SHRI H. N. BAHUGUNA: If any switching-over is possible, there also, it has to be in relation to the practical economics of the whole thing.

Bombay and Gujarat are having the same treatment, and Maharashtra and Gujarat are having the same treatment.

SHRI HITENDRA DESAI: It is not only Gujarat and Maharashtra, but the whole nation is very much concerned with the outcome of Bombay High. I would only like to know from the Minister whether an assurance was given at the highest level that the pipeline in Gujarat will be completed in June 1979 and that it has now been found not possible, now that the feasibility study has been received and is being examined by the ONGC, to fulfil this target before June 1979?

SHRI H. N. BAHUGUNA: I admit that such a promise was given and such a communication was made but that it is no more possible to fulfil that promise, not because of any malafide reasons but because there are bonafide reasons. I had explained at the meeting of the Members of Parliament—luckily, Mr. Desai was also there....

SHRI HITENDRA DESAI: But we were not satisfied.

SHRI H. N. BAHUGUNA: I am again saying that we did make such a communication to the Gujarat Government—that the pipeline will be completed by June 1979, but currently, it does not appear to be either necessary or practicable, because the end use of that gas is yet to develop, and it will develop only by 1982-83. Therefore, the investment of a huge amount of Rs. 80 crores or 100 crores on a pipeline which will remain idle till 1982-83 appears not to be reasonable.

Difference in salaries of lowest and top most Railways Employees

*330. SHRI HARGOVIND VERMA: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) the average difference between the salaries of the lowest category employee (casual labourer) and the top most officer (Chairman) on the Railways;

(b) whether this difference is in the ratio of more than one is to ten (1:10); and

(c) if so, the steps being taken to reduce it?

THE MINISTER OF RAILWAYS (PROF. MADHU DANDAVATE): (a) to (c). A statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) Casual labourers on Railways are appointed on daily wages which are fixed in consultation with local civil authorities and they vary between Rs. 3.50 and Rs. 10/- per day. The average daily wage, however, comes to around Rs. 5.50 per day. On this basis, monthly wages of a casual labourer appointed on daily rate would work out to Rs. 165.00 per month.

The Chairman, Railway Board—the top executive on the Railways—gets a pay of Rs. 3,500 (fixed). The difference between the average monthly wages of a casual labourer and the Chairman, Railway Board, works out to Rs. 3335.00.

(b) The ratio between the average wages of a casual labourer on daily wages and the top executive works out to 1:21.2 on pre-tax basis and 1:6.5 on post-tax basis after taking into account the standard deductions only.

(c) The casual labourers appointed on daily wages are, however, not regular Railway employees. A casual labourer working on Open Line, on com-

pletion of four months' continuous service, is afforded temporary status and is fixed in the lowest revised scale of Rs 196—232. The total pay drawn at the mean of the scales by such a casual labourer in the lowest scale, including dearness allowance, works out to Rs 336 per month The difference between the salary plus dearness allowance of such a casual labourer and the Chairman, Railway Board, works out to Rs 3,164 (Rs 3,500 minus Rs 336), which gives a ratio of 1 10 4 on pre-tax basis and 1 8 on post tax basis after allowing the standard deductions only

श्री हरगोविन्द वर्मा · अध्यक्ष महोदय, आप के माध्यम से मैं कुछ मंत्री जी से कहना चाहता हूं और एक प्रश्न करना चाहता हूं। मंत्री जी हमारे समाजवादी रहे हैं और मंत्री जी के आवाह्न पर हम दसियों बार जेल भी गये हैं। तो मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि रेल विभाग में जो डेली वेजेज वाले नौकर हैं और जो रेलवे बोर्ड के चैयरमैन हैं, उन के वेतनों में कितना फर्क है ? मंत्री जी ने जो बताया है, उस से मालूम होता है और उन के बताने के अनुसार एक डेली वेजेज के वर्कर को 3 रु० 50 पैसे डेली वेजेज मिलते हैं। और बोर्ड के चैयरमैन को 3,500 रुपये महीना मिलता है यानी दोनों को जो मिलता है उस में 100 गुना का फर्क है लेकिन दोनों के खर्चे और आमदनी को अगर जोड़ा जाए तो जो बिजली, पानी, बंगला, और टी० ए० डी० ए० चैयरमैन को मिलता है, वह सब मिला कर उस को 10,000 रुपये प्रतिमाह मिलता है और डेली वेजेज वाला जो वर्कर है, उस की जो चार दिन की छुट्टी होती हैं, उस का पैसा भी कट जाता है। इस तरह से 26 दिन का वेतन उस को मिलता है और दोनों के वेतनों में जो फर्क है, वह 1 और 3500 का है। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या वे अपने विभाग से कम से कम इस फर्क को दूर करने की कोशिश करेंगे क्योंकि हमारा यह नारा रहा है कि 100 रुपये से कम नहीं और 1000 रुपये से ज्यादा किसी का वेतन नहीं होना चाहिए। आज जो हमारी सरकार है वह जिस विचार की है, उस को देखते हुए रेलवे विभाग जोकि हमारे विचारों का विभाग है, उस में निश्चित रूप से क्या एक ऐसी योजना बनेगी कि वेतनों में फर्क 1 और 10 से ज्यादा का न हो ? क्या सरकार इस पर विचार करने के लिये तैयार है, मंत्री जी हम को बतावें ?

श्री मधु दंडवते जैसा मैंने मूल प्रश्न के उत्तर में बताया है कि सब से नीचे और कम पैसा हासिल करने वाला जो वर्कर है, वह केजुअल वर्कर होता है। वह चार महीने तक कैजुअल वर्कर रहता है। और उस के बाद उस को टेम्पोरेरी स्टेटस मिलता है और फिर उस की आमदनी अलग अलग ढंग से होती है लेकिन 5 50 रुपये का अगर एवरेज लिया जाए, तो थर्ड पे कमीशन के आने के पहले जो रेशो था, वह थर्ड पे कमीशन आने के बाद बदल गया है। थर्ड पे कमीशन की रिपोर्ट आने से पहले यह रेशो 1 23 4 था और थर्ड पे कमीशन आने के बाद यह 1 8 स्टैन्डर्ड टैक्स की कटौती के बाद हुआ है।

इन्होंने जो दूसरा सवाल किया है, जो सुविधाएं दी दी जाती हैं, उन को ले कर दूसरा सवाल है। सुविधाओं का जो जिक्र किया है, उस के बारे में पूरा एकाउन्ट दे कर सभा पटल पर मैं दूसरा बयान रख सकता हूं लेकिन मूल प्रश्न से इस का कोई सम्बन्ध नहीं है। (व्यवधान)

श्री हरगोविन्द वर्मा · मेरा माननीय मंत्री जी से कहना यह है कि आपने जो कहा है कि डेली वेजेज वालों को 5 50 रुपये मिलते हैं और सरकारी रपट जो आई है उस के अनुसार 1 और 8 का फर्क है, मैं यह कहना चाहता हूं कि आपका जो आफिस है, वह झूठी रपट दे रहा है। 1 और 8 का फर्क पूरे मुल्क में कहीं भी, किसी भी विभाग में आज नहीं है और ऐसा कहना बिल्कुल गलत है। जो रपट दी गई है वह जो सरकारी घोड़ा है, यह वह घोड़ा है जो कि कांग्रेस राज्य में चला और गलत तरीके से उस को चलाया गया है और आज वह हमारे सवार को उठा कर फेंक रहा है। अगर हमारे माननीय मंत्री जी उस को सही तरीके से नहीं चलाएंगे, तो पूरे मुल्क को गुमराह किया जाएगा। इसलिए मैं जानना चाहता हूं कि क्या वे इस घोड़े को ठीक तरह से नहीं चलाएंगे ? ठीक से चाबुक लगा कर अगर उसे नहीं चला पायेंगे तो इस तरह की रिपोर्टें आएंगी ? 1 और 8 का फर्क जो बताया गया है यह बिल्कुल गलत है और मैं चाहूंगा कि मंत्री जी इस के बारे में दोबारा जांच करा कर सदन में रखें कि यह रपट सही है या गलत है ?

प्रो० मधु दंडवते · इस में गिरने का कोई सवाल नहीं है। अगर गिर जाएंगे तो कोई चिन्ता नहीं है।

श्रीमन्, मैं यह बताना चाहता हूं कि रेलवे बोर्ड के चैयरमैन को मुफ्त हाउसिंग की फैसेलिटी नहीं है। इलैक्ट्रिसिटी और वाटर की जो बात है, इस के लिए उन को चार्जेज देने पड़ते हैं।

श्री हरिकेश बहादुर : सब्सीडाइज्ड तो हैं।

प्रो० मधु दंडवते : वह तो ठीक है लेकिन जो दूसरों को मिलता है, वही उन को भी मिलता है।

टी०ए० और डी० ए० का जो जिक्र किया गया है, जब वे टूर पर जाते हैं तो जिस प्रकार की सुविधाएं दूसरे मुलाजमीन को, दूसरे अफसरों को जोकि इस मंत्रालय के नहीं हैं, मिलती हैं, वही इनको भी मिलती

है और टी० ए० और डी० डी०ए० भी उसी आधार पर दिये जाते हैं जैसे दूसरों को दिये जाते हैं। अगर इस के बारे में ज्यादा जानकारी चाहिए, तो मैं अलग से एक निवेदन तैयार कर के सभा पटल पर रखने के लिए तैयार हूं। इसलिए कोई झूठी बात बतलाने का सवाल नहीं है।

SHRI K. A. RAJAN: Regarding fixation of daily rate it is reported that the civil authorities in the respective areas fix those daily rates conncerning railway workers. This is a unique or peculiar feature in the Railways. There are so many undertakings where the daily rate is fixed by dividing the minimum monthly wage by 30. ..

AN HON. MEMBER: By 25.

SHRI K. A. RAJAN: I would like to know from the hon. Minister whether it is not fair, instead of relying on the civil authorities to fix the daily rate, to have the daily rate fixed on par with ,or relating it to, the monthly minimum emoluments—as is done in other industries.

PROF. MADHU DANDAVATE: As I have made it very clear, the average minimum wage that has been prescribed by the Central Act is Rs. 3.50. In the lowest rung of employment, the various types of workers get a daily wage between Rs. 3.50 and Rs. 10.00..

SHRI N. SREEKANTAN NAIR: Are you not ashamed? (*Interruptions*)

PROF. MADHU DANDAVATE: I share with you the sense of shame. I agree with you; I do not differ. That is why it has been our constant effort to see that the general economy of the country is improved, and we want to see that the standard of living of the workers is also improved. I have only stated what are facts as they exist today.

श्री राम अवधेश सिंह: अध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय का जो जवाब आया है, इस से भारी निराशा हुई। क्योंकि इन्होंने ब्योरोक्रेट्स को बचाने की कोशिश की है। एक समाजवादी मंत्री होने के नाते इन को स्वीकार करना चाहिए कि रेल कर्मचारियों के वेतनों में अन्तर है। उस अंतर को बारीकी और चालाकी से ढंकने की कोशिश की गयी है। इस से दुःख होता है।

क्या मंत्री महोदय को यह मालूम नहीं है कि तमाम सुविधाओं को जोड़ कर रेलवे बोर्ड के चेयरमैन पर कितना खर्च होता है? डा० राम मनोहर लोहिया कहा करते थे कि तत्कालीन प्रधान मंत्री श्री जवाहर लाल नेहरू पर प्रतिदिन 25 से 50 हजार रुपये खर्च होते हैं। चेयरमैन रेलवे बोर्ड पर जितना खर्च होता है, उस के अनुपात में एक कर्मचारी को बहुत कम मिलता है। वर्मा जी ने अभी बताया है कि इस में बहुत काफी अंतर है। इस अंतर को स्वीकार करने में मंत्री जी को क्या आपत्ति है? अगर कोई आपत्ति है तो उसे वे बतायें?"

प्रो० मधु दंडवते: मैं यह बात स्पष्ट करना चाहता हूं कि जहां तक वेजिज का सवाल है, यह सिर्फ रेलवे के मजदूरों का या केजुअल वर्कर्स का ही सवाल नहीं है। इस से देश की आमदनी का भी सवाल जुड़ा है। इस लिए मंत्रिमंडल सारे वेज ढांचे को रि-स्ट्रक्चर करना चाहता है और उसका अध्ययन करना चाहता है। मैं ने यह स्पष्ट कर दिया है कि जो भूतलिंगम समिति की रिपोर्ट हमारे पास आयी है (व्यवधान)। आपने जो सवाल पूछा है वह आम वेजिज का सवाल है, वह हमारे पूरे देश की आर्थिक परिस्थितियों से जुड़ा हुआ सवाल है। औद्योगिक क्षेत्र में काम करने वाले मजदूरों, खेतिहर मजदूरों, इन सब कि डिस्पेरिटीज को, विषमताओं को, असमानताओं को कैसे कम किया जाए, इस के बारे में सरकार विचार कर रही है। अभी जब हमारे दक्षिण के एक भाई ने कहा कि यह शर्म की बात है कि तो मैं ने उन से कहा कि मैं भी उतना ही शर्मिन्दा हूं जितना कि वह शर्मिन्दा हैं। अभी जो देश में परिस्थितियां हैं, वे मैं ने आप के सामने रखी हैं। (व्यवधान) यह मैंने साफ बताया है कि अलाउंसिज वगैरह का जिक्र न करते हुए, जो बेसिक सेलेरी है, उसके आधार पर यह रखी है और इस में टैक्स को भी नहीं गिना गया है।

SHRI DINEN BHATTACHARYA: In part (c) of his statement the Minister has stated that the casual labour working on open lines, on completion of four months continuous service, are afforded temporary status. May I know whether the Minister is in a position to state to this House categorically that this statement that he has made is correct? On the other hand is it not a fact that after every four months the name of the casual labourer is changed? Instead of Mr. Ram he is now called Mr. Kam and in this way he continues to remain a casual labourer

for years together. Is this not a fact? If not, will the hon. Minister kindly tell the House how many casual labourers have been made temporary as per his statement in the last one year?

AN HON. MEMBER: The question does not arise.

SHRI DINEN BHATTACHARYA: It arises.

PROF MADHU DANDAVATE: The hon. Speaker has allowed it. I think it does arise out of the written answer.

MR SPEAKER: Nobody wants to hear the answer.

PROF MADHU DANDAVATE: As far as the provisions and rules are concerned, it is very categorical that when the casual worker on open line completes and puts in work for four months, he is expected to be given a temporary status.

SHRI DINEN BHATTACHARYA: Expected.

PROF MADHU DANDAVATE: According to the rules, he is to be given temporary status. But the hon. Member has pointed out that there are cases in which this temporary status is not awarded. In that case, it is no doubt an aberration and if any such cases are pointed out to me, instead of perpetuating that aberration, I will try to correct it.

SHRI DINEN BHATTACHARYA: Thank you.

श्री उग्रसेन : ब्यान मे यह लिखा है कि स्थानीय सिविल आथौरिटी से सलाह करके 3–50 से ले कर 10–00 रुपए तक वेतन दिए जाते है। जब राष्ट्रीय एवेज प्रति दिन मजदूरी का 5–50 है तो यह क्यो नही दी जाती है ? जो रेलवें लाइन बिहार में पड़ती है उसके बारे मे बिहार सरकार से पूछा जाता है कि तुम दैनिक मजदूरी कितनी देते हो और वहां शायद 4–50 दी जाती है, उत्तर प्रदेश में 4–50 और 3–50 दी जाती हैं और उस आधार पर आप अपने मजदूरो की मजदूरी तय करते है। मैं जानना चाहता हूं कि राष्ट्रीय एवेज 5–50 है तो रेलवे सारे देश में 5–50 दैनिक मजदूरी क्यो नही कर देती है, इस में उसको क्या एतराज है ? ऐसा करने से मजदूरी की दरो में यूनिफॉर्मिटी आ जाएगी ।

प्रो० मधु दंडवते : मैंने यह नही कहा है कि यह राष्ट्रीय एवेज है। मैंने यह कहा है कि अलग अलग जगहो पर कही पर 3–50 है और कही पर 10–00 है और अगर उसका एवेज लिया जाए तो 5–50 आता है। आज तक का तरीका यह रहा है कि स्थानीय सिविल आथोरिटी के साथ सलाह मश्विरा करने के बाद वहा की वेज फिक्स की जाती है। इससे भी सभी मजदूर आन्दोलन के लोगो को सन्तोष नही है। इसलिए सारी आमदनी के सवाल पर और वेज के सवाल पर सरकार विचार कर रही ही है और समूचे प्रश्न पर विचार करने के बाद इस नीति मे तबदीली की जाएगी।

श्री युवराज : जिस दिन कज्युअल लेबर को दैनिक मजदूरी पर बहाल किया जाता है तो उसको 3–50 रुपए मजदूरी दैनिक दी जाती है। वह चार महीने की सर्विस पूरी कर लेता है तब उसे संशोधित जो निम्नतम वेतनमान है वही दिया जाता है। कोई भी ऐसी कज्युअल लेबर नही है जिस को दो तीन महीने काम करने के बाद निकाल बाहर न किया जाता हो और उसके बाद उसको फिर से नौकरी पर न रख लिया जाता हो। औसतन कज्युअल लेबर के 7–8 महीने कन्स्ट्रक्शन के काम मे लग जाते हैं जब उसकी बहाली आप करते हैं तो क्यो नही निम्नतम वेतनमान उसे दिया जाता है ?

प्रो० मधु दंडवते : मै इसका जवाब पहले ही दे चुका हू। मै फिर से बताना चाहता हू कि कानून के मुताबिक चार महीने तक कज्युअल वर्कर को अगर काम करते हुए हो जाए तो उसको टम्पोरेरी स्टेटस मिल जाना चाहिए। अगर उसमे कोई खामी रही है तो वह नियमो के खिलाफ है। अगर ऐसे कोई केसिस नोटिस मे आते है तो उनके बारे मे विचार करना होगा। उनका मै समर्थन नही करूगा लेकिन उस मे तबदीली करने के लिए कदम उठाऊगा।

Steps to meet Increased Demand of Railway Wagons

*331 SHRI C K JAFFER SHARIEF: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state

(a) whether the demand for Railway wagons in the country is increasing due to movement of grains and the increased requirement of the Industry;