगा कि पटना शहर के दक्षिणी भाग में बहुत बड़े पैमाने पर शहर का विस्तार हो रहा है। वहाँ पर लाखों लोग बस गये है। अगर दूसरी तरफ लोगों को बसने के लिए कहा जायेगा तो लोगों को या तो गंगा में बसना होगा या उम में डूबना होगा। पटना शहर तो दक्षिण की तरफ बढ़ रहा है और पटना स्टेशन का बुकिंग आफिस केवल उत्तर की ओर है। इस लिए साउथ की तरफ भी बुकिंग आफिस बनाया जाना चाहिए, साथ ही गात्रियो के इधर से उधर जाने के लिए लकड़ी का पुल बनाया जाय ताकि वह आगामी से इस लाइन में उम लाइन पर और उम लाइन में उम लाइन पर जा सकें।

इसी तरह से सीठापुर है। इस स्थान पर पुल बनाने की बात बहुत दिन से चल रही है, आप की सरकार में भी वह विचारधीन है। लेकिन अब तक वह रास्ता नहीं निकल पाया है। आप उस रास्ते को निकालिए।

अन्त में कहना चाहता हूँ कि सोनपुर में एक डी० एम० आफिस बने। जब हमारे

सोशललिस्ट पार्टी के श्री रामदेव सिंह बोल रहे थे तब वह दूसरी बात कह रहे थे, लेकिन मैं कह रहा हूँ कि जब वहाँ पहले डी० एम० आफिस था तो आप डी० एम० आफिस वहाँ खोलने से क्यों घबराते है? श्री नन्दा जी ने आश्वासन दिया था कि वह इस समस्या को हल करेगे। कम से कम मैं श्री हनुमन्तैया जी से निवेदन करूँगा कि वह जितने भी दिन रहे उत्तर बिहार की जनता और खास कर सोनपुर और छगरा की जनता के लिए यह यश का काम कर जाए कि वहाँ डी० एम० का आफिस बन जाए।

श्री तुला राम (घाटमपुर) : रेलवे बजट का समर्थन करने के लिए मुझे जो आपने गमय दिया है उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं चन्द्र मुझाव ही आपके द्वारा मंत्री महोदय की सेवा में रखना चाहता हूँ। ये मुझाव मैं कई बार नार्दन रेलवे की कमेटी की मीटिंगों में दे चुका हूँ लेकिन आज तक इन पर कोई कार्रवाई नहीं हो सकी है।

पहला मुझाव मेरा यह है कि फफून स्टेशन पर अमम मेल को रुकना चाहिए। अमम मेल इटावा में लेकर कानपुर तक करीब नव्वे मील नान-स्टाप जानी है। अगर आप टाटम टेबल को देखें तो आपको पता चलेगा कि फफून का स्टेशन एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। इटावा जिले में औरैया एक म्यूनिसिपल टाउन है जिस की करीब चालीस हजार की आबादी है और दूसरा फफून का एक महत्वपूर्ण कम्बा है। यह एक टाउन एरिया है। फफून स्टेशन वास्तव में दिव्यापुर में है और फफून कम्बा जो है और जिसके नाम पर यह स्टेशन है वह वहाँ से करीब पाँच मील है : जालौन और फरुखाबाद, दोनों जिलों के पैसेंजर फफून पर आते हैं और यहाँ से जाते हैं। इस बास्ते मेरी प्रार्थना है कि असम मेल को कानपुर और इटावा के बीच में फफून में रुकने के आप आदेश दें। यह भाँग जनता अनेक बार कर चुकी है। मैं आपका कृतज्ञ हूँ कि रेल मंत्री महोदय इस पर अवश्य विचार करेंगे।

कनचौमी और झीमर स्टेशनों के बीच में कोई नौ मील का फासला है। बीच में एक स्थान है जिसका नाम परजनी है। इस स्थान पर पैसंजर ट्रेन का स्टाप होना चाहिए। इस के बारे में कुछ जांच भी की गई थी। लेकिन मेरी जो मांग थी उसके पक्ष में उदारता से विचार रेल मंत्रालय ने नहीं किया। मैं चाहता हूँ कि इस पर भी विचार होना चाहिए।

फफून स्टेशन पर बिजली नहीं है। वहाँ बिजली का होना बहुत जरूरी है। उस स्टेशन के महत्व को देखते हुए तथा अन्य सभी दृष्टियों में भी यहाँ बिजली का होना बहुत जरूरी है। यह जो मेरी मांग है इसको भी मैं रेल मंत्री जी के सामने पेश करना चाहता हूँ और आशा करता हूँ कि इसकी पूर्ति भी वह करेंगे।

भ्रष्टाचार का भी बहुत जिक्र किया जाता है। सभी जानते हैं कि रेलवे में बहुत ज्यादा चोरियाँ आदि होती हैं। मेरा अनुभव यह है कि रेलवे पुलिस इन में मिली रहती है। रेलवे स्टाफ, रेलवे पुलिस और चोर सब मिले रहते हैं और मिलकर ये चोरियाँ होती हैं। यही कारण है कि चोरियाँ बन्द नहीं हो पाती हैं। इस पर भी आपको विचार करना होगा कि कैसे इनकी रोकथाम की जा सकती है। दुनिया बदल रही है और इस बदलती हुई दुनिया में अगर हम हर तरह की चीजों को रोक नहीं सके, तो इसके परिणाम अच्छे नहीं होंगे। रेलवे पैसंजर की सुरक्षा की भी पूरी जिम्मेदारी रेल मंत्रालय को लेनी चाहिए।

मैंने यह भी देखा है कि रेलवे स्टेशन पर जो सामग्री मिलती है उसके नाप तोल का तरीका बड़ी पुराना चला आ रहा है। बाजार में जो तराजू तोलने के लिए इस्तेमाल की जाती है, उससे भी खराब तरह की तराजू रेलवे स्टेशनों पर इस्तेमाल की जाती है। तरह तरह के पैसंजर को और खाम तौर पर पंच क्लास के पैसंजर को खींचे वाले, हाकज

ठगने की कोशिश करते हैं। उसकी रोकथाम होनी चाहिए।

रेलवे कैंटीनों और डाइनिंग कार्ज में भोजन की सामग्री जो पैसंजर को मिलती है, उसकी कीमत और मँटीरियल जो सप्लाई किया जाता है, उसकी कीमत में कोई सामंजस्य नहीं होता है। अनापशनाप और मनमाने ढंग से जो भोजन दिया जाता है चाहे वह स्टेशनों पर दिया जाता हो या डाइनिंग कार्ज में दिया जाता हो, जैसे वसूल किये जाते हैं। मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्रालय जांच करे कि जो मँटीरियल दिया जाता है और उसके जो जैसे लिए जाते हैं, उस में कोई सामंजस्य है या नहीं है। इन चीजों को बड़ी सावधानी से देखने की जरूरत है।

हमने देखा है कि स्टेशनों पर पोटेशियम परमैंगनेट का जो घोल रखा रहता है, वह केवल मात्र दिखाने के लिए रखा रहता है। सफाई के लिए इसका इस्तेमाल नहीं किया जाता है। चीजों को खुला न रखा जाए, उसको देखने की भी जरूरत है। जो बर्तन हैं, जो प्याले और नशतरियाँ हैं, इनकी पोटाशियम परमैंगनेट से सफाई अवश्य हो, इसकी भी व्यवस्था होनी चाहिए।

प्रायः देखा गया है कि जो मुझाव दिए जाते हैं, उन पर अमल नहीं होता है। पंचों की बात सिर माथे लेकिन पतनाला वहीं का वहीं गिरेगा, यही लोकोक्ति चरितार्थ होती देखी जाती है। कोई न कोई बहाना बना कर उन मुझावों को काट दिया जाता है, अस्वीकृत कर दिया है। मेरा निवेदन है अगर हम तरह से इन मुझावों की उपेक्षा की गई और इन पर ध्यान नहीं दिया गया तो पैसंजर और जनता का इससे बड़ा नुकसान होगा।

श्री रामचन्द्र बिकल (वागपत) : गमा-पति महोदय, मैं आपका आभार मानता हूँ कि इस महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का आपने मुझे समय दिया है।

[श्री रामचन्द्र विकाल]

बहुत कम समय में मैं रेल मंत्री जी का ध्यान एक बड़ी गम्भीर समस्या की तरफ दिलाना चाहता हूँ। कुछ माननीय सदस्य रेल रुकवाने की कोशिश कर रहे थे। मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूँगा कि सौ मील जो शाहदरा से महारनपुर लाइन जाती है और जो कम्पनी द्वारा चलाई जा रही थी, इसको फिर से चलवाने की वह कोशिश करें। कल उन्होंने अपने भाषण में इसकी थोड़ी सी चर्चा की थी। लेकिन जिस तरह से वह चर्चा हुई उससे सन्तुष्ट होने वाली नहीं है। मंत्री महोदय ने बल कहा था कि राज्य सरकार ने बहा सड़क द्वारा यातायात की व्यवस्था कर दी है। यह बान आनी जगह पर बिल्कुल सही नहीं है। यह बहुत नज़दीक का मामला है। मंत्री महोदय चाहे तो इस सदन की एक सर्व-दलीय समिति बना कर या स्वयं चलकर इस बान को देखें कि बहा सड़क द्वारा यातायात में लोगों को कितनी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। इस इलाके के किसान जो गन्ना बोते हैं, रेलवे लाइन के बन्द होने से जो मिठे रेलवे स्टेशनो के साथ साथ बनी हुई हैं, उनको वे गन्ना नहीं दे सके हैं और इस कारण से इस फसल का गन्ना किसान वा बहा जा नहीं सका है। अनेको स्टेशनो पर स्कूल और कालेज बने हुए हैं। रेलवे लाइन के बन्द होने से विद्यार्थी और अध्यापक जाने में बड़ी कठिनाई का अनुभव कर रहे हैं। इस रेलवे लाइन की वजह से कई मटिया पटा बन गई थी...

सभापति महोदय आप अपना भाषण कल जारी रखें।

16.30 hrs

*The Lok Sabha then adjourned till
Seventeen of the Clock.*

*The Lok Sabha re assembled at
Seventeen of the Clock.*

[MR SPEAKER in the Chair]

GENERAL BUDGET, 1971-72

THE MINISTER OF FINANCE (SHRI YASHWANT RAO CHAVAN) . Sir, I rise to present the interim Budget for the year 1971-72. The people of India through their representatives in this Honourable House have reposed their overwhelming confidence in the Government led by Shrimati Indira Gandhi. Those of us who are privileged to belong to this Government and the Party it represents know well that we shall vindicate the verdict of the people only to the extent that we redeem our promise to promote the well-being of the poor and the unemployed in this land.

Introductory

2. Economic policies in the country have already been given a new and bold orientation towards growth with social justice in the recent past. Our task now is to reassess the entire range of our policies so as to give them a sharp focus of effectiveness, to translate these policies into concrete programmes of action and to implement these programmes with speed and determination. Only so can we accelerate the process of growth, reduce disparities in income, wealth and economic power, generate employment on a massive scale and avoid pressures on prices or balance of payments of the kind which generate internal tensions and increase our dependence on external credits.

3. The Budget of the Central Government is a powerful instrument for achieving our basic objectives. Within the few days that the new Government has been in power, it has obviously not been possible to subject our budgetary position and policies to a searching and comprehensive review. We propose, therefore, to present the Budget proper for 1971-72 in the next session of the Parliament so that Government and the Honourable Members have adequate time to review and assess the full implications of what is required at this crucial juncture in our economic history.

4. My purpose today is a limited one, viz., to propose a vote on account which can be passed before the 31st March so that Government can carry on its business during the early months of the next financial year. The Finance Bill I shall introduce later today contains no new tax proposals.

5. On the expenditure side, we have taken care to provide for Defence, normal administration, assistance to the States and the Central Plan on a scale which would permit all necessary and worthwhile activities to go forward during the initial period of the vote on account. Even at this stage we propose to provide for some new and significant initiatives such as a country-wide programme of employment-oriented productive works so that their implementation can begin in right earnest. Before the presentation of the Budget proper next May, we shall review the entire position, including the scope for additional mobilisation of resources, with a view to provide for a sizeable increase in outlays on development and social welfare. The estimates of Plan expenditure, which I shall be presenting today, are tentative; and it will be our endeavour to ensure that the momentum of planned development is accelerated significantly from year to year.

Economic conditions

6. Economic conditions in the country have been, on the whole, favourable during the past 12 months. A detailed survey of the economic situation will be presented to the next session of the Parliament. Honourable Members would, however, permit me to outline briefly the strength and the weaknesses of the Indian economy during the past year.

7. For the second year in succession, the over-all rate of growth of the economy is expected to measure up fully to the targets set in the Fourth Plan. National income in real terms, which had increased by about 5.5 per cent in 1969-70 is expected to register a further increase of a similar order in 1970-71.

Agriculture

8. Agricultural growth has been an important contributory factor to the overall

growth of the economy. The production of foodgrains which had recorded an increase of 5.8 per cent to 99.5 million tonnes in 1969-70 is expected to increase by another 5.5 per cent to 105 million tonnes in 1970-71. Despite progressive decline in imports, it has been possible to build up a sizeable stock of foodgrains in the hands of the Government which at present amounts to more than $5\frac{1}{2}$ million tonnes as compared to less than $4\frac{1}{4}$ million tonnes a year ago. The larger availability of foodgrains has also been reflected in a reduction in foodgrains prices.

9. With the exception of sugarcane, however, the production of commercial crops notably cotton and oilseeds, has been inadequate; and this has had adverse effect on industrial production and prices. We have attempted to restrain the resultant increase in prices of major agricultural raw materials by restraint on credit and speculative activity and by larger imports. Our agricultural scientists have achieved some success in evolving new programmes for raising the productivity per hectare of commercial crops. It is necessary to extend this process not only for price stability and reduction in the reliance on imports but also for improving living conditions for most of our poorer farmers in dry areas. I can assure Honourable Members that oil promising programmes for increasing yields per hectare in respect of commercial crops will receive our maximum support, both financial and otherwise.

Industry

10. During the year as a whole, industrial production is expected to increase by roughly 6 per cent. The improvement in performance has been shared not only by capital goods industries, particularly machinery and machine tools, but also by important intermediate goods industries such as aluminium, nitrogenous fertilizers, petroleum products and heavy chemicals and by a wide range of consumer goods industries. The performance of new industries and the small-scale sector has also been encouraging. Nevertheless, the fact remains that the tempo of industrial productions in the country needs to be substantially accelerated and to this end the supply of both agricultural and industrial raw materials particularly steel needs to be rapidly increa-

[Shri Yashwantrao Chavan]

sed. It is with this end in view that Government proposes to speed up the completion of the Bokaro Steel plant, to improve the performance of existing steel plants both in the public and the private sector and to set up three new steel plants in the southern States. Preparatory work on these new steel plants is proceeding satisfactorily. Here again, we shall not allow their progress to falter as a result of financial constraints.

11. New industrial investment propositions approved during 1970 have been much larger in magnitude than during the corresponding period in the preceding year. Production of capital goods within the country is increasing and so are the applications for the import of capital goods. We shall endeavour to accelerate this process of industrial investment so that more employment opportunities are created and there is no shortage in the coming years of key commodities.

12. Honourable Members are aware that during the last year we have taken a number of important policy decisions regarding industrial licensing, control of monopolies and greater emphasis in the policies of the public financial institutions towards assisting the backward regions and the newer entrepreneurs and towards participation in the management and the profitability of the larger units they might assist in the national interest. The vast potential for further industrial growth which has been created by our efforts over the past two decades cannot be exploited fully without bringing in a larger number of smaller people within the net-work of initiative and enterprise. When large new investments or expansion of existing large units become necessary in the over all interests of the economy, it shall be our endeavour to reconcile growth and efficiency with reduction in the concentration of economic power by an imaginative and flexible use of the concept of the joint sector and by the expansion of the public sector.

Prices

13. In the latter part of 1970, the price situation in the country became a matter of

concern as the wholesale price index from week to week remained higher by as much as 7 per cent or more when compared to the corresponding week in the preceding year. During recent weeks the general price index has shown an increase of 4 per cent or less as compared to the corresponding weeks in 1970. Even so, the price situation warrants continued vigilance and we propose to take vigorous measures to ensure a reasonable degree of stability in the prices of essential goods which enter into mass consumption.

14. The phenomenon of rising prices has been a matter of concern all over the world and there is hardly any country which has been able to avoid atleast a moderate increase in prices of 3 to 4 per cent per annum in recent years. We cannot, however, ignore the implications of an unabated price increase, particularly its effects on the standard of living of the fixed income groups and the weaker sections. It is now generally recognised everywhere that without an active policy of restraint on wages and prices and, therefore, on incomes, we cannot avoid a price spiral which moves continually upwards from one industry to the other. In our circumstances, the shortage of some key new raw materials which we can relieve only to a limited extent by larger imports has also been a major contributory factor. Efforts to increase production in key areas is thus an essential part of any price policy. Any attempt to accentuate unavoidable shortages in the short run by speculative activity will also have to be resisted firmly.

15. The overall growth in money supply has also been larger than what is warranted by the growth in production. The budgetary deficit at the Centre has been of the same order as set in the last Budget. However, commercial banks' borrowing from the Reserve Bank remained at unusually high levels for most part of the current year. It was against this background that the Reserve Bank raised the Bank Rate from 5 to 6 per cent early in January and took simultaneously a number of measures to encourage savings and assist deposit mobilisation and to discourage bank borrowing from the Reserve Bank except for priority purposes. These measures together

with the tightening of selective controls on advances against commodities in short supply have already had a salutary effect.

Financial Institutions

16. Honourable Members would be happy to know that an impressive beginning has been made with the achievement of the objectives that we had in mind when we took the eventful step of nationalising fourteen major banks in the country. For example, in the first seventeen or eighteen months of nationalisation, i.e., between July 19, 1969 and end of December 1970, the public sector banks, i.e., the fourteen nationalised banks and the State Bank of India and its seven subsidiaries, opened, on an average, as many as 145 new branches per month as against 80 per month during the first six months of 1969 and 47 per month during 1968. Roughly 70 per cent of these new branches have been located in centres which had no banking facilities at all so far, the bulk of them being in the rural areas. The Lead Bank Scheme for the intensive development of banking in over 330 districts of the country is making satisfactory progress. Survey reports on about 80 districts have already been prepared and many more are nearing completion. The results of the surveys are being pooled and centres for new branches are being allotted continuously to the commercial banks. The record of the new branches opened in mobilising local deposits and in utilising them for productive purposes in the same areas has been particularly commendable.

17. The shift in emphasis in the matter of giving credit in favour of relatively weaker sections of the society which had hitherto been neglected by the banking system has been equally pronounced. Between June 1969 and November 1970, the aggregate number of borrowal accounts in respect of previously neglected sectors such as agriculture, small-scale industries, road transport operators, small traders and self-employed persons and professionals increased from a little less than 3 lakhs to more than 11 lakhs and the total assistance given to these sectors almost doubled. This process will gather further momentum with the formation of the Credit Guarantee Corporation of India Ltd. early this year. Small borrowers are also likely to

benefit once the scheme of differential lending rates, the details of which are currently being worked out by a Committee, is introduced.

18. Honourable Members would appreciate that the ability of the public sector banks to fulfil their obligations to the weaker sections of the community without neglecting the genuine requirements of all productive establishments would depend ultimately on the success in mobilisation of deposits and on the ability to scrutinise the end-use of credit so as to eliminate all wasteful and unproductive borrowings. While the nationalised banks have made a good beginning in regard to both these objectives, I am deeply conscious of the fact that much remains to be done in this regard as also in respect of improvement of service to customers. We propose to increase greatly the facilities for meaningful training of employees and so to shape personnel policies as to bring about a greater sense of dedication and harmony among management and staff at all levels. The bank employees have been among the staunchest supporters of bank nationalisation for many years and we, on our part, have not been slow in responding to their legitimate demands for improvement in emoluments and working conditions. I hope and trust that individually as well as collectively bank employees will play their part in the vital task of economic regeneration of the country.

19. The long-term financial institutions including the Industrial Development Bank of India, Industrial Credit and Investment Corporation of India, Industrial Finance Corporation, the Life Insurance Corporation and the Unit Trust of India have had another successful year. Honourable Members are perhaps aware that a new Industrial Reconstruction Corporation with headquarters at Calcutta is being set up. This Corporation is expected to play a significant part particularly in the Eastern region in and around Calcutta. Wherever possible, the Corporation will endeavour to rehabilitate industrial units which have recently closed down or are facing the risk of closing down by reconstruction of the share capital, strengthening of management, diversification of products, improvement in technology and labour relations and provision of finance on suitable soft terms. I have no doubt that with the

[Shri Yeshwantrao Chavan]

active cooperation and participation of all concerned, this Corporation will play a useful role in reducing unemployment as well as economic and social tensions in a vital area of the economy

Balance of Payments

20. Honourable Members would be happy to know that by the end of the current fiscal year, we would have repaid all the outstanding drawings on the International Monetary Fund that we had to make during the critical years of 1966 and 1967. In addition, we have fulfilled our obligations in relation to an increase in our International Monetary Fund quota from 750 million to 940 million dollars. We have also been an important beneficiary of the scheme for the creation of Special Drawing Rights.

21. While the overall improvement in our foreign exchange position during the past two or three years has been unmistakable, I cannot help emphasising that there is no room for complacency whatsoever in regard to our balance of payments. During the current fiscal year, for example, the improvement in our position *vis-à-vis* the International Monetary Fund will be matched by a corresponding decline in our own reserves including Special Drawing Rights so that, on balance, our total reserves position will show little or no improvement. There has also been a substantial increase in import licences issued for the maintenance of the economy the full impact of which is yet to be felt. Much greater and continuing effort on a wide front would also be necessary if the target of a 7 per cent per annum increase in export earnings set in the Fourth Plan is to be realised from year to year. The outlook regarding the net inflow of foreign aid remains uncertain. This is particularly so in respect of readily useable aid such as non-project assistance and refinancing of our heavy debt repayments.

22. Against this background, it would be prudent on our part to seize every worthwhile opportunity for export promotion as well as import substitution and to exercise the maximum restraint on the imports and consumption of less essential items. This underlines once more the need for keeping a firm

rein over costs and prices, and for the deployment of fiscal instruments to regulate consumption. The priorities in investment also have to be guided by the exigencies of the balance of payments. Let us not forget that our objective is to combine growth not only with social justice but also with self-reliance. We have a long way to go before we can rest content with our achievement on any one of these fronts.

Employment

23. By far the most urgent problem that needs our whole-hearted attention is the problem of unemployment. It is this more than anything else which poses a threat to the stability of our young democracy. There are indications that the employment situation in the country has improved somewhat in response to the revival of agricultural and industrial production over the past two years. But the fact remains that notwithstanding the rapid economic strides we have taken over the past two decades, the twin problems of mass poverty and unemployment remain as acute as ever. In large pockets, there has perhaps been a worsening of conditions. There can be no question that poverty and unemployment cannot be eradicated without a sustained process of growth. But there are several ways of achieving growth; and we have to seek out those which make the maximum impact on unemployment and mass poverty.

24. It was with this end in view that the Government took a decision some time back that new employment-oriented schemes should be taken up in each district in the country with a view to provide employment to at least one person in every family. Instructions have already gone to the State Governments to prepare schemes, which apart from creating additional employment opportunities would also add to the productive potential in each district. In the Budget for 1971-72 a provision of Rs. 50 crores is being made to support this country-wide programme of creating more employment opportunities with a productive bias.

25. The Committee which was set up by the Reserve Bank of India to review the special credit schemes of the commercial banks has offered a number of valuable

suggestions for promoting and encouraging self-employment. The recommendations made by the Committee are receiving urgent attention and decisions thereon will be taken expeditiously.

Budgetary Out-turn, 1970-71

26 The Budget introduced last year by the Prime Minister provided for a substantial increase in Plan outlay at the Centre, massive assistance to the States for a similar increase in Plan outlay at the State level and a series of new initiatives in order to combine growth with a greater regard for the welfare of the most needy sections of society. During the year, we have honoured our commitments to the States and have indeed given substantial assistance in addition to what was provided in the Budget for urgently felt needs such as those for the improvement of living conditions in the Calcutta Metropolitan Area and for relief in the flood and famine-stricken areas in other States. The minimum pension as also family pension for Central Government employees has already been increased. A similar scheme for family pension as well as lump sum payment in the event of death has already been introduced in respect of Industrial workers who are liable to pay contribution to the Employees Provident Fund at the rate of 6½ per cent of their pay as well as for workers covered by the Coal Mines Provident Fund and Bonus Scheme Act, 1948. The newly set up Housing and Urban Development Finance Corporation has made a beginning with its activities and it shall be our endeavour to ensure that these activities gather rapid momentum so that there is visible improvement in some of our largest urban conglomerations. The nutritional programmes for children in tribal blocks and slum areas, extension of drinking water and special schemes for small farmers, marginal farmers and dry farming areas have been taken in hand. While the expenditure on selective rural works programmes in chronically drought affected areas is likely to fall short of the target of Rs. 25. crores because of the time taken in preparing and finalising worthwhile schemes, Honourable Members would note that outside this provision a sum of Rs. 100 crores has been provided for natural calamities relief as against the Budget provision of Rs. 50 crores only. Provision is being made in the Budget for the coming

year for the continuation of these special schemes.

27. There is every reason to believe that the step-up in Plan outlay envisaged at the State level during the current year will be achieved and in fact in several States Plan outlay will exceed the initial provision. The provision for special assistance to the States in a weaker financial position has been increased from Rs. 175 crores provided in the Budget to Rs. 195 crores which is being provided in the Revised Estimates. It is, however, a matter of some concern that despite the enlarged provision for special accommodation, a number of State Governments have continued to incur large overdraft with the Reserve Bank of India, thus adding to inflationary pressures in the economy. Considering the fact that funds to be earmarked for special accommodation are going to be smaller in the coming years as per the agreed pattern, it is vitally important that State Governments, no less than the Centre, observe the strictest fiscal discipline and adopt all possible measures to raise and conserve resources.

28. As far as the Centre's Plan outlay is concerned, indications are that the actual expenditure in 1970-71 would show a substantial increase of the order of Rs. 180 crores over the actual expenditure in 1969-70. It is a matter of great disappointment, however, that the actual outlay in both the years is likely to show a significant shortfall in relation to the original Budget provisions. Many of the industrial projects in the Central sector, notably Bokaro Steel Plant, the fertilizer plants and petro-chemical projects have not been able to get into stride as rapidly as was expected. Clearly, we need to examine critically our present procedures for the scrutiny and sanctioning of major Plan schemes and to put greater speed in implementation. We propose to review the progress of major schemes included in the Central Plan so that the provision made for them in the coming year is as realistic as possible. Additional schemes particularly those which can be taken up quickly and which can yield quick returns and make an impression at the same time on the well-being of the poorer sections of the community will also be kept ready to make up for shortfalls which become inevit-

[Shri Yeshwantrao Chavan]

able. I would like to make it absolutely clear to Honourable Members that while some readjustment of Plan priorities and re-arrangement of Plan programmes are obviously called for, there is no question whatsoever of reducing the size of the Plan. Quite the contrary is our intention.

29. In the Revised Estimates for the current financial year, tax revenues—particularly revenues under Income and Corporate Tax—are expected to show some improvement over the Budget Estimate for 1970-71. The Revised Estimates for the current year thus show a tax revenue of Rs. 3,198 crores against the Budget Estimates of Rs. 3,134 crores. There is likely to be a similar increase in non-tax revenue as well. This improvement under revenue receipts, however, will be offset by a reduction of about Rs. 26 crores under market loans and of nearly Rs. 50 crores under external assistance. I have already referred, briefly, to the position regarding expenditure in the current year on the Plan and by way of assistance to the States. On non-Plan expenditure, a major item of variation has been the incidence of the interim award of the Pay Commission which was accepted in toto by the Government. On the whole, and in part as a result of the incidence of the Pay Commission's interim award, the contribution of Public Sector enterprises to the Budget is expected to be of a lower order. Loans to some of these enterprises for meeting their cash loss and working expenses would also be some Rs. 30 crores larger than what was provided in the Budget. On balance, the budgetary deficit at the Centre in the Revised Estimates for the current year is now estimated at Rs. 230 crores, i. e., roughly of the same order as the Budget Estimate of Rs. 227 crores.

Budget Estimates, 1971-72

30. At existing rates of taxation, total tax revenue next year is estimated at Rs. 3,403 crores, of which the share of the States will be Rs. 850 crores. Non-tax revenue excluding food aid and PL 480 revenue grants is expected to increase from Rs. 908 crores this year to Rs. 966 crores next year. While receipts under market loans and small savings

will show an increase, receipts under external assistance are expected to show a significant decline from Rs. 518 crores this year to Rs. 421 crores in 1971-72. The major part of this decline is accounted for by receipts under PL 480. Net receipts from non-project and project assistance also are likely to decline from Rs. 355 crores in the Revised Estimates this year to Rs. 324 crores next year.

31. On the expenditure side, normal administrative expenditure will show an increase of Rs. 15 crores over the current year's level. An additional provision of Rs. 65 crores is being made for expenditure on Delence both revenue and capital as compared to the Budget provision in the current year. The provision of Rs. 50 crores for employment-oriented schemes to which I have referred earlier, is for the time being treated as outside the Plan. Excluding this, the provision in the Central Budget for the Plan for 1971-72 will be Rs. 1980 crores representing an increase of Rs. 74 crores over the Budget Estimates for the current year. This entire increase is by way of Plan assistance to the State Government and the Union Territories, the provision for which is being increased from Rs. 711 crores in the current year to Rs. 785 crores in the coming year. This is in accordance with the discussions held between the Planning Commission and the State Governments regarding their Plans for 1971-72. I have chosen to make full provision for Plan assistance to the States even at this stage so that State Governments can proceed with their Annual Plans for 1971-72 without having to wait for the Central Budget proper to be introduced next May.

32. The provision of Rs. 1195 crores for the Central Plan proper next year is at the same level as in the Budget for the current year although in relation to the likely expenditure, the interim provision now being made would represent a significant increase. I have already made it clear that we have every intention of augmenting the provision for the Centre's Plan in the Budget to be presented in May. We shall also endeavour to make sure that the outlays provided for different programmes in the Central Plan proper are so scrutinised and re-arranged

as to avoid the kind of shortfalls which have been a disturbing feature of the past two years. At the same time, the search for identifying areas for securing economies in non-Plan expenditure will be vigorously pursued.

33. The revenue account next year on present indications is expected to show a surplus of Rs. 114 crores. The fact that we can look forward to a revenue surplus next year without any additional taxation is an indication that the attempt to enlarge the tax base in the last year's Budget has met with significant success. And yet, this is only one part of the story. The capital account is expected to show a deficit of Rs. 354 crores, so that the overall deficit in the interim Budget is estimated to be Rs. 240 crores, or roughly of the same magnitude as in the Revised Estimates for the current year. Since a sizeable increase in Plan outlay would have to be provided for in the Budget to be presented in May, and since it would not be prudent to enlarge the quantum of the budgetary deficit, the task of widening and deepening the resource base will have to continue. If the momentum of growth is to be improved and sustained, this is an obligation from which we can scarcely renege.

34. Sir, the brief outline of the interim Budget that I have just given is only a token of our determination to accelerate the momentum of growth and to provide for the needs of the weaker sections of the community. If it has not been possible in this Budget to give a more positive indication of our intention to increase Plan outlays and to enlarge the resources required for this purpose in a manner which serves at the same time our larger social objectives, Honourable Members would appreciate that the Budget I have presented could not take into account the mainstay of all Finance Ministers, namely, the power to raise more revenues and redistribute incomes and wealth by suitable changes in the fiscal system. I hope to receive constructive suggestions during the coming weeks from all Honourable Members and from the people at large.

35. The vitality of the political freedom we won and of the democratic institutions we gave ourselves has been demonstrated in recent weeks as never before. We are now engaged in a new struggle against poverty and injustice. I have no doubt that the people of India will once again prevail and we shall witness soon a new dawn of social and economic freedom in this great and ancient country.

Sir, with these words, I have the honour to commend this interim Budget to the House.

17.34 hrs.

FINANCE BILL,* 1971

SHRI YESHWANTRAO CHAVAN : I beg to move for leave to introduce a Bill to continue for the financial year 1971-72 the existing rates of income-tax with certain modifications and to provide for the continuance of the provisions relating to special and regulatory duties of customs and excise and of certain commitments under the General Agreement on Tariffs and Trade and the discontinuance of the duty on salt for the said year.

MR. SPEAKER : The question is :

"That leave be granted to introduce a Bill to continue for the financial year 1971-72 the existing rates of income-tax with certain modifications and to provide for the continuance of the provisions relating to special and regulatory duties of customs and excise and of certain commitments under the General Agreement on Tariffs and Trade and the discontinuance of the duty on salt for the said year."

The motion was adopted

*Published in the Gazette of India Extraordinary Part II, Section 2, Dated 24-3-71.

SHRI YESHWANTRA CHAVAN :
I introduce † the Bill.

The House stands adjourned till 11 A.M.
tomorrow.

SHRI S. M. BANERJEE (Kanpur) : We
all remember Shri Shiva Chandra Jha !

17-35 hrs.

MR. SPEAKER : I miss them very
much.

*The Lok Sabha then adjourned till
Eleven of the Clock on Thursday, March
25, 1971 (Chaitra 4, 1893 (Saka).*

† Introduced with the recommendation of the President.