

Third Series, Vol. XIV—No. 12.

Tuesday, March 5, 1963
Phalguna 14, 1884 (Saka)

LOK SABHA DEBATES

(Fourth Session)



(Vol XIV contains Nos. 11—20)

LOK SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI

ONE RUPEE (INLAND)

FOUR SHILLINGS (FOREIGN)

C O N T E N T S

Oral answers to Questions —	COLUMNS
*Starred Questions Nos. 251, 252, 254 to 257, 259 and 261 to 267	2061-2103
Short Notice Question No. 2	2103-07
Written Answers to Questions—	
Starred Questions Nos. 250, 253, 258, 260 and 268 to 274.	2107-19
Unstarred Questions Nos. 433 to 488, and 490 to 497	2119-62
Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance—	
Sino-Pakistan Border Agreement	2162-70
Papers laid on the Table	2170-71
Re Discussion of the budget in Rajya Sabha first	2171-81
Railway Budget—General Discussion	2181-2267
Shri Bishwanath Roy	2182-90
Shri Bagri	2191-99
Dr. Gaitonde	2199-2202
Shri Vishwa Nath Pandey	2202-09
Shri N.R. Laskar	2209-12
Shri Jagdev Singh Siddhanti	2212-22
Shri Hem Raj	2222-29
Shri Manyagadan	2229-34
Shri Mansinh P. Patel	2234-41
Shri Sezhiyan	2241-49
Shri Arunachalam	2249-52
Shri Gajraj Singh Rao	2252-56
Shri Basappa	2256-61
Shri Vasudevan Nair	2261-66
Shri Subedh Hansda	2266-67
Discussion re: Gold Control Scheme	2267-2362
Shri Prakash Vir Shastri	2270-85
Shri A.K. Gopalan	2293-99
Shri P. K. Deo	2299-2305
Shri mati Subhadra Joshi	2305-11
Shrimati Renuka Ray	2311-13
Shri Bishan Chander Seth	2313-23
Shrimati Savitri Nigam	2323-28
Shri Bade	2328-38
Shri Hari Vishnu Kamiath	2338-46
Shri Kamalnayan Bajaj	2346-52
Shrimati Sahodra Bai Rai	2353-57
Shri Karni Singhji	2357-61
Shrimati Lakshmi Kanthamma	2361-61
Business Advisory Committee—	
Fourteenth Report	2362
Daily Digest	2363-66

*The sign + marked above the name of a Member indicates that the Question was actually asked on the floor of the House by that Member.

2061

2062

LOK SABHA

Tuesday, March 5, 1963/Phalgun 14,
1884 (Saka).

The Lok Sabha met at Eleven of the
Clock.

[MR. SPEAKER in the Chair]

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

पश्चिम रेलवे का विद्युतीकरण

+

*२५१. { श्री म० ला० द्विवेदी :
श्रीमती सावित्री निगम :
श्री स० चं० सामन्त :

क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की
कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिम रेलवे के बम्बई सेंट्रल
तक के उपनगरीय मार्ग पर भाप वाले इंजनों
का प्रयोग करने के क्या कारण हैं जबकि
मध्य रेलवे के बम्बई के उपनगरीय मार्ग का
विद्युतीकरण काफी समय पूर्व हो गया था ;
और

(ख) क्या पश्चिम रेलवे के मार्गों का
विद्युतीकरण करने का प्रश्न विचाराधीन है
और यदि हां, तो इस कार्य के कब तक पूरा
हो जाने की सम्भावना है ।

रेलवे मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री शाह-
नवाज खां) : (क) पश्चिम रेलवे का उपनगरी
बिजली सेक्शन केवल ६० किलोमीटर लम्बा
है और खाम तोर पर विरार तक आने जाने
वाले उपनगरी यात्रियों की जरूरतों को पूरा
करने के लिए है । चूंकि यह सेक्शन छोटा है,
इसलिए इस पर चलने वाली अनुपनगरी
गाड़ियों में बिजली के रेल इंजनों का इस्तेमाल
2856 (A) LSD—1.

परिचालन की दृष्टि से न जरूरी समझा जाता
है और न सम्भव ।

मध्य रेलवे में बिजली गाड़ी की लाइन
पूना और इगतपुरी तक फैली हुई है और
इनकी लम्बाई क्रमशः १६२ किलोमीटर और
१३७ किलोमीटर है । ये लाइन बीहड़ घाट
सेक्शनों से होकर गुजरती हैं और इन पर
भाप रेल इंजनों के मुकाबले बिजली रेल
इंजनों का इस्तेमाल स्पष्टतः अधिक लाभ-
दायक है ।

(ख) तीसरी आयोजना में पश्चिम रेलवे
में विरार से आगे बिजली गाड़ी चलाने का
कोई विचार नहीं है ।

(a) The electrified suburban sec-
tion of the Western Railway is only
a short section 60 kilometre long,
mainly to cater to the needs of subur-
ban passengers up to Virar. As the
section is a short one, the use of
electric locomotives for the non-
suburban services is considered
neither essential nor feasible from the
operating point of view.

On the Central Railway system, the
electrified route extends up to Poona
and Igatpuri over 192 KM and 137
KM respectively, covering difficult
Ghat sections where the use of electric
locomotives has distinct advantages as
compared to the steam engines.

(b) There is no proposal to extend
electrification on the Western Railway
beyond Virar in the Third Plan.]

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं यह जानना
चाहता हूं कि यदि कनकना के आगपाम
वर्धमान तक रेलवे इलेक्ट्रिफिकेशन में फायदा

स्टन रेलवे में जो बम्बई से आता है उसको क्यों बिजली से चलाया जा सकता और वहां बिजली से क्यों काम नहीं हो सकता ?

श्री शाहनवाज खां : जैसा मैंने अर्ज किया

अध्यक्ष महोदय : वह दुस्वार घाटियों से गुजरती है ।

श्री म० ला० द्विवेदी : बर्दवान से कलकत्ता तक कोई दुस्वार घाटी नहीं है । वहां इलेक्ट्रिफिकेशन से फायदा हो सकता है तो बम्बई के इस सैक्शन में इलेक्ट्रिफिकेशन क्यों नहीं किया जा सकता ? इसका क्या कारण है ?

श्री शाहनवाज खां : इस वक्त जितना सबरबन ट्रेफिक उस शार्ट सेक्शन पर मिल रहा है उसको स्टीम ट्रेक्शन से जो बम्बई से चलने वाली गाड़ियां हैं वे तसल्लीबख्श तरीके से उठा सकती हैं । अभी कोई मुश्किल पेश नहीं आयी । जब कोई मुश्किल पेश आएगी तो दूसरे तरीके इस्तेमाल किए जायेंगे ।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं जानना चाहता हूं कि बम्बई में रेलों के इंजनों के लिए कोयला कहां से आता है और क्या बम्बई के पास जल विद्युत् पैदा होती है ? और यदि होती है तो वहां गाड़ियों को बिजली से क्यों नहीं चलाया जाता और कोयला इस्तेमाल किया जाता है जो कि कलकत्ते के पास से आता है ?

श्री शाहनवाज खां : जो फंसलाकुन बात होती है कि किस किस्म के ट्रेक्शन को इस्तेमाल किया जाए वह कोयला या बिजली करीब से मिलती है इस पर मुनहसर नहीं है, बल्कि वह इस पर मुनहसिर है कि वहां पर ट्रेफिक किस मिक्चर में है और जब देखते हैं कि स्टीम ट्रेक्शन उसको नहीं उठा सकता है तो फिर दूसरे तरीके इस्तेमाल किए जाते हैं ।

श्रीमती सावित्री निगम : माननीय मन्त्री जी ने बताया कि अभी वैस्टर्न रेलवे में बिजली से गाड़ी चलाने की आवश्यकता महसूस नहीं की गयी है और जो पैसिजर लोड है उसको स्टीम ट्रेक्शन उठा सकता है । क्या मंत्री जी को मालूम है कि इन स्टीम से चलने वाली गाड़ियों में कितना ज्यादा ओवर लोडिंग होता है और लोग लटकते हुए जाते हैं और कई बार वहां की अनेक संस्थाओं ने लिखा है कि इलेक्ट्रिफिकेशन होना चाहिए ताकि जो रूल पापुलेशन रोज बम्बई जाती है उसको आसानी हो सके ?

अध्यक्ष महोदय : आप तो सब कुछ बतला रही हैं पूछ तो नहीं रही हैं । आपने सिर्फ यह जरूर कहा है 'क्या आपको मालूम है' बाकी तो आपने इनफार्मेशन दी है ।

श्री शाहनवाज खां : माननीय सदस्या को मालूम होगा कि बम्बई से विरार तक तो इलेक्ट्रिफिकेशन है । मैंने अर्ज किया कि विरार के बाद जो छोटा सा सैक्शन है उसको फिल-हाल इलेक्ट्रिफाई करने का कोई विचार नहीं है ।

Shri Man Sinh P. Patel: As there is electrification from Bombay to Poona and from Bombay to Igatpuri on the Central Railway, would Government contemplate utilising electricity available at Bombay, which will be more economical than steam engines, upto Surat on the Western Railways which is at an even distance?

Shri Shahnawaz Khan: These are all matters which will receive due attention as and when traffic requirements call for it.

Production of Sugar

+

{ Shri Bishwanath Roy:
Shri Shree Narayan Das:
*252. { Shri Bibhuti Mishra:

Shri Prakash Vir Shastri:
Shri Jagdev Singh Siddhanti:
Shri Basappa:

Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) the latest position with regard to stocks of sugar with the mills and the traders;

(b) the prospect of sugar production for the current season;

(c) whether any precise assessment of consumption of sugar in the country is available; and

(d) the prospect for export of sugar for this year?

The Parliamentary Secretary to the Minister of Food and Agriculture (Shri Shinde): (a) Stocks of sugar with factories on 22nd February, 1963 were 16.5 lakh tonnes. Figures of stocks with traders are not available.

(b) It is difficult to make an estimate of production as the season is still on.

(c) The consumption in 1962-63 may be of the same order as in 1961-62 which was 25.8 lakh tonnes.

(d) In 1963, about 4.5 lakh tonnes of sugar may be exported.

Shri Bishwanath Roy: In view of the present position of sugar stocks and less production of sugar this year, may I know whether Government is going to take any steps for increasing its production to what it was about two years ago?

Shri Shinde: Yes; Sir; steps are already being taken by Government to increase cane production, cane yield per acre etc. Moreover some schemes on the lines of the package programme are being formulated in order to encourage cane production in U.P. and Bihar and other North Indian States.

Shri Bishwanath Roy: In view of the fact that sugarcane production has gone down considerably, may I know whether Government proposes to

reconsider the policy of fixation of sugarcane price on the basis of sucrose content?

The Deputy Minister in the Ministry of Food and Agriculture (Shri A. M. Thomas): That has nothing to do with this. Because of failure of rains, incidence of pests, diseases and frosts etc., and large-scale diversion of sugarcane to gur manufacture, this time the supply of sugarcane to factories has been affected. Otherwise, it has nothing to do with the linking of the minimum price with sucrose content.

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : श्रीमन्, क्या मैं यह जान सकता हूँ कि इस बार जो चीनी का उत्पादन कम हुआ है उसका बहुत बड़ा कारण यह है कि चीनी मिलों को गन्ना अधिक नहीं मिल पाया और इसलिए चीनी मिल अपने निर्धारित समय से पहले बन्द हो गयीं। और गन्ना पूरा इसलिए नहीं मिल पाया कि उसका मूल्य बहुत कम रखा गया था। क्या प्रान्तीय सरकारों ने केन्द्रीय सरकार को लिखा है कि गन्ने के मूल्य पर फिर से विचार किया जाए? यदि हाँ, तो क्या सरकार अपनी नीति पर पुनः विचार कर रही है?

Shri A. M. Thomas: The opinion of the State Governments is clear in this matter. As far as the minimum price is concerned, there is no substantial difference at all. It is only a difference of a few naye Paise. Now the sugarcane growers are also enabled to get a higher price than they used to get previously because it is linked with the sucrose content also.

श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती : क्या सरकार को यह मालूम है कि गन्ना मिलों में ज्यादा गन्ना न जाने का एक कारण यह है कि गन्ना उत्पादकों की अपना दाम समय पर नहीं मिलता। उसका पैसा अगले मौसम तक बकाया पड़ा रहता है।

Shri Shinde: The hon. Member's contention is not correct. The major portion of the payment is made in time. As has already been explained by my senior colleague, this year the shortage of cane is due to various other factors already enumerated by him.

Shri Ramanathan Chettiar: In view of the high level of sugar prices in this country, may I know whether Government are taking steps to introduce controls as indicated by the hon. Minister of Food and Agriculture in a place very near Bombay two days ago?

Shri A. M. Thomas: I have not got the correct text of his speech made in Bombay, but as far as the Ministry is concerned, we are re-introducing the licensing system so that all traders will be licensed and they will have to declare their stocks. They would be enabled to charge only such margin as perhaps the Ministry would enable them to charge. With regard to the introduction of controls, it is not yet time. You would have known, Sir, that after the Budget proposals were out prices have shown some decrease. As the traders were expecting some increase in the excise duty on sugar, there had been some cornering of stocks. After the Budget proposals were out, there has been some fall in the price of sugar. Powers are with us to re-introduce controls. If it becomes necessary, we will have to do that.

Shri Basappa: May I know whether there is any representation from the State Government of Mysore for the starting of more sugar factories and how many they have asked for?

Shri Shinde: There are proposals from various State Governments to start sugar factories including Mysore.

Shri Basappa: I am asking only about Mysore. He can give an answer about Mysore.

Shri A. M. Thomas: There are some proposals and these are being considered. As far as the Third Plan target is concerned, it is 35 lakh tons. We have already issued licences for 33.5 lakh tons. About 1.5 lakh tons remain. Whether that target should be increased—all that is under consideration.

श्री क० ना० तिवारी : इस साल जो गन्ने की शोर्ट सप्लाय हुई है और जो बहुत सी मिलें बन्द हो गयी हैं इससे शुगर के उत्पादन पर असर पड़ेगा। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार के पास इसका एस्टीमेट है कि प्राबिस बाइज कितनी शुगर कम हो रही है ?

Shri Shinde: At this stage, it is not possible to have accurate estimates.

श्री रघुनाथ सिंह : मैं जानना चाहता हूँ कि यू० पी० सरकार से और केन्द्रीय सरकार से ऊँच की कीमत के बारे में कोई बातचीत हुई है, और यदि हुई है, तो उसका क्या फल हुआ है ?

Shri A. M. Thomas: With regard to that, there have been some discussions. Discussions are often held by the Minister of Food and Agriculture with the Chief Ministers of the States affected. There has not been any particular proposal pending now.

Mr. Speaker: Nex question.

Indian Fisheries Corporation

+
*254. { **Shri Yashpal Singh:**
 Shri Bishanchander Seth:
 Shrimati Vimla Devi:

Will the Minister of Food and Agriculture on the 22nd January, 1963 and state: culture be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 407

(a) whether a proposal to start Indian Fisheries Corporation to sponsor projects to improve fish exports, has since been finalised;

(b) if so, the details thereof;

(c) whether the foreign collaboration in this regard has been secured by Government; and

(d) if so, the terms and conditions thereof?

The Parliamentary Secretary to the Minister of Food and Agriculture (Shri Shinde): (a) to (d). Yes. The proposal to establish, in the public sector, a Fisheries Corporation which will undertake deep-sea fishing and process the catches for export as well as for internal consumption, has made some progress. Representatives of a leading firm in America in this line of business, who are interested in collaborating in this venture, are at present in India engaged in a preliminary resources survey. The terms of such collaboration have yet to be discussed and finalised.

श्री यशपाल सिंह : क्या सरकार को कोऑपरेटिव सोसाइटीज की तरफ से कोई रिप्रेजेंटेशन दिया गया है जिस में लिखा है कि यह काम सरकार खुद न करे बल्कि इसको कोऑपरेटिव बेसिस पर कराए ?

Shri Shinde: Representations are received from co-operative societies to the effect that they should be allowed to participate in the State ventures. The project is going to be such a major one. It is not possible for the co-operative societies to undertake such a huge project.

श्री यशपाल सिंह : इस काम को कोऑपरेटिव को देने में कितना समय लगेगा ?

डा० राम सुभग सिंह : यह सवाल ही नहीं उठता ।

Shri Sham Lal Saraf: May I know whether, the Fisheries corporation, when it is started, will deal with inland fishing or deep-sea fishing only?

The Deputy Minister in the Ministry of Food and Agriculture (Shri A. M. Thomas): This is mainly intended to undertake marine fishing: not inland fishing.

Rail Bridge Over Jamuna

+
*255. { **Shri Bishwanath Roy:**
 { **Shri Bhakt Darshan:**
 { **Shri Bhagwat Jha Azad:**

Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether the construction work of the second Railway bridge over the Jamuna near Delhi is not making progress according to schedule; and

(b) if so, the reasons therefor?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri S. V. Ramaswamy): (a) No, Sir. The work is progressing well.

(b) Does not arise. .

Shri Bishwanath Roy: May I know when the work of construction of the second railway bridge will be completed and it will be opened for traffic?

Shri S. V. Ramaswamy: Work in connection with the construction of 13 piers is going on and 38 per cent of the work has been done. The delay will be with regard to steel for the bridge portion. It has got to be imported. Steel is expected by August 1963. The contractors require 13 months from the date of receipt of this material for completing the bridge work. It is expected to be completed by December, 1964.

Shri Bishwanath Roy: In view of the difficulty mentioned just now, may I know whether the work will be completed according to the schedule or there would be some delay?

Shri S. V. Ramaswamy: We would like to complete it as quickly as possible. The question will be about the receipt of imported steel. We are trying to get it as quickly as possible.

श्री भक्त दर्शन : श्रीमान्, इस समय देश के ऊपर जो संकट है उस के कारण क्या कोई प्रयत्न किया जा रहा है कि इस पुल का निर्माण समय से पहले पुरा कर दिया जाये ?

Shri S. V. Ramaswamy: As I said, we have placed the orders for the steel....

Mr. Speaker: The question is whether consideration is being given to this project so that it might be constructed earlier than scheduled in view of the emergency.

Shri S. V. Ramaswamy: We would like to have it earlier. We are giving the best attention.

Shri Bhagwat Jha Azad: From the very facts that the hon. Minister has stated, are we not correct in saying that since the steel is not available and there is complaint on that score, it is not possible to have it earlier and even at present the work is not going according to schedule?

Shri S. V. Ramaswamy: It is not correct. That type of steel is not produced in our country. It is a special tensile steel for bridges. It has got to be imported.

श्री भक्त दर्शन : मैं जानना चाहता हूँ कि यह पुल जो कि राजधानी के इतने नजदीक और इतना महत्वपूर्ण है, इसके बनाने में जो प्रगति हो रही है, क्या उससे रेलवे मंत्रालय को संतोष है और अगर संतोष नहीं है तो उस के लिये क्या कोई खास क्रदम उठाया जा रहा है ?

Shri S. V. Ramaswamy: So far as the civil work is concerned, it is progressing very satisfactorily. We have got to depend, as I said, on imported steel, and we are pursuing it vigorously.

Shri A. P. Jain: The question is one and the answer is another. Will you kindly translate the question in English so that the answer may be related to the question?

Shri S. V. Ramaswamy: Government are satisfied with the progress that is being made in the construction of this bridge. As I said, regarding the civil works, such as the construction of the piers etc. everything is quite satisfactory and it is progressing according to schedule. The difficulty will be in regard to the steel. That is what I have stated.

Shri Bhagwat Jha Azad: He has said that the delay will be in getting the steel. On the other hand, he says that the civil works are going according to schedule. Let him say on that point that if the steel is available, the progress will not be held up. Let him give a straight answer. After all, we also understand something.

Shri S. V. Ramaswamy: I did not say that there would be delay. It is expected to be received by August, 1963, and if that materialises, then the bridge will be completed by December, 1964.

Dr. K. L. Rao: May I know whether it was not necessary to have anticipated the difficulties on account of steel and to have indented for it long before so that the delay on account of this would not have arisen?

Shri Bhagwat Jha Azad: That foresight is not there.

Shri S. V. Ramaswamy: It is not just one item for which we have got to import steel. There are so many other items and so many other bridges for which we have got to import steel. So, we do have a complete picture, and it has been programmed.

Shri Tyagi: In view of the emergency, this being the only bridge which can take us across the Jamuna, have Government up their sleeves some other schemes for putting up some alternative bridges even on a temporary basis in times of emergency?

Shri S. V. Ramaswamy: I understand that the boat bridge has already

been put up for road traffic. In regard to the railway bridge, I take the sense of the House and we shall see that it is expedited as early as possible.

Shri Shivaji Rao S. Deshmukh: The hon. Deputy Minister has stated that only about 30 per cent. of the work has been completed so far. Because of the lack of steel, may I know the exact percentage of work that is likely to be held up?

Shri S. V. Ramaswamy: I cannot give the exact percentage, but as I said 38 per cent. of the work on the civil side has been completed.

Shri Tyagi: The urgency is not felt. That is the trouble.

G.T. Road

***256. Shri P. R. Chakraverti:** Will the Minister of Transport and Communications be pleased to state:

(a) whether Government have taken steps to implement the scheme for the improvement of G.T. Road (National Highway No. 2) from Calcutta to Topechani, district Dhanbad and from Govindpur to Chas in the same district at an estimated cost of Rs. 17.20 crores;

(b) whether the State of Bihar have accepted the scheme of improving feeder and approach roads within Jharia Coalfields with 50 per cent grant-in-aid from Central Government; and

(c) whether the actual execution of works have been undertaken and if so, the agency employed?

The Deputy Minister in the Ministry of Transport and Communications (Shri Bhagavati): (a) to (c). A statement giving the required information is laid on the Table of the House.

STATEMENT

(a) The estimated cost of Rs. 17.20 crores covers not only the improvement of the Calcutta-Topchanchi

section of the G.T. Road and a part of the Gobindpur-Chas road but also covers the improvement/construction of certain feeder and approach roads. A programme of works to be taken up on National Highways has already been formulated and forwarded to the Governments of West Bengal and Bihar for preparing detailed plans and estimates for the technical approval and financial sanction of the Government of India. An estimate amounting to Rs. 5.83 lakhs for the acquisition of land for the construction of a bypass at Pandua on the G.T. road has been sanctioned recently.

(b) The Government of Bihar have not yet communicated their views on the proposed pattern of financial assistance for feeder and approach roads by way of 50 per cent grant-in-aid and 50 per cent loan.

(c) Actual execution of works will commence after detailed plans and estimates have been sanctioned which are awaited from the State Govts. concerned. The State Governments will themselves execute these works.

Shri P. R. Chakraverti: In view of the importance attached to this road by the people concerned, including the elected representative in the Lok Sabha, will the hon. Minister exercise his benign influence on the State Government to communicate their views?

Mr. Speaker: It is a suggestion for action.

Shrimati Renu Chakravarti: May I know when the construction of this road will begin and whether it will be deflected from the G.T. Road in the approaches to Howrah?

Shri Bhagavati: The details of the scheme are as follows: (i) Improvement of the GT Road (National Highway No. 2) from Calcutta to Topchanchi, for a distance of 191 miles; this will cost Rs. 7.63 crores; (ii) Improvement of National Highway No. 32

from Gobindpur to Chas Road for a distance of 31 miles; this will cost Rs. 1 crore; (iii) Construction|Improvement of 225 miles of feeder road outside Raniganj and Jharia coal-fields; that will cost about Rs. 5.60 crores; (iv) Construction and improvement of approach roads within the various coal-fields; that will cost Rs. 3 crores.

Shrimati Renu Chakravartty: My question has not been answered. I wanted to know whether the present GT Road (National Highway No. 2) will be deflected from the present GT road in its approach to the crowded areas in Howrah, leading to the approaches to Calcutta.

The Minister of Transport and Communications (Shri Jagjivan Ram): The scheme is that wherever it passes through congested areas, by-passes will be provided.

Shrimati Savitri Nigam: What is the position regarding the Bihar Government. In this statement, it has been said that they have not communicated their decision so far. May I know whether any reminder has been sent to them to accept the proposal so that the construction may be begun soon?

Shri Jagjivan Ram: All normal approaches are made.

Shri Bhagwat Jha Azad: May I know whether the financial pattern suggested by the Union Government has been accepted in principle by the State Government?

Shri Jagjivan Ram: The answer is already given in the reply.

Shri P. R. Chakraverti: While appreciating the generous sanction of Rs. 17.20 crores from the Union Government, may I know what steps have been taken by the Union Government to persuade the Bihar Government to shake off the reluctance in answering?

Mr. Speaker: Next question.

Shri Jagjivan Ram: I think the hon. Member's remark is not at all justified.

Fishing Harbour Vazhinjam

+

*257. { **Shri A. K. Gopalan:**
Shri Koya:
Shri P. Kunhan:

Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state the up-to-date progress made in the construction of the fishing harbour at Vazhinjam and when it is going to be completed?

The Parliamentary Secretary to the Minister of Food and Agriculture (Shri Shinde): The construction of a fishing harbour at Vazhinjam concerns the State Government of Kerala who have sanctioned the first stage of its construction at an estimated cost of Rs. 130.09 lakhs. The State P.W.D. is attending to the work on approach road to the breakwater. Enquiries are being made from reliable firms to find out who can carry out the work satisfactorily. The construction work will be taken up next year and the first stage of construction is proposed to be completed by the State P.W.D. within a period of five years.

Shri A. K. Gopalan: What is the total cost of construction and what is the contribution from the Centre?

The Deputy Minister in the Ministry of Food and Agriculture (Shri A. M. Thomas): The project, when completed, would involve an outlay of about Rs. 4½ crores. The first stage of the works will cost about Rs. 130 lakhs. For the fishing harbour project, the pattern of assistance is : 50 per cent grant would be given by the Centre and 50 per cent would have to be met by the State Government.

Shri A. K. Gopalan: What is the reason for delay in beginning construction work?

Shri A. M. Thomas: Because of the emergency, the State Government was doubtful whether it would be in a

position to undertake this project. I had recently discussions with the Chief Minister and Fisheries Minister of Kerala and they have agreed that they would take up the first stage of the works, and would also try to complete it as early as possible even before the expiry of the five-year period that has been mentioned.

Electrification of Railway Line from Howrah to Khargpur

+

*259. { Shri S. C. Samanta:
Shri Subodh Hansda:
Shri M. L. Dwivedi:

Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether the electrification of Railway line from Howrah to Kharagpur will be taken up according to schedule.

(b) if so, what preliminary works are, at present, being done; and

(c) how many stations are being remodelled?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shahnawaz Khan): (a) Yes, Sir.

(b) Remodelling of stations, provision of colour light signalling and associated P. & T. works are in progress.

(c) Fifteen.

Shri S. C. Samanta: May I know whether new stations will be opened for the electrification of this line and whether the flag stations between Howrah and Kharagpur will be converted into full-fledged stations?

Shri Shahnawaz Khan: That will depend on the requirements of traffic. In all probability, all the flag stations are normally turned into full-fledged stations.

Shri S. C. Samanta: While going to remodel the Panchkura railway station have Government thought of connecting the railway line from Haldia with Panchkura? Also, may I know whether land acquisition and other problems connected with electrification have been considered?

Shri Shahnawaz Khan: Yes, all that will be considered. There is a very good possibility of the line to Haldia joining in at Panchkura.

Shri Subodh Hansda: In view of the remodelling of the 15 stations, may I know how many families have been affected due to acquisition of land for the purpose?

Shri Shahnawaz Khan: The stations are there, and those stations have to be remodelled. I do not think any families will be affected by it.

श्री म० ला० द्विवेदी : इस संकशन के इलेक्ट्रिकेशन के सिलसिले में सरकार कितना रुपया खर्च करने जा रही है और इस काम को करने में क्या किन्हीं विदेशी इंजीनियर्स की भी सहायता ली जा रही है ?

श्री शाहनवाज खां : हावड़ा से खड़गपुर तक का जो इलेक्ट्रिकेशन है, इसका खर्चा लगभग ११ करोड़ २६ लाख रुपया आया। यह काम अलग अलग कम्पनियों को ठेके दे कर करवाया जाता है और वे कम्पनियां करती हैं।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैंने यह भी पूछा था कि क्या कोई विदेशी इंजीनियर्स भी इस में सहायता कर रहे हैं ?

श्री शाहनवाज खां : बहुत से विदेशी भी हैं।

Shrimati Renu Chakravarty: The hon. Minister said that Haldia almost surely will be linked with Panchkura. Will that go via Khargpur or by-passing Khargpur?

Shri Shahnawaz Khan: It has not yet been finally decided.

Shri Sham Lal Saraf: Is it the policy of the Government to progressively introduce electrification of railway lines, especially in the areas where there is more traffic? If so, what is that plan?

Mr. Speaker: A very general question. That might be put during the Budget discussion.

Shri Maheswar Naik: By what time is the first electric train likely to run over this line?

Shri Shahnawaz Khan: By about Decemer, 1966.

Agricultural Production

+

- *261. { **Shri Daji:**
Shri S. M. Banerjee:
Shri Indrajit Gupta:
Shri P. Venkatasubbaiah:
Shri Inder J. Malhotra:
Shri Bhakt Darshan:
Shri Bhagwat Jha Azad:
Shri Sidheshwar Prasad:
Shri Ramshekhar Prasad:
Shri P. C. Borooah:
Shri Sarjoo Pandey:
Shri Hem Raj:
Shri D. C. Sharma:
Shri Ram Harkh Yadav:

Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) the agricultural production during the Third Five Year Plan period;

(b) what has been the rate of increase;

(c) whether the production is falling behind targets, and if so, to what extent; and

(d) what remedial measures are being enforced to correct this position?

The Minister of State for the Ministry of Food and Agriculture (Dr. Ram Subhag Singh): (a) and (b). Estimates of agricultural production are available only for the first year of the Third Five Year Plan. According to

these estimates the overall index of agricultural production for 1961-62 stood at 139.9 as compared to the base level of 100 in 1949-50, and remained at the same level as in 1960-61. The estimates of production for 1962-63 will become available at the close of the agricultural year 1962-63, i.e. about June-July, 1963.

(c) and (d). In a vast country like India where less than one-fifth of the cultivated area is irrigated, weather and climatic conditions in any given year influence agricultural production to a very considerable extent. However, with a view to ensuring the achievement of the Third Plan targets of agricultural production, a number of measures have been taken to intensify the production programmes. These have been indicated in the statement placed on the Table of the House.

STATEMENT

Measures taken to bring about rapid increase in agricultural production are:

I. Greater emphasis has been laid on—

- (a) Minor Irrigation;
- (b) Soil Conservation;
- (c) Supply of fertilisers and manures;
- (d) Seed Multiplication and Distribution;
- (e) Popularisation of Plant Protection measures and improved agricultural practices and implements; and
- (f) Intensive Agricultural District Programme.

II. Intensive production programmes for rice, millets, pulses and subsidiary foods, have been introduced in selected districts. For this purpose, Extension machinery is proposed to be strengthened so as to provide one Village Level Worker for 4,000 acres of agricultural land and two Agricultural Extension Officers per Block.

III. Administrative arrangements for co-ordination of agricultural programmes are being strengthened. On the suggestion of the Minister of Food and Agriculture, State Governments are setting up two high level Committees—one at the Cabinet level and other at official level for ensuring co-ordination of thought and effort among the different departments dealing with agricultural programmes.

IV. Village Level Workers have been assigned only one set of task, namely, to organise agricultural extension and supplies and help village panchayats and co-operatives to draw up and implement village production plans in agriculture.

V. The Community Development budget has been reorientated so as to cater for the needs of agriculture to the maximum possible extent.

Shri Daji: In view of this reply, I would like to know what the estimate of the department is. Is it true the department now does not expect agricultural production to keep pace with the targets set?

Dr. Ram Subhag Singh: The department does expect that agricultural production will keep pace with the over-all target of the Third Plan. Even during this year, 1962-63, in Madhya Pradesh the wheat crop is better than last year, and we will be getting a very good wheat crop this year. The production of maize, bajra and jowar has also increased this year from 7 to 8 per cent, though, of course, the production of paddy did fall to some extent. So, there is no worry about that target.

Shri Daji: Is it true that the Planning Commission has viewed with grave concern the slow pace of agricultural production, and if so, does the department share the concern of the Planning Commission?

Dr. Ram Subhag Singh: Actually, the department is in the field of production, and I would like the hon.

House as well as the Planning Commission to help me in exploiting all the irrigation potential that has been created, because 4 million acres of irrigation potential I want to utilise, and there I would seek hon. Member's co-operation also.

Shri Daji: My question has been avoided. My question is very specific.

Mr. Speaker: Now he is soliciting the Member's co-operation.

Shri S. M. Banerjee: From the statement of the hon. Minister it appears that the picture is very rosy. I want to know to what extent all this production has reduced our import from foreign countries, and whether we are likely to stop imports in the near future.

Dr. Ram Subhag Singh: The import programme is also linked with our population increase. It is not that the production of foodgrain alone is going to affect the imports, because there are so many other items also. Even at this particular moment, we are worried as to how to dispose of our surplus vegetables that we produce in Assam, West Bengal and in some other areas. So, they are all inter-linked.

Shri S. M. Banerjee: Sir, I seek your protection. My question is very simple. We import wheat from foreign countries.

Mr. Speaker: His point is whether the imports had reduced to the extent of the picture of enhanced production given now.

Dr. Ram Subhag Singh: This year, there has been a slight increase and we expect that in the remaining years of the Third Plan according to the increased production the import will correspondingly decrease. How can I say what the imports will be in the next year? We are working on that line: we will try to increase the production at least by thirty per cent and to that extent, of course subject to our increase in population, the import will decrease.

Shri Inder J. Malhotra: In the statement it has been stated that some administrative arrangements for co-ordination of agricultural programmes had been worked out and that on the initiative of the Minister of Food and Agriculture, two high level committees at State level are being set up. Is anything like this done at the Centre also to achieve the most-required co-ordination?

Dr. Ram Subhag Singh: We have been in constant touch with the connected Ministries and are trying to see that there is perfect co-ordination between different ministries of the Government of India as well as the Planning Commission.

श्री भक्त वरुण : श्रीमान् मुझे आश्चर्य है कि जिन क्षेत्रों में पहले से ही अधिक उत्पादन होता रहा है, ज्यादा ध्यान उन्हीं की ओर दिया जा रहा है, और जो स्थायी कमी वाले क्षेत्र हैं, आनिकली डेफिसिट एरियाज हैं, उन की ओर या तो बहुत कम ध्यान दिया जा रहा है या बिल्कुल नहीं दिया जा रहा है, जैसे कि पर्वतीय क्षेत्र हैं जिन के बारे में स्पेशल कमेटी भी कुछ वर्ष पहले नियुक्त की गई थी। अतः मैं जानना चाहता हूँ कि ऐसे इलाकों के बारे में क्या कोई खास कदम उठाये जा रहे हैं ?

डा० राम सुभग सिंह : पर्वतीय क्षेत्रों की ओर विशेष ध्यान देने का प्रयास किया जा रहा है। माननीय सदस्य महोदय को यह जान कर खुशी होगी कि केवल लद्दाख के इलाके में ५० कीलोग्राम बीज की सन्जी बोई गई है, और १२, १३ और १४ अप्रैल को शिमले में लद्दाख इलाके के सारे पर्वतीय क्षेत्रों के संसद् सदस्यों, विशेषज्ञों और जो वहाँ के किसान हैं उन की सभा हम लोग इस लिये कर रहे हैं कि यह सोचा जाय कि उन इलाकों का विकास कैसे किया जाये। इस में विलम्ब इस लिये किया गया कि जाड़े के दिनों में ऐसी सभा नहीं की जा सकती थी।

Shri Bhagwat Jha Azad: The measures suggested here are the same minor irrigation soil conservation, etc. What is the greater emphasis that is being laid by this Government now and which was not there before, which is going to lead to increased production?

Dr. Ram Subhag Singh: I quite agree with the hon. Member that these are oft-repeated measures but naturally the fields will have to be ploughed by the plough which is as indigenous as our country itself. But there the allocation is needed. I would be too happy if the hon. House allows us to go ahead with the utilisation of at least five lakh tons of fertiliser which we very badly need today. The present availability is about 4.5 lakh tons in terms of nitrogenous fertilisers; if the House gives that much of foreign exchange we will be too nappy to utilise it.

Shri P. R. Patel: Is it not a fact that the unremunerative price of food-grains and the large import of food-grains from outside are disincentives to more production?

Dr. Ram Subhag Singh: That is a fact; there is no doubt about it because today, we are very much worried about the price of wheat in Punjab, Madhya Pradesh and other wheat-growing areas; the price of wheat should be remunerative; similarly the price of paddy, etc., should also be remunerative. But there again comes the question that our plan would not be able to work, and therefore, it is necessary that we should strike a balance between the consumer's price and the producer's price. But the farmers' interest must be protected with a view to providing them some incentive.

श्री रामसेवक दादव : जैसा कि अभी मंत्री जी ने बतलाया, जैसे जैसे अनाज का उत्पादन बढ़ेगा वैसे वैसे विदेशों से अनाज मंगाना बन्द होगा। लेकिन चूँकि आबादी

बढ़ रही है इसलिये वे निश्चित रूप से कुछ नहीं कह सकते। तो क्या मैं यह समझूँ कि जो योजना बनी है उसके उत्पादन की उस में आबादी का कोई लिहाज नहीं रखा गया है और ऐसे ही उसे बढ़ाते जायेंगे, आबादी के हिसाब से बाहर से मंगायेंगे ?

डा० राम सुभग सिंह : दोनों चीजों का लिहाज रखा गया है। मगर बात यह है कि इस वक्त पूँजी को खेतों में लगाने की प्रवृत्ति बहुत कम हो गई है। इस सदन को और सारे देश को देखना चाहिये कि ऐसा वातावरण तैयार हो जिस में कि हर किसान समझे कि खेत में पूँजी डालना लाभदायक है। इस लिये आबादी का लिहाज प्लैनिंग कमीशन ने रखा तो है, लेकिन आज की स्थिति में किसान में वह रुचि नहीं रह गई है कि वह ज्यादा पैदा करे। मैं चाहता हूँ कि स्पष्ट ढंग से बात करूँ ताकि हर किसान के दिल में यह अग्नि पैदा हो कि वह खेत में ज्यादा धन डाल और उस से ज्यादा उत्पादन करे। लेकिन आज आप के कारण भी ऐसा वातावरण बना है कि किसान में ज्यादा पूँजी डालने की हिम्मत नहीं रह गई है।

Several Hon. Members rose:—

Mr. Speaker: I find it difficult: Hon. Members should realise the difficulty: there are about 20 hon. Members standing. I have already given 12 minutes to this question. There should be some limit up to which we can go.

Shri A. P. Jain: I would like to put one very simple question.

Shri Bade: My question will be the simplest.

Mr. Speaker: Shri Vishram Prasad.

Shri Vishram Prasad: The Prime Minister was all along making a statement, ever since 1950—that India would be self-sufficient in food. Since

then, 12 years have passed, and we are purchasing food grains and spending millions of rupees on the purchase of foodgrains. May I know whether the Government has considered the reasons: whether our planning is defective, or our approach is defective or our potentials are not utilised?

Dr. Ram Subhag Singh: At that time, in 1950, there was no plan. At that time, there was of course the approach, and the Prime Minister must have expected that all our officers—I would like to be excused when I say that my hon. friend who put the question was also an agricultural officer at that time...

Shri Hari Vishnu Kamath: You were not a Minister then.

Dr. Ram Subhag Singh: I was not a Minister at that time. The Prime Minister must have expected that all will work efficiently and wholeheartedly, but to that extent the work was not efficiently done... (*Interruption*).

Mr. Speaker: Order, order.

Shri A. P. Jain: The hon. Minister threw the burden of providing funds for the purchase of fertilisers on the House. Now, according to the Constitution, all demands for grants are initiated by the Government.

Mr. Speaker: My difficulty is, every hon. Member, be he the questioner or the Minister, prefaces his question or the reply with a long speech!

Shri A. P. Jain: I never do that, but sometimes it is necessary. It is necessary for this question.

Shri Hem Barua: I agree with him.

Shri A. P. Jain: The demands for grants can be initiated only by the Government. Does the Minister propose to come before the House to ask for further grants for purchasing fertilisers?

Dr. Ram Sughag Singh: I am very happy that this thing has been pointed out. We approached the Planning Commission. I also approached the Finance Ministry. You might remember that last year there was a question here in the House that fertilisers are not being utilised fully. Now we are so short of fertilisers that immediately I can go in for utilising 50,000 tons of fertilisers, and so, we approached the Planning Commission and the Finance Ministry, and I hope that full utilisation will be made.

Shri Tyagi: That shows that it is not the House but it is his own colleagues who have let him down!

Mr. Speaker: Order, order. Next question.

Fishing Harbour, Veraval

+

*262. { **Shri Raghunath Singh:**
Shrimati Maimoona Sultan:

Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) whether fishing harbour of Veraval on Saurashtra coast is nearing completion;

(b) the money spent on the project; and

(c) the steps being taken on co-operative basis to build a boat-building year?

The Parliamentary Secretary to the Minister of Food and Agriculture (Shri Shinde): (a) to (c). The subject matter concerns the State Government of Gujarat. Information is being collected as to the present stage of construction and the money spent from the State Government and will be placed on the table of the Sabha in due course.

जी रघुनाथ सिंह : मैं जानना चाहता हूँ कि इसमें कन्द्रीय सरकार क्या सहायता देने जा रही है !

The Deputy Minister in the Ministry of Food and Agriculture (Shri A. M. Thomas): With regard to fisheries harbour, the assistance is, 50 per cent would be given as grants from the Central Government. As far as this project is concerned, we have not got the latest figures. That is why we have asked for information. Altogether Rs. 34,88,970 have been spent up to 31st December, 1962.

रेलवे भोजनालय

+

*२६३. { **श्री सिद्धेश्वर प्रसाद :**
श्री रामेश्वर प्रसाद सिंह :

क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे योजनालयों में दिए जाने वाले तथा रेलवे स्टेशनों पर बेचे जाने वाले खाद्य पदार्थों की जांच करने की कोई व्यवस्था है ;

(ख) यदि हां, तो फिर भी घटिया किस्म के खाद्य पदार्थों को क्यों बेचे दिया जाता है ; और

(ग) क्या यह सच है कि विभिन्न श्रेणियों के यात्रियों को एक ही कीमत पर एक ही तरह का भोजन नहीं दिया जाता है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) जी हां ।

(ख) रेलवे स्टेशनों पर घटिया किस्म अर्थात् निर्धारित स्तर से निम्नकोटि के खाद्य पदार्थ बेचने की इजाजत नहीं है । जब कभी मालूम होता है कि बेचे गए खाद्य पदार्थ अपेक्षित स्तर के नहीं हैं, तो उनमें सुधार करने के लिये उचित कार्रवाई की जाती है ।

(ग) जी नहीं ।

[(a) Yes, Sir.

(b) Food articles of inferior i.e. sub-standard quality are not allowed to be sold at Railway stations. When it is found that food articles sold are not upto the requisite standard, suitable remedial action is taken.

(c) No, Sir.]

श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : क्या सरकार के के ध्यान में यह बात आयी है कि केन्द्रीय मंत्रियों को भी स्टेशनों पर चाय आदि समय पर नहीं मिल पाती ?

Mr. Speaker: The hon. Member says he has not been able to get tea at the stall.

Shri S. V. Ramaswamy: At which stall, at what time, at what station he was not able to get tea, I do not know.

श्री बड़े : क्या यह बात सच है कि रेडी मेड टी जो स्टेशनों पर मिलती है उसके बारे में रेलवे को शिकायत मिली है कि वह इनफीरियर होती है क्योंकि उसको होल सेल में खरीदा जाता है ?

Shri S. V. Ramasamy: So far as departmental catering is concerned, there is very strict control.

Mr. Speaker: Any complaints have been received?

Shri S. V. Ramaswamy: I cannot give item by item . . .

Mr. Speaker: It is all right if he cannot give. I cannot allow the whole statement to be read here.

Shri Narendra Singh Mahida: May I know whether the inspectors or whoever the persons may be, submit any reports and whether they are satisfied about the quality of the food, when there are so many complaints outside and inside this House about the catering arrangements?

Shri S. V. Ramaswamy: At every catering establishment, there is a com-

plaint book and complaints are written on matters to be complained about. So far, between January 1962 and June 1962, with regard to the quality of food on all the railways there were only 42 complaints as against 128 appreciations.

Shrimati Savitri Nigam: May I know whether the catering advisory committees are functioning properly and their recommendations are being implemented properly or not?

Shri S. V. Ramaswamy: A good number of members of catering advisory committees are ladies and they are doing very useful work.

श्री म० ला० द्विवेदी : माननीय मंत्री महोदय ने बतलाया कि रेलवे कैंटरिंग विभाग द्वारा खाना एक सा दिया जाता है लेकिन मैं अपने अनुभव से बताता हूँ कि झांसी में जो खाना दिया जाता है वह गेहूँ का होता है पर रतलाम में जो दिया जाता है उसमें ज्वार मिला होता है। मैं जानना चाहता हूँ कि सब जगह एक सा आटा क्यों नहीं दिया जाता ? और शिकायतों पर गौर क्यों नहीं किया जाता ?

अध्यक्ष महोदय : शिकायत तो आप कर रहे हैं।

Shri M. L. Dwivedi: I am asking about the quality of food.

Mr. Speaker That he has already answered.

Shri A. N. Vidyalkar May I know whether any surprise tests are made or whether the inspectors are served better food?

Shri S. V. Ramaswamy: Surprise tests are made not only by officials, but by non-officials also. Even members of the Railway Users' Consultative Committee are authorised to go and make tests.

Shri Shivaji Rao S. Deshmukh: May I know whether the Railway Ministry has at least once submitted the food served at railway stalls to any expert

dietician for qualitative and quantitative analysis?

Shri S. V. Ramaswamy: So far as food is concerned, it has been standardised according to the catering committee's report.

Mr. Speaker: The hon. Member wants to know whether the food has been tested by any expert dietician. I think every eater is an expert dietician.

श्री गु० सि० मुसाफिर : मुझे पता है कि खाना पहले से खराब मिल रहा है। क्या इसका कोई इन्तिजाम मंत्री साहब करेंगे कि खाना अच्छा हो।

राज्य सहकार मंत्रियों का सम्मेलन

+

*२६४. { श्री बिशन चन्द्र सेठ :
श्री प्र० चं० बह्मना :
श्री यशपाल सिंह :
श्रीमती मंमूना सुल्तान :
श्री दीनेन भट्टाचार्य :
श्री प० कुन्हन :
श्री भक्त दर्शन :
श्री भगवत झा आजाद :
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :
श्री रामेश्वर टांटिया :
श्रीमती जमुना देवी :
श्री प्रतापशिव शारत्री :
श्री कृष्ण देव त्रिपाठी :

क्या सामुदायिक विकास तथा सहकारी मंत्री यह बताते की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में लखनऊ में राज्य-सहकार मंत्रियों का एक सम्मेलन हुआ था ;

(ख) यदि हां, तो क्या सम्मेलन में सहकारी आन्दोलन में श्रीमती प्रगति के कारणों की जांच तथा उनका विश्लेषण किया गया था तथा आन्दोलन की गति बढ़ाने के उपायों पर विचार किया गया था और

(ग) सम्मेलन में क्या सिफारिशों की गई ?

सामुदायिक विकास तथा सहकारिता मंत्रालय में उप मंत्री (श्री श्यामधर मिश्र) :
(क) जी हां। सम्मेलन ११ व १२ फरवरी, १९६३ को हुआ था।

(ख) सम्मेलन में दूसरी बातों के साथ-साथ सहकारी आन्दोलन की मोटी-मोटी समस्याओं तथा इसकी प्रगति को और अधिक तेजी देने के लिए आवश्यक उपायों पर विचार किया गया।

(ग) राज्यों के सहकारी मंत्रियों के सम्मेलन की मुख्य-मुख्य सिफारिशों का संक्षेप सभा-पटल पर रखा जाता है। [पुस्तकालय में रखा गया, देखिये संख्या एल० टी० ६०५-६३]

[(a) Yes, Sir. The Conference was held on 11th and 12th February, 1963.

(b) The Conference considered, *inter-alia*, the broad problems of the cooperative movement and the measures necessary to accelerate its growth.

(c) A summary of the main recommendations of the Conference of the State Ministers of Cooperation is laid on the table of the House. [Placed in library, See No. LT-905/63]

श्री बिशन चन्द्र सेठ : कोआपरेटिव बैंक्स जो चल रही हैं उनका लाखों रुपया गड़बड़ी में है। जो रुपया लोगों को दिया गया है वह वापस नहीं आता। अगर एक आदमी पर सौ रुपया बकाया है तो वह वापस नहीं आता, और देकर पुनः लिखा पढ़ी कर ली जाती है। क्या केन्द्रीय सरकार को पता है कि इस तरह कोआपरेटिव बैंक्स का करोड़ों रुपया खत्म हो रहा है।

श्री श्यामधर मिश्र : श्रीमान, यह सही नहीं है कि किसी कोआपरेटिव बैंक का करोड़ों रुपया गवन हो रहा है...

श्री बिशनचन्द्र सेठ : मैंने सारे देश के बारे में कहा था।

श्री श्यामधर मिश्र : मैं भी सारे देश के बारे में कह रहा हूँ। यह सही है कि कोआपरेटिव बैंक्स में कुछ कमियाँ हैं, उनको दूर करने की चेष्टा की जाती है।

श्री बिशनचन्द्र सेठ : मैंने निवेदन किया कि गबन नहीं हो रहा बल्कि रुपया खत्म हो रहा है। जिसको दिया गया है वह एग्रीजस्ट नहीं करता और अगर वह है तो उससे रुपया मिलता नहीं है। क्या इस तरफ सरकार की तबज्जह गयी है?

श्री श्यामधर मिश्र : जहाँ कोई एग्रीजस्ट नहीं करता तो उसके एथन से लिया जाता है और जो नहीं मिल सकता उसको राइट ग्राफ कर दिया जाता है।

श्री यशपाल सिंह : किसानों को जो पया कोआपरेटिव सोसाइटीज देती हैं उस पर साढ़े २४ परसेंट की दर से ब्याज लिया जाता है, क्या इसको घटाने की कोशिश की गयी है?

श्री श्यामधर मिश्र : साढ़े २४ परसेंट की दर साहूकार लेते होंगे। कोआपरेटिव बैंक तो ६ परसेंट से साढ़े नौ परसेंट तक की दर पर रुपया देते हैं। लांग टर्म लोन तो और भी कम, ६ या सवा ६ परसेंट पर या साढ़े ६ परसेंट पर दिया जाता है।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमन, सहकारिता के सम्बन्ध में इस तरह की सिफारिश प्रायः प्रति वर्ष की जाती है लेकिन कोई प्रगति नहीं होती। अतः मैं जानना चाहता हूँ कि इस सम्बन्ध में जो अइच्चने दूसरे विभागों 171 या अन्य मंत्रालयों 172 पैदा की जाती हैं उनको दूर करने की कोई कोशिश की जाती है?

श्री श्यामधर मिश्र : हर साल वि.य. अलग अलग होते हैं, कभी कभी मिछली साल का विषय भी सम्मेलन के सामने आ जाता है। यह मैं नहीं मानता कि सहकारिता में प्रगति नहीं हो रही है। जो बराबरी होती है

उसको दूर किया जाता है, लेकिन इस काम में समय लगेगा।

Shri Bhagwat Jha Azad: The hon. Deputy Minister stated that improvement is going on every year. Could we know the actual percentage of increase in respect of these societies in the current year as compared to the past year?

Shri Shyam Dhar Misra: If the hon. Member's question is about the increase in the number of societies, I can straightaway say that the number of societies has increased by about 8000 to 10,000. If he wants to know about the credit given, I can say, in the last co-operative year the credit given to the agriculturists was Rs. 203 crores as against Rs. 7 crores given during pre-independence days and this year it is Rs. 224 crores—a distinct increase of Rs. 21 crores. This is only in respect of one item, if the hon. Member wants information about other items I can give him that also.

Shri P. R. Chakravarti: The Minister in his outspokenness has stated that officials and vested interests are impeding the programme of community development and Cooperative movement. If so, what steps are being taken against them?

An Hon. Member: To drive out the vested interests?

The Minister of Community Development and Co-operation (Shri S. K. Dey): The outstanding contribution that the Lucknow Conference has made is to create a climate of opinion that all is not well with the co-operative movement and that the best way of making a healthy beginning will be to build up non-official co-operators' own organisations from the Centre down to the ground. Therefore, what we propose to do is to build up national unions of different sectors of the co-operative movement which can act as self-regulatory instruments for creating enthusiasm for the movement.

Shri Tyagi: The hon. Minister has made a statement that there were three Ministers who were sticking to co-operative offices in the co-operative societies and despite the fact that the hon. Minister tried to make them resign or vacate the offices, they are still sticking to them and proving as an obstacle to the freedom of the co-operative movement. Who are those three Ministers? Have they resigned by now or not?

Shri S. K. Dey: I need not mention the names of the Ministers. The number is more than three, according to the latest information available to the Ministry. Efforts are being made continually to see that not merely Ministers but also officials get off executive positions in the co-operative movement. We have been continually following them up and particularly since this conference I have been pursuing them with the State Chief Ministers. I have received an assurance from the State Chief Ministers concerned that they have themselves been trying to persuade the Ministers concerned to resign.

Dr. L. M. Singhvi: The Minister has very frankly admitted that all is not well with the co-operative movement in the country. All the same, we find from the statement that a larger share is being sought in the Third Plan for the co-operative movement. Would it not, in the opinion of the Minister, be imparting inefficiency to the Third Plan by keeping a larger allocation for the co-operative movement?

Shri Shyam Dhar Misra: There are agricultural co-operatives and non-agricultural co-operatives and the problem of credit for them is so big that whatever resources have been sought from the Government even in the Third Plan will be far less than the requirements. What the co-operative department has sought will be far less than the requirements of the country.

Shri Vidya Charan Shukla: Sir, on a point of order. On what basis did

the Minister refuse to give the names of the Ministers who are associated with co-operative societies when the hon. Member asked for the names of the Ministers?

Mr. Speaker: He did not think it advisable to do so.

Shri Tyagi: But advisability is not a discretion in the hands of the Minister.

Mr. Speaker: If I think they should not be given, hon. Members should submit to that. If Shri Tyagi asks the Minister privately, he will give those names.

Shri Tyagi: But is it in the public interest not to give the names?

Mr. Speaker: Next question.

Express Delivery System

*265. Shri Vidya Charan Shukla:

Will the Minister of Transport and Communications be pleased to state:

(a) how the revised system of Express Delivery letters is working; and

(b) whether any further changes are envisaged?

The Deputy Minister in Ministry of Transport and Communications (Shri Bhagavati): (a) The revised system is found to be working more satisfactorily than the earlier arrangement.

(b) Not for the present, Sir.

Shri Vidya Charan Shukla: May I know if the quantum of complaints about the working of Express Delivery System has been reduced after the new system was introduced or is the same amount of complaints received even now about the working of this system?

Shri Bhagvati: It has been found that the number of complaints has gone down since this new arrangement

has been made. I will give some figures in this connection. In 1960-61 the receipt was 2,33,10,153. The number of complaints was 8,820 and the percentage 0.0037. In 1961-62 the total receipt was 2,31,37,769, the number of complaints 8511 (provisional) and the percentage of complaints 0.0035.

Shri Vidya Charan Shukla: What are the financial implications of this new scheme? Is this scheme earning more than the expenses incurred on it?

Shri Bhagavati: This scheme has been introduced without incurring any new cost. That is the basis.

श्री म० सा० द्विवेदी : क्या मंत्री जी को यह मालूम है कि इस रिवाइज्ड सिस्टम में भी एक्सप्रेस डिलीवरी लैटर्स अब भी नहीं पहुंच रहे हैं और जैसा कि संचार मंत्री महोदय को मैंने स्वयं बतलाया भी है ?

परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम): आप ने बतलाया कि एक दिन आप को खत नहीं मिला लेकिन उसी जगह पर एक दूसरे आदमी ने बतलाया कि वह तो उसी दिन मिल जाया करता है। किसी दिन आपको नहीं मिला हो तो उसके बारे में आप बतलायेंगे तो हम उस की जांच करा लेंगे।

Shri Vishram Prasad: May I know whether it is a fact that telegrams and express letters are generally delivered in rural areas just like ordinary letters? What action is Government taking in this regard?

The Minister of Transport and Communications (Shri Jagjivan Ram): So far as telegrams are concerned, they are delivered like telegrams . . . (Interruption).

Some Hon. Members: No.

Shri Nath Pai: In the rural side they are delivered like letters.

Shri Jagjivan Ram: As regards express delivery letters, in many rural areas the scheme of express delivery letters has not been extended.

Shri Narendra Singh Mahida: My experience in Delhi and Baroda has been that express delivery letters are always received after the normal delivery. May I know when things will improve?

Shri Jajivan Ram: I am afraid, the hon. Member is perhaps an exception in having this sad experience . . . (Interruption).

Shri Frank Anthony: No, it is a rule over here.

Shri Jagjivan Ram: I say this because what I understand from many people is that the position about express delivery letters in Delhi has much improved.

श्री यशपाल सिंह : क्या सरकार ने इस बात पर गौर किया है कि एक्सप्रेस डिलीवरी लैटर्स यदि छपवा दिये जायें तो दिक्कत दूर हो जायेगी ? एक्सप्रेस स्टाम्प छपवाये जाते हैं और उन पर लगाये जाते हैं जिससे कि बीच में चिट्ठियां गुम हो जाती हैं और दो, तीन केसेज में इसके लिये सजा भी हो चुकी है, इस लिये क्या सरकार ने गौर किया है कि रजिस्टर्ड लैटर्स की तरह एक्सप्रेस डिलीवरी लैटर्स भी छपवा दिये जायें ?

Mr. Speaker: That is a suggestion.

Shri Ranga: Have Government ever examined whether the number of express telegrams is coming down or not in view of the fact that in the experience of very many people and not only of one hon. Member an express telegram reaches later than an ordinary telegram and we are now preferring an ordinary telegram to an express telegram.

Shri Jagjivan Ram: I am afraid, I am not replying about express telegrams.

Mr. Speaker: Express telegram is not in question.

Shri Jagjivan Ram: I am saying about express letters.

Pathankot-Jammu Railway Line

+
 *266 { Shri Abdul Ghani Goni:
 Shri B. C. Sharma:
 Shri Bhakt Darshan:

Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) when the construction of Railway line from Pathankot to Jammu was started;

(b) what is the progress; and

(c) when it is expected to be completed?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shah Nawaz Khan)

(a) to (c). A Railway line from Pathankot to Madhopur (Punjab) a distance of 9.45 miles was sanctioned in August, 1954 and opened to traffic in November, 1955. An extension of this rail head beyond Madhopur to Kathua (5.40 miles) including a bridge across the river Ravi, was sanctioned in February, 1961 and the work is well in progress. The line upto Kathua is expected to be opened to traffic by March, 1964 provided fabricated girders for Ravi bridge are obtained in time. For examining extension of this line beyond Kathua upto Jammu, Engineering and Traffic surveys are in progress.

Shri Abdul Ghani Goni: May I know whether in view of the emergency the Government has fixed any priority to speed up this work?

Shri Shah Nawaz Khan: No, Sir; there has been no such decision.

Shri Abdul Ghani Goni: Does Government know that there is no alternate road connecting Punjab with Jammu and Kashmir State except the Jammu-Pathankot Road? There is no other road upto this time although we had a railway connection before 1947.

Shri Shah Nawaz Khan: Yes Sir; Government knows it.

Shri Inder J. Malhotra: May I know whether the work on the Ravi Project is progressing according to schedule?

Shri Shah Nawaz Khan: Yes, Sir; it is progressing well.

Shri Sham Lal Saraf: The hon. Minister has said that they are making arrangements for girders. Will the hon. Minister be careful about getting all these arrangements made before-hand so that the work is completed according to schedule?

Shri Shah Nawaz Khan: Yes, Sir; as I said we hope to complete this work by March 1964. We are quite hopeful that it will be completed by that date.

श्री भक्त दर्शन : श्रीमान, जम्मू तक लाइन बनाने के बारे में जो सर्वे किया जा रहा है उसके कब तक पूरा हो जाने की उम्मीद की जाती है और कब तक काम शुरू किया जायेगा?

श्री शाहनवाज़ खां : सर्वे में तो चन्द महीने और लगेंगे काम कब शुरू होगा यह तो जब सर्वे की रिपोर्ट आ जायेगी, तब ही कुछ फैसला होने के बाद होगा ।

Bombay Docks

*267. Shri Maheswar Naik: Will the Minister of Transport and Communications be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Bombay Docks are now confronted with heavy congestion;

(b) if so, reasons therefor; and

(c) what concrete steps are being taken to relieve the congestion?

The Deputy Minister in the Ministry of Transport and Communications (Shri Bhagavati): A statement is laid on the Table of the Sabha.

STATEMENT

(a) There has been slight congestion at the Bombay Port in recent months. The figures of vessels waiting for berths during February 1963 are as follows:—

1-2-1963	3	5-2-1963	5
2-2-1963	3	16-2-1963	5
3-2-1963	2	17-2-1963	3
4-2-1963	7	18-2-1963	1
5-2-1963	8	19-2-1963	1
6-2-1963	7	20-2-1963	Nil
7-2-1963		21-2-1963	Nil
8-2-1963	7	22-2-1963	2
9-2-1963	6	23-2-1963	2
10-2-1963	6	24-2-1963	1
11-2-1963	4	25-2-1963	1
12-2-1963	2	26-2-1963	1
13-2-1963	3	27-2-1963	3
14-2-1963	5	28-2-1963	5

(b) The main reasons for the present congestion are as follows:—

A larger number of vessels has been visiting the Bombay Port than before. As against 1570 vessels which arrived at the Port between 1st March 1961 and December 1961, 1790 vessels arrived during the corresponding period in 1962.

Since 7th November 1962, the Prince's Dock has been rendered tidal, due to repairs to the Dry Dock caisson and the gates themselves. The Prince's Dock has as a result been virtually rendered inoperative, as the draft of vessels which can use that Dock is only 17 feet as against the draft of 21 feet which is available normally. This situation will continue till the end of this month.

Some fertiliser ships have been taking an unduly long time to discharge.

The process of erection of electric shoreside cranes at some of the berths in the Alexandra Dock has involved the curtailing of the usefulness of

the berths temporarily. The work will be completed by August, 1963.

Four dredgers used for dock dredging had to be laid up simultaneously for annual survey and overhaul. In consequence, siltation of berths at the Prince's and Victoria Docks has occurred. One dredger has recently returned to duty. The other dredger will be back at work shortly.

There has also been a short supply of wagons for clearing goods from transit sheds and warehouses. The position has improved slightly recently.

There is also much delay on the part of consignees of cargoes, meant for local consumption, in removing their goods from the Docks.

(c) The Port Trust are taking every possible step to ensure the quick turnaround of ships and of cargoes. There has been no fall in labour output.

The Regional Director, Food, has since December 1962, resumed the practice of effecting deliveries of food-grains and fertilisers on Sunday. This has resulted in a substantial increase in the turnaround of tankers bringing foodgrains and fertilisers.

When the berths in Prince's and Victoria Docks are fully dredged, the position will be still further under control.

The Port Trust is also actively implementing the Dock Modernisation project which will increase the number of berths. This however is a long term project.

Shri Maheswar Naik: May I know whether the Government is taking any action so as to remove the silting in the harbour in Bombay?

Shri Bhagwati: Yes, Sir. Four dredgers had to be laid up for annual survey and overhaul. They will come back for dredging shortly.

Shri Maheswar Nalk: In view of the congestion, may I know whether there is any obstacle for entry into the docks?

Shri Bhagwat: Silting? For that usually done. For some time, it was not possible because four dredgers were sent for annual survey and overhauling. That difficulty will not be there.

Mr. Speaker: Question hour is over. Short noticequestion.

SHORT NOTICE QUESTION

12 hrs.

Price of Rice in West Bengal

+

S.N. Q. No. 2.	{	Shri P. R. Chakraverti:
		Shri Sudhansu Das:
		Shri Subodh Hansda:
		Shri S. C. Samanta:
		Shri B. K. Das:
		Shri M. L. Dwivedi:
		Shrimati Renu Chakravartty:
		Shri P. K. Deo:
		Shri P. K. Ghosh:
		Shri Dinen Bhattacharya:

Will the Minister of **Food and Agriculture** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that there has been an abnormal rise in price of rice in West Bengal exceeding by Rs. 5/- per maund the price in the corresponding period last year;

(b) whether it is a fact that this year's production of Aman rice has gone down by nearly 9 lac tons as compared to 1961 production; and

(c) what steps have been taken by the Union Government in ensuring prompt supply of rice and wheat to West Bengal to bring down the prices?

The Deputy Minister in the Ministry of Food and Agriculture, (Shri A. M. Thomas): (a): The prices of rice in West Bengal this year are higher as compared to last year.

(b) According to present indications, the production of rice in West Bengal this year will be less than that of last year by about 3 to 4 lakh tons.

(c) The West Bengal Government have been assured of adequate supply of rice from Central stocks during the current year in addition to whatever quantities of rice and paddy are moved to West Bengal from Orissa on trade account and are brought from border areas in Nepal as part of traditional border trade. The distribution of wheat has also been liberalized and the State Government have been told that the Government of India would be prepared to supply from Central stocks whatever quantity of wheat they may require for distribution in the State.

Shri P. R. Chakraverti: With a view to alleviating the sufferings of the people, have the Government started fair price shops and if so, at what price are wheat and rice being supplied?

Shri A. M. Thomas: In West Bengal, there are as many as 11,072 fair-price shops. We are supplying wheat at the rate of Rs. 14 per maund and common rice at the rate of Rs. 16 per maund.

Shri P. R. Chakraverti: Has the Government devised any scheme for introducing rationing in the near future?

Shri A. M. Thomas: I do not think there is any necessity for introducing rationing there.

Shri Subodh Hansda: In view of the constant shortage of rice in West Bengal, may I know whether the Government's attention has been drawn to the fact that there is large potential for small irrigation schemes and whether any special fund is allotted to the Government of West Bengal for this purpose to increase production?

Shri A. M. Thomas: The shortage in West Bengal, according to me, has, to a certain extent been exaggerated. There has been some difficulty in the eastern rice zone consisting of Orissa and West Bengal. The position in West Bengal would be affected by the position in Orissa. Unfortunately, this year, there has been considerable loss in foodgrains due to drought in three districts adjoining West Bengal so that the normal flow on trade account to West Bengal has, to a certain extent, been affected. Apart from that, there has been a levy introduced by the Orissa Government, paddy 40 per cent and rice 25 per cent. Procurement prices are also enhanced. These factors also have to some extent affected the supplies to West Bengal. But the House must bear in mind that it is not proper to compare the production in the current year with the production in 1961. In 1961 there has been an increase in production in West Bengal to the extent of 1.2 million tons as compared with the previous year which was an abnormal year as far as West Bengal is concerned. Even this year, it is expected that the production would come to about 4.3 million tons to 4.4 million tons, and that itself is somewhat more than the production in 1959-60 which was to a certain extent a normal year.

Shri S. C. Samanta: The hon. Deputy Minister has said that in the eastern region, Orissa may not be able to supply some rice this year. May I know whether the Madhya Pradesh Government which has surplus rice, both parboiled and broken, which was being supplied to West Bengal through trade channels has now informed the West Bengal Government that it will not be able to supply rice, and if so, whether the Central Government will look into it?

Shri A. M. Thomas: It was not any substantial quantity; it was broken rice, and the quantity was of the order of 5000 or 10,000 tons, and that was all. But we are supplying to West Bengal from the Central stocks. Having regard to the present situation

we have told them that we shall supply to the extent of 1½ lakhs tons of rice besides any quantity of wheat that they may require.

Even with regard to the shortage of three to four lakhs tons, the marketable surplus would be only one-third of that, so that we need not get unduly worried about the short-fall as far as the consumer prices are concerned. We are constantly in touch with the State Governments of Orissa and West Bengal, and taking every step to ease the situation. The House would be interested to know that during the last five or six weeks, the prices have not gone up but are remaining steady, and the latest indication is that there is some small decline also in West Bengal.

Shrimati Renu Chakravarty: In view of the fact that the hon. Minister denies that there is a shortage of 9 lakhs tons which is the figure given by the State Chief Minister, and in view also of the fact that it is clear that the prices have shot up because of private trade, may I know the reason why Government have refused to go in for State trading in rice whether it be in a bumper year or in a lean year, since there is a chronic rise in prices and also shortage of rice in West Bengal?

Shri A. M. Thomas: We have a bitter experience of having resorted to State trading previously; in a deficit State we should be very careful in the matter of resorting to procurement. Even the difficulties of West Bengal have been partly due to the procurement that is being carried on in Orissa, to the extent of 20 per cent and 40 per cent in the case of rice and paddy respectively, so that the normal flow of trade on trade account to West Bengal has been affected considerably. We have taken up the matter with the Orissa Government and we have assured the Orissa Government that we shall make available to them whatever quantities of rice may be necessary for supply through fair price shops, so that the

normal trade flow to West Bengal need not be affected.

Shri P. K. Deo: In this regard, I may draw your attention to a news item which has appeared in *The Statesman* of today, which says that:

"A General Secretary of the Congress Parliamentary Party accused the Orissa Government of profiteering by selling at Rs. 35 per maund rice acquired at half that rate."

May I know whether this matter is going to be enquired into by the Government of India so that the Orissa Government does not make excess profit, taking advantage of the shortage in West Bengal even though they are in the same region?

Mr. Speaker: It is a suggestion for action.

Shri A. M. Thomas: I do not know what statement the hon. Member is referring to. Our information is that the Orissa Government....

Mr. Speaker: It is a suggestion for action.

श्री म० ला० द्विवेदी : माननीय मंत्री जी ने कहा है कि चावल का उत्पादन काम होने की वजह से वहां पर मूल्यों में बढ़ती हुई है। मैं जानना चाहता हूं कि सरकार ऐसा प्रबन्ध क्यों नहीं करती है कि यदि वहां उत्पादन कम हुआ है, तो दूसरी जगहों से चावल पहुंचा करके चावल के मूल्यों को न बढ़ने दिया जाये ?

Mr. Speaker: That is a suggestion for action.

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

Hybrids of Bajra and Jowar

*250. **Shri Surendra Pal Singh:** Will the Minister of Food and Agriculture

be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Indian Research Institute has been carrying on experiments for some time past on producing suitable hybrids of Bajra and Jowar seeds; and

(b) if so, what has been the outcome of those experiments?

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Dr. Ram Subhag Singh): (a) Yes. Experiments are underway at the Indian Agricultural Research Institute, New Delhi, under an All-India Coordinated Programme sponsored by the Indian Council of Agricultural Research on the breeding of suitable hybrids of jowar and bajra.

(b) 21 hybrids of jowar and 10 hybrids of bajra were tried all over India during 1962. Among these 4 of jowar and 6 of bajra have given considerably greater yield than the varieties presently under cultivation in the country. In bajra, an improved variety evolved by selection from material imported from Ghana in Africa has already been released for cultivation.

Committee on Panchayat Resources

*253. **Dr. L. M. Singhvi:** Will the Minister of Community Development and Cooperation be pleased to state:

(a) whether the Committee on Panchayat Resources has submitted its report;

(b) if so, the main recommendations thereof; and

(c) if not, the progress made so far by the Committee?

The Deputy Minister in the Ministry of Community Development and Cooperation (Shri Syam Dhar Misra):

(a) No.

(b) Does not arise.

(c) The Team has so far made an "on-the-spot study" in the States of Andhra Pradesh, Rajasthan, Mysore and Madras.

Indian Board for Wild Life

*258. **Shri P. Venkatasubbaiah:** Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) the present position of the Indian Board for Wild Life for its effective functioning;

(b) the number of meetings of the Board and its executive committee held during 1962 and the main items discussed; and

(c) the programme of the Board for 1963, and steps taken by Government to make the preservation of Wild Life in the country effective?

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Dr. Ram Subhag Singh): (a) The Indian Board for Wild Life was first constituted in 1952. It was reconstituted in 1962 by a notification dated 15th October, 1962. Appointment of members has since then been finalised.

(b) One meeting of the Executive Committee of the Board was held in August, 1962. A list of the items discussed at this meeting is given below:

- (1) To review the existing ban on the export of Wild Life and its products and to consider export promotion of species which can be more freely allowed.
- (2) Question whether there was need or otherwise for the registration of the Indian Board for Wild Life under the Registration of Societies Act, 1860.
- (3) Development of facilities for tourists for visiting Wild Life sanctuaries.
- (4) Conversion of Gir Forest into a Wild Life sanctuary.
- (5) Methodical preservation of Wild Life.
- (6) Opening of research sections in Zoos.
- (7) Wild Life census.
- (8) New Lion Centre in Chandra-prabha Sanctuary, Uttar Pradesh, progress of.

(c) The programme of the Board for 1963 has not yet been decided.

All Day Milk Stalls

*260. { **Shri Heda:**
Shri Bibhuti Mishra:

Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) how many all-day milk stalls have been opened by the Delhi Milk Scheme and where they are located;

(b) whether Government have any plan to open stalls to cater for the public in general; and

(c) the target of production and distribution of milk by the Delhi Milk Scheme in 1963-64 and 1964-65?

The Deputy Minister in the Ministry of Food and Agriculture (Shri A. M. Thomas): (a) Nine All-day Milk Stalls are operating at

- (i) Central Dairy, West Patel Nagar, New Delhi.
- (ii) Town Hall, Municipal Corporation of Delhi, Chandni Chowk, Delhi.
- (iii) Parliament House.
- (iv) Yojna Bhavan.
- (v) Post and Telegraphs Directorate.
- (vi) Udyog Bhavan.
- (vii) Krishi Bhavan.
- (viii) North Block.
- (ix) Rail Bhavan.

(b) All Milk Stalls except the one at Parliament House, are open to the public.

Additional Milk Stalls will be opened in different parts of the Capital city, as suitable premises become available. The target is to have 50 such stalls ultimately.

(c) The target is 7,000 maunds.

Tanker for Caltex India Ltd.

*268. **Shri P. K. Deo:** Will the Minister of Transport and Communications be pleased to state:

(a) whether an agreement has been signed between the Shipping Corporation of India and Caltex India Ltd., for the chartering of a tanker to ply between Vizag Port and Persian Gulf;

(b) if so, the nature and capacity of the tanker and where it is being manufactured; and

(c) whether the Indian shipyard is capable of manufacturing tankers?

The Deputy Minister in the Ministry of Transport and Communications. (Shri Bhagavati): (a) Yes, Sir.

(b) The tanker will be built at the Shipyard of Messrs. Hitachi Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Japan. The present agreement with the shipyard is for construction of a single screw motor tanker of 32,640 DWT with a speed of about 16 knots and a draft of 32.88 feet. However, negotiations are now being carried on with the Shipyard for securing certain modifications in the specifications so as to suit the requirements of the agreement with Messrs. Caltex (India) Ltd.

(c) The Hindustan Shipyard does not at present have facilities for the manufacture of tankers of the size proposed.

**उत्तर प्रदेश के सीमान्त जिलों में
परिवहन तथा संचार**

*२६६. { श्री म० ला० द्विवेदी :
श्रीमती सावित्री निगम :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री कजरोलकर :

क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश के सीमान्त जिलों में परिवहन और संचार के लिये तीसरी

पंचवर्षीय योजना में केन्द्र द्वारा कितनी धनराशि निश्चित की गई थी ;

(ख) क्या चीनी आक्रमण के कारण इस धनराशि में कुछ परिवर्तन किया गया में और

(ग) यदि हाँ, तो सरकार ने इस बारे में जो नई व्यवस्था सोची है उसका संक्षिप्त व्यौरा क्या है ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री भगवती) : (क) संभवतः माननीय सदस्यों का संकेत उत्तर प्रदेश के सीमांत जिलों में सड़क संचार के सुधार के बारे में है। संविधान के अन्तर्गत, उन सड़कों के बारे में जो राष्ट्रीय राजपथ घोषित करी गई हैं, भारत सरकार मुख्यतः जिम्मेदार है। राष्ट्रीय राजपथों के अलावा राज्य की और सब सड़कों की जिम्मेदारी मुख्यतः संबंधित राज्य सरकारों की है। अतएव, उत्तर प्रदेश के सीमांत जिलों में सड़क संचार के सुधार का सामान्य प्रश्न मुख्यतः उत्तर प्रदेश सरकार की देखरेख के अन्तर्गत आता है। फिर भी इन क्षेत्रों में सड़क संचार सुधार करने के लिये राज्य सरकार की सहायतायें भारत सरकार से वित्तीय सहायता देती रहती हैं। तीसरी पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत भारत सरकार जिन सड़क योजनाओं को आर्थिक सहायता दे रही है वे नीचे दी गयी हैं :—

सम्पूर्ण प्रा-
कलित
लागत

पये करोड़
में

(१) सीमांत जिला वि. वा. स.
कार्यक्रम के भाग के रूप में
उत्तराखण्ड डिवीजन में सड़क
संचार का सुधार : १२.

(२) अन्तर्प्रदेशीय या आर्थिक महत्व की प्रदेश सड़कों के सहायता कार्यक्रम के अन्तर्गत आने वाली और केन्द्रीय सड़क निधि (सामान्य) आरक्षित आर वित्तीय सहायता देने वाली सड़क योजनाय ०.५४

रुपये १३.०२

ऊपर (१) में उल्लिखित योजनाओं की लागत का ७५ प्रतिशत और (२) में उल्लिखित योजनाओं की लागत का ५० प्रतिशत भारत सरकार वहन करेगी।

(ख) जी, नहीं।

(ग) सवाल पैदा नहीं होता।

Level Crossings

Dr. L. M. Singhvi:

Shri Bishwanath Roy:

*270

Shri Hem Barua:

Shri Krishna Deo Tripathi:

Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether Government have finalised a phased programme for manning the unmanned level crossings;

(b) if so, the details thereof; and

(c) what would be the outlay for such level crossings during the remaining period of the Third Five Year Plan?

The Deputy Minister of Railways (Shri S. V. Ramaswamy): (a) to (c). The matter is still under consideration with the State Governments. So far, Madhya Pradesh and Maharashtra State Governments have accepted the principle of sharing the costs between

the Railway and the Road authority and the matter is being pursued with the other State Governments at a high level inviting attention to the support given, to the formula of sharing of costs, in the interim Report of the Railway Accidents Committee, 1962 and in the press comments thereon. To begin with, about 1200 level crossings have been proposed to be manned, details of which are indicated in the statement laid on the Table of the House. [Placed in Library, See No. LT-906/63]. As the volume of traffic at the unmanned level crossings is reviewed from time to time, in the light of which more level crossings may be added to the list, it would not be possible at this stage to indicate, with any degree of firmness, the total outlay for the remaining period of the Plan.

Forest Belt

*271. **Shri Surendra Pal Singh:** Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Central Government have agreed to give substantial financial aid to the Government of Rajasthan for the implementation of their scheme of having two mile wide Forest Belt along the entire length of the Rajasthan Canal; and

(b) if so, what will be the quantum of this aid, and whether it will be given in the shape of a long-term loan, or as an outright grant?

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Dr. Ram Subhag Singh): (a) and (b). The Government of Rajasthan have submitted a scheme for afforesting a length of 40 miles alongside the Rajasthan Canal with a width of about 1½ chains on either side. The Central Government have approved the scheme and have indicated their willingness to pay a subsidy of Rs. 200 per acre.

Chittaranjan Works

*272. { Shri Maheswar Naik:
 { Shri Basumatari:

Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether the Railway Board has finalised a programme for increasing the production capacity of the Chittaranjan Works;

(b) what is the existing capacity for production thereof both steam and electric locomotives and what will be the extended capacity; and

(c) how soon the increased capacity is expected to go into commission?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shahmawaz Khan): (a) and (b). The production capacity of Chittaranjan Locomotive Works for steam locomotives has been stabilised at 200 average size locomotives per year equivalent to 168 WG. locomotives. There is no proposal to increase this capacity.

In addition, capacity has already been developed for the production of one Electric Locomotive per month at Chittaranjan Locomotive Works. The programme for increasing this capacity to progressively achieve the production level of 6 Electric locomotives per month by July 1965 has been finalised.

(c) The increased capacity for the manufacture of electric locomotives is expected to be achieved to the following schedule:

Period	Outturn per month (locomotives)
June 1963 to December 1963	2
January 1964 to June 1964.	3
July 1964 to December 1964 .	4
January 1965 to June 1965	5
onwards .	6

रेल प्रशासन में मितव्ययता

{ श्री म० सा० द्विवेदी :
 *२७३. { श्रीमती सावित्री निगम :
 { श्री स० खं० सामन्त :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आपातकाल की घोषणा के बाद से रेलवे प्रशासन में मितव्ययता के लिये क्या कदम उठाये गये हैं और उससे कितनी बचत होने का अनुमान है ;

(ख) क्या मितव्ययता करने के लिये विभिन्न रेलों में कर्मचारियों की छंटनी करने का प्रश्न विचाराधीन है ;

(ग) क्या रेलवे कर्मचारियों के काम के घंटे भी बढ़ा दिए गए हैं और क्या उस पर प्रभल हो रहा है ; और

(घ) रेलवे बोर्ड के कर्मचारीवर्ग पर किये जाने वाले व्यय में कितनी कमी की गई है ?

उप रेल मंत्री (श्री स० व० राम-स्वामी) : (क) और (ख). १६ फरवरी १९६३ को १९६३-६४ का रेलवे बजट पेश करते हुए रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में खर्च में कमी करने से संबंधित उन उपायों की रूप-रेखा बतायी थी, जो अन्य सरकारी विभागों के साथ-साथ रेलवे मंत्रालय में भी अपनाये गये हैं। इन उपायों में अन्य बातों के साथ-साथ प्रशासनिक खर्च में कमी, आनु-वंगिक खर्च और यात्रा संबंधी खर्च पर कड़ा नियंत्रण, जहां संभव हो वहां इमारतों के सामान्य अनुरक्षण को स्थापित रखने, और इमारत बनाने के काम और उनके स्तर को सीमित करने के काम शामिल हैं। इस संबंध में २४-१-६३ के तारकित प्रश्न ४६२ के उत्तर में वित्त उपमंत्री द्वारा सभा पटल पर रखे गये बयान की ओर भी माननीय सदस्यों का ध्यान दिलाया जाता है।

रेलवे मंत्रालय ने लोक लेखा समिति को एक ज्ञापन दिया था, जिसमें बताया गया था कि आपात से पहले भी रेलों ने खर्च में कमी करने के लिये क्या-क्या उपाय किये थे और उनका क्या परिणाम रहा। यह ज्ञापन लोक सेवा समिति की पहली रिपोर्ट (तीसरी लोक सभा) के भाग २ के परिशिष्ट ३६ के रूप में प्रकाशित किया गया है। खर्च कम करने के संबंध में विभिन्न दिशाओं में जो उपाय बरते गये हैं, उन पर तेजी से अमल किया जा रहा है, जैसे : कागज, लेखन सामग्री आदि की अधिक मांग; पत्रों, परिपत्रों और रिपोर्टों की कम प्रतियां तैयार करना ; कागज का दोनों तरफ अधिक से अधिक उपयोग ; बैठकों, सम्मेलनों और सामूहिक विचार-विमर्श का आयोजन यथासंभव कम करना (रेलवे बोर्ड के साथ जनरल मैनेजर्स की जो बैठक दिसंबर १९६२ में होने वाली थी, वह भी रद्द कर दी गयी) दफ्तरों और दूसरी सर्विस इमारतों में बिजली के इस्तेमाल में किराया जहां कहीं संभव हो, वहां अनावश्यक काम या एक ही काम को दो जगह करने की प्रणाली को समाप्त करना, और निम्न स्तरों के अधिकारियों को कुछ और मामलों में अधिक अधिकार देना।

फिर भी यह मानना होगा कि अतिरिक्त यातायात (जिसमें प्रतिरक्षा संबंधी अतिरिक्त यातायात भी शामिल है) को सम्हालने के लिये रेलवे के परिचालन और अनुरक्षण के काम पर अनिवार्यतः अधिक खर्च करना पड़ता है? राष्ट्रीय आपात के कारण रेलों की विकास संबंधी गतिविधियों में और तेजी आ गयी है। परिणाम स्वरूप कई मामलों में रेलों को अपनी योजनाओं पर अधिक तेजी से अमल करना है, क्योंकि यदि इस दशा में किसी प्रकार की असफलता हुई, तो प्रतिरक्षा के प्रयत्नों में कमी आ जायेगी। इन सभी बातों के अलावा यदि रेलों के खर्च में कमी करने से उनकी परिचालन कुशलता, या रेल उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा और सेवा के स्तर या कर्मचारियों

के कल्याण कार्यों पर बुरा असर पड़ता है, तो उस हालत में लोकोपयोगी सेवा होने के कारण रेलें अपने खर्च में कमी नहीं कर सकती। यातायात बढ़ जाने से रेलों को जो अतिरिक्त आमदनी होगी उसके अनुरूप अतिरिक्त खर्च यथासंभव कम रखा जायेगा।

रेलों के खर्च में किराया का अधिक उपयुक्त तरीका यह होगा कि रेलों की दूसरी परिसम्पत्तियों की तरह कर्मचारियों से भी अधिक से अधिक काम लिया जाय, न कि उनकी छुट्टी की जाय। आपात के संबंध में नागरिक प्रतिरक्षा कार्यों और रेलों तथा रेलवे बोर्ड के कार्यालय में आगत उप शाखाओं की अतिरिक्त आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये नयी जगहें मंजूर करने के बजाय उन कर्मचारियों से काम लिया जा रहा है जो कम महत्व के पदों पर नियुक्त हैं और जिन्हें अस्थायी तौर पर खाली रखा जा सकता है, (जैसे रेलों के कुशलता अफसर आदि)।

(ग) जी हां, २२ नवम्बर, १९६२ को दफ्तरों का समय बढ़ाने के संबंध में तत्तत् सरकार (गृह मंत्रालय) को और से जो हिदायतें जारी की गई थीं वे रेलवे कार्यालयों में भी लागू की गई हैं।

(घ) जैसा कि १९६३-६४ से संबंधित रेलवे की अनुदान की मांगों को देखने से पता चलेगा, रेलवे बोर्ड के खर्च के लिये बजट में जितनी व्यवस्था की गयी थी, उसकी तुलना में चालू वर्ष के संशोधित अनुमान में लगभग ४०,००० रुपये की बचत हुई है और १९६३-६४ के बजट अनुमान में लगभग ४४,००० रुपये की और बचत दिखायी गयी है। यह उल्लेखनीय है कि आपात के संबंध में रेल यातायात के नियमन और निर्देशन और प्रतिरक्षा मंत्रालय की मांगों को पूरा करने आदि के कारण रेलवे बोर्ड के कार्यालय में जो काम बढ़ा है उसके बावजूद खर्च में यह बचत की गयी है।

Movement of Coal by Railways

- *274. { Dr. L. M. Singhvi:
 { Shri Bhagwat Jha Azad:
 { Shri Bhakt Darshan:
 { Shri Daljit Singh:

Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) the phased programme for expanding facilities for the movement of coal;

(b) the extent of present shortage; and

(c) the steps, if any, being taken to ensure fuller and more efficient utilisation of available capacity for the purpose?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shah Nawaz Khan):

(a) to (c): A statement is laid on the Table of the House. [Placed in Library, See No. LT-908/63].

Lucknow-Kanpur Electric Train Service

433. Shri Krishna Deo Tripathi: Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether Government propose to introduce electric trains between Lucknow and Kanpur in view of a very large number of passengers on this line; and

(b) if so, how much time this proposal will take to materialise?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri S. V. Ramaswamy) (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

Food Articles from U.S.A.

434. Shrimati Laxmi Bai: Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) the names of the food articles coming as aid from America;

(b) the names of organisations distributing these articles in India;

(c) the total value of each of such articles received during 1960-61 and 1961-62; and

(d) the percentage share of Andhra Pradesh of each of such articles during the same period?

The Deputy Minister in the Ministry of Food and Agriculture (Shri A. M. Thomas): (a) The names of the food articles which are now being received as gifts from U.S.A. are as follows:

Wheat; Flour; Bulgar wheat; Rice; Corn; Corn meal; Cheese; Milk powder; Multi-purpose food; Food packages; Beans; Soya beans including products; vegetable soup; Butter and butter oil; Corn Syrup; Lemon juice; and Soda lime.

(b) A statement showing the names of the Agencies receiving and arranging distribution of these gift articles is laid on the Table of the House.

STATEMENT

(1) Cooperative For American Relief Everywhere, INC (CARE) 18, Friends Colony, New Delhi-14.

(2) National Christian Council of India, 151, Golf Links, New Delhi-3.

(3) Church World Service, Lutheran World Relief, 151, Golf Links, New Delhi-3.

(4) Catholic Relief Services—National Catholic Welfare Conference, C.B.C.I. Centre, Alexandra Place, New Delhi-1.

(5) Indian Red Cross Society, 1, Red Cross Road, New Delhi-1.

(6) The Mennonite Relief Committee of India, 151, Golf Links, New Delhi-3.

(c) As these articles have been received as gifts, it is not possible to indicate their value.

(d) As the gift articles are distributed by Agencies under their own arrangements, the percentage share

of Andhra Pradesh is not known to the Government.

Sugar Factory in U.P.

435. Shri Bishwanath Roy: Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) whether the sugar factory which was to be set up some years ago in the Tarai of Nainital District (U.P.) is in a position to begin crushing of sugarcane in the next season (1963-64);

(b) if the reply to part (a) above be in the negative, the reasons therefor; and

(c) the amount of public money invested till now in the factory to be set up?

The Deputy Minister in the Ministry of Food and Agriculture (Shri A. M. Thomas): (a) There are possibilities that the factory may begin crushing of sugarcane during 1963-64 season.

(b) Does not arise.

(c) The total investment so far is about rupees one crore.

Monthly Season Tickets

436. Shri Jagdev Shingh Siddhanti: Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether Railway fare for monthly Season Ticket on other than Northern Railway is 12 single fares;

(b) if so, why it is 24 on Northern Railway;

(c) whether there is proposal to reduce it; and

(d) if so, from what date?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri S. V. Ramaswamy): (a) and (b). Excepting for the suburban areas of Bombay, Calcutta and Madras, the bases of charges for the monthly season ticket fares

are the same on all Railways. The charges for monthly season ticket fares work out to about 15 to 20 single journey mail fares. In the case of suburban areas of Bombay, Calcutta and Madras, lower bases of charges which work out to 7 to 18 single journey fares, have been continued in view of the exceptional local conditions prevailing in those cities.

(c) No.

(d) Does not arise.

बलितयारपुर स्टेशन पर पुल

४३७. श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि : (क) क्या यह सच है कि गत वर्ष के रेलवे बजट में पूर्व रेलवे के बलितयारपुर स्टेशन पर पुल बनाने की योजना को स्वीकृति दी गई थी; और

(ख) यदि हां, तो इस दिशा में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री एस० बी० रामस्वामी) : (क) पटना-बलितयारपुर सड़क पर बलितयारपुर के पास मौजूदा समपार की जगह एक ऊपरी सड़क पुल बनाने की योजना १९६२-६३ के निर्माण कार्यक्रम में शामिल की गयी थी ।

(ख) इस के नक्शे और अनुमान तैयार कर के राज्य सरकार की मंजूरी के लिए भेज दिए गए हैं ।

Automatic Telephones in Warangal

438. Shri E. Madhusudan Rao: Will the Minister of Transport and Communications be pleased to state the total number of automatic telephones in Warangal and number of such telephones that will be installed during the year 1963-64?

The Deputy Minister in the Ministry of Transport and Communications:

(**Shri Bhagavati**): The number of working connections from Honamkonda Automatic Exchange in Warangal are 57. The number of new telephones likely to be installed during 1963-64 is 20.

Kazipet Junction

439. **Shri E. Madhusudan Rao**: Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether Government have taken any measures for the construction of labour houses and health centres for the Kazipet Junction; and

(b) if so, the details thereof?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (**Shri Shahnawaz Khan**): (a) and (b). The total number of class III and class IV staff at Kazipet is 280 and 302 respectively of whom 196 class III and 217 class IV staff have been provided with quarters. Construction of 24 quarters is also programmed to be taken up in 1963-64.

There is a Railway dispensary at this station to cater to the medical needs of Railway staff.

Hand-operated Device for Lifting Water

440. **Shri Surendra Pal Singh**: Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) whether it is a fact that an engineer of the Bihar Government's department of agriculture has invented a hand-operated device for lifting water for irrigation purposes, and that this machine has already been tested by the experts of his Ministry and found successful; and

(b) if so, the steps being taken to manufacture this machine and to popularise it amongst the farmers?

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (**Dr. Ram Subhag Singh**): (a) The Department of Agriculture, Bihar, developed a hand-operated pump known as the

'Bihar Hand pump' in 1957. The machine has been tested by the Bihar Government and approved by them.

(b) The Government of Bihar have arranged for the manufacture of this pump and are also popularising it amongst farmers in that State.

This pump has also been included for Pilot Project trials, under actual farming conditions in other States.

Package Programme for Sugarcane

441. { **Shri Surendra Pal Singh**:
Shri Bibhuti Mishra:
Shrimati Savitri Nigam:
Shri Maheswar Naik:

Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Government have under consideration a scheme to introduce a Package Programme for sugar-cane farmers; and

(b) if so, what are the main features of this scheme, and when it is likely to be introduced?

The Deputy Minister in the Ministry of Food and Agriculture (**Shri A. M. Thomas**): (a) and (b). Yes, Sir. A Committee has been constituted to work out the details of the proposed scheme.

Bridges over Jamuna

442. { **Shri Subodh Hansda**:
Shri S. C. Samanta:

Will the Minister of Transport and Communications be pleased to state:

(a) whether it is a fact that some bridges are proposed to be constructed over the river Jamuna during the Third Five Year Plan period which were originally proposed for the Fourth Plan;

(b) if so, at which places such bridges are proposed to be constructed

over the river Jamuna during the Third Five Year Plan period which were originally proposed for the Fourth Plan;

(b) if so, at which places such bridges are proposed to be constructed and how many bridges will be constructed; and

(c) whether any estimate has been prepared for this purpose?

The Minister of Shipping in the Ministry of Transport and Communications (Shri Raj Bahadur): (a) and (b). Yes, Sir. Two bridges—one at Agra and another at Kalpi on National Highway No. 2 and 25 respectively. These bridges could not be included in the current plan initially due to paucity of funds.

(c) The estimated cost of the bridge at Agra is Rs. 60 lakhs and of that at Kalpi is Rs. 86 lakhs (including approaches). The plans and estimate for the bridge at Agra have been called for from the Government of Uttar Pradesh and are awaited. Regarding the bridge at Kalpi, it will be a rail-cum-road bridge and the Railways are regarding their existing bridge. It has been decided to have a road deck on the regirdered bridge. The estimate is under preparation by the Central Railway.

आयात किये गये पोषों को कीटाणु रहित करना

४४३. { श्री म० ला० द्विवेदी :
श्रीमती सावित्री निगम :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री सुबोध हंसरा :

क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विदेशों से जो पोष भारत में लाई जाती हैं, क्या बन्दरगाह उन पर पर दवा का छिड़काव किया जाता है ताकि पोषों की कोई बीमारी विदेशों से यहां न आये ;

2856 (Ai) LSD—3.

(ख) क्या ऐसे पोष, जिन में कुछ बीमारी मालूम होती है लौटा दिये जाते हैं; और

(ग) इस साल अब तक इस किस्म के पोषों को लौटाने के कितने मामले हुए हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) जी हां ।

(ख) परीक्षा तथा उपचार के पश्चात् पोष यदि रोग रहित पाये जाते हों तो उन्हें आने दिया जाता है । यदि पोष बहुत ज्यादा रोग ग्रस्त हों और उन्हें उपचार के पश्चात् भी रोग से मुक्त न किया जा सके तो उन को नष्ट कर दिया जाता है ।

(ग) १९६२ (जनवरी से दिसम्बर तक) के अन्तर्गत ७,१६३ पोषों / पोष सामग्री के प्रेषणों (consignments) को यहां पर उचित समझा गया निरीक्षण तथा उपचार के पश्चात् आने दिया गया । पोषों के ३०० प्रेषकों को, जो बहुत अधिक रोग ग्रस्त थे तथा उपचार के पश्चात् भी रोगरहित नहीं किये जा सके, नष्ट कर दिया गया ।

Box Type Wagons

444. Dr. L. M. Singhvi: Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether on the basis of experience so far gained an assessment has been made, of the advantages and disadvantages of box-type wagons for carrying freight; and

(b) if so, whether a statement giving details thereof would be laid on the Table?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri S. V. Ramaswamy): (a) and (b). Box type wagons have been and continue to be produced because of their advantages in increasing the throughput capacity by about 34 per cent, with higher train loads and greater speed potential, without any corresponding increase in the number of trains thus obviating large scale expenditure on line capa-

city works that would otherwise have been required.

"War on Want" Movement

445. { Shri P. V. Venkatasubbaiah:
Shri P. R. Chakraverti:

Will the Minister of Community Development and Cooperation be pleased to state:

(a) whether it is a fact that some towns in Great Britain have adopted 24 Indian villages under the "War on Want" movement to help make the villagers self-supporting;

(b) if so, the nature of the help that will be given;

(c) through which agency this help will be made available to these villages; and

(d) what are the villages that have been selected?

The Deputy Minister in the Ministry of Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) to (d). The correct position is being ascertained and the information when available will be laid on the Table of the Sabha.

Agricultural University at Hyderabad

446. { Shri P. Venkatasubbaiah:
Shri Kolla Venkaiah:

Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state;

(a) whether the establishment of Agricultural University in Rajendra Nagar, Hyderabad, has been deferred;

(b) if so, the reasons therefor;

(c) whether Government have received any protest from the Andhra Pradesh State Government; and

(d) what are the reactions of Government to this protest?

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Dr. Ram Subhag Singh): (a) to (d). In view of the experimental nature of Agricultural Universities coupled with the need for economy due to the National Emergency, it was decided to support

only three new Agricultural Universities during the Third Five Year Plan which have recently been established at Ludhiana, (Punjab), Udaipur (Rajasthan) and Bhubaneswar (Orissa). A representation has since been received from the Government of Andhra Pradesh, urging for the establishment of an Agricultural University at Rajendra Nagar, Hyderabad. The question of supporting this University is at present under consideration of the Government of India.

Package Programme for Groundnuts

447. **Shri P. Venkatasubbaiah:** Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) whether a package programme for groundnuts has been introduced;

(b) the details thereof and the States in which it is being enforced; and

(c) what assistance is given by the Central Oilseeds Committee in this programme?

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Dr. Ram Subhag Singh): (a). Yes.

(b) and (c). A scheme, on the lines of the Package Programme, for increasing the production of groundnuts in eight units, one each in the States of Maharashtra, Madras, Madhya Pradesh, Uttar Pradesh, Gujarat and Andhra Pradesh and two in Mysore, by adoption of intensive cultivation measures including supply of improved seeds, fertilisers, plant protection appliances, irrigation and credit facilities, was sanctioned by the Government of India for four years, with effect from 1-4-1962, at a cost of Rs. 15.19 lakhs (recurring) to be borne by the Indian Central Oilseeds Committee. The non-recurring expenditure of Rs. 1.24 lakhs on the scheme is to be borne by the respective State Governments. It is expected that 40 per cent to 50 per cent additional groundnut production would be achieved in these units.

In addition to the above eight units, the State Governments have been asked to start during 1962-63, 16 more such package units under the Third Plan, that is, three in Gujrat, two each in Maharashtra, Andhra Pradesh, Madras, Rajasthan and Punjab and one each in Mysore, Madhya Pradesh and Uttar Pradesh. The recurring expenditure on these additional units will be shared between the Government of India and the State Governments on 50:50 basis.

The number of units will be further increased in the remaining years of the Third Five Year Plan depending on the progress made by States in implementation of the existing units.

Reclamation of Land

448. { Shri Yashpal Singh:
Shri Bishanchander Seth:

Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 424 on the 22nd January, 1963 and state:

(a) whether the programme of reclamation and resettlement of agriculturists on the lands and the area to be allotted and the estimated expenditure from year to year has been received from the State Government; and

(b) if so, the details thereof?

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Dr. Ram Subhag Singh): (a) No.

(b) Does not arise.

Derailment of 8 Down Express

449. { Shri Yashpal Singh:
Shri Bishanchander Seth:

Will the Minister of Railways be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 42 on the 22nd January, 1963 regarding an attempt made to derail 8 Down Express

between Lakwa and Suffry railway stations and state:

(a) whether the report of the Police investigation has been received by Government;

(b) if so, what are its findings; and

(c) what action has been taken against the persons found responsible?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shahnawaz Khan): (a) No Sir. The case is still under police investigation.

(b) and (c). Do not arise.

Fishing Station, Mangalore

450. Shri D. C. Sharma: Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) whether an offshore fishing station has been opened at Mangalore recently; and

(b) if so, the number of vessels that are operating at this station and their output during the last one month?

The Deputy Minister in the Ministry of Food and Agriculture (Shri A. M. Thomas): (a) Yes.

(b) Only one vessel is operating at this station at present. It landed 18,125 kgs. of fish valued at Rs. 4,174.25 nP, during January 1963.

'Fokker Friendship' Aircraft

- { Shri D. C. Sharma:
451. { Shri Bhagwat Jha Azad:
Shri Bhakt Darshan:

Will the Minister of Transport and Communications be pleased to state:

(a) whether 'Fokker Friendship' aircraft have been introduced to replace dakota service between Bombay-Coimbatore and Coimbatore-Madras; and

(b) if so, the impact of this change-over?

The Deputy Minister in the Ministry of Transport and Communications (Shri Mohiuddin): (a) Friendship service has been introduced on the Bombay|Hyderabad, Madras|Bangalore and Bangalore|Coimbatore sectors from the 10th January, 1963.

(b) It is too early yet to assess the impact of the introduction of Friendship aircraft on these sectors. It may however, be stated that the number of passengers carried on these sectors in January, 1963 has shown a substantial increase over those of January, 1962 when these sectors were being served by a Dakota.

भारत-तिब्बत सीमा पर फार्म

{ श्री भक्त वशन :
४५२. { श्री भागवत झा आजाद :

क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री २२ जनवरी १९६३ के अन्तारांकित प्रश्न संख्या ९७७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत-तिब्बत सीमावर्ती क्षेत्रों में फार्म स्थापित करने के बारे में सर्वेक्षण शुरू करने के जिस प्रश्न पर विचार किया जा रहा था, उस के बारे में क्या प्रगति हुई ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : यद्यपि एक स्थान का सर्वेक्षण किया गया है परन्तु अभी तक कोई योजना बनाई नहीं गई है ।

Railway Overbridge at Dhanbad

453. Shri P. R. Chakraverti: Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) the steps taken to start construction of the over-bridge in the junction of road and railway on the entrance to Dhanbad town where several persons died on the 23rd April, 1962 as a result of bus-train collision near the level crossing; and

(b) whether Bihar Government have done their part of levelling up

the road to the foot of the proposed bridge?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri S. V. Ramaswamy): (a) The plans and estimates for the Railway's portion of the work have long been finalised and sent to the State Government in May, 1962 for their approval and acceptance of their share of the cost. The Government of Bihar have not, however, communicated their approval so far, despite issue of several reminders.

(b) No, Sir.

Panchayati Raj Act in Bihar

454. Shri P. R. Chakraverti: Will the Minister of Community Development and Co-operation be pleased to state:

(a) whether the Panchayati Raj Act has been passed in Bihar in 1961! and

(b) if so, when the Act is likely to come into operation?

The Deputy Minister in the Ministry of Community Development and Co-operation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) Yes, Sir.

(b) The Bihar Panchayat Samitis and Zila Parishads Act was to be implemented with effect from the 1st January, 1963. Implementation was, however, postponed due to the emergency. The State Government are reviewing the position and are considering the question of introducing Panchayati Raj in the State even during the emergency.

Permanent Negotiating Machinery Meetings

455. Shri Priya Gupta: Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) since when the Officer on Special Duty (Labour) has been deputed to attend the Permanent Negotiating Machinery meetings between Railway Board and the All India Railwaymen's Federation in its second tier;

(b) whether he was required to attend and watch the proceedings of the Permanent Negotiating Machinery meetings at the General Managers, Divisional/District level held with the recognised Railway Unions in their first tier; and

(c) if so, how many Permanent Negotiating Machinery meetings the Officer on Special Duty (Labour) has attended at Boards level/General Manager/Divisional/District level and what is his experience of the working of Permanent Negotiating Machinery at each level?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shah Nawaz Khan): (a) and (b). In September, 1958 the Officer on Special Duty (Labour) in the Railway Board's office was directed to attend some meetings of the Permanent Negotiating Machinery on Railways and study the working of the machinery.

(c) In addition to two meetings at Railway Board's level, he attended one meeting at General Manager's level and three at Divisional level. The work was completed in January 1959 and as a result of observations made by him some instructions were issued by the Railway Board to the Railways for effecting improvements.

At present there is an Adviser (Labour & Welfare) in the Railway Board's office one of whose duty is to advise Railways in regard to the Permanent Negotiating Machinery. In the course of his work he attends as many Permanent Negotiating Machinery meetings as possible usually at General Manager's level.

Bridge on Reva Chhatarpur Road

456. Shri R. S. Tiwary: Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that railway bridge is being constructed on Reva Chhatarpur Road due to excess of traffic near Satna Railway Station; and

(b) the total amount to be spent on the construction of the said bridge and the time likely to be taken in the completion thereof?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri S. V. Ramaswamy): (a) Yes.

(b) The estimated cost of the work is Rs. 4.94 lakhs, of which Rs. 2.61 lakhs is chargeable to the Madhya Pradesh State Government who are responsible for providing the road approaches. The State Government have just accepted the plans and estimates of the work and it is expected that the Railway portion of the work will be completed within 12 months from the date it is taken in hand.

Deep Sea Fishing

457. Shri Subodh Hansda: Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) the total quantity of catch made as a result of deep sea fishing during the 1961-62;

(b) which agencies have been carrying out the scheme; and

(c) what expansion programme is under contemplation at present in this respect?

The Deputy Minister in the Ministry of Food and Agriculture (Shri A. M. Thomas): (a) The total fish landings as a result of In-shore and Off-shore fishing are estimated at 6.8 lakh metric tons during the year 1961. These statistics are not maintained on the basis of financial years nor for Deep Sea Fishing, separately.

(b) By far the greater proportion of these landings are accounted for by traditional fishing craft which are estimated to number over 80,000 as against 2,300 mechanised boats.

(c) It is proposed to increase the number of mechanised boats by another 3,500 before the end of the Third Five Year Plan. It is also pro-

posed to establish a Fisheries Corporation in the public sector with foreign collaboration to exploit the marine resources both for export and internal consumption.

Nalagarh Committee Report

458. Shri Inder J. Malhotra: Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state the further progress made in the implementation of the "Nalagarh Committee recommendations", to reorganise the agricultural administration in the country?

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Dr. Ram Subhag Singh): A statement is laid on the Table of the House. [Placed in Library, See No. LT-909/63].

Central Road Reserve Fund

459. Shrimati Savitri Nigam: Will the Minister of Transport and Communications be pleased to state:

(a) whether Government intend to bring any changes in the rules framed for the allocation of funds to the States from Central Road Reserve Funds to enable the backward areas to get a bigger share; and

(b) if so, the details thereof?

The Minister of Shipping in the Ministry of Transport and Communications (Shri Raj Bahadur): (a) and (b). The utilisation of the resources in the Central Road Fund is governed by the Resolution on Road Development adopted by the Parliament on the 14th April 1950. The Resolution does not specifically provide for the allocation of a bigger share to cater to the requirements of backward areas. In actual practice, however, the Central Government give due consideration to the needs of such areas while selecting road Development schemes to be financed from the Central Road Fund Reserve. No amendments to the Resolution are, therefore, considered necessary on this account.

Jamalpur Railway Workshop

460. Shri Raghunath Singh: Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that on the 3rd February, 1963 at Jamalpur Railway Workshop one of the three boilers blasted and one worker was killed and two were seriously injured; and

(b) if so, the details of the accident?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shahnawaz Khan): (a) and (b). In Jamalpur Rolling Mill one steam boiler was converted to oil burning type from coal burning by fitting Wall send Kemode steam jet burners supplied by Messrs. Heatley & Gresham Ltd., Calcutta. These burners are of the approved design. The lay-out of the oil and steam pipe lines as well as the fitment of the equipments was finally inspected by the Firm's representative before commissioning the boiler in the Jamalpur Rolling Mill. The boiler was tried out for a number of days and then put into commission in the first week of January, 1963. There was no incidence on the boiler till the 4th February, 1963 when the following incidents took place.

On 4-2-1963, in the night shift at about 19:35 hours Shri Behari Paswan Boiler incharge, noticed smoke coming out through the firehole door and he opened the firehole door in order to ascertain the cause. Instantaneously there was an explosion inside the combustion chamber and flame and hot gases rushed out of the firehole door and the clothing of Shri Behari Paswan caught fire; also the clothing of Shri Jagdish, who was attending to the injector at the moment caught fire. Both of them received severe burn injuries. They were given necessary first aid by the Supervisors of Rolling Mill and rushed immediately to the Railway Hospital.

On the next morning, i.e. 5-2-1963, the Maintenance staff lit up the boiler in order to ascertain the cause of the accident on the previous evening. The boiler worked as normal and no trouble was experienced. At about 12-15 hrs. Shri Chamroo, Maintenance Fitter, noticed that the burners had gone off. He went into the boiler pit to ascertain the cause when a sudden blow back occurred through the damper door provided on the combustion chamber below the oil burners. The clothing of Shri Chamroo got fire, and the maintenance Chairman, Shri D' Gama, who also happened to be there at the particular moment, received severe burn injuries. Both the injured staff were immediately given medical aid and rushed to the Railway Hospital. Shri Chamroo expired in the evening at about 21.00 hrs.

An Officers' enquiry has already been ordered into this cause, whose report is expected shortly. The delay in finalising the enquiry is due to the delay in recording statements of the injured persons, who till recently were considered not well enough for giving their statement.

Immediately after the accident, the Engineer of the Firm, M/s. Heatly & Gresham Ltd., Calcutta, was called for. He has inspected the plant and his report is awaited.

Pending finalisation of the Firm's report and of the enquiry Committee, working of the boiler has been kept in abeyance.

Foreign Seamen in India

461. **Shri Raghunath Singh:** Will the Minister of Transport and Communications be pleased to state how many foreign nationals (seamen) are registered in India at present including East Pakistanis?

The Minister of Shipping in the Ministry of Transport and Communications (Shri Raj Bahadur): The number of foreign seamen including East Pakistanis, registered with the Seamen's Employment Offices, Bombay and Calcutta, as on 1-1-1963 is as under:—

	Chinese	Pakistanis	
		West Pak.	East Pak.
Bombay	133	547	18
Calcutta	286		5285
	419	547	5303

Telegraph and Telephone Facilities in Kangra District

462. **Shri P. C. Borooah:** Will the Minister of Transport and Communications be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 1534 on the 7th December, 1961 and state:

(a) whether telegraph and telephone facilities have since been provided at Bharmar and Dhameta, District Kangra, Punjab; and

(b) if not, the reasons for the delay and when the same are expected to be provided?

The Deputy Minister in the Ministry of Transport and Communications (Shri Bhagavati): (a) No.

(b) The works could not be undertaken for lack of stores which had to be diverted to meet other requirements connected with the Emergency. The works will be undertaken as soon as the requisite stores can be supplied.

जावरा शुगर मिल्स लिमिटेड

४६३. श्री बड़े : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जावरा शुगर मिल्स प्राइवेट लिमिटेड, जावरा दलोदा शुगर मिल्स से गन्ने का भाव किसानों को कम देता है ;

(ख) क्या रेलवे बंगनों से जावरा शुगर मिल्स वाले, गन्ना आस पास के क्षेत्रों से खरीद कर ले जाते थे लेकिन अब मोटर ट्रक से गन्ना लें जाना शुरू किया है ; और

(ग) क्या रेलवे का किराया कम और ट्रक का भाड़ा ज्यादा है। और अतिरिक्त भाड़ा किसानों से लिया जाता है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री श्री म० रामस) : (क) जी हाँ। जावरा शुगर मिल्स द्वारा देय न्यूनतम भाव रु० ४०.३० नये पैसे प्रति क्विण्टल है जब कि जीवाजी राव शुगर क० लि० दलोदा द्वारा देय भाव रु० ३४ नये पैसे प्रति क्विण्टल है।

(ख) जी हाँ।

(ग) जी हाँ। लेकिन सुना जाता है कि अतिरिक्त भार फैक्टरी के प्रबन्धकों द्वारा उठाया जाता है।

Gas Plant

464. Shrimati Savitri Nigam: Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state the steps taken so far to implement the recommendations of the 13th meeting of crops and soil wing of the B.O.A.H. in India regarding the installation of big gas (Gobar Gas) plants in village Panchayats Unions, Municipalities, Agriculture Colleges, Schools and Hospitals?

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Dr. Ram Subhag Singh): All the State Governments were requested to install Cowdung Gas Plants on pilot basis at each

Gramsevak Training Centre. So far, 25 such plants have been set up at various training centres and are reported to be working satisfactorily. Besides, a scheme for popularisation of Cowdung Gas Plants in the rural areas on an intensive scale has been formulated and is under consideration.

Reclamation for Loushi Pat

465. Shri Rishang Keishing: Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) the year in which the work for the reclamation of the Loushi Pat for paddy cultivation was started;

(b) the reasons for which the work cannot be completed;

(c) whether any kind of help was rendered by Government for the work; and

(d) whether any further help is proposed to be given by Government to complete the work?

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Dr. Ram Subhag Singh): (a) to (d). The required information is being collected and will be placed on the Table of the Sabha as soon as available.

Reservations for S.Cs. and S.Ts.

466. Shri Rishang Keishing: Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) the percentage of the reservations in Railway for different classes of posts that has been filled up by personnel belonging to the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes;

(b) the various efforts Government have made to fill up the reserved posts;

(c) what exactly are the difficulties to get suitable candidates from the two communities; and

(d) how these difficulties will be removed?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shah Nawaz Khan): (a) Information is being collected and will be laid on the Table of the Sabha.

(b) (i) the Railway Service Commissions have discretion to recommend Scheduled Castes and Scheduled Tribes candidates who may obtain a low place in the examination except where the minimum standard necessary for maintenance of efficiency of the administration has not been reached. The candidates selected in this manner are given additional training and coaching to help them to come up to the requisite standard.

(ii) Where recruitment is made otherwise than by examination, the appointing authorities have discretion to select candidates from the Scheduled Castes and Scheduled Tribes fulfilling a lower standard of suitability than from other communities, so long as the candidates have the prescribed minimum educational and technical qualifications and the appointing authorities are satisfied that the lowering of standards will not unduly affect the maintenance of the efficiency of administration.

(iii) The General Managers of Indian Railways are vested with special powers to recruit Scheduled Castes and Scheduled Tribes candidates without reference to Railway Service Commissions to make up the shortfall.

(b) (iv) The maximum age limits prescribed for recruitment to a service or post is increased by five years in the case of candidates belonging to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes and the fees prescribed for admission to any examination or selection is reduced to one-fourth in their case.

(v) The reserved vacancies which remain unfilled during a particular year are now carried forward for three successive years instead of two.

(vi) Free passes are issued to candidates of the Scheduled Castes and Scheduled Tribes irrespective of the category of recruitment, whenever they are summoned for test/interview by the Railway Service Commissions.

(vii) The Employment Exchanges as well as Associations of Scheduled Castes and Scheduled Tribes are contacted by the appointing authorities so that they can direct qualified candidates to apply.

(c) Non-availability of reserved community candidates with requisite qualifications particularly in technical categories.

(d) Where there is inadequate response from Scheduled Castes/Tribes for technical posts where a Diploma is a necessary qualification, Railways have been asked to take Apprentices from these communities and train them up.

पूर्वी उत्तर प्रदेश में बड़ी लाइन

४६७. श्री सरजू पाण्डेय : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पूर्वी उत्तर प्रदेश में औद्योगिक एवं आर्थिक विकास के लिए क्या सरकार छोटी लाइनों की जगह बड़ी लाइनों के विस्तार पर विचार कर रही है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सै बॅ० रामस्वामी) : जी नहीं ।

गुलेर रेलवे स्टेशन

४६८. श्री हेम राज : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पांग बांध की ऊंचाई बढ़ाई जाने की योजना है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस के बढ़ाने से गुलेर स्टेशन के पानी में डूब जाने की कोई सम्भावना है ; और

(ग) रेलवे लाइन जो पानी में डूबेगी वह किस स्टेशन तक उबाड़ी जायेगी और कहाँ मिललाई जायेगी ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सै० वें० रामस्वामि) : (क) नवम्बर, १९६२ में व्यास प्रायोजना अधिकारियों ने उत्तर रेलवे को बताया कि जलाशय (reservoir) की सतह को पहले जितना ऊँचा बनाने का विचार था, उससे सतह अब ११ फुट अधिक ऊँची होगी ।

(ख) अब जलाशय की सतह की जो अधिकतम ऊँचाई बतायी गयी है, उस तक पानी पहुँचने पर गुलेर स्टेशन नहीं डूबेगा ।

(ग) जलाशय की सतह की अधिकतम ऊँचाई के बारे में अब जो सूचना मिली है, उस के अनुसार जवांवाला शहर और गुलेर स्टेशन के बीच की रेलवे लाइन पानी में डूब जायेगी । इस समय यह बताना सम्भव नहीं है कि रेलवे लाइन का नया एलाइन्मेंट किन जगहों पर होगा, क्योंकि पानी के अधिकतम स्तर के बारे में व्यास प्रायोजना अधिकारियों ने जो सूचना दी है, उस के फलस्वरूप कुछ जगहों पर लाइन के एलाइन्मेंट के बारे में फिर से जांच की जा ही है ।

Bombay Goa Highway

469. **Shri Kajrolkar:** Will the Minister of Transport and Communications be pleased to state:

(a) the progress made in construction of Highways on Bombay-Goa route; and

(b) how long it would take to complete these important Highways?

The Minister of Shipping in the Ministry of Transport and Communications (Shri Raj Bahadur): (a) and (b). Bombay is already connected to Panjim in Goa along two different routes. The first route runs for a length of 370 miles via Panvel-Akeri (Sawantwadi) Dodamarg (Goa border). The road from Bombay to Panvel in Maharashtra is part of

National Highway No. 4 and is fully developed as a National Highway. The portion from Panvel to Akeri (Sawantwadi) has also been constructed and improved as part of the West Coast Road project. The road from Akeri to Oodamarg is being improved to W.B.M. standard and is nearing completion. All the bridges in this section are also expected to be completed by the end of May 1963. Within Goa, only the first 4 miles of the road are unmetalled. The remaining 14 miles of the road up to Betim (near Panjim) are black-topped or concreted.

The other route is via Poona and Belgaum along National Highway No. 4. The total distance along this route is 425 miles—the distance from Panjim to Belgaum being 98 miles. On the Panjim Section, which passes through Ponda-Anmode-Londa-Khanapur, the entire length of the road within Goa (44 miles) is already black-topped. Outside Goa, the road from the border upto Khanapur (37 miles) has a water bound macadam surface and Khanapur to Belgaum (17 miles), the road has a concrete surface.

Thus, Bombay is connected with Goa by means of good roads both from the north and from the west and there is no need to construct a separate road from Bombay to Goa. Only some improvements are required to be made on the Panjim-Belgaum section and on the road connecting Akeri with Betim in Goa. The question of effecting improvements to the portions indicated above is under consideration.

Price of Milk

470. **Dr. L. M. Singhvi:** Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) whether milkmen of U.P. have approached the authorities of Delhi Milk Scheme to raise the milk price;

(b) if so, the action taken or proposed to be taken; and

(c) whether Government propose to pay uniform price to milk suppliers of Rajasthan, Punjab and other regions?

The Deputy Minister in the Ministry of Food and Agriculture (Shri A. M. Thomas): (a) No request for raising the price of milk purchased by Delhi Milk Scheme from certain areas of Meerut and Balandshahar districts of U.P. has been received from the Scheme's Milk Suppliers. But the President of Dugdh Vikrta Sangh, Meerut has asked the Chairman, Delhi Milk Scheme to increase the price of buffalo milk to Rs. 30 per maund. The prevailing price of Rs. 16 per maund for milk containing 6.5% fats and 9% solids-not-fat. The same price was prevailing at this time last year.

(b) The Chairman, Delhi Milk Scheme has informed the President, Dugdh Vikrta Sangh that it is not possible to increase the price as asked for by him.

(c) Delhi Milk Scheme buys mostly buffalo milk from certain rural areas of Punjab and U.P. and only cow milk from some villages of Bikaner district of Rajasthan. The same price is paid for buffalo milk in U.P. and Punjab. Cow Milk is, however, purchased at a lower price because of the additional expenditure involved in procurement and transport of cow milk from Bikaner to Delhi. There is no proposal to pay the same price for it as for buffalo milk purchased from much nearer areas in U.P. and Punjab.

Soil Conservation in Bhakra Catchment Areas

471. Shri Daljit Singh: Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state the progress made up-to-date in implementing the scheme for soil conservation in Bhakra catchment areas?

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Dr. Ram

Subhag Singh): The estimated area of the Bhakra Catchment required to be treated with soil conservation measures is 14.83 lakh acres of which 10.93 lakh acres lie in Himachal Pradesh and 3.90 lakh acres in the Punjab.

In the 2nd Plan period the following area was covered at a total cost of Rs. 32.314 lakhs:—

Himachal Pradesh	11,353 acres—
	Rs. 18,154 lakhs.
Punjab	13,600 acres —Rs. 14,16 lakhs.

The projects sanctioned for the 3rd Plan period and the achievements upto December, 1962 are as under:—

Himachal Pradesh:

Allotment for 3rd Plan	*Rs. 269.30 lakhs
Target	*69,970 acres
Achievement upto December, 1962 :	
*Area treated	24,893 acres
*Expenditure incurred	Rs. 51.61 lakhs

Punjab:

Allotment for 3rd Plan	Rs. 152.00 lakhs
Target	46,965 acres
Achievement upto December, 1962:	
Area treated	17,096 acres
Expenditure incurred	Rs. 31.76 lakhs

*Part of the scheme is for non-catchment area.

Exploitation of Rare Herbs

472. Shri J. B. S. Bist: Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) whether any programme has been launched for exploitation of rare herbs in Himachal Pradesh and hill districts of U.P.; and

(b) if so, the details of the programme and the progress that has been achieved so far?

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Dr. Ram Subhag Singh): (a) Under the Third Five Year Plan Himachal Pradesh has a scheme for surveying the medicinal herbs resources in the State over an area of 150 sq. miles and for taking up cultivation of such herbs over 15 acres at an estimated cost of Rs. 1.50 lakhs. The U.P. Government has undertaken a scheme for raising plantations of valuable medicinal herbs in the hills of the State during the Third Plan, providing to raise plantations of certain herbs over an area of 60 acres during the Plan period. A contract for collection of the naturally occurring medicinal plants and herbs in the hills of this State has been granted to the U.P. Cooperative Federation.

(b) In Himachal Pradesh, up till now, the survey has been completed over 60 sq. miles and 6 acres have been brought under cultivation of medicinal herbs at a total cost of Rs. 53,000.

In the U.P., the target for plantations during 1962-63 has been set at 17.5 acres. The actual area planted has not yet been reported.

Bikaner-Jodhpur Telegraph Link

473. Shri Karni Singhji: Will the Minister of Transport and Communications be pleased to state whether Government are aware of the hardship caused to the public by removing the direct Telegraph link between Bikaner and Jodhpur (Rajasthan) and the reasons for this change?

The Deputy Minister in the Ministry of Transport and Communications (Shri Bhagavati): The traffic has been routed to provide for maximum speed. In the final arrangement, a circuit has been provided for the exclusive use of Bikaner, Ajmer and Jodhpur.

Wool

474. Shri P. K. Deo: Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) whether any amount is being made available by the Central Government for improving the productivity of sheep and the quality and quantity of wool in this country; and

(b) if so, how much amount is being made available and how it will be spent?

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Dr. Ram Subhag Singh): (a) Yes.

(b) A provision of about Rs. 285 lakhs has been made for this purpose in the Third Five Year Plan. This will be spent as under:—

Name of scheme	Amount
	Rs. lakhs
1. Research Schemes	15.00
2. Central Sheep & Wool Research Institute and two sub-stations	77.00
3. Training Centre in Sheep & Wool Production, Poona	5.00
4. Sheep & Wool Development Schemes in the States	188.00
	<hr/> 285.00 <hr/>

Kothagudem Collieries

475. Shrimati Maimoona Sultan: Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether the Deputy Minister of Railways visited the collieries at Kothagudem recently in order to assess their wagon requirements;

(b) if so, the result of his inspection; and

(c) whether it is proposed to make more wagons available for these collieries in the light of the inspection results?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri S. V. Ramaswamy): (a) to (c). The visit of Shri S. V. Ramaswamy, Deputy Minister of Railways, to these collieries was intended to have an "on the spot" study of working conditions. The Colliery owners did not represent any difficulty to the Deputy Minister. Wagon requirements of the collieries had been and will continue to be met with in full.

All India Agricultural Services

476. { Shri Subodh Hansda:
Shri S. C. Samanta:

Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) whether there is any proposal to introduce All India Agricultural Services in the country;

(b) if so, whether this proposal has been accepted by Government; and

(c) when this will be introduced?

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Dr. Ram Subhag Singh): (a) to (c). A scheme for the introduction of an All India Agricultural Services is being drawn up and when it is ready, it will be referred to the State Governments for their views.

Central Arid Zone Research Institute, Jodhpur

477. **Shri T. N. Singh:** Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) for how long the Central Arid Zone Research Institute is functioning at Jodhpur;

(b) its achievements and the total expenditure incurred on it;

(c) whether Government have applied the findings of the Institute in practice; and

(d) if so, where, and the extent of success?

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Dr. Ram Subhag Singh): (a) The Central Arid Zone Research Institute at Jodhpur was set up from 1st October, 1959 by converting the erstwhile Desert Afforestation and Soil Conservation Station started in 1952.

(b) *Achievements:* The information is being collected and will be placed on the table of the House separately.

Expenditure:

From 1952 to March, 1962 Rs.
72.41 lakhs.

From April, 1962 to January, 1963:
Rs. 7.34 lakhs.

(c) and (d). The information is being collected and will be placed on the table of the House on receipt.

Meals for Millions Organisation

478. **Shrimati Laxmi Bai:** Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) the aims and functions of 'Meals for Millions Organisation' in India;

(b) Since when it is working;

(c) the number of beneficiaries since its inception; and

(d) how far Government are helping this Organisation?

The Deputy Minister in the Ministry of Food and Agriculture (Shri A. M. Thomas): (a) The aims and functions of the Meals for Millions Association of India have been stated to be to help relieve malnutrition in India by popularising the use of protein foods like Indian Multi-purpose food and Nutro Biscuits, by means of

free or partially free distribution, demonstrations, etc. through Children's Institutions, Hospitals, Maternity and Child Health Centres etc.

(b) The Association is functioning since 1955.

(c) The beneficiaries have been various organisations such as Children's Institutions, Hospitals, Maternity and Child Health Centres, orphanages, Welfare societies, charitable institutions, etc. etc. Over 850 institutions and organisations are reported to be using Multi-purpose food and Nutro biscuits with over a lakh of beneficiaries.

(d) The Government has been sanctioning *ad hoc* non-recurring grants-in-aid to it as detailed below for the popularisation of nutritious Indian Multi-purpose food:

1957-58	Rs. 20,000,00.
1958-59	Rs. 80,000,00
1959-60	Rs. 1,50,000,00
1960-61	Rs. 1,50,000,00

The utilisation of these grants is subjected to full audit.

Chandigarh-Una National Highway

479. Shri Daljit Singh: Will the Minister of Transport and Communications be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Government propose to extend Chandigarh-Una National Highway upto Mukerian via Talwara to connect Pathankot in Punjab; and

(b) if so, the details thereof?

The Minister of Shipping in the Ministry of Transport and Communications (Shri Raj Bahadur): (a) and (b). The Chandigarh-Una road is a State road and not a National Highway. Its extension to Mukerian via Talwara is, therefore, primarily the concern of the State Government. The Government of India have no proposal in this regard.

Merchant Rating Navy School

480. Shri D. C. Sharma: Will the Minister of Transport and Communications be pleased to state:

(a) whether a proposal to set up a merchant rating navy school off Bombay coast had been received by Government from Maharashtra State; and

(b) if so, the reaction of the Central Government thereto?

The Minister of Shipping in the Ministry of Transport and Communications (Shri Raj Bahadur): (a) Yes, Sir.

(b) The proposal was considered by the Central Government and it was felt that there was at present no necessity for opening another merchant navy rating training institution in addition to the three existing ones and increase the output as there was already a big surplus of Indian crew who are waiting for employment on ships.

Extraction of Timber

481. Shri A. S. Saigal: Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 2131 on the 5th September, 1960 and state:

(a) the quantities of timber the Lessee of the North Andamans Forests was required to extract annually from 1957-58 onwards and the quantities actually extracted by him during those years; and

(b) the quantities of timber shipped by the Lessee during the same years to the mainland and the royalty levied and realized on such exports?

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Dr. Ram Subhag Singh): (a) and (b). The information is being obtained and will be laid on the table of the Sabha on receipt.

Roads and Bridges in Mysore

482. **Shri S. B. Patil:** Will the Minister of Transport and Communications be pleased to state:

(a) whether Government of Mysore have set up a programme of roads of inter-State and economic importance in response to Government of India's letter issued during 1960;

(b) if so, the names of the roads and bridges included in the list and their estimated cost;

(c) whether it is also a fact that the Central Government have not accorded their approval and provided funds to this programme; and

(d) if so, the reasons therefor?

The Minister of Shipping in the Ministry of Transport and Communications (Shri Raj Bahadur): (a) Yes, Sir.

(b) A statement giving the required information is laid on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT-910(63).]

(c) and (d). It has not been possible to approve the aid applied for because the question of funds was being examined in consultation with the Planning Commission. The position now is that during the present emergency it may not be possible for the Government of India to approve financial aid for any new schemes of State Roads.

Roads in Mysore State

483. **Shri S. B. Patil:** Will the Minister of Transport and Communications be pleased to state:

(a) the total mileage of roads tackled and completed under Rural Communication programme in Mysore State;

(b) the amount so far incurred on these roads; and

(c) the additional amount required, to complete the roads?

The Minister of Shipping in the Ministry of Transport and Communications (Shri Raj Bahadur): (a) to (c). Under the Constitution, the Government of India are primarily responsible for roads declared as National Highways in the country. All roads other than National Highways in States are essentially the responsibility of the State Governments concerned. The question of improving rural roads in the Mysore State falls, therefore, essentially within the purview of the Mysore Government. The required information in regard to the work done by the State Government on rural roads under a programme of Rural Road Communications launched during the Second Plan and continued in the Third Plan is as under:—

(a) Total mileage of roads tackled upto 31-3-1962	11,961 miles
(b) Total mileage of roads completed upto 31-3-1962	7,508 miles
(c) Amount spent on these roads upto 31-3-1962	Rs. 404.95 lakhs
(d) Additional amount required to complete the roads	Rs. 715.05 lakhs

Chamba-Bhadarwah Road

{ **Shri Abdul Ghani Goni:**
484. { **Shri D. C. Sharma:**
 { **Shri Bhakt Darshan:**

Will the Minister of Transport and Communications be pleased to state:

(a) whether construction of Chamba (Himachal Pradesh) Bhadarwah (Kashmir State) road is under the consideration of Government; and

(b) if so, when the construction of this inter-State road is to be taken in hand?

The Minister of Shipping in the Ministry of Transport and Communications (Shri Raj Bahadur): (a) and (b). The Chamba-Bhadarwah road falls partly in Himachal Pradesh and partly in the Jammu and

Kashmir State. Work on the development of the road to motorable standards within Himachal Pradesh is already in progress under their Third Five-Year Plan and is expected to be completed by the end of 1965-66. The road within the Jammu and Kashmir State is primarily the responsibility of the Jammu and Kashmir Government as it is a State Road. Some time back, however, the State Government asked for a grant of Rs. 42.74 lakhs for the development of this road. Owing to financial limitations it has not been possible to give any aid for this work.

Multi-purpose Food

485. { **Shri D. C. Sharma:**
Dr. L. M. Singhvi:

Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) whether the multi-purpose food produced recently by the Central Food Technology Institute has found popularity in the masses in the country; and

(b) the steps taken or proposed to be taken to popularise it?

The Deputy Minister in the Ministry of Food and Agriculture (Shri A. M. Thomas): (a) Reports available indicate that the multi-purpose food has been generally popular among consumers who are introduced to the product.

(b) The Government are developing two units each of a capacity of 3,000 tonnes per annum for the production of edible groundnut flour, which is the principal ingredient of multi-purpose food. With the edible groundnut flour so made available, the production of multi-purpose food will be promoted. The Government have been sanctioning grants-in-aid to voluntary organisations for popularising this food. The food has been used in school feeding programmes in Madras State. The Multi-purpose Food will also be popularised through

Mobile Nutrition and Extension Units, Institutes of Catering Technology and Applied Nutrition, school lunch programmes, hospitals, welfare centres, orphanages, etc. and through voluntary organisations assisted by grants-in-aid where necessary.

Rail Trolley Service by Bharat Tramways

486. **Shri Yajnik:** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether a new lease has been granted to the Bharat Tramways to run Rail trolley between Wadhwan and Surendernagar in Gujarat;

(b) whether the Central Government have secured complete jurisdiction over the land and bridges covered by the rail track of the Bharat Tramways since the Railway Act has been applied to the rail trolley service;

(c) the amount of annual rent that has been paid during the last three years by the Bharat Tramways to the Railway Ministry; and

(d) whether Government propose to nationalise this trolley service?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shah Nawaz Khan): (a) The current lease of land, on which the tramway is laid, is valid upto 31-3-1963. The question of entering into a new lease or otherwise is under active consideration of the Government.

(b) By application of the Indian Railways Act, 1890 to this tramway, the Central Government acquired a general control on its working in such matters as safety, regulation of rates and fares etc. and not jurisdiction over the land and bridges covered by the track.

(c) The yearly amount of rent paid by this tramway to the Western Rail-

way during the past three years is as under:—

	Rs. nP.
1960-1961	288.57
1961-1962	288.57
1962-1963	288.57

(d) No such proposal is at present under consideration of the Government.

Divisional System in Railways

487. **Shri Priya Gupta:** Will the Minister of Railways be pleased to state whether Divisional System is going to be introduced on North Eastern Railway and Northeast Frontier Railway?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shah Nawaz Khan): There is no intention, at present, of introducing the divisional system on the North Eastern and Northeast Frontier Railways.

Hindustan Shipyard

488. **Shri P. Venkatasubbaiah:** Will the Minister of Transport and Communications be pleased to state:

(a) whether it is a fact that extensive damage has been caused to the boat named 'Vishwa Maya' which is under construction due to break-out of fire on 12th February, 1963 in the Hindustan Shipyard at Visakhapatnam;

(b) if so, the reasons for this accident; and

(c) what is the extent of damage?

The Minister of Shipping in the Ministry of Transport and Communications (Shri Raj Bahadur): (a) to (c). The information is being collected and will be laid on the Table of the Sabha in due course.

2856 (Ai) LSD—4.

Delhi School Buses

490. **Shri Wadiwa:** Will the Minister of Transport and Communications be pleased to state:

(a) whether recommendations made by Shri T. S. Khanna of C.R.R.I. regarding Delhi School Buses have been considered by Government and accepted;

(b) number of checkings made in respect of Delhi School Buses during 1962 by traffic authorities; and

(c) how many buses have been rejected as a result of checking?

The Minister of Shipping in the Ministry of Transport and Communications (Shri Raj Bahadur): (a) to (c). The information required is being collected from the Delhi Administration and will be laid on the table of the Sabha as soon as it is available.

Road Accidents in Delhi

491. **Shri Wadiwa:** Will the Minister of Transport and Communications be pleased to state:

(a) the number of road accidents in Delhi during 1962;

(b) the number of accidents in which D.T.U. buses were involved;

(c) number of those proved fatal; and

(d) action taken by Government for amending the Limitation period in the Motor Vehicles Act?

The Minister of Shipping in the Ministry of Transport and Communications (Shri Raj Bahadur):

(a) 7270.

(b) 1797

(c) 234

(d) Evidently, the Member has in mind the time-limit (of sixty days) laid down in the Motor Vehicles Act, 1939, for filing an application for compensation before a Motor Accidents Claims Tribunal. The Motor

Vehicles Insurance Committee, appointed by the Government of India in 1952, is going into the adequacy of this period. The Government will take a decision on this point after that Committee's report is received.

घोड़ों की नस्ल सुधारने का केन्द्र

४६२. श्री युद्धवीर सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार हिसार के कैटल फार्म में घोड़ों की नस्ल सुधारने के लिये कोई केन्द्र खोलने जा रही है; और

(ख) यदि हा, तो उस पर कुल कितनी लागत आयेगी ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न ही नहीं होता ।

Doubling of Track between Shoranur and Coimbatore

493. Shri P. Kunhan: Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether Government have any proposal under consideration for doubling the railway track between Shoranur and Coimbatore;

(b) if so, when it is to be implemented; and

(c) the estimated cost thereof?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri S. V. Ramaswamy): (a) No.

(b) and (c). Do not arise.

Sea Island Cotton

Shri P. Kunhan:
Shri Maniyangadan:

Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) whether Government have examined the possibility of extending

the cultivation of sea-island cotton in Kerala;

(b) if so, the result thereof; and

(c) the total acreage under cultivation during 1960, 1961 and 1962 in the State?

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Dr. Ram Subhag Singh): (a) Yes.

(b) It has been found that Andrews variety of Sea Island Cotton can be developed in the State, provided its cultivation is undertaken on properly drained land. It, however, appears that Kerala State being already heavily cropped with various plantation crops, land for large-scale development of Sea Island Cotton would not be available in the State without reduction of acreage under other important crops.

(c)	Year	Acreage
	1960-61	5,921
	1961-62	1,230
	1962-63	1,052

Social Education Programme

495. Shri Jashvant Mehta: Will the Minister of Community Development and Cooperation be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the social education programme as sponsored by the Ministry of Community Development and Cooperation, does not make any provision for literary work; and

(b) if so, the reason therefor?

The Deputy Minister in the Ministry of Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) No. Sir.

(b) Does not arise.

Railway Line to J. & K. Coal Mines

496. { Shri Gopal Datt.
Shri Abūl Ghani Goni:

Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that a survey has been completed for a railway line upto coal mines in Jammu and Kashmir, and

(b) if so, the steps proposed by Government to put it into effect and the proposed stages in which the work would be completed?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri S. V. Ramaswamy): (a) A preliminary survey for a B.G. line from Kathua to Jammu and onwards to Riasi, which is near the coal bearing areas, has recently been completed by the Northern Railway and the survey report is under preparation.

(b) There is no provision in the Railway's Third Five Year Plan for the construction of the line beyond Kathua. It is, therefore, too early to say, when the construction may be sanctioned and completed.

Royalty on Timber

497. Shri A. S. Saigal: Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to refer to the reply given to Unstarred Questions Nos. 1836 and 2019 on the 14th and 19th December, 1960 respectively and state:

(a) whether Government ultimately charged royalty on 7,000 tons of timber that was lying in the North Andamans in the Depots of the Forest Lessee there, and what quantity of timber out of these 7,000 tons was actually shipped by the Lessee; and

(b) the amount of royalty bill since issued by Government to the Forest Lessee of North Andaman Forests for timber lost due to the negligence of the Lessee from April, 1959 onwards and whether the Lessee has paid such royalty bills?

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Dr. Ram Subhag Singh): (a) and (b). The information is being collected from the Andamans Administration and will be placed on the table of the Sabha on receipt.

12.1 hrs.

CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

SINO-PAKISTAN BORDER AGREEMENT

Shri Hem Barua (Gauhati): I call the attention of the Prime Minister to the following matter of urgent public importance and I request that he may make a statement thereon:

The Sino-Pakistan Border Agreement and the reaction of the Government of India thereto.

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Minister of Atomic Energy (Shri Jawaharlal Nehru): As the House is aware, the representatives of the Governments of Pakistan and the People's Republic of China have signed what has been described as an agreement regarding the alignment of the boundary between Sinkiang and that part of the Indian territory in Jammu and Kashmir which is under Pakistan's illegal occupation. Details of the agreement have already appeared in the press. A copy of the agreement as released by the Government of Pakistan in Karachi is being laid on the Table of the House. [Placed in Library, See No. LT-904/63].

[Shri Jawaharlal Nehru].

2. According to details released officially in Karachi, the Government of Pakistan first informally sounded China and then sent a diplomatic note on March 28, 1961, expressing the desire to negotiate demarcation of the boundary. The Chinese Government reacted formally to this offer, about a year later, that is in February, 1962. On May 3, 1962 the Governments of Pakistan and China issued a joint communique, in which they agreed to conduct negotiations on the subject. We protested against this development to both Governments. In view of these developments, our representative in the Security Council stated our position, authoritatively, during the debates on Kashmir, on May 4 and June 22, 1962.

3. On the eve of the Indo-Pakistan talks on Kashmir and other related matters, the Governments of China and Pakistan announced an agreement, in principle, on the alignment of the border of the illegally occupied area of Kashmir with Sinkiang. Sardar Swaran Singh, Leader of the Indian Delegation, immediately made our position clear to President Ayub Khan and Mr. Bhutto in Rawalpindi, and again to Mr. Bhutto, later, when the talks were resumed in Delhi, in January last. On January 26, we lodged a protest with the Government of Pakistan against the decision announced in the joint communique issued by them on December, 28, 1962. Another protest is being lodged with the Government of Pakistan against the signing of this Sino-Pakistan border alignment agreement in Peking.

4. It has been stated in Karachi that the difference between the Chinese claim line and the Pakistan claim line was 3,400 square miles. In the final agreement, Pakistan claims to have received 1,350 square miles, including 700 square miles of area which was in China's possession. The Chinese have been given 2,050 square miles under the agreement.

5. According to the Survey of Pakistan maps, even those published in 1962, about 11,000 square miles of

Sinkiang territory formed part of Kashmir. If one goes by these maps, Pakistan has obviously surrendered over 13,000 square miles of territory.

6. Although, according to the agreement, the parties have agreed to delimit the boundary on the basis of the traditional customary boundary line, including natural features, the boundary, as agreed to, does not do so. The Pakistan line of actual control, according to the map, which the Government of Pakistan had supplied to our High Commission, lay, across the Kilik, Mintaka, Khunjerab Passes; but, thereafter, the line left the watershed and followed neither the Aghil Range, which is the traditional boundary, nor the Karakoram Range along which the alignment claimed by the Government of China lay. In fact, the Pakistan line of actual control ran along no definite natural features, but cut across the tributaries of the Shaksgam river and sometimes lay half way up the slopes. It then reached the Karakoram Pass. Running south of the traditional alignment, the Pakistan line of actual control surrendered about 1,600 square miles to China. The difference between the Pakistan and Chinese alignments was about 2,100 square miles.

7. The agreement claims to be provisional, and yet so much haste has been shown in concluding it. It is significant that it is not subject to ratification. Thus the National Assembly, the Press and the public of Pakistan have been given and will be given no opportunity to examine the terms of this agreement.

8. I have already stated in this House, that we are, naturally anxious to have a settlement with Pakistan; but I cannot help feeling that the joint announcement on December 26, the Pakistan Government's announcement on February 22, to sign the

border agreement in Peking, and finally the signing of this agreement have been timed to prejudice the outcome of the joint talks on Kashmir and other related matters. However, as an earnest of our desire for an honourable and equitable settlement with Pakistan, we propose to continue with the talks in Calcutta. I have also stated that a settlement does not mean that we accept whatever is proposed by Pakistan—right or wrong. We cannot abandon the principles we have always valued.

9. The other party to the agreement, namely China, in spite of its professions that it has never involved itself in the dispute over Kashmir or its absurd claim that the boundary negotiations have promoted friendship between the Chinese and Pakistani peoples and are in the interests of Asia and world peace, is directly interfering in Indo-Pakistan relations. By doing this, China is seeking to exploit differences between India and Pakistan on the Kashmir question to further its own expansionist policy. The Government of India have made their position clear in a protest against this agreement which has been lodged with the Government of the People's Republic of China.

श्री बागड़ी (हिसार) : प्रधान मंत्री साहब अगर हिन्दी में इस का तर्जुमा कर दें तो बड़ा अच्छा होगा ।

अध्यक्ष महोदय : यह तो बहुत लम्बा स्टेटमेंट है । इस का तर्जुमा करने में बड़ी मुश्किल होगी । आप इस सवाल को समझने की कोशिश करें ।

श्री बागड़ी : अध्यक्ष महोदय, अगर कोई न समझे तो क्या हो ?

अध्यक्ष महोदय : आप अपने किसी साथी से समझ लें ।

श्री बागड़ी : मेरे साथी भी मेरे ही बराबर हैं ।

Shri Hem Barua: In view of the fact that the Sino-Pakistan Agreement is a direct affront to us, on the top of which President Ayub Khan has added insult to injury by his statement to the effect that it is Mr. Nehru's pride that is standing in the way of an understanding between Pakistan and India on Kashmir—he even ventures to suggest some two other names of Indians who....

Mr. Speaker: Order, order. Such a long statement cannot be allowed.

Shri Hem Barua: May I know why is it that Government have considered it reasonable to pin their faith the illusion of talks even in the context of this perfidious conduct of Pakistan?

Shri Jawaharlal Nehru: I have already answered that question in the statement that I have made.

Shri Hem Barua: I asked why it is considered reasonable even in the context of.....

Mr. Speaker: Government's stand has been made clear.

Shri Hem Barua: I have pointed out a new development, and I ask in the context of these developments, why is it that Government considers it still advisable or still reasonable to pin its faith to the illusion of talks with Pakistan?

Shri Jawaharlal Nehru: The only new fact apparently that the hon. Member points out is the statement by President Ayub Khan in which he has expressed his displeasure of me. I am sorry I have displeased him. That is all I can say. But that will not make us change our policies.

Mr. Speaker: Shri Priya Gupta. Shri Ram Sewak Yadav.

श्री रामसेवक यादव (बाराबंकी) : मैं प्रधान मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि चीन ने पाकिस्तान के साथ काश्मीर की

[श्री राम सेवक यादव]

सीमा पर जो समझौता कर लिया है उस समझौते को दृष्टिकोण में रखते हुए क्या सरकार कोलम्बो प्रस्ताव के बारे में अपने रुख को तब्दील करने का कोई विचार कर रही है।

श्री जवाहरलाल नेहरू : जी नहीं, उस से इस का कोई ताल्लुक नहीं है।

श्री बड़े (खारगोन) : क्या यह बात सच है कि पाकिस्तान और चीन के समझौता करने के बाद इस के बारे में यू० एन० ओ० को लिखा गया है और जो प्रोटेस्ट हम ने दाखिल की है उस का पाकिस्तान से कोई जवाब आया है ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : मैंने तो अपने बयान में भी कहा है कि पारसाल मई और जून में यू० एन० सिक्योरिटी कौंसिल में इस की चर्चा हुई थी और हम ने अपना एतराज पेश किया था। इस वक्त जहां तक मुझे मालूम है वह अब तक यू० एन० ओ० में नहीं गया। इस पर हम गौर करेंगे कि ऐसा करने की जरूरत है या नहीं।

अध्यक्ष महोदय : पाकिस्तान से कोई जवाब आया है ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : मैं एकाएक तो नहीं कह सकता। उन के जबानी जवाब तो हुए हैं लेकिन मैं इस वक्त ठीक नहीं कह सकता कि उन का कोई लिखा हुआ लम्बा बयान आया है।

श्री बरेवा कोटा (कोटा) : मैं प्रधान मंत्री महोदय से यह जानना चाहूंगा कि क्या यह सही है कि चीन और पाकिस्तान के इस समझौते में चीन वालों द्वारा लद्दाख के पास के इलाकों में सर्वे करने की बात भी शामिल है ? अगर हां, तो क्या इसका लद्दाख की स्ट्रेटजी पर प्रभाव नहीं पड़ेगा ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : जो उन में समझौता हुआ है वह तो मैंने रख दिया है और वह अखबारों में छपा है, मेम्बर साहब उसे देख सकते हैं। उस में तो इस बात की चर्चा नहीं है। पदों के पीछे क्या बातें हुई हैं इसका मैं क्या जवाब दे सकता हूँ।

Shri S. M. Banerjee (Kanpur): Has the Government of India made it clear to both countries, China and Pakistan, that it repudiates this agreement and that it will not be bound by this agreement at all and India is free to act as it likes?

Shri Jawaharlal Nehru: Yes, Sir; that is clear.

श्री बागडी : अध्यक्ष महोदय, थोड़ा हिन्दुस्तानी में . . .

अध्यक्ष महोदय : आप अपना प्रश्न कीजिये।

श्री बागडी : प्रश्न तो मैं करूंगा लेकिन मेरे खिलाफ यह शिकवा है . . .

अध्यक्ष महोदय : आप सवाल कीजिये।

श्री बागडी : मैं आपके मारफत यह जानना चाहता हूँ कि हिन्दुस्तान की विदेश नीति का पंचशील के आधार पर होने का हमारे प्रधान मंत्री साहब ने सारी दुनिया में डिढोरा पीटा है, अब चीन और पाकिस्तान के समझौते के बाद भी क्या क्या उस पंचशील की मुर्दा लाश को ज़िन्दा रखने का खयाल है या उसे दफनाने का खयाल है ?

Mr. Speaker: That is too wide a question to be answered here.

Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshangabad): During the last few months when this rather shady deal was under the consideration of the Governments of China and Pakistan, what

measures were taken by our Government to apprise all friendly countries of the matter that was going on between the two countries—particularly by means of pamphlets, maps, etc.—so as to enlist their support and sympathy for our case and, secondly, are there reasons to apprehend that there are secret clauses in this agreement between Pakistan and China?

Shri Jawaharlal Nehru: The fact that we placed this matter before the Security Council was an attempt on our part not only to reach the Security Council but all the members thereof. They are perfectly aware of it.... (Interruptions).

Shri Hari Vishnu Kamath: Did our Missions abroad issue maps, etc.?

Shri Jawaharlal Nehru: I could not give whether this was done. But there was no need. Before we knew the details of the clauses and detailed terms of the agreement, it could not have been done. But the major fact remains that this is part of Jammu and Kashmir State which has been in occupation by the Pakistan Government and they are agreeing to a treaty on this illegally occupied border. That is a major fact. Whether you show it on a map or not, it does not carry one very further.

Shri Hari Vishnu Kamath: But one will understand it better.

Shri Jawaharlal Nehru: We did not know till yesterday what the exact position was.

Mr. Speaker: Papers to be laid.

Shri Hari Vishnu Kamath: Sir, the second part of my question remains unanswered.

Shri Priya Gupta (Katihar): Sir, I rose thrice but I have not been called.

Mr. Speaker: His name was called but he did not stand up.

Shri Priya Gupta: I was in the process of standing up....

Mr. Speaker: In that process he took too long.

श्री बागड़ी : मेरे सवाल का प्रधान मंत्री जी जवाब देना चाहते थे कि पंचशील पर इसका क्या असर पड़ा है ?

अध्यक्ष महोदय : उस सवाल की मैं ने इजाजत नहीं दी । इस वास्ते प्रधान मंत्री साहब जवाब नहीं दे सकते ।

Shri Hari Vishnu Kamath: Sir, may I again point out that the second part of my question has not been answered. If you rule it out for any reason, it is all right.

Mr. Speaker: Papers to be laid.

Shri Hari Vishnu Kamath: Have you ruled it out, Sir?

Shri Priya Gupta: Sir, I want an opportunity. Is it not the privilege of a Member..... (Interruptions).

Mr. Speaker: There is no privilege at all. Simply because a Member's name is bracketed, he does not get a right nor is an interest created that he must be given an opportunity.... (Interruptions.) Then again, I called him; he did not stand up and then I called the next Member. Papers to be laid on the Table.

12.29 hrs.

PAPERS LAID ON THE TABLE

ANNUAL REPORT ON WORKING AND ADMINISTRATION OF COMPANIES ACT

The Minister of Industry in the Ministry of Commerce and Industry (Shri Kanungo): Sir, I beg to lay on the Table a copy of Annual Report on the working and administration of the Companies Act, 1956, for the year ended the 31st March, 1962 under section 638 of the Companies Act, 1956. [Placed in Library. See No. LT-901/63].

ANNUAL REPORT OF INDIAN CENTRAL
OILSEEDS COMMITTEE AND INDIAN
CENTRAL TOBACCO COMMITTEE FOR
1961-62

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Dr. Ram Subhag Singh): I beg to lay on the Table a copy each of the following Reports:

- (i) Annual Report of the Indian Central Oilseeds Committee, Hyderabad, for the year 1961-62 along with the Audited Accounts.

[Placed in Library. See No. LT-902/63].

- (ii) Annual Report of the Indian Central Tobacco Committee, Madras, for the year 1961-62 along with the Audited Accounts.

[Placed in Library. See No. LT-903/63].

Mr. Speaker: The House will now take up the discussion on the railway budget. Shri Bishwanath Roy will continue his speech.

12.26 hrs.

RE: DISCUSSION OF THE BUDGET
IN RAJYA SABHA FIRST

Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshangabad): Before the House takes up other business, I would by your leave, advert to a rather important constitutional and procedural issue which I raised on Saturday and about which you were pleased to make some very helpful observations. I am deeply pained at the manner in which an hon. Member of the other House—the Council—a member of the party to which my hon. friends on my extreme right here belong—raised this issue in the Council yesterday. It is all right to raise the issue: I do not take exception to the raising of the issue, but the manner in which it has been done is rather unfortunate.

Before I deal with the matter, I invite your attention to rule 354 of the Rules of Procedure and request your permission to refer to a speech made in the other House. Under the proviso to rule 354, I beg your permission, because without that permission, I cannot proceed.

Mr. Speaker: Why should he make any reference to a speech made in the other House?

Shri Hari Vishnu Kamath: I will read the proviso. The proviso states:

“Provided that the Speaker may, on a request being made to him in advance, give permission to a member to quote a speech or make reference to the proceedings in the Council, if the Speaker thinks . . .”

Mr. Speaker: Why is it necessary that the hon. Member should make a reference to the speech made by a Member of the other House?

Shri Hari Vishnu Kamath: Because it rests upon that. The proviso says:

“ . . . that such a course is necessary in order to enable the member to develop a point of privilege or procedure.”

Mr. Speaker: Let him say what he wants to say without reference to that speech, and then I will see.

Shri Hari Vishnu Kamath: I thought I would be on safer ground if I got the permission because that permission would enable me to develop my point and I would not be called to order in the middle of my argument. The hon. Member of the other House, Shri Bhupesh Gupta, said in the course of his remarks or observations in the other House: “The presiding officer . . .”

Mr. Speaker: First, I had asked the hon. Member that he should tell me

something on which I shall decide whether I shall give that permission to make a reference or not to that speech in the other House. I had asked him to make his point first without reference to that speech in the other House.

Shri Hari Vishnu Kamath: All right; without quoting verbatim from what he said, I would invite your attention to articles 112 and 113 of the Constitution, on which the hon. Member of the other House has relied. Article 112 reads as follows:

"The President shall in respect of every financial year cause to be laid before both the Houses of Parliament a statement of the estimated receipts and expenditure of the Government of India for that year, in this Part referred to as the "annual financial statement."

(2) The estimates of expenditure embodied in the annual financial statement shall show separately—

- (a) the sums required to meet expenditure described by this Constitution as expenditure charged upon the Consolidated Fund of India; and
- (b) the sums required to meet other expenditure proposed to be made from the Consolidated Fund of India"

Now, what does article 113 say? I would request you and my hon. colleagues also to mark these words of the Constitution carefully. It says:

"(1) So much of the estimates as relates to expenditure charged upon the Consolidated Fund of India shall not be submitted to the vote of Parliament, but—

on that, my friend in the other House relied—

"nothing in this clause shall be construed as preventing the discussion in either House of Parliament of any of those estimates."

That is, the estimates which are charged upon the Consolidated Fund of India.

Clause 2 of article 113 makes it clearer still.

"So much of the said estimates as relates to other expenditure shall be submitted in the form of demands for grants to the House of the People, and the House of People shall have power to assent, or to refuse to assent, to any demand, or to assent to any demand subject to a reduction of the amount specified therein."

Neither of the articles 112 or 113 makes the slightest reference to measures of taxation or taxation proposals which form part of the financial statement. The essence of my objection to the procedure that has been followed for sometime in the past is that the taxation proposals are inevitably discussed in the other House when a general discussion of the budget takes place; they are not exempted. If the Chairman of the Council gives a ruling that taxation proposals should not be referred to, then perhaps it may be all right. I am however, not sure about that point. But inevitably we have seen every time that the taxation proposals are referred to and discussed in the other House, when it discusses the budget before this House does so

In spite of the assurance given by the Finance Minister earlier, the other day by inadvertence, an unfortunate incident took place with regard to the announcement of the concessions so far as taxation is concerned. The senior Railway Minister made a statement in the other House with regard to export freight concessions. In this House, accidentally so to say, the Deputy Minister was held up for about 10 minutes or so, because of some miscellaneous work transacted, such as papers laid on the Table. The concessions were announced in the other House at 12 noon, or a minute past 12, and they were announced here at 12 minutes past 12, I believe, so that the

[Shri Hari Vishnu Kamath].

Press carried the announcement made in the other House earlier by the senior Minister. The Deputy Minister was charged with the same duty in this House and he made the announcement a few minutes later. In spite of the assurance given, this has happened.

I now come to the point of these two articles. The hon. Member in the other House partly referred to the observations you made last year, on 10th May, 1962. I wish Mr. Bhupesh Gupta had quoted you in full. I am very sorry, and it has pained me deeply that you were quoted only in part. When my colleague, Shri Hanumanthaiya, raised the point last year, your first reaction to Mr. Hanumanthaiya's objection was as follows. Mr. Gupta quoted only this part; he did not proceed to quote what you said subsequently on the same day on the same occasion. This remark only, of yours was quoted in the Council, namely:

"The hon. Member himself realises that he has been absent for some time from this House"—

I share the same predicament with Mr. Hanumanthaiya; I was also absent from this House for many years—

"and, therefore, he probably does not know that that question had been raised and decided that there is nothing improper in that."

But the most important, the most relevant, the most vital and the most apposite remarks in this context were made by you about this a minute later. I do not wish to employ the phrase *suppressio veri, suggestio falsi*.

Mr. Speaker: I am very impatient; he should come out with his point.

Shri Hari Vishnu Kamath: Would you not like me to develop my point? It is an important Constitutional issue.

Mr. Speaker: Therefore I am asking him to come to that point.

Shri Hari Vishnu Kamath: You proposed on that occasion and said:

"To safeguard the rights of the directly elected representatives very zealously, that is what we desire." . . .

that is, the reply to the debate to be made first in this House—

"But sometimes, when the programme is to be arranged, it is not possible. Because we wanted a longer time for the debate, he was asked to reply there yesterday. Normally, it should be arranged" . . .

you said, it should be arranged—

"in such a manner that this objection may also not be raised, though there is nothing legally objectionable to that."

We are not talking from the narrow point of law alone here. We are in a Parliament. We have a Constitution, parliamentary traditions and conventions. I looked up the proceedings of the House of Commons during the last five or six years. I found that the annual financial statement is always taken up in the House of Commons first, debated threadbare and discussed, and then it goes to the other House; and I am sure that is the position in most of the bicameral parliaments in all countries of the world—I have not examined that point closely. But here, Sir, under the Constitution, the rights and privileges and most other matters are governed by the procedure in the British Parliament. So, I think, we should model our procedure more on the pattern of the British Parliament than any other bicameral parliament of the world.

Then, Sir, the hon. Member of the other House went on to say that this was derogatory to the other House. He said: "We have been humbled, we have been ridiculed". I, Sir, as you will recollect, as my colleagues will recollect, was very careful in the choice of my words that day. I measured and weighed every word I said. May I just read out one sentence of what I said? I said:

"I do not wish to say for a moment anything derogatory to the other House. We are the two Houses, and we are supplementary and complementary to each other."

But I said that the Constitution assigned to us certain powers and I referred to them. How can it lie in the mouth of any hon. Member there to say: "We have been ridiculed, we have been humbled"?

Mr. Speaker: He did not name Shri Kamath.

Shri Hari Vishnu Kamath: He has named me.

Mr. Speaker: So far as the word "derogatory" is concerned . . .

Shri Hari Vishnu Kamath: In the opening sentence of his speech he has named me.

Mr. Speaker: Therefore, probably he meant somebody else.

Shri Hari Vishnu Kamath: I would submit, Sir, that the other House . . .

An Hon. Member: Then it is worse.

Shri Hari Vishnu Kamath: It may be worse as my hon. friend says. I submit, Sir, that the other House is superior in one or two matters to this House. You know, Sir, that the floor for the qualifying age is higher than the floor for the qualifying age for this House.

Mr. Speaker: The hon. Member should conclude now.

Shri Hari Vishnu Kamath: Sir, I yield to none in upholding the constitutional rights and privileges of the other House as well as this House. My last point in this connection is, what was said by you yourself and the Minister of Parliamentary Affairs. The Minister of Parliamentary Affairs has been charged with submitting to pressure. The Minister of Parliamentary Affairs did not do anything of that kind here; he was very guarded in the statement he made, and I think there was no need to say that. You, Sir, said—you will pardon me for referring to that, but it is very important and germane to this . . .

Mr. Speaker: If I am spared, would it not be better?

Shri Hari Vishnu Kamath: You, Sir, as the Presiding Officer, is the custodian of the rights and privileges of this House. We will spare you, but we will refer to what you said only in order to reinforce the argument that I am developing.

Shri Gupta said:

"The Presiding Officer in another place made certain remarks which have distressed us very much. He . . ."—that means yourself—" . . . more or less conceded the point that was being made by a Member from the Opposition side, P.S.P. Member. . .".

I do not know whether the head and front of the offence—I am sorry to use the word—that you are said to have committed is because you conceded to the Opposition and besides, a P.S.P. Member also—therefore, there is a double charge against you. Anyway, I would not go into that.

Mr. Speaker: He will conclude now.

Shri Hari Vishnu Kamath: I find that some hon. Members on my extreme right are laughing. It is not a matter for laughter.

[Shri Hari Vishnu Kamath].

Finally, when he ended, he said:

"We are not charity boys of some constitutional arrangement".

I know my hon. friends too well to entertain any such easygoing notions about them. The final remark he made was, as I said: "We have been humbled". Lastly, he appealed to the Chairman of Rajya Sabha to consult you. On that note I will conclude. He appealed to the Chairman to consult you in this matter, and I believe there will be consultations between you and the Chairman very shortly. I would only appeal to you to look at this matter from the point of view of the highest parliamentary traditions, from the point of view of the Constitution and not merely from a narrow legislative standpoint. As the Constitution has made it quite clear in article 113, there is no bar to any discussion there, but taxation measures and budget should not be discussed in the other House before this House takes them up.

Mr. Speaker: I do not propose to allow any lengthy discussion on this now. Has the Minister of Parliamentary Affairs anything to say on this?

The Minister of Parliamentary Affairs (Shri Satya Narayan Sinha): As I have stated here and also in the other House, Government will consider this matter, taking into account all the remarks that have been made in both Houses, and then come to a decision.

Shri Nath Pai (Rajapur): What is his reply?

Shri Hanumanthaiya (Bargalore City): Will you kindly permit me to clarify the position?

Mr. Speaker: It is a very difficult position for me. Shri Hanumanthaiya should realise that and resume his seat. It puts me in a very embarrassing position. References have been made about me also, and I do not want to have any discussion on that.

Government have got a majority in both Houses. So, they should see that healthy traditions are created and there is no conflict between the two Houses. It is their duty to do so. The Minister of Parliamentary Affairs was present there. He could have managed with all those Members who felt that some wrong had been done to them. Now, it is not a good thing for us also to pursue it in that manner.

Shri Tyagi (Dehra Dun): Does the Minister of Parliamentary Affairs appreciate the feelings of this House? That is all what we want to know.

Shri Hari Vishnu Kamath: I raised it here because it was raised in the other House; otherwise, I would not have raised it here again.

Shri Hanumanthaiya: Sir, I very much appreciate the delicacy with which you are handling the situation and it is in order to strengthen your hands that I am making a submission. I am the last man to say that there is any difference on this point between this House and the other House. I merely wanted to say two or three sentences in order to clarify the situation. As is well known, by conventions prevailing all over the world, not merely in this country or in this House, the chambers of Legislatures of a country are called Upper Chamber and Lower Chamber. The parliamentary function of an Upper Chamber is one of revision. Therefore, whatever takes place here in the first instance, the other House revises, whether it is by way of Bills, amendments or discussion.

Mr. Speaker: So far as financial and money matters are concerned, there is no power of revision.

Shri Hanumanthaiya: I have not come to their powers. I was referring to their function; even their making speeches should be in that spirit of revision; it is not the powers that I am dealing with. We make certain observations here. The mem-

bers of the Upper House are entitled to take note of our speeches and make, what is called revisionary speeches—I use the word "revisionary" in the technical sense. Therefore, it is not a question of status. So far as status is concerned, there is no quarrel. The powers of this House and the other House is a matter of constitutional interpretation and legal interpretation. Therefore, all that I am pleading is that this question should not be taken personally, as a matter of personal prestige; it is a matter of conventions, it is a revising chamber and it is a matter of powers conferred by the Constitution on the two Houses. Therefore, I am making a suggestion to the Minister of Parliamentary Affairs through you that when, as you rightly stated, he influences the members of the same party, he must so influence them as to see that conventions and reasons go into the matter, not merely the whip hand.

Mr. Speaker: We will now take up further discussion on the railway budget.

Shri Hari Vishnu Kamath: Sir, you did not give your ruling.

Mr. Speaker: Yesterday, the Minister of Parliamentary Affairs.....

An hon. Member: Sir, he is not present in the House.

Mr. Speaker: All right, I will make some observation in his presence when he comes back.

12.45 hrs.

RAILWAY BUDGET—GENERAL DISCUSSION—Contd.

Mr. Speaker: The House will now take up further discussion of the Railway Budget. Shri Bishwanath Roy will continue his speech.

Shri Frank Anthony (Nominated—Anglo-Indians): Sir, when is the Minister likely to reply?

Mr. Speaker: Tomorrow.

श्री विश्वनाथराय (देवरिया) : अध्यक्ष महोदय भारतीय रेलों के बजट के संबंध में प्रायः हर दल के माननीय सदस्यों ने इसकी सफलताओं और असफलताओं की चर्चा की है जहाँ तक सफलताओं का संबंध है, भारतीय जनतंत्र ने बहुत पहले से ही यह लक्ष्य अपने सामने रखा था कि अपने देश में हमको समाजवादी ढंग के समाज की रचना करनी है और उस लक्ष्य की ओर हमारा प्रजातंत्र बढ़ रहा है। इस लक्ष्य की प्राप्ति की ओर न केवल राजतंत्र ही बढ़ रहा है बल्कि देश में ऐसे परिवर्तन भी हो रहे हैं जिन से पता चलता है कि इसकी प्राप्ति कठिन नहीं होनी चाहिये। इस समय राज्य का सबसे बड़ा उद्योग धंधा रेलवे है जिसमें ग्यारह लाख से अधिक कर्मचारी काम करते हैं। उद्योग धंधों के क्षेत्र में न केवल प्राइवेट सेक्टर ही सफल हो सकता है बल्कि इन रेलों से यह भी सिद्ध हो गया है कि जो उद्योग धंधे राज्य द्वारा संचालित होते हैं, उन उद्योग धंधों में भी जनतंत्र सफल हो सकता है। यह सफलता न केवल रेल मंत्रालय की है, न केवल उसके कर्मचारियों की है बल्कि जो फौजदारी में काम करते हैं या जो खेतों में काम करते हैं, उत्पादन बढ़ाते हैं, जिन्होंने उत्पादन बढ़ा कर रेलों को इस योग्य बनाया कि वे अधिक काम कर सकें, उनकी भी है।

जहाँ बहुत सी सफलताएँ हुई हैं, वहाँ पर कुछ असफलताएँ भी हुई हैं। जहाँ सफलताएँ होती हैं, वहाँ असफलताओं का होना भी स्वाभाविक है। संभव है कि जो लोग राजकीय उद्योग धंधों का विरोध करते हैं, वे इन असफलताओं को बहुत बड़ा चढ़ा कर कहते हैं। लेकिन यह निश्चित है कि जो देश का सबसे बड़ा उद्योग है और जिसमें सबसे अधिक कर्मचारी काम करते हैं, और जो दुनिया में रेललाइनों की दूरी के लिहाज से दूसरे नम्बर का उद्योग है, उस में कुछ असफलताएँ होंगी। साथ साथ हम जो

[श्री विश्वनाथ राय]

पिछड़े हुए लोग हैं और जहाँ पर जहाँ तक रेलों का संबंध है, वे भी बहुत पिछड़ी हुई हैं, उनको सम्भव है, इसके बारे में असन्तोष हो और असन्तोष का होना ऐसा; हालत में स्वाभाविक भी है।

इस समय जबकि राष्ट्रीय संकट हमारे सामने उपस्थित है, रेलों को बहुत अधिक भार वहन करना पड़ा है। मैंने इस सदन में आज से तीन साल पहले सरकार से और विशेष कर रेल मंत्रालय से निवेदन किया था और उसका ध्यान इस ओर आकर्षित किया था कि हमें अपने पड़ोसी—उत्तरी देश—के बढ़ती हुई ताकत का ख्याल रखना है और उसका तरफ से सजग रहना है। उस समय मैंने कहा था कि यह सही है कि इस समय हमारे सामने कोई संकट उपस्थित नहीं है लेकिन साथ ही साथ मैंने यह भी कहा था कि भविष्य में संकट उपस्थित हो सकता है और जब ऐसा होगा तो हमारी पूर्वोत्तर रेलवे को बहुत अधिक काम करना पड़ेगा। यह बात संयोग से चाहे आप कहे या कैसे भी कहें, हमारे सामने आई और इस बात की पुष्टि हुई कि जिस रेलवे पर इस बार हमें नहीं बल्कि विश्व युद्ध के समय भी भार पड़ा था, उस रेलवे ने अपने इस दायित्व को भलि भाँति निभाया है, सफलतापूर्वक निभाया है, इस काम में हमारे रेल कर्मचारी सफल हुए, हमारा जनतंत्र सफल हुआ। जिन लोगों ने भी इस काम को निभाया है, अच्छी तरह से निभाया है।

मैं सरकार का और रेल मंत्रालय का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि वह समय फिर आ सकता है जबकि पूर्वोत्तर रेलवे या पूर्वोत्तर सीमा रेलवे को ऐसे ही संकट का फिर सामना करना पड़े और यदि इस रेलवे की उपेक्षा की गई, यदि इस रेलवे की तरफ उदासीनता उसी तरह से दिखाई गई जिस तरह से कि आज तक दिखाई जाती रही है तो हो सकता है कि वह रेलवे उतना

काम न कर सके जितनी कि उससे आशा की जाएगी कि वह करे। मैं रेल मंत्री जी से जानना चाहता हूँ क्या कारण है कि जहाँ अन्य रेलवे इतनी तरक्की कर चुकी है, इतनी प्रगति कर रही है, वहाँ उस हिस्से की रेलवे, जिस हिस्से में देश की सबसे घनी आबादी है, जिस में लोग, देशसेवा भी करते हैं और हर राष्ट्रीय आन्दोलन में भाग भी लेते हैं, चाहे वह उत्पादन बढ़ाने का आन्दोलन हो अथवा कोई दूसरा आन्दोलन, और उसमें सम्मिलित हो कर वे आगे बढ़ते हैं, उतनी प्रगति नहीं कर रही हैं, और क्यों उसकी ओर उपेक्षा दिखाई जाती है। इतना ही नहीं, वहाँ पर जो सुविधायें दी जाती हैं, वे भी कम दी जाती हैं, और ट्रेज की फ्रीक्वेंसी भी कम है। ऐसी बात तो है नहीं कि वहाँ पर खर्चा अधिक होता है और आमदनी कम होती है। तुलनात्मक दृष्टि से भी देखा जाए तो पता चलेगा अन्य रेलों से आय कम नहीं है। आपने एक रिपोर्ट हमें दी है।

"A Review of Accidents on Indian Government Railways".

इसमें एक्सीडेंट्स के बारे में आपने लिखा है :-

"On the M.G. section, the incidence of train derailments continues to be significantly higher as compared to B.G. both in respect of passenger and goods trains."

इस तरह से मालूम यह होता है कि कोई मौलिक कमजोरी है, आधार ही इस रेलवे का इस तरह का है कि जिस कमजोरी के कारण न केवल सुविधाओं की कमी है बल्कि ऐसी बातों की भी कमी है जिन का उसके संचालन पर प्रभाव पड़ता है और ऐसी ऐसी दुर्घटनाएँ होती हैं जिन से बड़ी हानि होती है।

अब उनकी स्पीड के बारे में देखिये। वह रेलवे ऐसी है कि कई ट्रेन उस में साइकिल की स्पीड से भी कम स्पीड से चलती है। वह ६३ मील की यात्रा छः घंटों में पूरा करती है। इसके संबंध में तीन चार साल पहले मैंने

इस रेलवे का ध्यान आवर्धित किया था लेकिन न जाने क्यों इसके बारे में वैसी ही उपेक्षा चलती चली आ रही है। यद्यपि हमारा भारतीय जनतंत्र आज आगे बढ़ रहा है लेकिन कुछ रेलवे लाइनों पर ऐसी ट्रेनें भी हैं जो कि छः घंटों में केवल ६३ मील की यात्रा पूरी करती हैं। इसलिये जहां मैं रेलवे की सफलताओं की प्रशंसा करूंगा वहां यह भी कहूंगा कि कुछ बातों की गहृत उपेक्षा भी उसके द्वारा की जा रही है।

आज जो रिपोर्ट निकली है रेलवे मंत्रालय की तरफ से उसको देखने से ज्ञात होता है कि रेलवे लाइन को दोहरी करने के संबंध में, मीटर गेज को ब्राड गेज की तरह बनाने या मोकामा ऐसे केन्द्रीय स्थान से जो लाइन है, उसे आगे बढ़ाने के संबंध में जहां पर ट्रांशिपमट का ठीक प्रबन्ध नहीं है जिस में कि सामान इधर उधर आ जा सके, रेलवे का काम भी कम खर्च में हो और यात्रियों का भी खर्च कम पड़े, इस तरफ भी कम ध्यान गया है। आखिर आज ध्यान कम क्यों है? क्या इस कारण कि जिस वक्त बजट बनता है उस वक्त इस ब्याल से बनता है कि हर एक रेलवे को करीब करीब एक ही रीति पर और एक ही आकड़ों की तरह से सुविधा दी जाय या उसके लिये धन निश्चित किया जाय। यदि यही नीति रहेगी तो वे क्षेत्र, वे रेलवेज या इस तरह की लाइनें जो कि पिछड़ी हुई हैं, आज से नहीं बल्कि जब से उन का जन्म हुआ था, वे अब भी पिछड़ी रहेंगी और दूसरी रेलवेज आगे बढ़ती जायगी। यह ठीक है कि उस क्षेत्र के लोग बहुत गरीब हैं, घनी आबादी के कारण उनसे कई बार गलतियां होती हैं, बिना टिकट चलने की बात उठती है, लेकिन हम को देखना चाहिये कि वह क्यों है। रेलवेज की जो कमी है, ट्रेन्समविसेज की जो कमी है उसके कारण भी ऐसा होता है। मानीं हुई बात है कि जहां पर रेलवेज कम होंगी, यात्री अधिक होंगे और वे जाने की कोशिश जरूर करेंगे। आज इसके कारण भी दुर्घटनाएं होती हैं, जैसा कि हाल ही

में हुआ है कि रेल की छत पर बैठ कर चलने वालों की मृत्युएं हुई हैं।

मैं अपने देवरिया जिले की बात कहता हूं। आज वह हर माने में आगे है, लेकिन वहां अन्य विभागों की तरह से रेलवे में भी लोगों को सुविधायें कम दी जाती हैं। वहां कुछ ऐसी बात भी हो रही है जिनके कारण दुर्घटनाएं होती हैं, मृत्युएं होती हैं और दूसरी अन्य बातें भी होती हैं जिन्हें आसानी से रोका जा सकता है, और वह यह है कि रेलवे टाइम बेल बनाने के समय रेलवे कर्मचारी बहुत उदासीन रहते हैं इस और से कि किस समय लोग यात्रा अधिक करते हैं और किस समय कम करते हैं और वे टाइम टेबल इस तरह बनाते हैं मानों दफ्तर में ही उसके बनाने में रेलवे में दुर्घटनाएँ रुक जायेंगी।

हम देखते हैं कि एक ट्रेन पूर्वोत्तर रेलवे के हेडक्वार्टर गोरखपुर से प्रयाग ऐसे स्थान को जाती थी। वह गोरखपुर से ही चलती थी, लेकिन उस को कुछ देर के लिये बन्द करके छात्रों को यह मौका दिया गया है कि वे अनुशासनहीनता दिखा लायें। यद्यपि हम ने प्रयत्न किया, सार्वजनिक कार्यकर्ताओं ने प्रयत्न किया उन्हें रोकने का, लेकिन स्कूनों और कचहरियों की छूटटी के समय ट्रेन बन्द कर दी जाती है। इस तरफ रेलवे मंत्रालय का ध्यान न जाने के कारण यह हो रहा है। इस तरह से करके वह पूर्वोत्तर रेलवे मेल में जिसमें काफी सैनिक चलते हैं, उनके लिये असुविधा पैदा करता है, और थोड़ा ध्यान देने की वजह से वहां पर चेनपुर्लिंग आदि की अनुशासनहीनता होती है। यह बात स्थानीय नहीं है।

ऐसे कितने ही स्थान हैं जहां पर थोड़ा ध्यान देकर टाइम टेबल ऐसा बन सकता था कोशिश करके कि बनेकशन इस तरह का हो कि ट्रेन सुविधा से मिल जाये। कई जगह पर ऐसा देखा गया कि अगर कोई आदमी किसी एक जोन की ट्रेन से दूसरे जोन की ट्रेन से जाना चाहता है और उसे दूसरी ट्रेन पकड़नी है तो समय का मार्जिन इतना

[श्री विश्वनाथ राय]

कम रहता है कि एक ट्रेन के यात्री को दूसरी ट्रेन से यात्रा करने में कठिनाई पैदा होती है। उस एरिया में रहने वाले देखते हैं कि लखनऊ से दिल्ली की तरफ जो ट्रेनें आती हैं उन का कनेक्शन लेने के लिये उन के पास बहुत कम समय रहता है। वह कुछ बढ़ा है लेकिन इनता नहीं बढ़ा है कि उन यात्रियों को जो पूर्वोत्तर सीमा की तरफ से आते हैं, वे निक जो नेफा की तरफ से आते हैं, सुविधापूर्वक दिल्ली आने का समय मिल सके।

छोटी मोटी बातों की तरफ भी ध्यान दिलाना आवश्यक है। साधारण रूप से कहा जा सकता है कि हमारे क्षेत्र की रेलवे का दृष्टिकोण ठीक है, उचित है, लेकिन यहां पर ऐसी भी बातें हैं जिन की तरफ सरकार का ध्यान न जाने से बहुत बार बड़े बड़े ऐक्सीडेंट्स होते हैं, और उनमें से एक यह है कि रेलवे क्रासिंग्स हैं उन में से बहुत सी ऐसी हैं जहां पर कोई रेलवे कर्मचारी नहीं रहता है। इस से जो सार्वजनिक लोगों के वाहन हैं, जो ट्रक्स आदि हैं, उनके लिये गेट पर उचित प्रबंध न होने के कारण प्रायः ऐक्सीडेंट्स होते हैं। कई हजार अनमैड गेट्स हैं। उन के बारे में आज ही उत्तर मिला है कि लगभग १२०० आदमी अगले साल रखे जायेंगे। बाकी ऐसे ही रहेंगे। उन के कारण भी डिरेल-मेंट्स पूर्वोत्तर रेलवे पर ही क्यों अधिक होते हैं, यह हम लोग तो नहीं, हां मंत्रालय अवश्य बतला सकेगा। लेकिन मेरी मांग यह है कि इन गेट्स पर आदमी बढ़ाने का प्रयत्न रेलवे मंत्रालय करे।

जहां तक यात्रियों की संख्या का सम्बंध है, आप देख लें कि पूर्वोत्तर रेलवे पर एक्सप्रेस और पैसेन्जर गाड़ियां १२ से अधिक नहीं चलती हैं। यह क्षेत्र इतनी घनी आवादी का है कि मेल ट्रेन में भी हम उनको इसके लिये विवश करते हैं कि वे पावदान पर चलें या खिड़की के सामने खड़े हो कर चलें। यह जरूर

है कि टिकटलेस ट्रेवलिंग ऐसी बात है जिस के लिये जहां सार्वजनिक कार्यकर्ता जिम्मेदार हैं, जहां तक लेवर यूनियनों जिम्मेदार हैं, वहां विशेष जिम्मेदारी मंत्रालय की भी है। वे ट्रेन में सुविधा और चैकिंग की बात कर के ऐसा अवसर ही नहीं दे कि जिस में लोगों को भाग कर जल्दी से गाड़ी में चढ़ना पड़े। उन को गाड़ी में भीड़ करने का अवसर ही नहीं मिलना चाहिये।

इस सम्बंध में कल भ्रष्टाचार की बात विरोधी पक्ष से कही गई। एक माननीय सदस्य ने बहुत बढ़ा चढ़ा कर कहा, लेकिन यह जरूर भूल जाते हैं कि जहां तक सरकारी कर्मचारियों की बात है वहां हम लोगों की, सार्वजनिक कार्यकर्ताओं की बात भी यह है कि जो चोरियां रेलवे में होती हैं, जो अनियमित ढंग से काम होते हैं उन को रोकने के लिये वे प्रयास करें।

मैं रेलवे मंत्रालय का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि उन की रिपोर्ट में जहां सब से ज्यादा व्यय कर्मचारियों के सम्बंध में दिखलाया गया है वहां दूसरे नम्बर पर सब से ज्यादा व्यय दिखलाया गया है कि फ्यूएल आदि के बारे में लेकिन उस की चोरी का, कोयले आदि की चोरी के बारे में चर्चा नहीं है। कई बड़े बड़े जंक्शनों पर ऐसा मालूम होगा कि लोडिंग और अनलोडिंग के सिलसिले में अगर एंजिनों के कोयले के खंब को देखा जाय तो पता चलेगा कि उस के नाम पर चोरी के कोयले से छोटे छोटे व्यवसाय बड़े बड़े जंगशनों पर हो रहे हैं। इस को रोक कर हम अपनी काफी बचत कर सकते हैं। इस की ओर अभी कोई ध्यान नहीं दिया गया है। जहां कई प्रकार के मुझाब हैं वहां यह भी मुझाब है कि स्टेशन मास्टर या जो अन्य अफसर हैं रेलवे के वे यह भी देखें कितना रेलवे का सामान नाजायज तरीके से उठ रहा है और चोरी हो रही है।

रेलवे कर्मचारियों की सफलता के साथ यह भी है कि हमारी रेलवे यूनियनों

के कार्यकर्ताओं और गैरसरकारी लोगों की जहाँ जिम्मेदारी है वहाँ इन कर्मचारियों की भी जिम्मेदारी है कि बिना टिकट लिये हुए चलने वालों को वे प्रोत्साहन न दें। मैंने अपनी आंखों से देखा है कि वे प्रोत्साहन देते हैं। रह गई बात इस की रेलगाड़ियाँ बढ़ाई जायें, तो ट्रेनों के बढ़ाने से न केवल यह होगा कि भीड़ कम होगी बल्कि यह भी होगा कि सुरक्षा के काम में भी हमें मदद मिलेगी। रक्षा के ख्याल से मैं पूर्वोत्तर रेलवे के सम्बंध में कह सकता हूँ कि यदि हावड़ा और सियाल्दह से कालका तक और पठानकोट तक ट्रेन जा सकती है या दक्षिण से दिल्ली के ऊपर तक सीधी ट्रेन जा सकती है तो नेफा के पास पांडु से लखनऊ या काठगोदाम या मुरादाबाद तक भी ट्रेन जा सकती है। मीटरगेज की जो रेलवे हैं उन में ऐसी ट्रेनों भी चलाने की आवश्यकता है जो देश के पूर्वी कोने से हमारे देश के पश्चिमी क्षेत्र दिल्ली तक जायें और जहाँ तक भी मीटरगेज की लाइनें हैं वहाँ तक उन को चलाया जाना चाहिये। आगरा से पांडु तक ट्रेन चलाई जा सकती है और इस पर ध्यान देने की आवश्यकता है। न केवल यात्रियों के लिये बल्कि देश की रक्षा के लिये भी आज यह आवश्यक सुविधा होनी चाहिये। इन आवश्यक सुविधाओं को पहले से निर्धारित कर के ही अवश्य कार्यान्वित किया जाना चाहिये।

मेरा एक और सुझाव है और वह है कोयला, गन्ना और सीमेंट के बारे में। प्रायः यह बात अखबारों में निकलती है कि कोयला समय पर नहीं पहुँचता है और फैक्ट्रियाँ उस की वजह से संकट में पड़ जाती हैं। कहीं कहीं रेलवे एंजिनों के लिये भी कम से कम अच्छे कोल की कमी जान पड़ती है। इस सम्बंध में मैं कहना चाहता हूँ कि आमतौर से जो गुडस ट्रेन्स चलती हैं उन में कई कमोडिटीज, कई चीजें एक ही ट्रेन में चलती हैं। मैं चाहता हूँ कि उन ऊर्बों के अलावा ऐसी गुडस ट्रेन्स भी चलाई

जायें जो कि एक तरह का सामान ले जायें ताकि जल्दी से जल्दी तमाम स्थानों को वे माल पहुँचा सकें।

अन्त में मैं एक बात यह कहना चाहता हूँ कि अभी जहाँ रेलवे की नई लाइनें नहीं बनायी जा सकती वहाँ कम से कम उत्तरी सीमा के ऐसे स्थानों के लिए आउट एंजेंसी खोलने पर विचार करना चाहिए मेरे जिले देवरिया में दो स्थान हैं ब्रह्मपुर और कसया जिनकी ओर मैंने रेलवे मन्त्रालय का ध्यान आकर्षित किया था लेकिन अभी तक इस बारे में कोई निर्णय नहीं लिया गया।

13 hrs.

कई जगह जो सुविधाएं पहले से थीं उनको वापस लिया जा रहा है। और जो काम चल रहे हैं उनको घाटे के विचार से बन्द नहीं करना चाहिए। मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ। लखनऊ से काठगोदाम को जो लाइन जाती है उस पर गोकुल नगर में एक शुगर फैक्टरी थी। उस जगह रेलवे स्टेशन थी; उसको जो पहले सुविधा थी उसको कम न किया जाए। उस सुविधा को अब वापस लिया जा रहा है।

Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshanabad): Before another Member catches your eye, may I know, Sir,—you said that when the Minister of Parliamentary Affairs is here, you would make a statement; he came in and went out;—it would be helpful to the House if you will kindly....

Mr. Speaker: That is what I have suggested yesterday also. The Minister for Parliamentary Affairs had announced that he would try to have a meeting of the Leaders of groups as well as of his own party together, than they will discuss the whole thing and then let us know what the conclusions are. Then we will see if anything further is to be done or not. **Shri Bagri.**

श्री बागड़ी (हिसार) : अध्यक्ष महोदय, रेल का मुहकमा भारत सरकार का सबसे बड़ा सार्वजनिक उद्योग है। इससे सारे भारत में सरकार के कार्यों की झांकी मिलती है।

इस रेलवे बजट पर जो कि रेलवे मन्त्री ने इस सदन के सामने रखा है, सभी सदस्यों ने पक्ष और विपक्ष में अपनी अपनी राय बाहिर की है। लेकिन मैं तो इस सिलसिले में सिर्फ एक ही बात आपके सामने रखना चाहता हूँ। किसी मुहकमे की जांच करने में केवल यही नहीं देखा जाता कि इसने कितना नफा दिया या घाटा दिया लेकिन यह देखना चाहिए कि रेलवे का मुहकमा कितनी आमदनी दे सकता था और कितनी उसने दी, कितनी रेलवे का विभाग सरविस कर सकता था और उसने कितनी सरविस की। समय ज्यादा नहीं है इसलिए मैं खास खास बात आपके मारफत रेलवे मन्त्री के सामने रखना चाहता हूँ।

इस मुहकमे में जितना मुनाफा होना चाहिए या उतना नहीं हो रहा है। इसके लिए कारण हैं। पहला कारण तो यह है कि जितना बड़ा यह विभाग है उतना ही बड़ा इसका भ्रष्टाचार है। यह भ्रष्टाचार तीन तरीके से चलता है।

(१) ऊपर का भ्रष्टाचार जिसमें रेलवे बोर्ड के मेम्बर तक आलोचित किए जाते हैं। रेलों में और परमिटों में और बड़ी बड़ी नौकरियों में यह भ्रष्टाचार चलता है। बिहार के एक सज्जन के पास सब १९५१-५२ से लेकर सन् १९६१-६२ तक रेलवे का डेढ़ लाख रुपया पड़ा रहा। न वह रेलवे के अकेदार हैं, न उन्होंने रेलवे को कोई चीज दी या रेलवे से कोई चीज ली। लेकिन दस सालों तक उन्होंने रेलवे का डेढ़ लाख पया हज्म किए रखा। सन १९६२ में स्पेशल पुलिस ने इस केस को रजिस्टर किया। इसका कारण

यह था कि वह प्रभावशाली पुरूष थे, इस सदन के किसी मिनिस्टर के मिलने वाले थे इसलिए वे दस साल तक रेलवे का डेढ़ लाख रुपया अपने पास रखे रहे और कोई पूछने वाला नहीं हुआ। मेरे कहने का मतलब यह है कि इस किस्म के भ्रष्टाचार को केवल सरकार ही रोक सकती है। अगर आप कहें कि इसके लिए सबूत लाओ तो उससे यह काम नहीं जा सकता। जब तक सरकार इसको गैर-जानिबदाराना तरीके से रोकने की कोशिश नहीं करेगी तब तक यह नहीं क सकता।

(२) किसानों को और दुकानदारों को उचित सुविधाएं नहीं मिलतीं। हमारे मिनिस्टर साहब खुद किसान हैं वह जानते हैं। उदाहरण के लिए पंजाब का सस्ता गेहूं अहमदाबाद और बम्बई में जाकर मुनाफा से बिक सकता है, लेकिन उसके लिए बैगन अपने हाथ वाले लोगों को मिलेगा और वह भी रिश्वत और भ्रष्टाचार के जरिए। हमारे इलाके में लोगों को डब्बे मिलने में बड़ी कठिनाई होती है। इसका कारण भ्रष्टाचार है जिसको मन्त्री जी रोक सकते हैं जिससे किसान अपने अनाज को बम्बई भेज कर नफा हासिल कर सकें।

(३) तीसरे किस्म का भ्रष्टाचार एजेंसी परमिट, ठेके वगैरह ऐसे लोगों को देकर किया जाता है जिनसे कुछ लगाव होता है। मैं एक छोटी सी मिसाल दे दूँ। मेरे जिले हिसार के लिए एक आउट एजेंसी देने के वास्ते उत्तर प्रदेश से एक सज्जन को बुलाया जा रहा है। उसको उत्तर प्रदेश से लेकर पंजाब के इस पिछड़े इलाके तक और कोई आदमी इस काम के लिए नहीं मिला। तो मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि इस तरह की बातों पर आपको बहुत गम्भीरता से सोचना और विचारना चाहिए।

12.06 hrs. *

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

भाग रहा मामला विदाउट टिकट चलने का। बहुत से लोग बिना टिकट चलते हैं और जब इसकी आलोचना होती है तो नाम ले दिया जाता है स्टुडेंट्स का और रिक्शा वाले मरीब लोगों कि वे बिना टिकट चलते हैं। लेकिन ज्यादातर बिना टिकट वे लोग चलते हैं जिनका असर होता है, जिनकी शक्ति और ताकत होती है। ये कौन लोग होते हैं? ये जोरावर लोग होते हैं। ये लोग अपने माये की कालिख घोने के लिए औरों का नाम ले देते हैं। मेरी इसके लिए रेलवे मन्त्री से दरखवास्त है कि इसको रोकने के लिए भी सख्त कदम उठाए जाएं। खास तौर से जो रेलवे की पुलिस है उसका इस भ्रष्टाचार के भन्दर बहुत बड़ा हाथ है। जो गाड़ी चलती है उसमें उनका अपना एक प्राइवेट डब्बा होता है जिसमें आठ दस सवारियां वे बिना टिकट चलाते हैं और उनके नीचे और भी ढंग से लोग बिना टिकट चसते हैं।

इसके बाद मैं यह कहना चाहता हूं कि देश में जो प्राइवेट रेल कंपनियां चल रही हैं उनका राष्ट्रीयकरण कर दिया जाए। ये प्राइवेट कंपनियां कम कोयला खर्च करती हैं, ज्यादा भ्रामदनी करती हैं और ज्यादा सहुलियत देती हैं जिससे आपकी बदनामी होती है। और आपका समाजवाद कलंकित होता है। इसलिए अगर आप ज्यादा अच्छी दुकान नहीं बना सकते तो उस अच्छी दुकान को बन्द तो करवा सकते हैं ताकि आपकी बुराई कम हो और आपका समाजवाद जिन्दा रहे।

इसके बाद मैं रेलों की तादाद के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। आप देखेंगे कि देश के हालात खतरनाक बनते जा रहे हैं और बीच में बहुत खतरनाक हो गए थे। हमारा हरियाना का इलाका है, कौन इस बात से मुनकिर हो सकता है कि सबसे ज्यादा भ्रामदमी जो भयं

हुए हैं फौज में वे हिसार, रोहतक और गुडगाँवा के हुए हैं। लेकिन आपको यह सुन कर ताज्जुब होगा कि आज विज्ञान के जमाने में भी भटिंडा से हिसार और सिरसा होते हुए दिल्ली आने में कितनी देरी लगती है। मैं आपका ध्यान इस तरफ दिलाना चाहता हूं कि इधर एक फास्ट ट्रेन होनी चाहिए। अभी जो गाड़ी चलती है वह तो साइकिल की रीति नीति से चलती है।

मैं बार बार अर्ज कर चुका हूं कि हिसार और सिरसा में प्राइवेट बुकिंग एजेंसी होनी चाहिए। इससे सरकार की भ्रामदनी पर कोई असर नहीं पड़ता लेकिन इस तरफ ध्यान नहीं दिया जाता। न इस एरिया में कोई मेल गाड़ी चलायी जाती है। मैं आपसे अज कर्हंगा कि अगर आप हिन्दुस्तान को जोड़ना चाहते हैं तो आपको ऐसी गाड़ियां चलानी चाहिए। हमारी रेल हिन्दुस्तान की हिफाजत के लिए अच्छा काम करना चाहती है और कर रही हैं और रेल मन्त्री जी ने बताया है कि इस दफा फौज को इधर से उधर ले जाने में रेलों ने अच्छा काम किया है। लेकिन उनको इसका सरटिफिकेट नहीं मिला, उनको किसी ने सोने में नहीं तोला। दूसरे मुहकमे वाले तो सोने में तुल गए, अगर इनको भी कोई सोने में तोल देता तो इनको भी सरटिफिकेट मिल जाता और इससे फायदा भी होता। मैं अपील करूंगा कि उपाध्यक्ष महोदय, कि अगर इस दफा कोई सोने में तुलवा दिया जाए ताकि उनका भी नाम हो जाए।

एक माननीय सचिव : वह तो खुद स्वर्ण सिंह हैं।

श्री बागड़ी : तो क्या बिना सोने के तोले जा सकते हैं।

रेलवे मन्त्री (श्री स्वर्ण सिंह) : मैं आपकी हमदर्दी का मशकूर हूं लेकिन मुझे सोने में तुलने की बिल्कुल ब्याहिश नहीं है।

श्री बागड़ी : तो फिर दूसरी बात है ।

तो मैं आपसे अर्ज कर रहा था कि मेरे इलाके में फास्ट ट्रेन होनी चाहिए । इसके बाद मैं एक बात अर्ज करूंगा एक्सीडेंट्स के बारे में । मुझे बहुत दुःख के साथ यह बात कहनी पड़ती है कि सरदार स्वर्ण सिंह के रेलवे डिपार्टमेंट ने अपने फर्ज से कोताही की है । जो ब्रिज बनने चाहिए वे वह अभी तक नहीं बन पाये हैं । जहाँ पर ५० परसेंट राज्य सरकार या म्युनिसिपैल्टी देती हो, वहाँ के वास्ते सरदार जी ने कहा था, हमारे रेल मन्त्री जी ने कहा था कि वहाँ पर हम पुल बना देंगे । लेकिन बनायेगा कौन ? पंजाब वाले कहते हैं कि हम पचास फीसदी देने को तैयार हैं और यहाँ रेल मन्त्री कहते हैं कि हम बनाने को तैयार हैं लेकिन यह तैयारी जबानी तैयारी ही बन कर रह गई मालूम होती है । इसके लिए कितनी जगह कोशिश की । हिसार की मिसाल मैं देता हूँ । हिसार की म्युनिसिपैल्टी ५० परसेंट खर्चा देने को तैयार है बाक़ी सरकार देने को तैयार है । इस के वास्ते मैंने मन्त्री महोदय को चिट्ठी भी लिखी लेकिन वह कागज़ी कार्य-वाही ही अभी तक चल रही है । सवाल तो यह है कि उस काम को करेगा कौन ? अब तू भी रानी, मैं भी रानी, कौन भरेगा पानी ? किस तरीके से वह ब्रिज बनेगा ?

मैं आपसे अर्ज करूंगा कि एक तरफ़ तो देश में बेकारी और बेरोजगारी है और दूसरी तरफ़ रेल के फाटकों पर आदमी तैनात न होने के कारण अक्सर एक्सीडेंट्स हो जाया करते हैं । रेल के फाटकों को बन्द करने, खोलने वगैरह के लिए रेलवे मन्त्रालय को आदमी भरती करने चाहिए । जहाँ ऐसा करके आप बेकारों को बहुत बड़ी फौज में कमी करेंगे और वहाँ दुर्घटनाएँ होने से भी बचेंगी । भरती करके इन आदिमियों को जरूरी ट्रेनिंग दी जाय, उनको काम सिखाया जाय और हर एक फाटक पर ट्रेड आदिमियों को तैनात करें ।

इसके बाद एक बात और कह कर मैं आप से बिदा लूंगा । वह बात यह है कि अनेकों माननीय सदस्यों ने रेलवेज की बहुत तारीफ़ की है । वैसे तो बात है भी ठीक क्योंकि रेलवेज ग्रंथों में काने राजा के समान है । इस मुहकमे द्वारा दुअत्री चवन्नी बच जाती है । लेकिन यह तारीफ़ उन्होंने ऐसी ही की है जैसे एक भाई को लुधियाना से सवार होकर रेलगाड़ी में अमृतसर जाना था लेकिन जब अमृतसर से दिल्ली को जाने वाली मेल ट्रेन आई तो वह बेचारा गलती से उसी के भन्दर अमृतसर को जाने वाली गाड़ी समझ कर बैठ गया और उसमें तकिया लगा कर सो गया । जब दिल्ली स्टेशन आया तो सवारियाँ रेलगाड़ी में से उठने लगीं और बाहर जाने लगीं । एक भाई जो उसी डिब्बे में उसके साथ सफर कर रहा था कहा कि भाई उठो दिल्ली आ गया है । वह बेचारा कहने लगा बल्ले बल्ले । रेल मन्त्री जी की करामात के क्या कहने ? रेलवे ने वाकई बड़ी तरक्की की है । अपना निचला फट्टा तो अमृतसर जा रहा है और दूजा फट्टा दिल्ली को जा रहा है । रेलवे की तारीफ़ करने वाले सज्जन उसकी मानिन्द हैं । उस बेचारे को पता नहीं था कि वह गलती कर रहा है । मैं समझता हूँ कि उसी तरीके से यह बेचारे कांग्रेसी सज्जन इस रेल बजट को आगे बढ़ाने की बातचीत कर रहे हैं ।

यह सरकार देश में समाजवादी ढंग की समाज की स्थापना करना चाहती है । लेकिन मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि समाजवाद का नाम सेने वाली सरकार के रेलवे बजट के भन्दर रेलवे कर्मचारियों की तनख्वाह में १ और ४० का फर्क है । बड़े रेलवे मुलाजिमों और छोटे मुलाजिमों को मिलने वाली सुविधाओं में १०० और १५० का अन्तर है । जहाँ खलासी और अन्य छोटे मुलाजिमों को रहने के लिए क्वाटर्स नहीं मिलते हैं वहाँ ऊँचे ऊँचे मुलाजिमों के पास जरूरत से ज्यादा

मालीशान बंगले मौजूद हैं। इतना फर्क रखते हुए भी इस सरकार द्वारा समाजवाद की दुहाई दिया जाना कहां तक ठीक है और मैं जो कहूंगा कि यह समाजवाद तो नहीं लेकिन मरीबों का नाशवाद जरूर हो सकता है। अब इस नीति से देश में समाजवाद नहीं आ सकता। अगर आप सरकार के मुहकमों में जो कि खुद आपके मुहकमे हैं उनके अन्दर समानता और समाजवाद नहीं ला सकते तो इस देश के अन्दर समाजवाद लाना तो बिल्कुल नामुमकिन बात है और ऐसा नामुमकिन है जैसे कि सोने को लुटा कर इस देश के नेता सोने में तुलते हैं। इससे ज्यादा और कोई सलत तरीके का समाजवाद इस देश में नहीं आ सकेगा।

मैं यह मानता हूं और यह ठीक है कि हमारे रेल मन्त्री महोदय में शराफत और काम करने की काफ़ी शक्ति है और मैं उसकी बड़ी कद्र करता हूं। लेकिन मेरी उनसे अर्ज है कि वह बोड़ा सा शिक्षकना छोड़ें क्योंकि अगर वह यह शिक्षक कायम रखेंगे तो यह करप्शन नहीं मटेगा। यह करप्शन वाले काम अपने हाथ से दूर मत रखिये बल्कि मैं तो कहूंगा कि खुद उनको अपने ऊपर लेकर मजबूत हाथ से करप्शन को दूर करो और आप देखेंगे कि करप्शन भाग जायेगा।

मैं अदब से अर्ज करूंगा कि यह जब तक तक यह खाने पीने के कामों से दूर रहेंगे और इन कामों को अपने हाथ में नहीं लेंगे और इन मुहकमों के काम को जब तक खुद चंका न करेंगे तब तक भ्रष्टाचार नहीं मटेगा। इन शब्दों के साथ मैं अपना स्थान लेता हूं।

Dr. Gaitonde (Goa, Daman and Diu): I rise to congratulate the Railway Minister on the budget that he has presented. That does not mean that I am going to agree with all the points that he has made. The speakers

who have preceded me have raised a few points, and I am going to continue some of them.

One of them is regarding the accidents. During the last many days, I believe, many calling-attention-notice had been tabled as regards the accidents. A committee was appointed to deal with them. If we go into the details of the accidents, we see something very interesting.

In 1959-60, there were in all 8,916 accidents. In 1960-61, the number was 8,808. In 1961-62, the number was 9,184. As for 1962-63, we do not know the figures yet. 9,184 accidents per year means a little less than about 30 accidents per day. I am not including in these accidents the accidents that would have taken place but which did not come about because of some reason which we do not know.

Now, let us go little by little into an analysis of these accidents. What has been the cost of damage? If we go into the details of these accidents, we are surprised at many things, first of all, about the cost. The cost of damage to the railways only in 1961-62 was about Rs. 94 lakhs. Generally, while talking on the budget, I do not think that the hon. Minister referred to this. During these three years, if it was only the problem of cost, I would perhaps have not said anything about the accidents, but there is something very serious and the very serious thing is the deaths which have occurred.

In 1960-61 there have been in all 256 accidents of a serious nature. In 1961-62, there were 611 accidents, and in 1962-63 only up to December last, there were 548 accidents. That means that we are continuously having an increase in accidents. The figures in regard to the deaths are even worse. While there have been 54 deaths in 1960-61, there were 120 deaths in 1961-62 and 148 deaths in 1962-63 only up to the end of December.

[Dr. Gaitonde]

I think that this is a very serious situation. The Kunzru Committee's report says—I think that this has been quoted by the Minister also—

"We may mention that the failure of Railwaymen and the accidents resulting therefrom constitute only an insignificant part of their achievements in the context of the vastness of the fields of their operation".

But one thing that has been forgotten to be quoted is the paragraph just before that, where it is said:

"We consider that accidents need not inevitably increase with the increase in volume of traffic."

Generally, there is the impression that if there is increase in traffic, then it is natural that there should be increase in accidents. Even taking into consideration the increase in traffic, if we consider the casualties per million passengers, we see that even then there has been an increase; from 0.21 per million passengers originating in 1959-60, in 1961-62 the figure increased to 0.24, which means that the number of casualties is increasing, and the number of accidents is increasing.

Now the question that comes up is this. What are we doing about the accidents? A committee has been appointed and that committee has gone through the different causes of accidents, and they have said that in a large number of cases it is due to the staff. In this respect I must say that it is not correct to talk in terms of the staff only, because when we talk of the negligence of the staff we have to take into consideration different items. One reason that has been reported here is that the accidents increase after 50 years of age of the staff concerned. That means it is not negligence, but something else. I would suggest to the Minister that

the technical staff should be medically examined as they are examined in aviation, because the problems are very similar. I do not see why there is no regular medical examination of this staff.

There is another point I would make concerning accidents. In the Budget, I was extremely happy to note the reference made to the Research Organisation. It is this organisation that should be in contact with all these types of committees that have been appointed. I must congratulate the Minister on the introduction of this novelty of research in railway matters. But I do not understand how it is that in the Budget almost all the money goes to the administration. The allocation for research and trials is only Rs. 14 lakhs, whereas that for allowances is Rs. 11 lakhs. How can research progress with this meagre allocation? If you take the Budget as a whole, the budget for research as a whole in railways it only is Rs. 93 lakhs. Of this, only Rs. 14 lakhs go for this research. In this way, research is not possible.

We have in India institutions where proper type of research is being conducted. If you look into the budgets of those institutions, you will find that staff comes in for the minimum allocation; what is more, the major portion is for research. I feel that this is important taking into consideration this report. One of the things they have said is about speedometers. The report says that engine drivers have to judge the speed. It is something impossible. It is completely subjective. Who is going to judge their judgement? That is why the speedometer exists. I am told that the question of speedometers being installed has been there from early 'thirties. In the beginning, they could not have it because of foreign exchange difficulty. Now that we know how to make them, it is because of something else. I believe this 'something else' is perhaps want of proper

research. Unless we lay stress on research, I do not think there is any possibility of avoiding these accidents because the problem of accidents is not only a problem of blaming the staff. We have to find out what really are the causes of accidents. That cannot be done unless proper research is conducted.

Now I come to another point which is very dear to me because I come from a place where also there are railways. But those railways do not belong to the Railway Ministry. I really cannot understand how this can be so. Yet they are not private railways. There can be only two types of railways, State-railways and private railways. Yet there is a third type of railways; they are railways belonging to the port. These railways are about 81 kms. long and are metre-gauge. I do not think it will be relevant to talk about them here because they do not belong to the Railway Ministry. So my request to the Railway Minister would be that he should as quickly as possible take over those railways. Then we can say something here about them. Otherwise, there is no possibility of criticising them or making some suggestions in regard to them. I am told that these railways have not been taken over because of some difference of opinion between two Ministries. I cannot understand how a difference of opinion can be allowed to continue, when the people are suffering.

As everybody knows, the port of Goa is one of the most important ports of India. Its possibilities of exporting and importing goods are quite high. I believe it can export more than 6 or 7 million tons, and the possibilities are in the region of 10 million tons. So it has to be linked in a proper way with the hinterland. If it is not so linked, I do not see how there can be any type of development. Therefore, I would make this request to the Railway Minister: please take over the railways of Goa which belongs now to the port of Goa; secondly, change the metre gauge into broad

gauge and link it in a proper way with the hinterland.

I come now to a general point. This is as regards general administration. What I have said about research applies here also. We say that we have to observe austerity. We say it continuously. I was expecting that in the Budget there would be some type of austerity evident. I do not find it. For example, under administration, the expenditure is increased by about Rs. 1 crore. I think I am correct in this figure. This increase in expenditure on the administrative side, when we are thinking in terms of austerity, is very difficult to understand.

Summing up, I would make these suggestions. First, develop research. That is, have more money for research and not for the administration which is quite different. Secondly, enforce austerity at all levels. Lastly, take over the Goa railways belonging to the port of Goa.

श्री विश्वनाथ पाण्डेय (सलेमपुर) :

उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट के ऊपर पिछले तीन रोज से चर्चा चल रही है। बहुत से माननीय सदस्यों ने इस पर अपने विचार प्रकट किये हैं। विरोधी दलों के माननीय सदस्यों ने जो विचार प्रकट किये हैं, उस में उन्होंने आलोचनात्मक दृष्टिकोण ही अपनाया है और उसी दृष्टिकोण से इस बजट को देखा है। उन्हें ऐसा प्रतीत होता है कि रेलवे मंत्रालय ने कोई विशेष सुधार नहीं किया है और न कोई विशेष काम किया है। परन्तु मैं समझता हूँ कि इस बजट को देखने के लिये एक रचनात्मक पद्धति भी है और उस दृष्टिकोण से देखा जाये तो पता चलेगा कि रेलवे मंत्रालय और रेलवे विभाग ने बहुत सा विकास का काम, बहुत सा उन्नति का काम किया है। मैं तो यह भी कहना चाहता हूँ कि रेल मंत्रालय ने इस आपत्ति काल में जो काम किया है, वह सराहनीय है।

[श्री विश्वनाथ पाण्डेय]

जब देश स्वतन्त्र हुआ था उस समय बहुत से रेलवे के सामान के लिए हमें विदेशों पर निर्भर रहना पड़ता था जैसे चल स्टाक इत्यादि। लेकिन स्वतन्त्र होने पर तथा पंच वर्षीय योजना हमें नई प्रेरणा प्राप्त हुई और उस प्रेरणा से रेलवे का बहुत सा सामान जो हमें विदेशों से मंगाना पड़ता था, चल स्टाक इत्यादि, उस में हम आत्म-निर्भर हुए। यह प्रसन्नता की बात है।

लेकिन इतने से ही काम नहीं चल सकता है। रेलें एक चलती फिरती चीज हैं। देश के आर्थिक विकास में, राष्ट्रीय एकता के विकास में, जनता के हित के मामलों में और विकास की सम्पूर्ण सीढ़ियों में ये रेलवे काम करती हैं। हमारा देश विशाल है और देश को एकता के सूत्र में बांधने का काम भी रेल विभाग करता है। किसी देश के रहन सहन के ढंग और उसका स्तर निर्धारित करने में भी परिवहन का विशेष महत्व होता है। हिन्दुस्तान की जो रेलवे हैं वह एक राजकीय व्यवसाय हैं। यह एक बहुत बड़ा उद्योग है और हमारी रेलवे प्रणाली संसार के दूसरे नम्बर पर आती है। यह देश गरीबों का देश है और रेलवे अभी भी गरीब जनता के आने जाने का साधन है। १९६३-६४ का जो बजट है, उस में सब से बड़ कर संतोष का विषय यह है कि रेल किरायों में, यात्री किरायों में कोई वृद्धि नहीं की गई है। थोड़ा सी पार्सलों और माल के भाड़े की दरों में वृद्धि अवश्य की गई है। यह भी एक संतोष का विषय है कि ३१ करोड़ की जो ग्रामदानी होगी वह सुरक्षा कोष में दी जायेगी जिस की नितांत आवश्यकता है। इस कार्य के लिए मैं रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ। थोड़े से समय में ही बहुत सा काम रेल मंत्रालय ने किया है।

परन्तु मैं यह भी कहे बगैर नहीं रह सकता हूँ कि अभी बहुत सी कमियाँ रेल विभाग में हैं। एक कमी की ओर मैं उनका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। जहाँ हम रेलवे

बजट को अन्य दृष्टिकोणों से देखते हैं, वहाँ हम इसको उपभोक्ताओं के दृष्टिकोण से भी देखते हैं, उद्योगों के दृष्टिकोण से भी देखते हैं, योजना में समन्वय के दृष्टिकोण से भी देखते हैं और जनता की सुख सुविधा प्रदान करने के दृष्टिकोण से भी देखते हैं। जहाँ तक जनता की सुख सुविधा का प्रश्न है, जब तीसरे दर्जे के लोग रेल पर चढ़ने के लिये स्टेशन पर आते हैं तो उन्हें शक हो जाता है कि उन को स्थान भी मिलेगा या नहीं। टिकट तो मिल जाता है। लोग छत पर बैठते हैं, पायदान पर बैठते हैं, बाहर भी लटके रहते हैं और कुछ लोग निराश हो कर दूसरी ट्रेन में बैठने का प्रयत्न करते हैं। इसलिये जहाँ तक सुविधाओं का प्रश्न है यात्रियों के लिये, वे यह नहीं देखते कि स्टेशन कितने अच्छे बना दिये गये, प्लेटफार्म कितने अच्छे बना दिये गये, बेंचें कितनी बना दिये गये और कितनी दूसरी सुविधाएँ हो गईं। वे तो यह माँग करते हैं कि जब वे टिकट कटा लें तो उन के लिये बैठने के स्थान की पूर्ति हो जाये, उन के लिये गाड़ी में बैठने के अवसर की पूर्ति हो जाये। अगर हमारे रेलवे मंत्री ऐसा कर दें तो बहुत बड़ी समस्या हल हो जायेगी।

इस सम्बन्ध में मैं दो एक सुझाव देना चाहता हूँ। जो एग्जर कंडिशनड अर्थात् वातानुकूलित डिब्बे आज कल चलते हैं उन को वहाँ पर न लगाया जाय, बल्कि उन की जगह पर तीसरे दर्जे के डिब्बों को गाड़ियों में जोड़ दिया जाय। दूसरे दर्जे के डिब्बे भी जो लगाये जाते हैं उन्हें भी कम किया जाय और उन की जगह पर तीसरे दर्जे के डिब्बे लगाये जायें। सैलून भी जो बड़े बड़े लोगों के लिये चला करते हैं उन्हें हटा कर फर्स्ट क्लास में लोग चलें। महात्मा जी जब सफर करते थे देश के अन्दर तो तीसरे दर्जे में ही सफर किया करते थे। अगर तीसरे दर्जे के डिब्बे गाड़ियों में जोड़ दिये जायें तो मैं समझता हूँ कि यात्रियों की जो भीड़ होती है वह समाप्त

हो जायेगी। बड़े बड़े स्टेशनों से और भी गाड़ियां चलाई जानी चाहियें। जनता गाड़ियां देश में चलती है उन में तीसरे दर्जे ही रहते हैं उन की संख्या बड़े बड़े स्टेशनों से बढ़ा देनी चाहिये ताकि लोग सुगमता से उन में जा सक।

माल तथा पार्सल भाड़े में जो वृद्धि हुई है वह केवल ५ फी सदी हुई है। कहने के लिये वह ५ फी सदी है लेकिन जब अकाल या बाढ़ का समय आता है किसी कोने में तो उसका असर गरीबों पर पड़ता है। जिस समय गल्ला एक जगह से दूसरी जगह जाता है उस पर इस का भार पड़ता है। जो सामान खरीदने वाले लोग हैं उन को सामान ले जाने के लिये ज्यादा पैसा देना पड़ता है। इस दृष्टि से भी यह आवश्यक है कि जो कर बढ़ाये जा रहे हैं वे कम होने चाहियें।

रेलवे दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में बहुत से माननीय सदस्यों ने चर्चा किया है। रेल दुर्घटनायें बढ़ती जा रही हैं। रेल दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में जो पुस्तक प्रस्तुत की गई है सदन में उस में ग्यारह किस्म की दुर्घटनायें बतलायी गई हैं, जिन में से बहुत सी ऐसी हैं जिन को बहुत आसानी से टाला जा सकता था। गत वर्ष जो रेल दुर्घटनायें हुई उस से इस बार बढ़ोतरी हुई। लोग जब गाड़ी में बैठते हैं तो उन्हें विश्वास नहीं होता कि वे सकुशल उस स्थान पर पहुंचेंगे या नहीं जहां उन्हें जाना है। गाड़ी में बैठने वालों के मन में यह भय भी होता है कि कहीं चोर या डाकू उन को लूट न लें। इस तरह की रेल दुर्घटनाओं को रोकने के लिये यह आवश्यक है कि जो लेवल क्रॉसिंग हैं उन पर चौकीदार रखे जायें क्योंकि जिन स्थानों पर चौकीदार हैं उन में कम दुर्घटनायें होती हैं। जिन स्थानों पर चौकीदार नहीं हैं वहां अधिक दुर्घटनायें हुई हैं। इस के अलावा और भी जो थोड़ी थोड़ी चीजें हैं जिन को रेल मंत्रालय कर सकता है। हृदय नाथ कुंजरु समिति ने जो रिपोर्ट

आप के सामने प्रस्तुत की है उस आप ने स्वीकार कर लिया है, लेकिन स्वीकार कर लेने से ही काम नहीं बनता। जब तक आप उस को कार्यान्वित न करें उस से कोई लाभ नहीं है। यदि आप उस को कार्यान्वित कर लेते हैं तो जो इतनी तादाद में दुर्घटनायें होती हैं वे कम की जा सकती हैं।

एक चीज मैं और रखना चाहता हूं। गत वर्ष ७५ लाख आदमी ऐसे थे जिन्हें बिना टिकट के सफर करते हुए पकड़ा गया है। माननीय सदस्यों ने बड़ा जोर दिया कि रेलवे मंत्रालय सतर्कता बरते, वह कोशिश करे कि यह बिना टिकट चलने वाले कम हो जायें। लेकिन यह रेलवे मंत्रालय के बस का ही कार्य नहीं है। जहां तक मैं समझता हूं रेलवे मंत्रालय इस को रोकने के लिये काफी कोशिश करता है, लेकिन कोशिश करने के बावजूद यह बिना टिकट चलने वाले यात्री मानते नहीं हैं। जो लोग पकड़े गये हैं उन की तादाद ७५ लाख है लेकिन जो लोग पकड़े नहीं गये हैं, उन की तादाद कहीं ज्यादा होगी। इस के लिये जन सहयोग आवश्यक है। अगर माननीय सदस्य सहयोग करें और जनता के सम्मुख इस तरह के बिचार प्रकट करें कि नैतिक ह्रास न हो, बतलायें कि अगर कोई भी आदमी बिना टिकट गाड़ी में बैठता है तो वह पाप है और दंडनीय है, समाज को हानि पहुंचाने वाला है, तो इस से बहुत कमी हो जायेगी। अगर इस तरह का वातावरण इस देश में पैदा किया जायेगा तो लोग समझेंगे कि यह अपना उद्योग है, अपना व्यवसाय है और यह राजस्व कोष में काफी वृद्धि करेगा। लोग यह महसूस करेंगे कि बिना टिकट वे गाड़ी में नहीं बैठें, और अगर बैठ भी जाते हैं जंजीर खींचते हैं और खींच कर रास्ते में उतर जाते हैं, और गाड़ी लेट हो जाती है, तो यह ठीक नहीं है। अगर इस तरह से जनता के हृदय में बिठला दिया जाय कि वे गाड़ी में बैठें तो और के द्वारा जंजीर न

[श्री विश्वनाथ पाण्डेय]

खींची जाय, तो इस से आप की बहुत बड़ी समस्या हल हो सकती है।

मैं एक चीज कैंटरिंग के बारे में कहना चाहता हूँ। अभी भी ५,००० की संख्या में कैंटरिंग ठेकेदारों के हाथ में हैं और ६७ जगहों पर विभागीय तरीके से भोजन आदि का प्रबन्ध होता है और कई गाड़ियों में उन्हीं का प्रबन्ध है। सब भाइयों ने यहां कहा कि वहां पर भोजन और चाय आदि बहुत खराब है। इस में दो रायें नहीं हैं कि वह बहुत खराब है लेकिन उस का उपाय क्या है? उपाय सिर्फ यही तो नहीं है कि कैंटरिंग को विभागीय रूप से बन्द कर दिया जाय और ठेकेदारों के हाथ में दे दिया जाय। जिस तरह से ठेकेदार लोग खराब भोजन देते हैं उसी तरह से वे भी खराब देते हैं। इस लिये मंत्रालय को इस पर गम्भीरता से विचार करने की जरूरत है। मैं समझता हूँ कि जो भोजन के विशेषज्ञ हों उन की एक कमेटी बना दी जाय और वे समयानुसार भोजन की जांच करते रहें जिस में कि भोजनालय आदि का काम ठीक से चले।

इस के अलावा जिस जगह से मैं आता हूँ, अर्थात् देवरिया में सलेमपुर निर्वाचन क्षेत्र, उस के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। सिलिगुड़ी से ले कर लखनऊ तक बहुत से जिले हैं जो कूच बिहार और उत्तर प्रदेश के अन्दर हैं जो कि छोटी लाइन पर हैं। जनपद के आस पास बहुत से ऐसे लोग हैं जिन्होंने कभी भी बड़ी लाइन देखी तक नहीं है। मैं इस समय बड़ी लाइन का जिक्र नहीं करता क्योंकि इस में समय बहुत लग जायेगा, लेकिन अगर सिलिगुड़ी से लखनऊ तक छोटी लाइन डबल लाइन कर दी जाय तो छपरा, देवरिया, गोरखपुर, बस्ती, गोंडा आदि जो जिले हैं वे वहां के रहने वालों को आने जाने की बहुत सहूलियत हो जाय। आज वहां पर डबल

लाइन नहीं है। इस को अवश्य कर देना चाहिये।

इसी तरह से बरहज का स्थान है। बरहज से पहले भी मांग की गई थी कि एक लाइन बरहज से रुद्रपुर बाजार तक निकाली जाय और वहां से गौरी बाजार, कुलीनगर से होती हुई खड़वा से मिला दी जाये। हालांकि मैं जानता हूँ कि यह समय नहीं है नई लाइन को निकालने का फिर भी मैं चाहता हूँ कि इस पर विचार किया जाय और विशेष रूप से इस को निकाला जाय क्योंकि इस लाइन को निकाल देने से लाखों आदमी जो आज कल पैदल चलते हैं उन को सुख साधन की सामग्री मिल जायेगी और उन को कुछ उद्योग भी मिल जायेगा।

मैं कहना चाहता हूँ कि आज माल भाड़े पर कर बढ़ाया गया है और उस से कुछ करोड़ रुपये की आमदनी होगी। लेकिन आज आप देखते हैं कि सामान की बड़ी चोरी होती है। रेलवे विभाग के अंतर्गत उसे रोक जाय, उस पर नियंत्रण किया जाय तो मेरा खयाल है कि करोड़ों रुपयों को बचत हो जायेगी और उस से आज का बहुत सा काम हो सकता है। आज जा बिना टिकट यात्रा करने वाले लोग हैं उन का रोक जाय। अगर वे टिकट ले कर चल तो उस से करोड़ों रुपयों की आमदनी हो सकती है। आज ने तो कुछ करोड़ रुपयों को बचा कर कहा है लेकिन इस तरह से तो उस से बहुत ज्यादा आमदनी हो जायेगी।

जो सीमाना प्रदेश है, जहां पर आज तकाल में माना ढोने का काम शुरू होता है उस में और भी लाइन बिछाई जाय। आज बहुत से ऐसे स्थान हैं जो कि पिछड़े हुए हैं और जहां रेलवे लाइन नहीं है, वहां पर रेलवे यातायात नहीं है जिस से कि देश के एक हिस्से को दूसरे हिस्से से मिलाने और जोड़ने में कठिनाई है, रेलवे लाइन बन है जये।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि आज आगति क. समय है, संकट काल की स्थिति है। हम पर हमला हुआ है, इस में एक एक पैसा बचाने की आवश्यकता है। आज आपने कुछ आंकड़े प्रस्तुत किये हैं जिस में इरेगुलैरिटीज से लासेज ६६ लाख रु० से ऊपर है। ६६ लाख रु० कम नहीं होता है। इस तरह के एक एक पैसे को बचाना है। इसलिये आप कोशिश करें कि आज जिस रुपये का ह्रास हो रहा है वह न हो।

आज सिलिगुड़ी से लखनऊ तक मेल ट्रेन चलती है जिस में सारे लोग दिल्ली तक के लिये उतर से आते हैं। वह ८ बजे से करीब लड़ाऊ पहुँचती है और जल्दी ही लखनऊ की एक्सप्रेस गाड़ी छूट जाती है। मेल ट्रेन अक्सर लेट भी आती है और उस के लेट होने का वजह से जो बहुत से लोग आते हैं वे लखनऊ से दिल्ली के लिये एक्सप्रेस को नहीं पकड़ पाते हैं। इसलिये इस मेल ट्रेन के टाइम को कुछ कम कर दिया जाये जिस में कि अगर वह लेट हो तो भी समय पर लखनऊ पहुँच जाय और लोग सुगमता से दिल्ली पहुँच जायें।

इतना कहने के बाद मैं जो रेल का वजट है उस का समर्थन करता हूँ।

Shri N. R. Laskar (Karimganj): Sir, I extend my whole hearted support to the Railway Budget. The Railway Minister deserves special congratulations for presenting this Budget. In the wake of the national emergency when the nation was fully prepared to bear extra burdens, it is a matter of great relief that no extra burdens were imposed by the railway on the travelling public. Not only has our railways done well. They had also fulfilled the targets and have borne the stresses and strains during the emergency. For that the Railway Minister deserves special congratulations. I also take this opportunity to thank the railway employees serving in that part of our great country from which I am privi-

leged to come is the State of Assam, for the splendid and commendable job that they did during the time of the national crisis. I do not know what would have happened to us all but for their zeal and devotion to duty during those days. Due mainly to the efforts of these employees, the price line of food stuffs in Assam was maintained. That is why I offer my thanks to them.

The Chinese aggression is a blessing in disguise in many respects. One of them is that it brings to the forefront the miserable state of communications in Assam with the rest of India. It had been neglected always. The movement of troops and war materials greatly suffered due to this drawback. We thought that there would be some mention about this in this year's Budget. The people of that part are very much sad and disappointed that it had not been mentioned here in the Budget. When the hon. Railway Minister replies to the debate, I hope he should mention about the railway system there. Even during the normal times also, the only link, the Assam Rail Link is unable to bear all the inward and outward movement of goods from Assam. We have to depend mainly on the river transport for our trade with rest of India. 65 per cent of our goods still depend on waterways which passes through Pakistan waters. If this is the state of affairs after fifteen years of Independence, it is rather a sorry state of affairs. We have been facing this difficulty. The Government of Assam have also submitted a memorandum in this regard. It came in the press also that the Government proposes to construct a broadgauge line from Siliguri to Assam. I am sorry that it was not mentioned in the railway Budget. Long ago the Gokale committee was appointed to go into the inland water transport system of our country. That Committee also greatly emphasised that the transport system of Assam should be developed. All that has been put in cold storage.

The need for expansion of transport facilities from and to Assam with the

[Shri N. R. Laskar]

rest of India is urgent not only because of the present emergency but for promoting and developing the economy of that part of the country also. With Partition the economic life of my district i.e. the district of Cachar was very much hit. Through East Pakistan we could reach Calcutta within 24 hours. I think it requires now more than 48 hours to reach Calcutta. Due to the paucity of transport in Assam, the prices of goods in Assam are more than in other places and in my district it is even higher than what is in other parts of Assam. Goods reach those places after a long time. Perishable goods do not at all reach. I think sufficient attention should be given to these areas for developing the communications system so that the people there can get the necessary facilities. The people of that area are bearing these difficulties ever since the partition, but am sorry to say that nothing has been done so far.

Another thing is the late running of trains. The previous hon. Members spoke about it and I will speak now about the slow movement or running of trains in my area particularly. It takes more than three hours to cover a distance of 30 miles from Silchar to Karimganj. It should not normally take more than two hours; the State transports take only two hours or even less. Again the railways take 10½ hours to cover a distance of 100 miles between Badarpur and Lumding; it should not take more than 7½ hours. In 1946 or so, I am told, only 7½ hours were taken to cover this distance and I do not know why it should take 10½ hours now. Then again, Sir, in this section, there are about 36 tunnels. Our Deputy Minister Mr. Shahnawaz Khan who was there might have experienced that when the engine gets into the tunnels one gets suffocated. The steam locomotive should be replaced by a diesel locomotive in that section, so that the travelling passengers may not get suffocated. It is my

own experience. While travelling in first class, one may close the windows and avoid this to a certain extent; in the second class and third class compartments it is very difficult and one gets suffocated always.

There are some lines still owned by foreign companies. For instance the Katakhal Lalabazar line is maintained by a foreign company. This should be taken over immediately because those companies do not take much care and the trains move like the bullock cart at less than eight miles per hour. It takes more than three hours for a distance of 24 miles. A janta train should be introduced immediately and it should start either from Silchar or Dibrugarh up to Lucknow or Barauni to cater to the needs of the travelling public in that area in the North Eastern Border area. Now-a-days there is only one Assam Mail and one does not get a seat as it is so overcrowded. Even first class tickets cannot be booked in advance. For the benefit of the people going from Tripura, Manipur, Lushai hills, Cachar district and North Cachar there should have been a direct train starting from Silchar going either to Barauni or Lucknow. These are some local grievances and I hope the Railway Minister will look into them and try to remedy them.

Lastly, I beg to say that the transport arrangements in the north-eastern area of our country is such a vital matter that it should be integrated with the programme of national defence. So immediate steps should be taken in that regard so that communication system in that part of the country may become well-developed.

श्री जगदेव सिंह सिद्धास्ती (मज्जर) :

उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे विभाग यातायात, व्यापार, रक्षा और उद्योग के लिए बड़ा

महावपूर्ण है। जो सामान्य बात अल्प मदस्य महानुभाव कह चुके हैं उन को मैं दुहराना नहीं चाहता। केवल अपना क्षेत्रीय जो डांचा है उस के बारे में मैं ने पहले भी निवेदन किया था और उसे एक दृष्टांत के रूप में मैं आप के द्वारा रेल मंत्री जी को बतलाना चाहता हूँ कि दिल्ली रेलवे स्टेशन से रोहतक लाइन १०.५० पर ट्रेन चलती है। उस के बाद सायंकाल में ४.४५ पर चलती है। शनिवार को छोड़ कर और कोई गाड़ी बीच में नहीं चलती है। आखिर इस का क्या कारण है? ट्रान्सपोर्ट वाले रेल के अधिकारियों से मिले हुए हैं और वे अपना साधन बनाने के लिए रेलवे के अधिकारियों को धोखा देते हैं या रेलवे के अधिकारी उन से कुछ लाभ उठाते हैं यह तो भगवान ही जाने, लेकिन है यह फ़ैक्ट कि १०.५० सुबह और सायंकाल ४.४५ के बीच में रोहतक को दिल्ली से कोई रेलगाड़ी नहीं जाती है। इससे साफ़ पता चलता है कि ट्रान्सपोर्ट वालों और रेलवे अधिकारियों के बीच जरूर कुछ न कुछ गोलमाल है और इस की जांच होनी चाहिए।

इसी तरीके से एक रेलवे स्टेशन के लिए लिखा गया कि यहां पंजाब मेल ठहरनी चाहिए तो रेलवे अधिकारियों ने जवाब दिया कि चूँकि यहां पर पक्की सड़क जाती है इसलिए यहां ठहरने की जरूरत नहीं है। वह स्टेशन है सांपला। जो रोडेशन बहादुरगढ़ और रोहतक की है वही सांपला स्टेशन की है। मिलेटरी वालों का वहां आना जाना बहुत अधिक है। मालूम यह होता है कि जो ट्रान्सपोर्ट वाले हैं, खास कर प्राइवेट बस कंपनियां हैं वे इस तरह का डयन्त्र करती हैं। जैसे पंजाब मेल बहादुरगढ़ और रोहतक स्टेशनों पर ठहरती है उसी तरह सांपला में भी ठहरनी चाहिए।

इसी तरीके से एक लाइन गई है रोहतक को और एक गई है रिवाड़ी से भटिंडा। बीच का इतना बड़ा क्षेत्र है, अज्जर हसील है जहां कि भारत की रक्षा करने

और उसके लिए अपने प्राणों की बाजी लगाने में महत्वपूर्ण स्थान है, जहां से कि ब्रिगेडियर होशियार सिंह और मेजर ब्रह्म सत्य ने अद्भुत वीरता का परिचय नेफ़ा के युद्ध में दिया। वहां कोई रेलवे लाइन नहीं है। मैं चाहता हूँ कि रोहतक से अज्जर रिवाड़ी को मिला दिया जाय। जहां के लोगों ने ऐसी वीरता का प्रदर्शन किया हो और काफी संख्या ऐसे लोगों की जिस ऐरिया में हो, वहां बीच में कोई रेलवे लाइन न हो यह कहां तक उचित है? पचासों मील चले जाइये, इधर से उधर तक उन बेचारों के पास माल आदि भेजने के लिए यातायात की समुचित व्यवस्था नहीं है। रेलों की समुचित व्यवस्था के अभाव में अक्सर वहां के फौजी जवान ड्यूटी से लेट हो जाते हैं, उनकी गैर-हाजिरी लग जाती है और उनका कोर्ट मार्शल हो जाता है।

अब बाहर की बात जाने दीजिये। मैं दिल्ली स्टेशन का अण्टाचार बतलाता हूँ। नंगा अण्टाचार जो वहां पर चल रहा है उसकी चर्चा करना चाहता हूँ। रेल मंत्री शाहनवाज खां बहादुर हैं और मैं चाहता हूँ कि वह मेरी बात को जरा ध्यानपूर्वक सुनें। कोई एक ए० महाशय गवर्नमेंट आफ इंडिया के कर्मचारी हैं जिन्होंने कि मुझे बतलाया कि दिल्ली के पास नये स्टेशन से टिकट इश्यू नहीं किये जाते हैं। दिल्ली से आगरा के लिए जब वह रेलगाड़ी में बैठे तो उनको कहा गया कि यहां तो टिकट मिलेगा नहीं, आगे टिकट दे देंगे। आगरा से दो स्टेशन पहले उस कर्मचारी से कह दिया गया कि या तो दो स्टेशन पहले से वह आगरे का टिकट ले लें या हम विदभाउट टिकट के अंदर चालान करवाते हैं। गवर्नमेंट आफ इंडिया का वह कर्मचारी है। दो स्टेशन पहले से उसकी टिकट आगरा का दिया जाता है और वह इस तरह आगरा छतरता

[श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती]

है। यह चीजें उसने मुझे खुद बतलाई है और अगर मंत्री महोदय चाहें तो इस बारे में इनक्वायरी कर सकते हैं।

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : आप उस कर्मचारी से फरमा दें कि वह मुझे तफसील भेज दे या फिर आप मुझे लिख कर भेज दें। क्या केस है तो मैं उस पर जरूरी कार्यवाही करूंगा।

श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती : उसको यदि आपकी ओर से पूर्ण प्रोटेक्शन की गारंटी हो जाय और यदि आप स्वयं इसकी इनक्वायरी करें तो मैं नहीं समझता कि उसे कोई आपत्ति होगी।

दूसरी चीज यह है कि माल केलदान में रेलवे कर्मचारियों द्वारा रिश्वत लेना एक हक माना जाता है और वह कहते हैं कि यह तो हमारी दस्तूरी है। माल बुक करने और गाड़ी पर उनको लादने के लिए बुकिंग क्लर्क घड़ल्ले से रिश्वत लेते हैं जोकि उनके अनुसार दस्तूरी है।

इसी तरह टिकट बुकिंग आफिसों की बात ले लीजिये। यहीं दिल्ली स्टेशन के ऊपर गांवों के आदमी आते हैं, उन बेचारे भोले भाले आदमियों से टिकट के बदले ज्यादा पैसा ले लिया जाता है या यह कह दिया जाता है कि खरीज हमारे पास नहीं है और उनको टिकट से बचे हुए पैसे लौटाये नहीं जाते हैं। इतना ही नहीं यह भी होता है कि एक भाई उनको टिकटों के वास्ते दस, दस और पांच, पांच के नोट देते हैं तो उन नोटों में से बुकिंग क्लर्क एक नोट अपने नीचे गिरा देता है। इस तरह से हजारों रुपये का भ्रष्टाचार दिल्ली स्टेशन के ऊपर हो रहा है। इसके बारे में मैंने जनरल मैनजर मार्शन रेलवेज को खत लिखा है लेकिन

अभी तक मुझे यह जवाब दिया गया है कि बी आर लुकिंग इनटू बी मंटर। यहां तक देखा जाता है कि रेलवे में जो भ्रष्टे और ईमानदार आदमी होते हैं उनका तबादला भ्रष्टाचारी कर्मचारी करवा देते हैं। भ्रष्टाचारी कर्मचारी ईमानदार लोगों को एक जगह पर टिकने नहीं देते हैं। मुझे मालूम है और मैं केस भी बतला सकता हूं कि किस तरह से एक ईमानदार कर्मचारी को इन भ्रष्टाचार करने वालों ने साजिश करके कालका भिजवा दिया। अब अगर वह बेचारा गरीब कुछ कहे तो उसके ऊपर यह एक्शन लेने को तैयार होते हैं। अब जिनके लिए मैंने बतलाया कि उनको कालका महज इस बिना पर भेज दिया गया कि उनके सामने भ्रष्टाचार करने वालों की दाल नहीं गलती थी, वह मेरे कोई रिश्तेदार नहीं, मेरी बिरादरी के नहीं और मेरे इलाके के नहीं लेकिन वह भ्रष्ट रेलवे कर्मचारियों का भंडा-फोड़ करने के लिए तैयार हैं लेकिन इसके लिए उन्हें प्रोटेक्शन मिलना चाहिए।

भ्रष्टाचार कितना यहां दिल्ली स्टेशन पर चलता है इसका मैं एक नमूना बतलाऊं कि जो वहां बाहर मोची बैठे रहते हैं, गांव का भोला भाला आदमी आता है और वह पूछता है कि भाई एक कील के गाड़ने का कितने पैसे लेगा तो वह बतला देता है कि एक पैसा कील लुंगा। वह एक कील ठोकने को कहता है लेकिन वह ज्यादा कीलें ठोक देता है और जबरदस्ती दो, ढाई रुपये वसूल करता है। पुलिस के सिपाही उनसे मिले रहते हैं और शिकायत करने पर भी कुछ नहीं बनता है। नीचे से लेकर ऊपर तक सारा का सारा भावा ही वहां पर खराब होता है और गरीब की कोई सुनने वाला नहीं है। बुकिंग क्लर्क से लेकर चीफ बुकिंग क्लर्क तक आप चले आइये कोई सुनने वाला नहीं।

इनक्वायरी आफिस बना हुआ है लेकिन क्या यात्री सहायक पुरुष और क्या स्त्री दोनों मैगजीन पढ़ते रहते हैं। यात्रियों को यह पता नहीं कि रोहतक लाइन जा रही है या मेरठ लाइन जा रही है और किधर हमें जाना चाहिए। उनकी बला से यात्री गलत जांच चाहे सही, वह मजे से बैठे बैठे मैगजीन पढ़ते रहते हैं। अपना टाइम पूरा किया और चल दिये।

एक सबसे भयंकर भ्रष्टाचार टिकट बेचने के बारे में किया जाता है और वह यह कि दिल्ली से कलकत्ता स्टेशन का टिकट दिया गया और कलकत्ता से लेकर फिर वापिस दिल्ली आगया। सबसे पीछे का टिकट दिया, नम्बर का टिकट नहीं, सबसे पीछे जो कलकत्ते का टिकट था वह टिकट इसू किया गया और फिर वह यहां दिल्ली आगया और वहीं उसको लगा दिया। इतना नंगा भ्रष्टाचार यहां दिल्ली स्टेशन के अंदर हो इससे भयंकर बात और क्या हो सकती है ?

नेफा जो कि फ्रंटियर का इलाका है वहां वे लोग रेलवेज के अंदर लग जाते हैं, जो लोग पुलिस विभाग से डिस्चार्ज हो चुके हैं, जिनको कि भ्रष्टाचार के आरोप में डिसमिस्ड किया होता है उनको वहां नेफा में नार्थ ईस्ट फ्रंटियर रेलवे सुरक्षा पुलिस के अंदर नौकर रख लिया जाता है। जब ऐसी हालत हो तो आप क्या सुधार ला सकते हैं ?

श्री साहनबाबू खां : माननीय सदस्य बड़ी भजीब भजीब बातें यहां सुना रहे हैं। मैं चाहता हूं कि इनको वह अपने तक ही रखें और यह सब कुछ लिख कर दे दें ताकि इस बारे में जांच पड़ताल कराई जा सके कि इस में कोई हकीकत भी है या नहीं।

श्री जगबेब सिंह सिद्धान्ती : मैंने महीने से ऊपर हुआ रेलवे मिनिस्टर साहब को लिख कर दिया हुआ है। उसकी कौपी जी० एम० को दो हुई है। मैं उनसे प्राइवेटली बड़ौदा हाउस में मिला भी हूं लेकिन अभी तक वह ऐसे ही चल रहा है। एक रेलवे अधिकारी का मेरे पास कौन्फीडेंशल लैटर आया। जब वह टाइपशुदा है तो वह कौन्फीडेंशल कैसे रह गया ? वह तो फ्राउट हो गया। विजिलेंस ब्रांच वालों को कहा जाता है कि जाओ भाई उसकी तहकीकात करो और होता यह है कि भ्रष्टाचारी लोगों को इसकी पहले ही खबर हो जाती है कि हम छापा मारने आयेगे और नतीजा यह होता है कि वह बच जाते हैं। इस तरह के हालात हैं।

इसके अलावा इसी दिल्ली रेलवे स्टेशन के ऊपर ढाई लाख रुपये के बोगस कंसेशन टिकट बेचे गये। वह मामला आया है। रेलवे की किताबों में दर्ज है। उनकी शिकायत हो चुकी है लेकिन इस पर भी हम देखते हैं कि वह भ्रष्टाचारी रेलवे कर्मचारी यहीं दिल्ली में बैठे हुए हैं जबकि जो भले आदमी होते हैं उनको दूर कालका वगैरह फेंक दिया जाता है। बर्इमान कर्मचारी यहीं दिल्ली में डटे हुए हैं। भ्रष्टाचार का जाल काफी फैला रहता है और अगर वह बेचारे छोटे कर्मचारी रिपोर्ट भी देते हैं तो उनकी कोई सुनवाई नहीं होती और उनके खिलाफ एक डिपार्टमेंटल इनक्वायरी करके उनको दूर फेंक दिया जाता है।

14 hrs.

मैंने आपके सामने यह सारी चीजें रखी हैं। इनके बारे में मैं आपको सब फेक्ट्स और फीगर्स भी देने को तैयार हूं केवल एक ऐश्योरेंस आपसे चाहता हूं कि जो व्यक्ति रेलवे में इस प्रकार से ईमानदार हों, वे मुझे काम करने के लिए

[श्री जगदेव सिंह सिद्धास्ती]

दिए जाय और उनमें से किनाफा कोई कार्यवाही नहीं की जाय तो वह दिल्ली स्टेशन के भ्रष्टाचार का भंडाफोड़ कर रख देंगे।

यह जिम्मेवारी मैं लेता हूँ और जवाब दूंगा। मैंने जनरल मैनेजर को भी लिख कर दिया है कि इस प्रकार की चीज होनी चाहिये। जनरल मैनेजर बड़े जिम्मेवार आदमी है, बड़े बुद्धिमान आदमी हैं और उनके खिलाफ व्यक्तिगत रूप में मैं कुछ नहीं कहना चाहता हूँ। लेकिन इस महकमे का जो ढांचा है, वह इस तरह का है, इस चक्रव्यूह का जो ढांचा है वह ही इस तरह का बना हुआ है कि उसमें पता ही नहीं चलता है कि कहां कोई चीज रह जाती है, कहां कोई चीज चलती है। एक पत्र मुझे मिला कि फलां आदमी मुझ से मिलेगा। कई दिन तक तो वह आया ही नहीं और न ही उसने कोई खबर दी। फिर फोन आया कि मैं मिलना चाहता हूँ। मैंने कहा कि आपका स्वागत है। मैं आपको सारी बातें बतलाऊंगा। मैंने यह भी कहा कि मैंने सारी चीज रेलवे मिनिस्टर को दे दी हैं और उस मेरे लैटर को वह निकलवा लें और देखें कि क्या ढंग है। मैंने जनरल मैनेजर को भी काफी बोझ दिया है, उसको भी मंगवा कर देख लें। आपको यह सारी चीज अजीब यों मालूम पड़ती है कि आप लोगों तक वह आती ही नहीं है। हम लोग देहात के रहने वाले हैं। हमारे भाइयों के ऊपर अत्याचार होते हैं। वे बेचारे हमारे पास आकर रोते पीटते हैं। अगर उनकी बात हम यहां पर न कहें तो कहां कहें। बड़ी हैरानी होती है कि जब कोई चीज बताई भी जाती है तो उसकी जांच नहीं की जाती है। अगर ऐसा ही चलता रहा तो एक जन आन्दोलन उठ खड़ा होगा और उसका सामना करना आपके लिए मुश्किल हो जाएगा। हम नहीं चाहते हैं कि कोई जन

आन्दोलन चले, किसी किस्म की विपत्ति आए। लेकिन यह जरूर है कि जो भ्रष्ट कर्मचारी हैं, जिनके खिलाफ शिकायतें हैं, उनके खिलाफ एक्शन लिया जाए। दिल्ली स्टेशन का आप रिकार्ड मंगा कर देखिये, आपको पता चलेगा कि रसीदों की रसीदें गुम हैं, फाड़ करके फेंक दी जाती हैं और उनका पता भी नहीं चलता है। बुकिंग क्लर्क के मामले में ये रसीदें कहाँ गई पता ही नहीं है। भगवान् जाने किधर गया किया जाता है। यह फोड़ा बहुत सरल है, बड़ा पकेंगा और एक सड़ांध पैदा हो जाएगी। यह महकमा बड़ा उत्तम महकमा है, गरीबों का महकमा है। अगर इसके अन्दर इस तरह का भ्रष्टाचार रहेगा तो लोगों का विश्वास इस पर खे उठ जायेगा। ऐसी स्थिति नहीं आने दी जानी चाहिये।

छोटी लाइनों का माननीय सदस्यों ने जिज्ञासा की है। अगर यह चीज इसी तरह से चलती रही तो लोग दूसरे जो ट्रांसपोर्ट के साधन हैं, उनका अधिकाधिक इस्तेमाल करना शुरू कर देंगे, बसों से और अधिक चलना शुरू कर देंगे। मैंने आरम्भ में भी निवेदन किया था कि बस वाले तो चाहते ही यह हैं कि रेलों में खराबी पैदा हो ताकि लोग उनकी तरफ प्रवृत्त हो जायें और बसों द्वारा अधिक सफर किया करें। एक भाई ने कहा कि उनको डबल लाइन यदि कर दिया जाता है तो बहुत सा यातायात का साधन बढ़ जायेगा। इस ओर आपका ध्यान जाना चाहिये।

पिछली बार मैंने एक मांग की थी जो कि कुछ हद तक पूरी हो गई है और उसके लिए मैं आपको बहुत धन्यवाद देता हूँ, मैं आपका बड़ा आभारी हूँ। जो कर्मचारी हैं, उनके लिए आपने एक बटल रोहतक से नई दिल्ली तक लगा दी।

वह तो आपने अच्छा किया लेकिन शाम के बक्त नई दिल्ली से वह नहीं जाती है। उन बेचारों को फिर किशनगंज जाना पड़ता है, इधर उधर भटकना पड़ता है। इस तरह से उनका समय बरबाद होता है और घर पहुंचते पहुंचते उनको अंधेरा हो जाता है। उधर से इधर नई दिल्ली तक आने का तो प्रबन्ध कर दिया गया है लेकिन इसके साथ साथ नई दिल्ली से भी उधर जाने का प्रबन्ध उनके लिए कर दिया जाना चाहिये। दिल्ली स्टेशन से पौने पांच, पौने छः, पौने सात बजे सायंकाल तो ट्रेनें दौड़ती रहेंगी क्योंकि वे वापिस नहीं आती है। पौने ग्यारह और पौने पांच बजे तकहीं वे सारा समय खा चुकती हैं और फिर आप दौड़ाते हैं कि खाली जाओ। साढ़े सात बजे टूकानें बन्द होती हैं और हजारों की तादाद में लोग गाजियाबाद, रोहतक, रिवाड़ी इत्यादि की तरफ जाते हैं। रोहतक साइड के बारे में मैं खास तौर से कहना चाहता हूं कि पौने सात बजे के बाद कोई पैसंजर गाड़ी नहीं है। आप लोगों को मजबूर करते हैं कि दस बजे ही वे जायें। जो लोग साढ़े सात बजे टूकानें बन्द करते हैं और घर जाना चाहते हैं, उनका भी आपको ख्यास करना चाहिये। उनको घर जाने की सुविधा होनी चाहिये।

मैंने भ्रष्टाचार की जो बात आपके सामने रखी है वह आपकी जानकारी के लिए रखी है। मैंने किसी एक कर्मचारी का जानबूझ कर नाम नहीं लिया है और इसलिए नहीं लिया है कि उसके ऊपर आपत्ति न आए। आप इनक्वायरी कीजिये, मुझे साथ लीजिये। जो आदमी यह भण्डाफोड़ करे, उसके खिलाफ कोई डिप्लिनेनरी एक्शन नहीं लिया जाएगा, यह आश्वासन आपको देना चाहिये। अगर आपने यह आश्वासन दिया तो आप देखेंगे कि दिल्ली

के अन्दर स्टेशन के ऊपर हजारों रुपये गरीबों के लूटे जा रहे हैं। मेरी यह बात कड़वां जरूर है लेकिन यह ग्लोय है, हितकारी है, इसमें देश का भला है, जो भले कर्मचारों हैं, उनका भला है और भले आदमियों को दण्ड जो मिलता है, उससे उनका पीछा छूट जायेगा।

श्री हेमराज (कांगड़ा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे इस डिस्कशन में भाग लेने का मौका दिया है। रेल मंत्री जी ने जो रेलवे बजट इस सदन में पेश किया है, उसको देख कर जनता ने एक राहत की सांस ली है। इसका कारण यह है कि हर तरफ से यह आवाज सुनाई दे रही थी कि शायद इस बार इस समरजेंवी के समय में जहां दूसरे टैक्सों में वृद्धि हो वहां यात्री किरायों में भी वृद्धि हो, जहां दूसरी तरफ से लोगों पर टैक्सों का बोझ पड़े, वहां यात्री किरायों में भी बोझ पड़े। जहां तक पैसंजर फेयर्स का ताल्लुक है यह खुशी की बात है कि इस बार रेल मंत्री जी ने किसी किस्म की किरायों में बढ़ोतरी नहीं की है—इसके लिये आप उन्हें सभी तरफ से धन्यवाद दिया जा रहा है और मैं भी उसमें शामिल होना चाहता हूं और उनको बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने ऐसा बजट पेश किया है जिस की हर तरह से तारीफ ही तारीफ हो रही है।

यह भी उनका एक अच्छा परफारमेंस है कि जहां एमरजेंसी आई वहां पर किसी भी किस्म का कोई डिस्प्लेसमेंट उन्होंने नहीं आने दिया और पैसंजर ट्रेफिक बड़ी खूबी से चलता रहा। इसके साथ ही उन्होंने रेलों में कुछ इकोनोमी करने के भी ढंग निकाले हैं। यह सब होते हुए भी अब तक रेलों में बहुत कमियां हैं जिन को दूर करना बाक़ी है। मैं मानता हूं कि रेलों ने बहुत सी बातें की हैं, प्रोडक्शन के क्षेत्र में बहुत ज्यादा काम किया है, लोकोज ब्राह्म गेज और मीटर गेज यहां ही बनने शुरू हो गए हैं, कोचिंग

[श्री हेम राज]

यहां ही बनने लग गये हैं, वैगंज यहां ही बनने लग गये हैं और इन सब के मामले में हम आत्म-निर्भरता की तरफ बढ़ रहे हैं। लेकिन यहां पर मैं पार्सल पर जो दस नए पैसे का सरचार्ज लगाया गया है, उसका खास तौर पर जिक्र करना चाहता हूं। यह मैं इसलिए करना चाहता हूं कि जो छोटी गाड़ियां हैं, उन में आम तौर पर बड़ा माल तो बहुत ज्यादा ले जाया नहीं जा सकता है, छोटे पार्सल ही ले जाये जाते हैं और अधिक पैसे उनके लिये जाएंगे। इस बढ़ोत्तरी से एक दिक्कत आ जाएगी और उसका जो असर है, वह काफी चीजों पर भी पड़ेगा। मेरा निवेदन यह है कि पार्सल पर जो उन्होंने सरचार्ज लगाया है, यह नहीं लगाना चाहिये था।

अब मैं अष्टाचार के संबंध में थोड़ा सा अर्ज करना चाहता हूं। वह बहुत अधिक है और इसको आप छिपा नहीं सकते हैं। मैं आपका ध्यान इस दफा की जो रिपोर्ट है उसकी तरफ दिलाना चाहता हूं। पहली जो रिपोर्ट है, उन में भी यही बात रहती थी। लेकिन आइटि रिपोर्ट १९६३ की जो है उसमें कहा गया है कि कांटेक्ट्स एंड टैंडर्स के मामले में लाखों रुपया आपने फर्म्स को पहले ही दे दिया और अब उसकी आप वसूल कर रहे हैं। इस किस्म की जो चीजें हैं, इस किस्म के जितने गैप्स हैं, इनकी आप पूर्ति करना अगर शुरू कर दें तो जितना रुपया आपका इस अष्टाचार के जरिये से कांटेक्ट्स के लिये तथा ज्यादा जो आर्डर आप प्लेस कर देते हैं और जो पूरे नहीं हो पाते हैं, उन के जरिये से होता है वह न हो। उस में जो आपके बड़े आफिसर्स होने हैं वे भी इनवाल्ड होते हैं। उन के खिलाफ अगर आप वक्त पर एकशन लेना शुरू कर दें, तो भी वह न हो। देखा यह गया है कि आप आफिसर्स के खिलाफ इनवैस्टी-गेशंस उस वक्त शुरू करते हैं जिस वक्त वे रिटायर होने वाले होते हैं या जिस वक्त

वे रिटायर हो चुकते हैं। तब आप कहते हैं कि अब तो वह आफिसर रिटायर हो गया है और उस के खिलाफ कोई एक्शन नहीं हो सकता है। मैं अर्ज करना चाहता हूं कि जहां तक अष्टाचार का सम्बंध है तथा इसके बारे में इनवैस्टीगेशंस का सम्बंध है, आप देखते रहते हैं कि आडिटर जनरल किसी बात को आपकी बतलायें और फिर आप उस पर कार्यवाई शुरू करें। यह ठीक नहीं है। आपके यहां भी इंटरनल आडिट होता है और वह समय समय पर चलता रहता है। उसके दौरान में आपको सारी चीजों का पता लग जाना चाहिये। जो बांच है, वह आफिसर के रिटायर होने से पहले ही आप को पूरी कर लेंना चाहिये ताकि सही और दुरुस्त कदम उसके खिलाफ उठाया जा सके।

इसके साथ मैं जो बात हर साल आपके सामने रखता आया हूं वह है नैरोगेज की। जो नैरोगेज है उसकी तरफ आपका बहुत कम ध्यान जाता है। इस मर्तबा तो जो मेम्बर मुख से पहले बोले हैं उन्होंने भी इस तरफ आपका ध्यान आकर्षित किया है। हिन्दुस्तान में आठ जोन हैं उनमें से सात जोन्स में नैरोगेज लाइन चलती है और उन सब नैरोगेज लाइनों की दशा बहुत बुरी है। न उनके इंजिन ठीक चलते हैं। नैरोगेज का स्टॉक सब से पुराना है चाहे वे वैगन्स हों या कोचेज हों या इंजिन हों।

Shri Narendra Singh Mahida (Anand): I quite agree with you there. There are not even alarm chains in the trains.

श्री हेमराज : मैं अर्ज कर रहा था कि आठ जोन्स में से सात जोन्स में ये रेलें चलती हैं। जो आपने किलोमीटर जे दिया है उससे पता चलता है कि कुल किलोमीटर जे ३६,३७४ है, उसमें से नैरोगेज का किलोमीटर जे ४२९८ है। लेकिन इस ४२९८ किलोमीटर पर जो

रेलें चलती हैं उनका बाबा आदम ही निराला है । जो वैगन्स हैं वे पूरे तौर पर काम के लिए नहीं मिलतीं । कोचेज की हालत यह है कि अगर बास कोचेज हैं तो उसमें से दस रिपेयर में पड़ें होंगी । आप किसी भी सेक्शन में या किसी भी जोन में देख लांजिए यही हालत है । जो लोकोमोटिव हैं उनमें ज्यादातर ओवर एज हैं । जो आप ने परसेंटेज दिया है उसके मुताबिक ब्राडगेज में ओवरएज लोकोमोटिव २५ परसेंट हैं, मीटरगेज में १५ परसेंट हैं पर नैरोगेज में ३४ परसेंट लोकोमोटिव ओवर एज हैं । उनकी भी आप चला रहे हैं । उस का नतीजा यह होता है कि नैरोगेज पर जो गाड़ियां चलती हैं वे दरम्यान में फेल हो जाती हैं और कोयला भी ज्यादा खाती हैं । एक तरफ तो आप यह शिकायत करते हैं कि कोयला खरान है इसलिए गाड़ियां अच्छी तरह नहीं चल सकती और जहां तक नैरोगेजमेक्शन का ताल्लुक है वहां यह हालत है कि कोयला तो खराब है ही उसके साथ जो इंजन हैं वे उससे भी बुरी हालत में हैं । इसलिए मैंने कहा कि उन का बाबा आदम ही निराला है । इस तरफ आप का कोई ध्यान नहीं है ।

मैंने पहले भी अर्ज किया था कि नैरोगेज सेक्शन है उसके मुताबिक आप कोई न कोई सर्वे कराएं । आप ने एक सवाल के जबाब में जो कि सन् १९६२ में किया गया था कहा था :

"No regular survey on the general question of retention of government-owned narrow gauge lines as narrow gauge or their conversion into wider gauge or their abolition was made, but rough financial appreciation of each of these lines was made recently. The matter is under consideration of the Board and no decision has yet been taken."

तो मैं आप से पूछना चाहता हूं कि कितने धरसे से इस का असेसमेंट हो रहा है और कितना धरसा आपको और लगगा जिस में आप

यह असेसमेंट करेंगे कि कौन कौन सी लाइन को ब्राडगेज में तबदील करना है, मीटरगेज में तबदील करना है या उसको नैरोगेज में रखना है । मैं उन लोगों से सहमत नहीं हूं जो यह कहते हैं कि नैरोगेज को बिल्कुल उड़ा दिया जाय । यह ठीक है कि नैरोगेज दोनों जगह चलती है मैदानों में भी और पहाड़ों में भी । जो मैदान में नैरोगेज चलती है उस को आप ब्राडगेज में तबदील कर दें तो बेहतर होगा, लेकिन जहां तक पहाड़ों का ताल्लुक है या तो आप नैरोगेज को मीटर गेज में बदलें या नैरोगेज को बेहतर बनाएं । मैं समझता हूं कि पहाड़ों में मीटरगेज कामयाब हो सकती है लेकिन ब्राडगेज कामयाब नहीं हो सकेगी । लेकिन अगर आप यह फैसला कर दें कि पहाड़ों में नैरोगेज बिल्कुल बन्द कर दी जाए तो जो यातायात का साधन आज पहाड़ी इलाकों में है वह भी खत्म हो जायेगा । इसलिए मैं अर्ज करता हूं कि आपका फैसला जल्द हो जाना चाहिए । रेलवे बोर्ड के स्तर पर यह फैसला हो जाना चाहिए कि जो नैरोगेज लेन में है उसको ब्राडगेज में तबदील करना है या नहीं और अगर करना है तो कितना करना है, और जहां तक पहाड़ों की रेलें हैं उनको आप मीटरगेज में तबदील करने वाले हैं या नहीं । जो मीटरगेज में तबदील हो सकती हैं उनको करिए और जो नहीं हो सकती उनकी हालत बेहतर बनाइए । मैंने सारे हिन्दुस्तान में घूम कर नैरोगेज लाइनों को देखा है । सिर्फ एक सेक्शन है कालका-शिमला, जहां एक समय हिन्दुस्तान का कंपीटल था, वहां की रेल की तरफ तो ज्यादा तवज्जह दी गई है । वहां के इंजन भी ठीक हैं, डिब्बे भी ठीक हैं, डोजल लोकोमोटिव भी चलते हैं, लेकिन और जो बाकी जोन हैं जिनमें नैरोगेज लाइन है वहां उसकी हालत निहायत निकम्मी है । इसलिए मैं आपका ध्यान इस तरफ आकर्षित करना चाहता हूं कि उनकी हालत को बेहतर बनाइए ।

[श्री हेमराज]

आपने जो रिपोर्ट दी है उससे यह पता नहीं चलता कि आपने नैरोगेज के लिए इंजन बाहर से मंगाए हैं या नहीं। देश के अन्दर आप नैरोगेज लोकों मोटिव नहीं बनाते, सिर्फ ब्राडगेज और मीटरगेज के लोकोमोटिव बनाते हैं। नैरोगेज के आप बाहर से मंगाते हैं। इस वक्त फारिन एक्सचेंज की दिक्कत की वजह से आप कहते हैं कि उसके लिए आपके पास पैसा नहीं है। इन नैरोगेज के लोकोमोटिव्स की हालत बहुत बुरी है। इसलिए मैं आप से अर्ज करना चाहता हूँ कि जैसे आप यहां पर ब्राडगेज के और मीटरगेज के इंजन बना रहे हैं उसी तरह साथ साथ नैरोगेज के इंजन भी बनाने का कोई न कोई प्रबंध करें।

जो एक्सीडेंट होते हैं उनकी तरफ आपकी ध्यान देना चाहिए। कुंजर कमेटी ने तो यह निष्कर्ष निकाला है कि इनमें ज्यादा हद तक तो जिम्मेवारी रेलवे वालों की है। अगर उस पर जो आपको कमेंट हुआ है वह है "नोटेंड"। आज के अखबार में भी एक बड़े एक्सीडेंट की खबर है और यह एक्सीडेंट स्टेशन के बिल्कुल नजदीक हुआ है। इसमें जहां पर रेलवे वालों की जिम्मेवारी हो उनकी उसके मुताबिक सजाएं देनी चाहिए ताकि इस किस्म के हादसे होने बंद हो जाएं। यह ठीक है कि आपकी रेलों का जितना आइलेज है उसके हिसाब से आप उस को जस्टीफाई करना चाहते हैं और उस का परसेंटेज निकालते हैं। लेकिन आपकी परसेंटेज की तरफ नहीं देखना चाहिए। यहां तो जानों का सवाल है। अगर आप यह परसेंटेज निकालें कि हमारी लाइनें इतनी मील की हैं और उनको देखते हुए इतनी जानों का जाया होना बहुत ज्यादा नहीं है, तो इस से आप को तसल्ली हो सकती है, आपके कागजों को तसल्ली हो सकती है लेकिन जनता को इससे तसल्ली नहीं होगी। इसलिए मैं आप से अर्ज करना चाहता हूँ कि जो कर्मचारी इन के लिए जिम्मेवार हों उनको कड़ी से कड़ी सजाएं दी जाएं।

एक और बात की तरफ मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। कुंजर कमेटी ने एक और निष्कर्ष निकाला है कि जो आप ओवर टाइम देते हैं उसके लालच की वजह से कई दफा आपके कर्मचारी ओवर टाइम काम करके ज्यादा कमाई करने को तैयार हो जाते हैं लेकिन नेचर तो इसको नहीं देखती। इस लिए मैं चाहता हूँ कि उतने ही समय उन लोगों को काम करने दिया जाए जितने समय की वे कर सकें।

दो तीन और बातें आपके सामने रखकर मैं बैठ जाऊंगा। एक बात तो यह है कि जो क्लेम्स की रकम है वह रोज बढ़ती है। पार्लियामेंट ने आपके लिए रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स मंजूर कर दी पर उसके बावजूद चोरी और पिलफरेज होता है, गाड़ियों से लाइट गुम हो जाती है, पंखे गुम हो जाते हैं, और सामान गुम हो जाता है। मैं समझता हूँ कि अगर इसमें रेलवे कर्मचारियों का हाथ न हो तो यह काम नहीं हो सकता।

मैं कांगड़ा वैली के बारे में एक दो बातें अर्ज करना चाहता हूँ। वहां पर ओवर क्राउडिंग बहुत ज्यादा है। लेकिन जब भी मैंने इस बारे में लिखा है या सवाल किया है तो जवाब यह दे दिया जाता है कि वहां ओवर क्राउडिंग नहीं है। मैं रोजाना देखता हूँ कि लोगों को बैठने के लिए जगह नहीं मिलती, लोग खड़े हो कर चले जाते हैं और यहां पर हमें जवाब और ही दिया जाता है। शायद मेरी आंखें खराब हो गई हैं कि ठीक देख नहीं पाता लेकिन जब भी मैं वहां जाता हूँ तो यह चीज देखता हूँ।

एक और बात मैं अर्ज करूँ कि कांगड़ा वैली स्टेशन से बाहर के लिए डाइरेक्ट बुकिंग नहीं होता। मैं चाहता हूँ कि यह जारी होना चाहिए। पाँच डेय के बनने पर रेलवे लाइन का जो रिप्लाइममेंट होगा, मैं चाहता हूँ कि इसमें जो दरमियानी पुल बने वह

रोडकम रेल गिज बने। ऐसा होने से पबलिक को ज्यादा सहूलियत हो सकती है।

इसके अतिरिक्त भ्राजू और जोगेन्द्र नगर के दरमियान १३-१४ मील का फासला है वहां पर दरमियान में कोई हाल्ट नहीं है। चौतड़ा में हाल्ट रखने के लिए मैंने लिखा था। मुझे सूचित कर दिया गया कि वह बना दिया जायेगा। उस हाल्ट का बनाना मंजूर कर लिया गया है और इसकी इतिला मुझे खत भज कर दे भी दी गई है लेकिन भ्राजू तक वह हाल्ट बना नहीं है।

चूंकि मेरा समय समाप्त हो गया है इसलिए बस और अधिक न कहते हुए आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझ बोलने का अवसर दिया और रेलवे मंत्रालय से आशा रखता हूं कि जो मुझाव मैंने दिये हैं उन पर विचार करके अमल करेंगे।

Shri Maniyangadan (Kottayam):
Mr. Deputy-Speaker, I am very grateful to you for giving me this opportunity of taking part in this debate. I am happy to join my other friends in congratulating the Railway Minister for the splendid performance that he was able to report to this House. There is no exaggeration if I say that the country was psychologically prepared for an increase in the passenger fares. So, it was a pleasant surprise to hear him announce that there is no increase in passenger fares. The only source which he has sought to tap for increasing the revenue of the railways is an increase in the surcharge on freight charges on goods. In my view, he is perfectly justified in doing that.

The importance of railway system in a country can ever be minimised. In our country, in India, the maintenance of prices of commodities depends to a large extent on the efficient management of the railway system. If commodities are not supplied in time to places where they

are needed, the prices will always go up, of late, foodgrains and other commodities are being moved to various parts of the country where they are needed by the railways allotting the necessary wagons which helps the maintenance of prices.

The increase of the dividend to the exchequer from 4.25 per cent to 4.50 per cent has been criticised by some Members. The Minister has given the justification for this in his speech. I do not want to go into those details. I am of the view that it was a good gesture on the part of the Railway Ministry to increase their contribution, and that it why I welcome this, especially at the time of the emergency.

I do not want to go into the details of the performances achieved by the railways. I wish to mention some defects which, according to me, they are attempting to rectify but in which they have not been fully successful. Corruption is an evil which is very much in vogue in the railway administration. The Audit Report refers to many cases where much loss could have been avoided if proper action had been taken in time. Here I may mention a small matter. If you go to any railway station for reservation of tickets, be it for the upper class or lower class, the usual stock answer is that there is no seat vacant. But when the train actually starts we find so many berths lying vacant. This is a big loss of revenue to the exchequer, apart from causing a lot of inconvenience to the travelling public. This is invariably the case in every station. Now first class berths can be reserved twenty days in advance but even when we go twenty days in advance for reservation we are given the same reply that there is no berth vacant. The same thing happens in the case of third class sleeper coaches. I have myself seen many instances where the reply was given that no berth is available and subsequently the berth was made available by some means or other. Then, often we find several first class berths lying vacant

[Shri Maniyangadan]

when the train started, though the reply was given earlier that no berth is available. This is a matter which the administration must take serious note of.

Coming to ticketless travel, it is true, as evidence from the figures given by the Minister, that the number of ticketless travellers has decreased. But, all the same, even the present number is amazingly big. Of course, I do not blame the Ministry or the railway administration for this. It is a social evil. So, I would appeal to the Members of this House and the general public to co-operate with the railway officials in removing this social evil. In my opinion, this cannot be eradicated unless the civic sense of the people is roused. At the same time, the administration can take stringent measures against ticketless travel. I hope they will do it.

Coming to over-crowding it is my personal experience that there is over-crowding in certain trains, especially at certain periods. This can be solved only by putting more trains, and that requires improvement in line capacity. For example, there is only one through train between Madras and Cochin, known as the Cochin Express. The number of passengers travelling in that train is so large that the train is always over-crowded. When complaints are made, the excuse given is that the line capacity is not sufficient to put more trains. I suggest that the line capacity should be increased and one more through train should be put between Madras and Cochin.

Another suggestion which I want to make and which I made last year also, is a through bogey between Delhi and Cochin attached to the Grand Trunk Express. So many passengers who travel from Delhi and who want to go beyond Madras find it very difficult to get reservation from Madras and they are stranded there. So, if my suggestion is

accepted, there will not be much difficulty for passengers travelling beyond Madras from Delhi.

Then I come to the question of reservation from mofussil places. For example, if people from a place like Kottayam want to go to Madras or beyond Madras, they must go all the way to Ernakulam or Cochin for reservation. I referred to Kottayam because it is an important place from where a large number of peoples are going every day to Madras and other places, both by first class and lower classes. Now they have to go all the way to Cochin for reservation which means waiting for at least one day. This problem could very easily be solved if a quota is allotted to Kottayam out of the seats available for Cochin. I earnestly request the Railway Minister that this must be looked into and something must be done in this respect. It is true that the amenities of third-class passengers are being increased considerably and I have to congratulate the Ministry on the same. But if the persons coming from the mofussil places are to avail of these amenities, this help must be provided to them. Otherwise, they invariably find it impossible to get accommodation in the trains.

Another thing that I want to bring to the notice of the Ministry is the condition of the bogies on the Ernakulam-Quilon line. It has been said that in certain areas, only bad bogies are given. But I may submit without any exaggeration that the bogies now running between Quilon and Ernakulam are the worst in the whole of India. When there is rain they will leak; inside there will be no water; the door shutters cannot be lifted. I do not want to go into those details. These have been complained of, but no improvement has been made yet. I do not know the reason for the same. There are good bogies running on other lines like the line from Trivandrum to Madras, on other metre-gauge lines. I have seen it. And this is a metre-gauge line.

I would submit that the present condition must be improved. The people there have the feeling, when this is a new line which had been opened only recently why should not good bodies be put it. The traffic there is so big but the people are put to great inconvenience. Rains occur often and invariably water will be leaking in them. So this is a matter which must be looked into and I believe the Ministry will take care of it.

Then, with regard to that line I may submit that some more stops must be introduced. Once in answer to a question it was stated that certain stops have been allowed and that they would be introduced immediately. But they have not yet come up. For example, I may mention a place called kumaranaloor near Kottayam. The Ernakulam-Quilon line is running through a thickly populated area. We have in Kerala no village system; it is as if the whole State is one village, and the area is so thickly populated that it is almost like a town. So if you stick to that rule that the distance between two stations must be so much, as in other areas where the village system prevails and one village is so much distant from another village, if you do that in a place like Kerala it will cause a lot of inconvenience to the people. Once I mentioned and I also wrote to the Minister regarding opening a new railway station at a place called Kaduthuruthi, and I was told that the statistics taken by the Department do not justify the opening of a new station there. My submission is this: I have no faith in the statistics taken, because I know the place. There is no facility. If a station is opened at Kaduthuruthi, I am sure the statistics taken by the Department will be proved to be false. I would therefore request them to reconsider this position.

Another point is regarding level crossings. Of course the State Government is also a party to this. If you go from Kottayam to Calicut by car you find that several hours are

lost because of these level crossings. And for more than one hour we have to wait at places like Shoranur and Ernakulam. I submit that something must be done to get rid of this inconvenience.

One word regarding new lines and I shall conclude. Kerala has been clamouring for the last so many years that some new lines must be introduced. Of course, in the present emergency it may not be possible immediately to do so. But some lines could be surveyed. There is no provision for this except for one line from Trivandrum to Tinevely. Cochin Harbour is so important. For transporting the commodities that come through Cochin Harbour new lines must be opened up. The harbour of Cochin must be connected with Madurai. A new line could be opened up and that will be of immense help to agriculturists and also to the nation as a whole.

Shri Mansinh P. Patel (Mehsana): Mr. Deputy-Speaker, Sir, as so many hon. friends have joined in congratulating the railwaymen for the splendid performance done not only in the emergency but in the second year of the Third Five Year Plan, I also associate myself in congratulating the railwaymen, together with my friends and the Ministry. But when I associate myself to congratulate the railwaymen I wish also to suggest that this splendid performance done at the time of the emergency should be retained and continued in the next coming years for the development of the country during the Third Five Year Plan.

The railway is a very important link in organising the economic development of backward areas and underdeveloped areas throughout the country. As India is a vast country and a densely-populated country, it is only the Railways and the Railways alone which can be of the greatest help for the development and the economic betterment of all classes of people. Keeping this in view let us see whether the calculation and the estimation of the Railway Ministry is

[Shri Mansinh P. Patel]

in line with the progress which the people are finding.

First of all, with reference to the Third Five Year Plan or the Second Five Year Plan what we find, is that they attempt to under-estimate the load; and then when they under-estimate the load they take credit for the completion of the hundred per cent fulfilment, or a nearby achievement. Even then there may be a shortage of one thing at one side and another thing at the other side. Every summer season we hear of crises and of shortfall of wagons in one part of the country or another. It is possible that they may be self-created crises. They may be created because of the different Zones or because of the existence of different types of lines on the railways. We should not take a complacent view and feel that because during this year of emergency we have had a very splendid performance, therefore the future years are not so difficult to be harnessed.

As we know, there is a big headache for the Railway Administration itself in handling the present administration by the existing Zones. First they accept a particular principle that a particular Zone should not have more than either 3,000 or 3,500 miles of railway. Even if new lines are opened and there is a possibility of bifurcating a Zone, the reasons of additional expenditure and of administration come in the way and the Zone is not bifurcated, and thereby the development of that Zone gets into a difficulty.

I would like to cite one or two examples of not keeping up with this imagination together with the development of the country. It is an accepted fact now that Kandla, a port on the western part of India, is declared a free-trade zone. Kandla was to be a free zone since the last four or five years in order to develop this port. And there was a thinking whether the Bhavanagar-Tarapore

line will help in this respect or the Jhund-Kandla railway line will help. It took about seven to eight years for a decision to drop the idea of the Bhavangar-Tarapore line as it might create a headache in the development of Kandla; and the Jhund-Kandla line was accepted in principle for developing a direct broad-gauge line to Kandla. But what is the expenditure allocated to that item in the budget? If I mistake not, if my memory does not fail me, there was a definite assurance in this House or outside the House that the Jhund-Kandla railway line will come up definitely before the end of the Third Five Year Plan period. I am really shocked to read the statement that only Rs. 1 lakhs are being provided where the total expenditure is expected to be Rs. 792 lakhs. Am I to understand that there is an indirect calculation to see that Kandla Port should fail or that the declaration of a free trade zone is done simply by declaring it a free trade zone which may not develop as desired? Where is the filling of the gap? How is Kandla Port being connected with the broad gauge line anywhere? There is only one metre gauge line from Ajmer and Palanpur to Kandla. I would have seen that before this declaration came the thinking of the Railway Ministry about a broad gauge connection from the southern or western side of Bombay would have come to a fruitful purpose. Last year I saw a provision of about Rs. 6 lakhs. This year it is only Rs. 1 lakh. The free trade zone will thus remain in abeyance for two or three years or more till the Broad gauge railway comes up. When will it come? Am I to understand that it will be taken up during the Fourth Five Year Plan? I would earnestly appeal that a token provision may be sufficient for the moment. It is not difficult for the Railway Ministry to find some additional resources and to see that for the fulfilment of the intention of the Government of India to develop Kandla Port as a full-fledged port on the western side which is very advantageous

economically this line should come up and additional provision should be made.

Shri Narendra Singh Mahida: It is shelved.

Shri Mansinh P. Patel: Then, there is a provision for Himmatnagar-Udaipur railway line which is a metre gauge line linking the western part of Rajasthan with one district of Gujarat. There is at present one metre gauge link going to Kandla, that is, from Ajmer to Palanpur. But a short distance of 15 miles connecting the whole of Rajasthan by shorter distance with Kandla at Vijapur point has not even been put for survey. Repeated memoranda had been submitted when the alignment of Udaipur-Himmatnagar was under survey. There was a great dispute in Gujarat about that. One view was that it should be linked with Talod nearer and towards Ahmedabad. The other view was far Himmatnagar. I come from a district of North Gujarat, that is, Mehsana. We gave this view that in future linking Himmatnagar with Vijapur, a distance of 15 miles, will again shorten the distance by metre gauge from Rajasthan to Kandla Port. When I see the new surveys contemplated during the year 1963-64, it is my misfortune that I do not even find the survey of these 15 miles. It is my earnest desire and appeal to the Ministry that a preliminary survey of the 15 miles between Himmatnagar and Vijapur be held which will be shorter from the Rajasthan side to Kandla Port by metre gauge also.

The same thing is also there regarding the doubling programme of metre gauge lines. All the agricultural or other produce, whatever is there above or below the earth, is to be transhipped by railway. It has been accepted that there is a routine programme of a particular percentage of lines being doubled, broad gauge at certain points and metre gauge at other points. A doubling programme is also going on from Kalol to

Mehsana onwards. Here I would like to make one suggestion for economy. If my memory does not fail me, only two years ago this survey was already done. They already had a programme for doubling this line. But before they doubled it, they started an extension of one line at each railway station in between these 25 miles only two years ago. So, when they contemplate a doubling programme, they need not go in for waste of money by just putting one additional line at each railway station and then taking up the doubling programme. I am not a technician and I do not know about it, but as engineers of the Public Works Department say, it is a criminal waste of money by the engineering department to take up one programme a little in advance, spend whatever they like and then dismantle it and take up the doubling programme.

My second earnest desire and appeal to the Ministry will be that wherever there may be a programme for doubling or wherever a survey is going on, if it is likely that that programme is to be included within a year or two in the programme, additional lines at every railway station may not be taken in hand and the actual doubling programme may be taken up whereby there will be a saving and the programme will also be speeded up.

Much has been said regarding the metre gauge. In the same way, I see that from Delhi to Ahmedabad there are two State capitals, that is, Jaipur and Ahmedabad. Once in the Consultative Committee I said that we are talking much about amenities for third class passengers and also about de luxe and air-conditioned coaches. Is it our misfortune to be on a metre gauge in this part of the country that there should be no air-conditioned train specially for third-class passengers on the metre gauge throughout India? I do understand the difficulty of the Railway Ministry. You cannot convert the whole of metre gauge

[Shri Mansingh P. Patel]

into broad gauge; but then this disparity should not be a permanent headache for us and we do not enjoy another amenity when we pay the same kind of taxation together with others. So, I urge that there should be a metre gauge air-conditioned train from Ahmedabad to Delhi via Jaipur which will link the two States. Let us have a glimpse of air conditioned train for the third-class passengers. Let my colleagues and my hon. friends press for an air-conditioned train on the metre gauge throughout and enjoy it.

An Hon. Member: You were saying something about narrow gauge.

Shri Mansingh P. Patel: To my misfortune I have little experience of narrow gauge. I would not like to digress.

As regards the increase in freight rate, it is not much to be worried over. But still I would like to say something about this. It is an accepted principle that people should get the same benefit in return for payment. I remember during my school days the difference between the first, second and third class fares was in terms of 1:2:4. After independence the first-class passengers—I and my colleagues have got the first-class free pass—are paying only three times the third class fare. Why is there only this difference? It is too small a difference. If there should be any increase in order to reduce overcrowding of first-class and the uneconomic rate, there should be an increase in the first-class fare. Then the third class passengers will feel that the people of a little higher class who have got a better economic advantage really pay what they enjoy.

Much has been said that we have provided amenities for third class by giving an even number of sitting seats and sleeping seats by night. I have enjoyed it because I have a free pass

only for myself and sometimes I cannot afford first-class for all members of my family. Therefore I enjoy the sleeping coach also sometimes. Am I to understand that the economic advantage of a first-class passenger is in correlation with the third-class passenger? Why should we not charge those who can travel by first-class, a barest 1/100th per cent in the country, four times of the third-class fare? Why should they pay only three times of that? Therefore if there should be any increase during the Third Five Year Plan, if I expect any additional taxation from this Ministry, it should necessarily be on the first-class passengers and the fare relationship should be 1:2:4.

See the pitiable position of the second-class passengers. They never get the sleeping coach. This is their position. On the contrary, people travel more in the third-class sleeping coach than in first-class. So, when we have increased these freight charges on goods and parcels, we should also have that increase.

I would suggest one economy. The private booking agency system is still continued in the country even after 15 years of independence. What is the basic background? I have no knowledge of that. This is my first term in this House. But when you are having public undertaking in the field of transport as also in the railways, in spite of this development of additional traffic, why do we at all need these private booking agencies? Not only booking agencies, bookstalls also and in contracts also. There should be a basic policy that if there is a public undertaking preferably no monopoly of any nature; it may be in whatever form in the past—there is no question of continuing now; they have sufficiently enjoyed it. Therefore that private booking agency should also be eliminated. As I see the cabinet Minister, I expect this boldness also from him in India that when we are having a socialistic

pattern of society, there is no question of allowing anybody to earn just as a sleeping concern and running a small administration and, because there is traffic and overcrowding, to manipulate and earn money by a simple administration which otherwise the State can afford. Therefore, these private booking agencies, I say, should be eliminated. (Bell rings) One last minute, Sir.

Mr. Deputy-Speaker: He has already taken one minute.

Shri Mansinh P. Patel: In the end, the Western zone may need a little bifurcation. Ahmedabad is neither a zone nor a division. I feel that a survey may be made. It is a very difficult place where you have to handle so many metre-gauge and broad gauge lines. The headquarters of Bombay are not likely to be shifted from Bombay very soon. A case for a division for Ahmedabad or Mehsana may be made out.

I once again take this opportunity to congratulate the smallest man of the Railway administration who can take a little pride about this public undertaking.

Shri Sezhiyan (Perambalur): Mr Deputy-Speaker, at the outset, let me congratulate the Railway Minister and the railwaymen of all ranks whose sustained efforts have resulted in a splendid performance during the critical days of the emergency. They have taken the additional burden imposed by the emergency conditions cheerfully and successfully without affecting the normal movements. They deserve our admiration and congratulations.

The Railway Minister has presented us a generous budget, I may say. It is generous in respect of Rs. 80 crores instead of Rs. 70 crores allotted to the Depreciation fund and also in increasing the contribution to the General revenues from $4\frac{1}{2}$ per cent. to $4\frac{1}{4}$ per cent. which means an additional contribution of Rs. 4 crores. The report for 1961-62 supplied to us is also good

in terms of higher earnings, heavier traffic handled by them, passenger miles, etc. The report informs us of many improvements in many spheres. I am taking for example the earnings. The earnings in the past ten years have been increasing by leaps and bounds. If we take 1950-51, it was Rs. 263 crores. It has more than doubled in the past 10 or 11 years. For 1962-63, it has stood at Rs. 550 crores and the estimated budget for 1963-64 is Rs. 600 crores. I am giving these figures to show that the earnings have increased and also other figures are touching new heights. For these things, the Minister can take credit. But, I would say that in spite of the phenomenal increase in earnings from passenger fares, there is one item which has been neglected all along these years, that is the item of amenities to railway users. The general public is interested to know what has been done for the comfort and amenities to the travelling public who have been paying so much to the Railway earnings.

For the past 10 years or 11 years,— I do not know for how many years— only a nominal amount of Rs. 3 crores is being allotted towards amenities to the railway passengers. Even this amount seems not to have been spent fully all these years. If we take the analysis of the last 4 years, in 1958-59 a sum of Rs. 2.68 crores only has been spent, in Rs. 1959-60 the amount has been Rs. 2.35 crores, in 1960-61 Rs. 2.44 crores and in 1961-62 Rs. 2.65 crores. The Railway Convention Committee, in 1954, I think, recommended that a minimum of Rs. 3 crores may be allotted per annum under this count. They said a minimum amount; the Railways seem to have taken it as the maximum amount. In the last 4 years, they have not touched that mark. Only they used to make the 'ment. When actual expenditure comes, they used to spend only less amount. That is an important aspect that amenities to passengers and railway users have been neglected all along these years though the earnings have multiplied tremendously and they

[Shri Sezhan]

have increased by more than Rs. 300 crores.

I am constrained to say that, sometimes, these reports do not give a clear picture of the conditions. I take, for example, overcrowding. The report for the present year, 1961-62, on page 58 says:

"The census of occupation of trains in third class (non-suburban trains) taken during 1961 showed that, as compared 1955, the overcrowding on the metre gauge had dropped appreciably from 30 per cent. to 15 per cent. and on the broad gauge from 16 per cent. to 14.6 per cent. Disparity in overcrowding between the two gauges has thus considerably been evened out."

If one reads this statement, it looks as if conditions have improved in 1961-62. But, were you to consult the previous report supplied to us last year, that is the report for 1960-61, on page 139 they say about overcrowding as follows:

"The census of occupation of trains in third class taken during 1960 as compared to 1955 showed that the overcrowding on the metre gauge had dropped appreciably from 30 per cent. to 11 per cent. and on the broad gauge from 16 per cent. to 13 per cent. The disparity in overcrowding between the two gauges has thus been considerably evened out."

Almost the same sentences have been utilised.

One important thing that I want to bring to the attention of the House is this. Usually, in the data supplied for a year, they used to compare them with the previous year. In giving this figure for overcrowding for 1960-61, they compared it with 1955. Again, when they drew the report for 1961-62 the percentage of overcrowding in 1961 was compared with 1955. Be-

cause, the position is this. Had they made the comparison in 1961 with the position in 1960, that would have shown a deterioration in the conditions. Because, in 1955, the overcrowding was 30 per cent. In 1960, it dropped to 11 per cent. In 1961, again it went up to 15 per cent. Therefore, when they drew the report for 1961-62, they did not make a comparison with 1960-61, but went back to the advantageous comparison to 1955 and showed some improvement, which is not apparent as their statement says.

I am mentioning this overcrowding not with a view to bring some discredit on the persons who have made this report. But, I want to emphasise that we, Members coming from the South, are concerned with this. Because, overcrowding in the South is more acute than in other parts of the country. In the South, there is bound to be overcrowding because of paucity of trains and density of population there. If we compare the All-India statistical tables of population with the route miles in railways available, the All India ratio will be, 12,327 persons for each route mile. If we come to Andhra State, there are 12,400 persons for each railway route mile. In the Mysore State, there are 14,446 persons for each route mile in that State. If we take Tamil Nad, it is about 16,000 persons for each route mile. In Kerala it is worse. It is 31,077 for each route mile. Therefore, we can as well see that in the South, in the three States and also in the fourth State, there is a considerable amount of population depending on a lesser number of railways. The only way to remove this overcrowding will be to increase the frequency of the trains, open more lines, to convert the narrow gauge and metre gauge lines into broad gauge and also to electrify and double the tracks wherever possible.

I want to say one thing regarding trains running from Delhi to Madras. I have to say that this has been neglected by the Railway Board. In Delhi-Bombay and Delhi-Howrah lines,

there are 6 express and mail trains on each of these routes. But, there are not so many express and mail trains running from Delhi to Madras. There is the G.T. Express running daily and the Bi-weekly De Luxe train which is run, as it is named, only twice a week. There is the Janata Express. To call it an Express is a misnomer. It is an apology for an Express. It is something better than a goods train and something worse than a passenger train. It never keeps up time. Persons who are travelling by this are always put to great difficulties. To all those stations where food will be available, the train comes very late and they are always stranded. Only once a week the restaurant car is attached to this train, and during the rest of the week the passengers travelling by this train have to go without the restaurant car and depend only on whatever food is available at the wayside stations.

15 hrs.

It should be mentioned that this route is perhaps the longest that is passing through this sub-continent. It is passing through a maximum of eight States, namely Delhi, Punjab, Rajasthan, U.P., Madhya Pradesh, Maharashtra, Andhra Pradesh and Madras. The traffic at the intermediate stations like Bhopal, Nagpur and Hyderabad which has tremendously increased all these years, is putting a greater strain on these trains. I request the Railway Minister to run the Janata express also with the approximate timing of the GT Express and also attach the restaurant car to this train every day.

It may also be mentioned that the Delhi-Madras route is one of the highly crowded routes. Even on the ordinary days it is always full. The figures available both at Madras and at Delhi will show that both the first class and third class occupancy are very high. I think that more than 90 per cent. of the seats are always filled up, and during the summer season, the figure

touches almost one hundred per cent. The two-tier and three-tier third class coaches also run full all round the year. So, I would suggest that some more attention should be paid to the passengers who travel from Delhi to Madras and vice versa. During the summer season, as the schools start closing, you can see a lot of persons sleeping in a queue in the New Delhi railway station in order to purchase tickets for going to the South.

The other day, in the course of his speech, my hon. friend Shri Hanumanthaiya referred to the need for scrapping the metre gauge and the narrow gauge and converting them into broad gauge lines. The broad gauge lines are more economical, more efficient, and there is less overcrowding on the broad gauge sections. As I have already pointed out, here is only 11 per cent. overcrowding on the broad gauge as compared to the 15 per cent. overcrowding on the metre gauge, because the broad gauge trains can carry a greater number of passengers. They can also haul more tonnage of goods and parcels etc.

There is also one further point in favour of the broad gauge lines. If we look at the number of accidents, especially the derailment cases, we find that there is a marked increase in the number of accidents on the metre gauge and the narrow gauge; in other words, the metre gauge and narrow gauge sections are more prone to derailments than the broad gauge. If we see the figures in regard to accidents in 1961-62, we find the number of derailment cases has been analysed as follows: on the broad gauge, there had been derailment in 53 cases, and on the metre gauge in 89 cases, and on the narrow gauge in 53 cases. If we take the average as to the number of accidents per million train-miles, it comes to only about 0.65 in the broad gauge, 2.02 per cent. in the metre gauge, and 11.9 per cent. in the narrow gauge. This also shows that the metre gauge and the narrow gauge lines are more prone to accidents especially in the matter of derailments.

[Shri Sezhian]

As the Accidents Enquiry Committee set up under the chairmanship of Dr. Kunzru has reported, the derailments per million train-miles in the metre gauge and the narrow gauge have been thrice and sixteen times respectively the corresponding figures for the broad gauge.

So, from all these points of view, from the point of view of safety, comfort, less overcrowding, easy flow of traffic and other things, it is clear that the broad gauge is always preferable to the other gauges.

Of course, the hon. Minister may say that all of a sudden we cannot convert all the narrow and metre gauge lines into broad gauge ones. It is true that that might not be possible. But, at least, whenever new lines are being constructed, they might have plans for broad gauge lines instead of metre gauge lines. For example, the Salem-Bangalore line might have been taken up as a broad gauge line.

There is also another point in favour of going in for broad gauge in the case of new lines. If we go on adding more number of lines on the metre gauge now, in later years we may find it difficult to convert them into broad gauge, and therefore we shall only be adding to the burden of the existing metre gauge lines.

I have also to point out one other thing in this connection. In the Southern Railway, particularly in the Madras State, the broad gauge lines are in a very low percentage. If we take the all-India statistics the broad gauge line forms 56 per cent. of the total railway mileage. In the Southern Railway, it is only about 31 per cent, and if we take the Madras State alone, it is only 24 per cent. This shows that because of the lack of broad gauge lines and because of the abnormally high percentage of metre gauge and narrow gauge lines there is great suffering on the part of the people in the South.

Here, I have to plead for the conversion of the Madras-Tuticorin line

into a broad gauge line, because so many important industries are coming up along that line. For instance, there is the Neyveli Lignite Project near Vriddachalam. There is also the Heavy Boiler Plant coming up at Tiruchirappalli. Of course, the development of the Tuticorin port is also there, when the railways may have to handle more traffic. After the putting up of these plants, there should not be any bottlenecks and difficulties later on. Therefore, even now, we should plan ahead to convert this line possibly with a double track between Madras and Tuticorin. This might be done in stages. First, we may construct the line from Madras to Tiruchirappalli as a broad gauge line, and then extend it to Madurai and then to Tuticorin. That will be helpful for the future planing of the development of the country.

I must point out that there has been an increase in the freight rates, which was not expected this year. The Railway Freight Structure Enquiry Committee had, of course, recommended an upward revision of the rates, so that an additional yield of 13 per cent. on the revenue on the goods and parcel traffic may be obtained. But that percentage has already been reached in stages last year itself, and there is, therefore, no case for increasing the freight rates this year. Probably, the hon. Minister of Railways wanted to give an opportunity to the passenger to contribute his share to the burden of the general exchequer. But he need not have troubled himself with that, because the Finance Minister had taken it into his hand to give him an ample dose and also ample opportunities by way of taxes with which he can share the burden of the general exchequer.

It is idle to talk that these small increases will not affect the general public, because these small increases will not be absorbed in the profit margin of the traders or the manufacturers but will naturally be handed over to the ultimate consumer with

more additions than what is contemplated in these increases.

Therefore, I would request the Railway Minister to drop these fresh measures of taxation on the freight and prael rates and also not to put more burden on the burden which is already there on the general public. If that is not possible, I would request him to give some concession to some varieties of goods. The Railway Freight Structure Enquiry Committee had recommended a concession of 25 per cent. for the products of village and handloom industries and also for the products of cottage industries. To begin with, I would request the Minister to give this concession of 25 per cent. as recommended by the Railway Freight Structure Enquiry Committee to the handloom goods that are being moved on the railways, because that will go to certain extent in improving the condition of the handloom industry and also in mitigating the sufferings of the handloom weavers, because, at present the handloom industry in the South is facing a crisis, and more than Rs. 50 crores worth of goods are now lying as a dead stock. If this concession is given it will go a long way to help them.

Shri Arunachalam (Ramanathapuram): I congratulate the hon. Railway Minister on the performance of his Ministry during the year and on the reasonable budget presented for the next year.

The railways have been true to their words and are on the point of realising the target set for them during the year in the implementation of the Third Plan. It is said that in ten months, goods-loading has increased by 13·2 million tons, and on a pro rata basis, the total for the entire year may work out to 15·8 million tons. There is thus every chance that the railways may exceed their target, though Shri Swaran Singh has with his usual modesty not made any special mention of this happy prospect. It is also noteworthy that all this has been achieved even with an emergency on

for some months, and without interfering with normal passenger services. On this occasion, therefore, I wish to pay my tribute to all ranks of railwaymen, from the Railway Board members down to the shunting porter, for the magnificent way they have responded to the nation's call at a time of trial.

It has been said that special steps have been taken for the transport of coal. There are not the same complaints now about coal as there were last year, but traders in the South are still having difficulties in obtaining wagons for other commodities and industrial goods. In the absence of a steel plant in the South we have to depend upon the Tatas and other plants, but we have to wait for days and sometimes months, to get a wagon. Similarly, Kanpur Dhall, which is very popular in the South, cannot come freely from the North. Difficulties increase if these commodities are required in areas served by the metre gauge south of Madras.

Possibly the transport capacity is not adequate. During our travels, we see a number of works under construction to increase capacity. But whatever increase has been provided, has been overtaken by more demands, because the economic integration between the North and the South is going ahead at a fast pace. I would request the hon. Minister of Railways to provide sufficient facilities, to make this economic integration complete, permanent and unbreakable and thus help emotional integration.

And on this subject of integration, I may point out that a number of pilgrims come from all parts of India to Rameshwaram which is in my constituency. On the way they alight at Ramanathapuram to visit Devipattanam, Uttarakesamankal, Seshasayanam and Tirupullani in the Ramanathapuram district

[Shri Arunachalam]

of my constituency and from there start the pilgrimage. There is no proper facilities for their stay, excepting a small waiting room in Ramanathapuram. I would request, that a few retiring rooms be constructed there separately for men and for ladies. The cost involved will be negligible, and therefore, this small amenity should not be postponed.

There are also no suitable arrangements for transport of provisions to Rameshwaram. Rameshwaram is an island, connected with the mainland only by the Pamban Railway bridge. So, at present goods and provisions from Madurai are not transported conveniently. The people in Rameshwaram island have to depend upon boats or a goods train once in four days. As a result, prices are high, provisions are scarce and pilgrims are put to a lot of inconvenience. All these difficulties will disappear, if a parcel wagon is attached every day, from Madurai to Rameshwaram, by 783 down passenger train.

Again, Sir, train services between the South and the North are not adequate. Some trains are run only for a few days in the week. For example, though there is heavy rush of passengers, the Janata Express between Bombay and Madras is run only on three days in the week. It this is run every day, it will be a great convenience. There is no reason why it should not. If capacity is available on three days, it should also be available on the other four days.

As you know, Sir, Janatas are the poor man's trains and most of them run long distances. It will be a boon to the passengers if catering arrangements are provided in all these Janata trains which generally reach stations in untimely hours. I would like to make a humble suggestion. Instead of a Dining car being attached to G.T. Express only from Kazipet to Bina, a Dining Car for the convenience of all passengers in this important train which is the only train connecting the

North and South, apart from the Janata, should be provided between Delhi and Madras, both on the onward and outward journeys.

One more point. While the sleeper coaches on the broad gauge are fairly comfortable, those on the metre gauge are far from being so. The width of the metre gauge coach is much less than the broad gauge. Within this reduced width, three items have been squeezed. There is the bench for sleeping then room for passage and then one seat. The result is that the sleeper is too short for any one to lie down and sleep. The sleeping passenger is cooped up so uncomfortably that there is no possibility of his getting any sleep. If the single seat is removed and the passage shifted, it will be possible to provide a sleeping bench with greater length. I wish that in future, the sleeper coaches should not have the present defective design.

With these words, Sir, I support the Railway Budget.

Mr. Deputy-Speaker: Shri Gajraj Singh Rao.

श्रीमती सहोदरा बाई राय (दमोह) :
उपाध्यक्ष महोदय, सब का नम्बर आ गया,
महिलाओं का भी आना चाहिये ।

उपाध्यक्ष महोदय: कल आया ।

श्रीमती सहोदरा बाई राय : कल नहीं,
आज दीजिए । वैसे ही हमारा स्वास्थ्य खराब
है ।

Shri Gajraj Singh Rao (Gurgaon), I rise to congratulate the Railway Administration on running this huge system of expanded railways in spite of so much stress and strain. I have got some concrete suggestions to make, suggestions which have even been accepted by the Ministry since long but which for some reason or other could not be implemented.

Rewari, 32 miles from Delhi, is a very big station. Five railway lines are going out from there. A double track between Delhi and Rewari was conceded four or five years ago on my representation. Even when it was under the N.W.R., it was conceded as absolutely necessary for passengers coming from all over Rajasthan and other areas. But in spite of that, because of the rush of trains on the single line, the position has become worse. Because there is no double track, 80 per cent. or 70 per cent. of the trains stop at Sarai Rohalla, three miles away. People have to come out with their luggage and engage taxis or get into buses. Buses won't carry the luggage or anything of the sort. The result is that they are in a quandary, with regard to negotiating these three or four miles. This situation can be very easily remedied. Till the double track is completed, the train may come to the main station and after halting 15 minutes, the passengers alighting, it can go back to the railway yard at Sarai Rohalla. Now they stop at Sarai Rohalla. This is a very queer thing which has been done to make up that deficiency.

As regards doubling the track, I have already said that it is absolutely necessary because this line serves much of the area of Rajasthan and other poor areas. If doubling is not done, it can only be justified on the basis of a stepmotherly treatment, not on a sound administrative basis.

The track has been doubled to the extent of only 6 miles from the Rewari side, Rewari to Delhi, and about 9—12 miles from this side. There are important military installations which I would not name for security reasons, which have to be supplied with ammunition etc. by road now. The traffic on the road is heavy. All this could have been carried by rail if the track had been doubled. By this not only commodities but passengers could have safely used rail transport.

There is another point. Ajmer was the centre of the metre gauge system. In the annals of the railways, it was 2856 (Ai) LSD—7.

the best administer railway. The Loco and Engine Workshop there was the first to make railway engines in India and it was the best. But I would frankly tell the hon. Ministers that now it has degenerated, the standard has gone down and it is not being looked into. If more people are trained at the metre gauge training centre at Ajmer and the centre is expanded, efficiency on the metre gauge would equal that on the broad gauge. I can safely make this statement. Because this metre gauge serves desert area, it was conceded that for every six or seven miles there would be a halting station for passenger trains provided a type of platform was offered by the villagers. During the last three or four years the people of the area have done it but still the halts have not been provided in some places. It is a question of principle. For the sake of the poorer people this scheme which has been conceded to be vital, should be implemented.

It is a great anomaly that certain sections of the same metre gauge railway are on the Western Railway, while others are in the Northern Railway. I have taken it up during the last three or four years, and I have got the record. For instance, Rewari to Narnaul is on the Western Railway, Rewari to Jaipur is on the Western Railway, but Rewari to Bikaner is on the Northern Railway and Rewari to Bhatinda is on the Northern Railway. There is so much trouble for passengers and goods coming in, and so many extra clerks have to be employed to see which wagon is to be attached to which train, and a huge amount of money is unnecessarily spent on this. It was one metre gauge before, it can be one again. The Railway Board wanted suggestions from me as to how it could be easily done. I have been writing to them, and I have got the papers with me. Since 1961 I have given full details. It would not only be economical, but better for the passengers and goods to be carried if it is with one administration. You may give it any name.

There was a small line up to Farukhnagar from Gadhiharsaru put

[Shri Gajraj Singh Rao]

up by the Britishers principally for carrying salt and *modas* or reed chairs. It is necessary that this line should be connected with Rohtak which is only 25 miles away. As it is only a small track of seven or eight miles now, it has not much utility, but it would greatly improve in usefulness if it is connected to Rohtak, as the whole area would then be served.

Gurgaon which had previously a population of 25,000 has now grown into a town of 50,000 people. There are military installations, wireless and other Central Government institutions there, but the Western Railway mail trains do not stop at Gurgaon. They stop at the next station which is only a village with a population of 2,000. This should be remedied.

In the metre gauge line between Jaipur and Rewari there are so many bridges across the Sahbi Nadi stream. This is a turbulent stream because of which part of the Delhi area as also Gurgaon are flooded. Therefore a scheme has been taken up with the help of the Central and State Governments to raise a bund. If the railways contribute even the cost of a single bridge to this scheme, it would be a great saving to the railways in the long run, and the doubling of the track, as I have already stated, would not only double but treble their income, if it is completed in time.

The broad gauge line also passes from this area to the Mathura side. Hodel is a very big station of importance there. It is a watering station and of importance according to the railway records themselves, but it has not been electrified. They say the town is two or three miles away and therefore they are not doing it. But we have taken electricity to a village within a furlong of Hodel, and so there is no difficulty in electrifying the station.

I thank you for giving me time to speak. The matters I have referred to are small, very petty, but we feel there

should be no stepmotherly treatment of the backward area people. Though they may appear to be small things, these are most essential for the people there. They would give comfort to the third class passengers who are now put to great difficulties. I trust they will receive the hon. Minister's attention.

Shri Basappa (Tiptur): I have heard with attention the glowing tributes paid to the Railway Minister as well as the criticisms made. There are some very good features in the Railway Budget this time which have earned appreciation. In the past we used to hear of bottlenecks and shortfalls in performance, but this time there is a sense of relief and confidence in the Railway Ministry itself. There is all round development. Considering the vast network of railways that we have in India extending over 57,000 miles, the number of people employed coming to about 13 lakhs and the investment made of about Rs. 1,500 crores, the achievement of the railways is good.

They have been able to carry an additional tonnage of 15 millions, which is not a small thing, and they have been able to present a surplus budget of Rs. 31 crores. Of course, this has been made possible by the surcharge of Rs. 19 crores that has been levied, which I wholeheartedly support in the context of events that are happening now.

When I say all this, I am not blind to the various deficiencies, the criticisms made on the Railway Budget. Since these points have been elaborated, I would only touch on a few of them like overcrowding.

It has already been said that it is a pitiable sight to see people standing on the footboards in such frustration. Even the Railway Minister has not given any hope in this matter. He seems to be helpless for want of resources, but this overcrowding must be eliminated at least to some extent by doing something. To feel helpless, as

could be seen from the speech of the hon Minister, is not received well in this House.

Coming to resources, mention has been made of ticketless travel and student behaviour in that context which has been raised in the Question Hour day after day. The Minister expects public co-operation in this matter. I know any amount of administrative action may not be able to plug these loopholes without public co-operation. The public from all ranks must come forward to help. The other day I put a question regarding Members of Parliament serving on the National Railway Users' Consultative Committee and other committees who are given passes for checking ticketless travel. I appeal to hon. colleagues here to make good use of those passes and see that ticketless travel is done away with. The details about accidents have been touched by my hon. friend from Goa and I do not want to deal with them. There must be contentment. One of the main causes for these accidents is human failure and the staff has been made responsible. Greater rest is necessary. My friends, the labour leaders, would feel happy if more rest is given because they are in intimate touch with the railway workers. There must be contentment first before anything more could be done in that direction to eliminate these accidents.

There seems to be some pressure from high quarters on the Railway Minister to see that the departmental catering is done away with. When we say that the standards should improve, it should not be understood that we do not want departmental catering which is very useful. There may be handicaps: you cannot have the luxury of the Asoka Hotel in a running train. In the past certain big contractors in this part of the country might have maintained certain standards. In the south it was not like that. So, I feel that this system should not be abolished. The hon. Minister seems to think that he should not take a rigid attitude. We like him to be like that. But it does not mean he should yield to such pressures.

The audit report before me gives a number of irregularities in the working of these railways. It also mentions how unnecessary expenditure is incurred. Coming from that part, you know, Sir, that Badhravati is manufacturing sleepers. The audit report says that these sleepers are sent to Calcutta and the sleepers manufactured in Calcutta are brought to Mysore. I do not understand it. I hope the Railway Minister will take note of the audit report.

When I say these things, I am to say that I am fully aware of what they have done during this emergency, in the movement of goods and passengers to the Assam border as well as at the time of Goa operations. They have done an excellent job. What my hon. friend Shri Hanumanthaiya said about the late running of trains should not be ignored. It is bad for trains to come at unusual timings, after taking a lot of time.

There are stupendous tasks ahead and the workload is increasing day after day. We expect road-road co-ordination and rail-sea co-ordination. Only then we can satisfy the needs of transport during the Third Plan. For that sound policies have to be formulated. The hon. Minister says he is paying attention to the developmental work but there are certain other factors also such as the backward areas. A time has come when there should be an overall policy as to the laying of new railway lines. I am glad that the outlay on the railway expenditure has increased to Rs. 150 crores. But I wish the Railway Minister to take high level decisions on certain points like the metre-gauge and broad-gauge. My hon. friends asked him to be imaginative and all that. I know that the hon. Minister is fully conscious of that. I do not say that all the metre-gauge should be changed to broad-gauge but there should be a phased programme for that. At least the future lines should all be broad-gauge. The Hasan-Mangalore line must be a broad-gauge line. There is then the question of electrification versus diesel-

[Shri Basappa]

isation. Electrification is good in some places; dieselisation, in others. Dieselisation means import of oil. Electrification is needed more in the south; electricity can be produced at cheap rates.

There is one other thing—the splitting up of the zones. For this, the workload should be the consideration. In 1951 itself they were thinking of reviewing these zones. I do not know what time they will take for this. After every five years they have to think afresh and see the workload and then split the zones. The southern zone has 7,000 and odd miles. The general manager will not be able to have control over all the divisions. It is such a vast division. So, he should think of splitting up the southern zone.

One thing is clear. There are reasons for certain complaints from my part. There is lot of discontentment and frustration and the Chief Minister of Mysore must have apprised the hon. Minister of these things. The other day Shri Hanumanthiya said not even one mile of railway line has been constructed and the hon. Minister replied that sanction had been there from 1952. But what about the construction? The hon. Deputy Minister, Shri S. V. Ramaswamy, is nodding his head; I do not know whether in approval or in disapproval.

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri S. V. Ramaswamy): Sanction was not given in 1952.

Shri Basappa: All right; the sanction is given now. What about construction? They have been waiting for 12 years and not one inch of line has been put. What will be the feelings of the public? All these things should be taken note of. I am strongly objecting to any discrimination or favouritism shown in this direction. I should not be understood as being hard, but there is a feeling in that part of the country that things are not done properly. For instance, there

is a railway line from Guntakal to Hospet. Previously, I was told that they were thinking of converting this metre gauge into broad gauge. If that is so, iff they are going to have a broad gauge line from Guntakal to Hospet, why not they extend this broad gauge line up to Hubli? A lot of iron ore and manganese ore has to go both to the eastern ports and the western ports. It is high time that they thought of an all-India development, whether western ports or eastern ports. The trade in the future is going to be developed not only in the east but also in the west. So, I request the Railway Minister to take note of all these aspects.

I now come to some smaller points. Take, for example, the railway underbridge at Subedar Chatram near Bangalore. I think the Deputy Minister of Railways is fully aware of the defective construction of that bridge. It has become almost a scandal. I did not want to use that word, but you must remember that lakhs of people in and near Bangalore who go and see that bridge ask, "what is this construction which is very defective? What is this for?" Therefore, the authorities have to remodel this bridge. The whole structure has to be demolished and a new structure has to be put up. Otherwise, it is going to cause accidents. Why should such things happen? The responsibility must be fixed for this defective construction. The railway authorities may say that the corporation is responsible for this; the corporation may say that the railways are responsible. Such things should not happen.

There is need for an underbridge at Tiptur town. I have been asking for it or agitating for it since the last four or five years. It has not yet been constructed. As you know, the town is extending on both sides, and the people have to wait for hours together to cross from one side to the other. I have made representations to the General Manager. But he does not want to take note of the representa-

tion from a Member of Parliament. He feels that a representation should come from some other authority. I wish that the General Manager pays attention to what a Member of Parliament says and see that the thing is done. I do not say that he should do it immediately, but at least he should get it examined by some people and see whether there is necessity or not for the construction of this railway underbridge.

Lastly, I refer to Banasandra railway station. I have been agitating since the last ten years or so for a first-class waiting hall or rest-room at that station to enable the passengers to stay there. Still, a first-class waiting hall has not been provided there. At least, even at this stage, after 12 years of my agitation for it as a Member of Parliament here, this small thing should be done. That is all I wish to say.

Shri Vasudevan Nair (Ambalapuzha): Mr. Deputy-Speaker, Sir, many hon. Members have already referred to the working and service conditions of more than a million of the railway employees in our country. Yesterday, Members like Shri Frank Anthony have with force pointed out that the real problem is one of overwork as far as the employees in many centres of this industry are concerned. We had the opportunity of reading a news item yesterday in the *Times of India*. It is really a shocking revelation, if I may put it in that way. I am sure the attention of the Railway Minister would have been invited to that report. A very responsible official of the All-India Railway-men's Federation, Miss Maniben Kara, has issued a statement to the press wherein she has said that there are cases of four station masters and assistant station masters of the Indore-Dewas-Ujjain section of the Western Railway performing continuous duty ranging between 103 and 216 hours.

Shri Shah Nawaz Khan: How many men ply on that section every day? Please tell us.

Shri Vasudevan Nair: You know such details better. (*Interruption*).

An Hon. Member: It is a question of attendance.

Shri Priya Gupta (Katihar): It is a question of men being sent for relief.

Shri Vasudevan Nair: The whole point is that the Government have to look into this matter immediately. It is not just a vague statement. The names of the station masters and assistant station masters and the period of the non-stop duty performed by each one of them are given in that statement. It is not just a vague statement being flung at the face of the Minister. It is a shocking state of affairs. Even if this is only 50 per cent or 25 per cent true, I am sure that the Government will be anxious to look into this matter. The Minister should also be concerned about this situation and see that if such a situation at all exists in the railways. The people who know the working of the railways closely have stated in this House that this is the pattern that exists today and this contributes in a large measure to the railway accidents that are increasing.

I do not wish to deal with any other general question concerning the working of the Indian Government railways. It has been sufficiently dealt with by many other speakers. But I too am inclined to use the time at my disposal to present some of our problems, that is the problems facing my State. Many hon. Members in this House today have spoken about regional problems and about the problems of their various constituencies and States. Perhaps some Members may ask what is the relevance in speaking about such problems in this period of national emergency. It is a fact that we do not or should not boost up such problems above the common problems facing the country. All the same, this is the only opportunity for us to present before the House and the Government as a whole what we feel, what the people that we represent

[Shri Vasudevan Nair]

feel, about the functioning of the railways for the last decade.

Now, several Members were speaking about the step-motherly attitude of the Railway Ministry and the Central Government towards the various regions of this country. But, the hon. Minister, I am sure, will agree with me that perhaps there will be none more deserving than we from Kerala who could make that charge against the Central Government in respect of the railways. You know that of all the States in India, we in Kerala have the least route mileage. It does not even go to 500 miles. Of course, there are one or two States more, like Orissa and Assam, who are also in the same plight. (*Interruption*).

Shri P. K. Deo (Kalahandi): The position is still worse in Orissa.

15:48 hrs.

[SHRIMATI RENU CHAKRAVARTY in the Chair].

Shri Vasudevan Nair: We have a very interesting experience. When we go to the Minister of Industries sometimes to complain and to request that our case should be specially considered, very often he tells us that he has all sympathy for a State like Kerala with so many problems, a backward State as far as industry is concerned. But the difficulty is, how he can ask the people to go and start industries in a State where railway communications are the least? That is the answer given by the Minister of Industries very often.

Then, when we go to the Railway Minister—not the present Minister but Shri Jagjivan Ram, the former Minister of Railways—with a request for new railway lines for our State, because the expansion in railway communication is very necessary for rapid industrialisation, he tells us that priority has to be given to those

States where new industries are coming up; that the industrial belt has to be taken into consideration; that they have all sympathy for the State of Kerala which has only 500 miles of railway lines but unfortunately in this age of planning they have to give new railway lines to the industrially developed areas. The result is, we have neither railways nor industries. This is the fate of a State, which is very often called a problem State. I am sure Mr. Swaran Singh will have a soft corner in his heart for this State and he will see to it that when a fresh allotment is made for new railway lines, Kerala will be there in the picture. We are very glad that Madras has got some new lines. Shri Ramaswamy is smiling; he can also take pride in that, especially for the Salem-Bangalore line which cuts across his constituency. We are very glad that Mysore also is promised some lines. I do not know what is going to happen to that Mangalore-Hasan line; but at least they have that promise.

I am coming from an area in the coastal line of Kerala State, with the heaviest population and with a decaying industry, i.e. the coir industry. For the last ten years, people are clamouring for a railway line connecting Ernakulam and Quilon. If there is such a line, that area will be immensely benefited; it will be able to stand upon its own feet and to have industrialisation, so that the people are helped. My leader is reminding me about an equally important line, about which, of course, a survey was even ordered sometime back. That is the Tellicherry-Mysore line. It connects the Kerala State and Mysore State through the high ranges. From every point of view, that is a very important line to be considered sympathetically by the Railway Ministry.

I do not know whether all these pleadings will have any result. It may be considered by the Ministers

as a kind of ritual, in which Members engage every year. I request the Minister not to consider it like that. The Minister comes from the northern most State of India. But he has heard Members from the Southern States speaking irrespective of party differences. That represents the average man's sentiments as far as the Southern States are concerned, as a whole. I would request the Minister to spend more time in touring Southern States than the northern part of India. Historically speaking, many of the Northern States were privileged in the matter of railway development. During the British days, the native States which formed a major part of Kerala were naturally left out of the picture. Due to the development of major ports at Bombay, Calcutta and Madras, actually railways developed more in those areas. All of us are interested in the integration of the country. I feel today national integration is the foremost topic in the minds of the people. More than any other Minister, I think the Railway Minister can contribute to it by taking into consideration the real problems of the backward areas.

My colleague from Kerala, Shri Maniyangadan, belonging to the ruling party, also gave expression to the same feelings a few minutes ago. He detailed many of the smaller problems also. I do not want to go into them for lack of time. Very often I find that all the condemned and dilapidated wagons, compartments and engines are sent to the south. When they are sent to the south, perhaps there also a selection of the worst ones is made and those are sent to our State. My State has so much of rainfall and very often water is stored in the compartments.

The Minister of Railways (Shri Swaran Singh): But they move in and out; they are not stationary.

Shri Vasudevan Nair: These are smaller problems compared to the expansion of railways.

As far as amenities for the public are concerned, there was a request by several Members that more trains should be run on the trunk route connecting Madras and Delhi. There I have a particular request to make, which we have been making all along during all the railway budget debates. This request has been a cry in the wilderness till now. You know tens of thousands of our citizens are working almost in all the major cities of India and many of them are even on the border line of Kashmir. They travel for 3 to 4 days from those areas to reach Delhi and from Delhi, they have to travel 2,000 miles to reach their homes in far-off Kerala State. We have requested in the previous years for a through compartment in the G.T. Express connecting Delhi and Cochin. I do not know why such an elementary request could not be acceded to by the Ministry till now. A through compartment, after all, is a very small thing in the eyes of the Minister. But he should understand that it is a very big thing for tens of thousands of passengers who have to travel nearly 2000 to 3000 miles with their family and children. Coming from Srinagar, they have to break at Delhi; again they have to break at Madras and get into another train for Cochin. It is very troublesome for them. If there is a through compartment in the G. T. Express from Delhi to Cochin, it will be very helpful to many thousands of people. Such arrangements are there between Bombay and Cochin. The same arrangements can be made in the G.T. Express also.

These are some of the problems agitating lakhs of travelling public and I wanted to invite the attention of the Minister to those problems. I hope the hon. Minister will bestow serious attention to these problems.

Shri Subodh Hansda (Jhargram): Mr. Chairman, the debate on the railway budget has been going on for the last two days and most of the Members have expressed their ap-

[Shri Subodh Hansda]

preciation for the performance of the railways, particularly at the time of the emergency. I should also like to express my appreciation for the workers, particularly Class III and Class IV staff, who have worked in the North-east Frontier Railway.

Many things have been pointed out in the audit report as well as in the report of the Indian Railways, 1961-62. If you look at the report for 1961-62, I think the amount of compensation for loss of packages, etc. is mounting up from year to year. I would like to quote one or two figures. In 1960-61, the number of claims was 4,52,615. In 1961-62 it has gone up to 4,96,241. In 1961-62, Rs. 3,63,62,986 have been paid as compensation, but still there are more than 50,000 cases which have not been settled by the railways.

The Railway Protection Force has been created to check pilferage and theft in the railways. I do not know what this RPF is doing. From these figures, it appears that the RPF is most inefficient. If the RPF is not able to check this pilferage and theft, I think it is better to scrap this.

Mr. Chairman: The hon. Member will continue tomorrow.

16 hrs.

DISCUSSION RE: GOLD CONTROL SCHEME

Mr. Chairman: The House will now take up the discussion on the gold control scheme. There are about 15 Members who have tabled the motion and there are about 13 Members who have notified to the Chair their desire to participate in the debate. Therefore, naturally, there will be a very serious shortage of time. I propose, therefore, that the mover may take 15 minutes and others who speak on the subject may take 10 minutes each. I would request the mover to try and finish his speech in 15 minutes (*Interruption*). I am only making this

proposal. Even then it will not be possible to accommodate all hon. Members who have expressed a desire to take part in this debate. But, hon. Members may make their suggestions for extension of time at that stage, after we have proceeded and we are able to know the position. Even if we extend the time by an hour it will not be possible to accommodate everybody, giving the hon. mover 20 or 25 minutes and each hon. Member about 15 minutes. That is why I suggest that it should be done in the manner that I mentioned earlier (*Interruptions*).

श्री बागड़ी (हिमालय) : यह बहुत बड़ा मामला है, इस लिये इसके लिये समय बढ़ाया जाय।

Mr. Chairman: I think it is not necessary for Shri Bagri to raise his voice. I can hear him and also other hon. Members. I think all are saying the same thing, that they want an extension of time.

Shri P. K. Deo (Kalahandi): We may sit longer.

Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshangabad): You are well aware, Madam Chairman, that this is an important matter which has had repercussions, for good or for ill, on our national economy. I would, therefore, earnestly request you to consider the desirability of extending the time by at least two hours, so that as many Members as possible from various groups and parties can take part in the discussion.

Mr. Chairman: I think all sides of the House will agree that this is a very important debate. But even then we will have to limit the time for each individual speaker, and it cannot be left open. Therefore, I would still request Shri Shastri—even if we extend the time by two hours, and that question may be put at a later stage when the hon. Speaker, I am told, will be back here to decide that point—to confine his remarks to 15 minutes.

Shri Prakash V. Shastri (Bijnor): At least half-an-hour.

Mr. Chairman: It is not possible to give half-an-hour. The maximum which can be allowed is 20 minutes for the leading speaker and 15 minutes to others. The hon. Minister also—of course, that will depend on the questions posed and points placed before him for reply—will have to be given 20 or 25 minutes to reply. I would, therefore, say that the mover should try to limit his speech to 20 minutes. Even in major debates leaders of groups do not get more than 20 to 25 minutes. Therefore, he must accommodate whatever he wants to say within 20 minutes.

The Minister of Finance (Shri Morarji Desai): May I submit, Madam, according to arithmetic, if 25 people are to be accommodated with 20 minutes for the first speaker and 15 minutes for others it will go beyond 5 hours for the speakers themselves, and if it is expected that I can give a reply to this satisfactorily within 20 minutes, I am afraid it would be impossible.

Shri Ranga (Chittoor): The Minister will reply tomorrow.

Shri Morarji Desai: I do not know how I am going to reply even tomorrow within 20 minutes.

Mr. Chairman: The hon. Speaker will be back here in another half-an-hour. I am sure then the position will be clear to him. I also agree that the hon. Minister should be permitted to have full time so that he may be able to satisfy hon. Members. Therefore, certainly it will have to be extended and carried over to tomorrow. I am absolutely sure it will be extended to tomorrow, but about the exact time by which it will have to be extended will be decided later. I would request hon. Members to wait, and we will come to some satisfactory conclusion.

Shri Morarji Desai: I do not know whether tomorrow it will be possible,

because the Railway Minister has to go and he has to finish his work tomorrow.

Shri Ranga: Some other day on which it is convenient.

Shri Morarji Desai: What I say is, this matter should not be decided in a hurry like that.

Mr. Chairman: I can assure the hon. Minister that it will not be decided in a hurry. If tomorrow the Railway Budget discussion has to be completed, obviously, it will not be taken up tomorrow and it will be taken up on the next day. I am sure we will find time for it on some day. If necessary we may sit for a couple of hours more today. But even then, as the hon. Minister has said, we will need more time and we will have to carry it over to some other day.

Shri Morarji Desai: Madam, day-after-tomorrow I have to reply in the Rajya Sabha and I won't be free.

Shri Ranga: Some other day.

Mr. Chairman: We can decide that afterwards.

Shri Tyagi (Dehra Dun): Madam, no voting is required to be taken; it is only raising a discussion.

Mr. Chairman: There is no question of voting. It is a question of questions being posed and answers being given by the hon. Minister. Surely, there must be time for that. There is no question of voting, and voting in any case does not take long.

श्री प्रकाशवीर शास्त्री (बिजनौर) :
सभापति महोदय, मैं यह निवेदन कर रहा हूँ कि अभी लोक सभा के अध्यक्ष महोदय से मैंने इन विषय पर बात की थी। मैंने निवेदन किया था कि आधे घंटे से अधिक समय सूवर का दिया जाय, तो उन्होंने कहा कि नहीं, आधे घंटे से अधिक समय नहीं दिया जा सकता।

[श्री प्रकाशवीर शास्त्री]

बहरहाल वे आधे घंटे पर सहमत हो गये क्योंकि यह विषय बहुत ही महत्वपूर्ण है। इस लिये मेरा आप से भी निवेदन है कि मुझे कम से कम इतना समय देने की कृपा तो अवश्य करें।

Mr. Chairman: May I again request him, now that he has made the appeal to me, to realise that there are a very large number of hon. Members who would like to speak on the subject and we would like to give a chance to as many Members as possible. I would, therefore, appeal to him to try—he is a very good speaker and a very concise speaker—and confine his remarks to 20 minutes.

Shri Tyagi: It is a golden advice.

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : सभापति महोदय, मनुष्य जब कभी आशाओं के विपरीत असम्भव आशाओं के बड़े बड़े महल बना लेता है, और उसकी वह आशायें पूरी नहीं हो पाती तो उसको एक झुंझलाहट आती है, और उस झुंझलाहट में वह ऐसे निर्णय ले बैठता है जो अन्त में उसके लिये भी दुःखद होते हैं और उससे संबंध रखने वाले दूसरे व्यक्तियों के लिये भी दुःखद होते हैं। मेरा अनुमान है कि वह स्वर्ण नियंत्रण अधिनियम इसी प्रकार की झुंझलाहट की एक प्रतिक्रिया है।

सरकार ने स्वर्ण नियंत्रण अधिनियम बनाते समय चार विशेष बातों की घोषणा की है। पहली बात यह है कि सोने के भाव अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर लाना चाहती है, दूसरी चीज यह है कि वह सोने का तस्कर व्यापार रोकना चाहती है, तीसरी चीज यह है कि सोने की खपत कम करने के लिये १४ कैरट के भ्रामूषण बना कर वह उधर से लोगों का अनुराग हटाना चाहती है और चौथी चीज यह कि जो अरबों रुपयों का सोना रुका हुआ है वह बाहर भाये यह सरकार की इच्छा है।

मैं बड़ी नम्रता से निवेदन करता हूँ कि स्वर्ण के भाव पिछली कुछ दशाब्दियों में हमारे देश के अन्दर अन्तर्राष्ट्रीय दर को देखते हुए कोई विशेष ऊँचे नहीं रहे हैं। सब से पहले सोने के भाव में परिवर्तन तब आया जब द्वितीय महायुद्ध हुआ, और द्वितीय महायुद्ध के समय में मुद्रास्फीति के ऊपर नियंत्रण नहीं रखा गया। सन् १९४७ के बाद रिजर्व बैंक द्वारा सोने की बिक्री जब से बन्द कर दी गई वह भी उसका बहुत बड़ा कारण हुआ और आज जब मुद्रास्फीति के ऊपर अपेक्षित नियंत्रण नहीं है तो वह भी इस समस्या का एक बहुत बड़ा कारण है। लेकिन जनसाधारण में भविष्यवासी की मात्रा केवल इस लिये बढ़ी कि यह सरकार कभी कभी इस प्रकार के निर्णय भी लेती रही जैसे कि सन् १९४६ में बड़े करेसी नोटों पर प्रतिबन्ध लगाना, सन् १९४५-४६ के अन्दर मद्रास राज्य के अन्दर बैंक फेल हुए, और सन् १९६२ में पलाई बैंक की घटना माननीय सदस्यों के कानों और आँखों से दूर नहीं गई है। इसी प्रकार सोने के मोह के माथ छोट्टे लोंगों को जा सोने से लगाव है उस का कारण यह है कि सोना इस प्रकार की धातु है कि इस्तेमाल करने के पश्चात् भी उसे बेचा जाय तो ८० प्रतिशत मूल्य उसका मिल जाता है। दूसरी चीज यह कि सोना ऐसी धातु है कि किसी समय भी उसे बेचा जा सकता है, गिरवी रक्खा जा सकता है या और किसी ढंग से निपटारा जा सकता है, और एक सबसे बड़ा कारण सोने के संग्रह का यह भी है कि जिन के पास काली कमाई का धन है वे उसे सोने के रूप में सुरक्षित रखते हैं।

सोने का तस्कर व्यापार कैसे रोका जाय इस को जानने से पहले हमें सोचना होगा कि तस्कर व्यापार होता कहाँ है, करता कौन है और किस प्रकार से करता है। पहले यह तस्कर व्यापार सिंगापुर, गोआ, हांगकांग और पाकिस्तान से विशेष रूप से होता था।

गोआ के भारतवर्ष में मिलने के पश्चात् उधर की समस्या लगभग समाप्त हो गई है। हांगकांग, सिंगापुर और पाकिस्तान की सीमा पर अब विशेष रूप से यह तस्कर व्यापार होता है। जैसा मेरा अनुमान है और थोड़ा बहुत इस का आधार है कि देश में तस्कर व्यापार को करने वाले व्यापारी चालीस या पचास से अधिक नहीं हैं। यह तस्कर व्यापार सामान्य व्यक्ति नहीं कर सकते हैं, तस्कर व्यापार करते हैं वे लोग जिन के पास कारें होती हैं और एक एक कार के लिये तीन और चार चार नम्बरों की प्लेटें होती हैं। तस्कर व्यापार करते हैं वे जो पुलिस और सक्षम अफसरों की जेबें जो भर कर भर सकते हैं। तस्कर व्यापार करते हैं वे जिनकी राज्यों के मिनिस्ट्रों के पाग सीधी पहुंच है या उन के वे मगे संबंधी हैं। लेकिन इस तस्कर व्यापार को रोकने के उपाय क्या है? तस्कर व्यापार को रोकने का पहला उपाय यह है कि पाकिस्तान से लगता हुआ जो राजस्थान और पंजाब का क्षेत्र है उस को केन्द्रीय सरकार अपने हाथ में ले ले। साथ ही साथ सीमा पर जो पुलिस या कस्टम के अधिकारी रखे गये हैं वे वहां अगर साल साल, दो दो साल की लम्बी अवधि के लिये न रखे जाये, उन को एक एक मास के बाद परिवर्तित कर दिया जाय, तो मेरा अनुमान है कि तस्कर व्यापार पर आप कुछ रोक लगा सकते हैं। लेकिन सरकार ने जो यह नियम बनाया है उसमें तस्कर व्यापार को रोकने का एक ही प्रकार है कि जो सोना आए उसे जब्त कर लिया जाय और तस्कर व्यापार करने वालों को चार पांच मास के लिये जेल भेज दिया जाए। मेरा अपना अनुमान है कि यह सजा बहुत थोड़ी है एक तस्कर व्यापार करने वाले के लिये क्योंकि वह तो राज द्रोह करता है और ऐसे व्यक्ति का केवल सोना जब्त कर लेना बिल्कुल भी सजा नहीं। इस प्रकार के व्यक्ति को तो यदि गोली का शिकार बना दिया जाए

तो भी इस देश की जनता उसका स्वागत करेगी।

एक और प्रकार तस्कर व्यापार को रोकने का है। जो इम्पोर्ट और एक्सपोर्ट के बीजक बनते हैं इनमें ओवर एस्टीमेट या अंडर एस्टीमेट होता है, इस पर भी कड़ी नजर रखनी चाहिये। और इसका नियंत्रण करना चाहिये।

लेकिन जब हमारी सरकार कहती है कि पिछले १७ वर्षों में वह इस तस्कर व्यापार को रोक नहीं सकी तो वह अपने को दूसरे शब्दों में अपने हाथ से असफलता का प्रमाण-पत्र देती है। सरकार का कहना है कि देश में सोने का तस्कर व्यापार तीस करोड़; चालीस करोड़ और पचास या साठ करोड़ तक का होता है और उसको हम रोक नहीं सके हैं। तो वजाए इसके कि सरकार अपनी मैशिनरी को मजबूत करती और इस प्रकार सोने के तस्कर व्यापार को रोकती, वह चालीस पचास तस्कर व्यापारियों के पाप का घड़ा डेढ़ करोड़ व्यक्तियों के मिर पर फोड़ना चाहती है। इस काम को न कोई देश में और विदेशों में सरकार की अक्लमन्दी बनाएगा।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि जो सरकार अपने लिये यह प्रमाण पत्र देती है कि पिछले १७ वर्षों में वह तस्कर व्यापार नहीं रोक सकी, अगर कल का देश में सोना सस्ता हो जाता है और पाकिस्तान, बर्मा, नेपाल आदि में सोना महंगा रहता है तो इस बात की क्या गारन्टी है कि उस समय सरकार सोने के तस्कर निर्यात व्यापार को रोक सकेगी। जब पीछे सोने का भाव ८६ रुपया प्रति दस ग्राम आ गया था तो मेरी जानकारी में यह बात लायी गई कि यहां से उल्टा तस्कर व्यापार आरम्भ हो गया है।

तीसरी बात १४ कैरट की और सोने के प्रति अनुराग कम करने की भावना है। पहले तो यह बात नहीं है कि इस देश की जनता ने स्वतंत्र होने के बाद नए सिरे से इस भावना का निर्माण किया है। वैदिक काल से देश की यह परम्परा रही है, इसका प्रमाण उपनिषदों में

[श्री प्रकाशवीर शास्त्री]

और रामायण तथा महाभारत में मिलता है। और सबसे बड़ी बात तो यह है कि आज हमारे देहात के अनपढ़ लोगों के गीतों में जो देश का सच्चा इतिहास सुरक्षित है, उससे ज्ञात होता है कि सोने के प्रति यह भावना बहुत पुरानी है। आज भी गांवों की स्त्रियां विवाह आदि के अवसरों पर जाती हैं :

सोने के गडुआ में गंगाजल पानी और सोने के बाल में भोजन परोसे

इससे पता चलता है कि किसी समय भारत सोने के संबंध में कितना समृद्ध रहा था। इस देश के सोने को सात सौ बरसों तक तो मुगलों ने लूटा, और उसके बाद पीने दो सौ साल तक अंग्रेज लूटते रहे। अगर मैं अपने देश की सोने की स्थिति को दो पंक्तियों में बताना चाहूँ तो मैं अपने शब्दों में न कह कर इस देश के एक आदर्श सन्त स्वामी दयानन्द सरस्वती के शब्दों में कहना चाहता हूँ। उन्होंने अपने अमर ग्रंथ सत्यार्थ प्रकाश में सोने की चर्चा करते हुये लिखा है कि इस देश में पारस पत्थी के होने की जो बात कही जाती है, जिसके स्पर्श से लोहा सोना हो जाता है, वह वास्तव में कोई चीज नहीं है। वह पारस पत्थी यह देश भारत ही है कि जहाँ नोहे के समान दरिद्र विदेशी आकर समृद्ध हों कर जाते रहे हैं। शताब्दियों और सहस्राब्दियों तक इस देश में सोने की लूट चलती रही है। लेकिन दुर्भाग्य है कि अब तक तो लूटा था मुगलों ने और अंग्रेजों ने, पर आज हमारी सरकार अपने ही हाथ से सोना ले रही है और इस देश को गंगा करने पर तुली हुई है।

इस देश में सोना विपत्ति का धन माना गया है। मंदिरों में जो सोना रहता था वह अकालों के समय निकाला जाता था, धनिकों के पास जो सोना रहता था वह देश की विपत्ति के समय निकाला जाता था जैसे कि भामाशाह ने राणा प्रताप की विपत्ति के समय अपना सोना

निकाला था। जो छोटे परिवारों के पास सोना रहता था वह उनकी सुरक्षित बैंक के रूप में था। जो लोग यहां पाकिस्तान से उड़ कर आए उनको जब तक और साधन नहीं मिल पाये तब तक जो सोना उनकी महिलाओं के पास था उसको उन्होंने गिरवी रख कर छोटे छोटे व्यवसाय आरम्भ कर दिये और इस प्रकार आगे बढ़े।

आज वित्त मंत्री जी, आपके इस अधिनियम का क्या परिणाम हो रहा है? एक घटना समाचारपत्रों में पढ़ने में आयी कि फर्रुखाबाद में एक विधवा का बच्चा मर गया, उसके पास उसके कफन के वास्ते पैसा नहीं था। वह अपने कान की बाली गिरवी रख कर कफन के लिये पैसा चाहती थी पर इस अधिनियम के कारण उसके सोने को कोई लेने को तैयार न था। उस वृद्धा ने चौराहे पर खड़े होकर रोकर लोगों से कहा कि वह क्या करे, तो लोगों ने चन्दा करके उसके बच्चे के शरीर पर कफन डाला। हाथ री समाजवादी सरकार, जो उदारता से काम नहीं ले पाती।

आज स्थिति यह है कि सरकार को यह पता नहीं है कि देश के अन्दर कुल कितना सोना है। और उसको इसका पता हो भी नहीं सकता। इससे पहले ब्रिटिश सरकार ने इसका अनुमान लगाने की चेष्टा की थी। उन्होंने एक हिल्टन यंग कमीशन नियुक्त किया था। वह भी अधिकृत आंकड़े तो नहीं दे सका लेकिन उसमें अनुमानिक आंकड़े दिये थे। हमारी सरकार का अनुमान है कि करीब ४१०० करोड़ रुपये का सोना देश के अन्दर है। अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य के अनुसार यह सोना १८५० करोड़ का होता है। यदि हमारी विदेशी मुद्रा की आवश्यकता को ध्यान में रखा जाए तो यह सागर में बूंद के समान है। आपकी तीसरी पंच वर्षीय योजना के लिये आपको २६०० करोड़ रुपये की आवश्यकता है। अगर इस

१८५० करोड़ की राशि को उसमें डाल दिया जाए तो उसकी केवल ७१ प्रति शत पूर्ति हो सकती हैं। इससे एक योजना भी पूरी नहीं हो सकती।

लेकिन मैं तो इससे भी आगे जा कर यह कहना चाहता हूँ कि मान लीजिए कि यदि देश की जनता से उसकी गाढ़ी कमाई का यह सोना माशा माशा और तोला तोला तक से लिया जाए तो इस बात की क्या गारंटी है कि यह सरकार, जो कि पाताल फोड़ कुर्वे के समान है कि जो कुछ उसमें डाला जाए वह पाताल में चला जाता है, यह अपव्ययी सरकार, इस रुपये का सदुपयोग कर सकेगी।

फिर मैं एक प्रश्न १४ कैरट के सोने के संबंध में पूछना चाहता हूँ। मैं इन शब्दों को नहीं कहना चाहता कि इस कानून को बनाने वालों को सोने के व्यापार का कितना ज्ञान है

श्री मोरारजी देसाई : आप ही कहें जानते हैं।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : सबसे बड़ी बात तो यह है कि सोने के व्यापार को करने वालों की उच्च स्तरीय बैठक बुलाकर इस निर्णय को नहीं लिया गया। मैं जानना चाहता हूँ कि यह नेक परामर्श दाता लोग कौन हैं, सदन को यह मालूम होना चाहिये। और उन परामर्शदाताओं ने सद्बुद्धि से परामर्श दिया है या नहीं यह भी सोचना होगा। अगर किसी को १०५ डिग्री का बुखार रहता है तो कोई चतुर डाक्टर उसको एक दम उतार कर ९८ डिग्री पर नहीं ला देता। वह उसको धीरे धीरे उतारता है। लेकिन आपने तो २२ कैरट से एक दम लाकर १४ कैरट पर रख दिया। आप तहले २१ कैरट करते, बीस कैरट करते और जब देश उसको पचा लेता तो १४ कैरट करते या बिलकुल उसको हटा देते, लेकिन आपने परीक्षण नहीं किया और एक दम १४

कैरट पर ले आए। यह बात मेरी समझ में नहीं आयी।

वित्त मंत्री जी अपने पक्ष को पुष्ट करने के लिये कहते हैं कि हम तो इस देश में विदेशी परम्परा को लाना चाहते हैं। भारत के वित्त मंत्री दूसरे देशों में गये है

श्री मोरारजी देसाई : मैंने ऐसा कभी नहीं कहा कि हम यहां विदेशी परम्परा लाना चाहते हैं।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : आपने अपने ३० तारीख के वक्तव्य में कहा है कि हम अपने देश की सामाजिक परम्परा में सुधार करना चाहते हैं। विदेशों के अन्दर १४ कैरट का सोना चलता है। लेकिन जहां तक हमारे देश की परम्पराओं का संबंध है, वित्त मंत्री जी उनमें और विदेशों की परम्पराओं में आकाश का और पाताल का अंतर है। विदेशों में ऐसा कभी नहीं होता जैसा कि इस देश में होता है कि बाप अपनी पुत्री को विवाह के अवसर पर पैत्रिक धन के रूप में सोने के आभूषण देता है। बाप जानता है कि अगर उसको नकद रुपया दिया जाय तो सम्भव है कि वह सुसराल में जाने के बाद उस के पास न रह पाए। इसलिये वह विपत्ति के लिये उसको सोने के आभूषण देता है जो आसानी से नहीं छीने जा सकते। इसके अतिरिक्त विदेशों में न तो बच्चों के लिये अनाथ होने का प्राबल्य है, न औरतों के लिये विधवा होकर अनाथ होने का प्रश्न है। वहां बच्चों के लिये संरक्षण केन्द्र बने हुए हैं, वृद्धों के लिये संरक्षण केन्द्र खुले हैं। यदि आपने अपने देश में लोगों के लिये ये सुविधाएं उपलब्ध कर रखी होती तो शायद कोई आपके इस कार्य को बुद्धिमत्ता का कार्य कह भी सकता था।

आप यहां १४ कैरट के आभूषण चलाना चाहते हैं। ये आभूषण ऐसे देशों के लोगों के तो अनुकूल हो सकते हैं जहां पसीना नहीं आता। लेकिन भारत जैसे गर्म देश में अगर

[श्री प्रकाशवीर शास्त्री]

सका इस्तेमाल किया जायेगा तो खाल में काले निशान पड़ जाएंगे ।

सोने के विशेषज्ञों का यह कहना है कि शुद्ध सोने के एक तोले में ३७६६ गज तक तार बन सकता है । लेकिन १४ कैरट के सोने में एक तोले में ३०० गज से अधिक तार नहीं खींचा जा सकता । तो आप एक इतनी बड़ी चीज को एक दम यहां लाकर रख रहे हैं ।

आपने कहा है कि सोने में दूसरी धातुएं मिलायी जा सकती हैं । अब कैसे और ताँबे को मिलाने का सवाल ही नहीं रहा । चांदी मिलायी जा सकती है । लेकिन चांदी मिले गहने जिनको कि पसनेमा वाले पहनते हैं, थोड़े दिनों में सफेद निकल आएंगे, उनका रंग उतर जाएगा । चौथी धातु प्लेटिनम मिलायी जा सकती है, लेकिन वह बहुत महंगी है । इस से भी आगे एक बात और है कि १४ कैरट सोने का पुनः विक्रय मूल्य बहुत ही कम मिलेगा । आप २७ रुपये का दस ग्राम यह १४ कैरट का सोना लेकर उसका आभूषण बनावें तो उनको नग लगा कर बनाना होगा, बैसा तो बन नहीं सकता । आप उरमें दस रुपये के नग लगवाएंगे, उसकी मजदूरी भी दस रुपये से कम नहीं होगी क्योंकि आपने कहा है कि उसकी मजदूरी ज्यादा होती है, दो तीन रुपये उस पर पालिश करने का लग जाएगा, दस रुपये दुकानदार मुनाफा भी लेगा । तो इस तरह उसके दाम ६० या ६५ रुपये हो जायेंगे । और अगर आपको दुर्भाग्य से बाजार में बेचना पड़े तो उसके कोई बीस रुपये भी आसानी से नहीं देगा । और फिर जो कला हिन्दुस्तान में हजारों वर्ष से प्रसिद्ध चली आ रही है, इस अधिनियम के द्वारा आप उसको भी नष्ट करने जा रहे हैं । यह मेरे पास दो आभूषण हैं जो मैं आपके द्वारा इस सदन को दिखाना चाहता हूँ । यह जयपुर की कारीगरी का एक नमूना है

Shri Priya Gupta (Katihar): On a point of order, could these ornaments be laid on the Table and be the property of the House?

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : मैं आप को यह कह रहा था कि यह जो एक छोटी सी डिब्बिया है इसमें लगभग दस तोले सोना लगा हुआ है । यह जो मीने का काम किया जाता है यह सोने को शुद्ध करके कुंदन बना कर मीने का काम किया जाता है । इस मीने के काम के पश्चात् १००० रुपये के लगभग दस तोले सोने का मूल्य है और १००० रुपये के लगभग यह वारीक कला है । इस तरह से २००० रुपये की डिब्बिया जब विदेशों में जाती है तो आसानी से ६००० या ७००० रुपये प्राप्त कर लेती है । जब इस तरह से इसके ऊपर ५००० या ६००० रुपये की विदेशी मुद्रा आसानी से हमको प्राप्त हो सकती है तो इस प्रकार की वारीक और सुन्दर कला को अपने हाथों से खोना और उसके ऊपर इस प्रकार से एक अधिनियम बना कर उसे रोक देना, मैं समझता हूँ कि हमारे लिये यह कोई बुद्धिमत्ता की बात नहीं होगी ।

दूसरी सबसे बड़ी बात यह है कि हम देश के अन्दर लाखों इस प्रकार के आदमी जो इस धंधे में किसी न किसी रूप में नगे हुए हैं, उनको इस स्वर्ण नियन्त्रण अधिनियम के द्वारा बेरोजगार करने जा रहे हैं । हमारे देश की मुनियोजित अर्थ-व्यवस्था पर इसका असर पड़ेगा लेकिन वित्त मंत्री जी, क्या मैं आपसे स्पष्ट भाषा में पूछ लूँ कि जब पहली और दूसरी चवर्षीय योजना काल में आप देश की बेरोजगारी की समस्या का समाधान नहीं कर सके तो आपको क्या हक है कि इस तरह से लाखों आदमियों को आप नये सिरे से बेरोजगार बना कर उनकी एक बड़ी फौज खड़ी कर दें ? यदि आपने पहले बेकारों की समस्या का समाधान कर दिया होता तो नये बेरोजगारों की पलटन जो आपके द्वारा खड़ी की जा रही है, उनका शायद देश सहन भी कर

सकता था। वित्त मन्त्री जी कहते हैं कि देश के अन्दर ज्यादा से ज्यादा ऐसे लोगों की संख्या ५ लाख है जो कि बेकार होंगे लेकिन क्या मैं पूछ लूँ कि यदि एक मुतार के पीछे उसके एक परिवार के अन्दर पांच व्यक्ति भी माने जायें तो उनकी संख्या २५ लाख के करीब जाकर बैठेगी। इसके अतिरिक्त ४० प्रकार के आदमी हैं जो कि इस पेशे से सम्बन्धित हैं। सर्राफ, जौहरी, दलाल, मीना करने वाले, माली जड़ने वाले, पटुवा (धागा पिरोने वाले), डाई काटने वाले, छिलाई करने वाले, पालिश करने वाले, गत्ते के डब्बे बनाने वाले, मिट्टी के सांचे बनाने वाले, औजार बनाने वाले, जरी का काम करने वाले और भी न जाने कितने हैं जो कि इस पेशे से सम्बन्धित हैं। इसी तरह से काम से कम भी २० लाख व्यक्ति और होंगे। अब इन लाखों आदमियों को बेरोजगारी के दरवाजे पर ले जाकर खड़ा कर देना आज के ऐसे वक्त में कोई अकलमन्दी की बात नहीं मानी जा सकती है। हमारे वित्त मन्त्री जी ने जले के ऊपर मरहम लगाने की भी थोड़ी सी कोशिश की है। मरहम लगाने की इस तरह कोशिश उन्होंने की है कि जो बेरोजगार हो जायेंगे उनको हम मुरदा फैक्टरीज में स्थान देंगे। हम उनका कोई दूसरा काम देंगे। यह तो जले पर नमक छिड़कना हुआ न कि मरहम लगाना...

श्री मोरारजी देसाई : मैं तो ऐसा नहीं कहा।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : आपने अगर नहीं कहा तो आप की ओर से और आपके किन्हीं सहयोगियों की ओर से इस प्रकार का वक्तव्य निकला है। गुजरात के चीफ मिनिस्टर ने इस प्रकार का वक्तव्य दिया है.....

श्री ज्वा० प्र० ज्योतिषी (सागर) : उन को इस तरह का मौका न दिया जाय क्वा आप यह चाहते हैं ?

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : ज्योतिषी जी महाराज, जरा सुनिये तो। जो लोग हजारों

सालों से पीढ़ियों दर पीढ़ी इस तरह का बारीक काम करते आ रहे हैं वह दो दिन में किस तरीके से फैक्टरीयों में काम करने लगेंगे ? उनकी थोड़ी व्यवहारिक कठिनाइयों को तो देखें। क्या वित्त मन्त्री का यह तर्क गले के नीचे उतरता है कि पीढ़ियों से जो लोग किसी विशेष व्यवसाय में प्रशिक्षित किये गये हैं वे अचानक दूसरा काम करने लगेंगे ? इसलिए उनका यह कहना कि १४ कैंरेट का सोना सख्त होगा और उसके ज़ेबर बनाने में मुनाओं का अधिक मेहनत करनी पड़ेगी अतः उन्हें मजदूरी अच्छी मिलेगी, यह कोई माने नहीं रखता है।

देश में हजारों परिवारों के सामने जीवन-निर्वाह का प्रश्न भयंकर होता है जिस कारण कई स्थानों पर आत्म-हत्याएं तक हो चुकी हैं और हो रही हैं, इस दोष का और इस पाप का भागी कौन है ?

16.24 hrs.

[MR. DY. SPEAKER in the Chair.]

कुछ साल पहले जापान से बीड़ी बनाने की मशीनों का आयात भारत में किया गया था। उस तरह की मशीनें यहां पहले कोई व्यापारी लाये थे लेकिन हमारी सरकार ने उन मशीनों के प्रयोग पर पाबन्दी लगा दी क्योंकि उससे हजारों बीड़ी बनाने वाले मजदूर बेकार हो जाते, वही सरकार जो कि बेरोजगारी फैलने के डर से बीड़ी बनाने की मशीनों के प्रयोग पर पाबन्दी लगाती है, आज इस तरह से वह करोड़ों व्यक्तियों के वृत्तों के मुंह से रोटी का टुकड़ा छीनना चाहती है। मैं नहीं समझता कि यह कहां की अकलमन्दी है ? फिर ऐसे समय में जबकि चीन के आक्रमण से यह देश श्रंत है और सारे देश के अन्दर सहयोग और सद्भावना आनी चाहिए तब ऐसे अनहोयोग की प्रवृत्ति पैदा करना यह कोई अकलमन्दी की बात नहीं मानी जायगी।

यह सरकार जिसके कि सहयोगी यहां कहते हैं कि खाद्य पदार्थों में मिलावट बन्द

[श्री प्रकाशवीर शास्त्री]

करो, दवाईयों में मिलावट बन्द करो, उनमें मिलावट रोकने के लिए वह कानून बनाती है और मिलावट करने वालों को दंडित करना चाहती है, वहीं दूसरी तरफ़ यह सरकार सोने में मिलावट करने का कानून बनाती है, यह दोनों कैसे विपरीत चीज़ें हैं ? सोने में इस तरह से कानून से मिलावट करने से क्या सरकार चाहती है कि देशवासियों में कानून तोड़ने की प्रवृत्ति बढ़ती चले ?

16.26 hrs.

[MR. SPEAKER in the Chair].

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य का समय समाप्त हो रहा है ।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : अध्यक्ष महोदय, मैं अपने वक्तव्य को समाप्त करते हुए तीन बातें और निवेदन करना चाहूंगा । एक तो यह कि सरकार के इस स्वर्ण अधिनियम घोषणा का पूजपतियों ने पूरा लाभ उठाया । स्वर्ण अधिनियम घोषणा ६ जनवरी को साढ़े आठ बजे रात्रि में वित्त मंत्री के वक्तव्य से की गयी, अगले दिन प्रातःकाल दस बजे फार्म लेकर कस्टम तथा एक्साइज विभाग के अफसर समस्त दुकानदारों के पास पहुंच गये । क्या यह बतलाया जायेगा कि यह समस्त फार्म रात रात में छपे और क्या सारे देश में रातों रात में बांट दिये गये ? साफ जाहिर है कि पांच, सात दिन पहले फार्म छप कर आ गये थे और जो जमाखोर लोग हैं उनको पहले ही इन तमाम बातों का पता लग गया था । इसलिए सरकार ने जिस योजना से यह पग उठाया वह पूरा न हो सका ।

समाजवादी सरकार की सृष्टबूझ का एक और नमूना मैं आपको बतलाऊं कि स्वर्णकारों पर अर्थात् जेवर बनाने वालों पर तो १० जनवरी को प्रातःकाल से ही जेवर न बनाने के आदेश लागू कर दिये थे परन्तु सर्राफों को एक महीने तक वह जेवर बेचने की छूट रही । जेवर

बेचने वाले तो एक महीने तक अपने जेवर बेच सकते हैं और सुनारों को अगले दिन से ही फांसी के तख्ते पर लटका दिया जायगा । यह समाजवादी सरकार का न्याय है । मैं नहीं समझता कि ऐसा निर्णय लेकर कहां की बुद्धिमता की गई है ?

लेकिन इससे भी बड़ी बात यह है कि जो अभी आप कहते हैं कि १४ कैरेट के सोने के जेवर बनेंगे तो यह १४ कैरेट सोने के जेवर मशीनों से ही बन सकते हैं । हाथ के दस्तकार उनको नहीं बना सकते । । क्या आपने यह भी सोचा है कि इन मशीनों को लेने में विदेशी मुद्रा कितनी खर्च होगी ? कितना समय उनको लगेगा ? फिर ऐसी मशीनों को खरीद पूंजी-पति ही कर सकेंगे, कम पैसे वाले सर्वसाधारण लोग तो उन मशीनों को खरीद भी नहीं सकेंगे । लाखों आदमियों का व्यापार छीन कर चन्द आदमियों की जेब में डाल देना यह कहां की बुद्धिमानी है ?

वित्त मंत्री जी यह भी कहते हैं कि धार्मिक रीति रिवाजों पर इसका कुछ असर नहीं पड़ेगा । क्या उनको पता है कि दक्षिण में विवाह के अवसर पर गिरुमंगलम् की पवित्र धाली शुद्ध सोने की बनती है और जो कि भारतीय नारी के जीवन में केवल एक बार ही बनाई जाती है । इसी तरह से बचपन में संस्कार विधि में बालक के जन्म के पश्चात् सोने की शलाखा से शहद लगा कर जिह्वा पर ओ३म् लिखने की व्यवस्था ग्रह सूत्रों में है । इसके अतिरिक्त जब विवाह होता है, अगर वित्त मंत्री जी को अपना पुराना समय याद होगा, तो उसमें यह चीज़ है कि पाणि-ग्रहण के अवसर पर पिता अपनी पुत्री का हाथ वर के हाथ पर रखने से पूर्व स्वर्णभूषणों से सुसज्जित कर कहता है—“इमां अलंकृतां कन्यां प्रतिग्रहणानुभवान्”

अर्थात् सोने के आभूषण से सजी हुई इस कन्या को मैं दे रहा हूँ लेकिन इस स्वर्ण

अधिनियम बनने के बाद क्या कन्या का पिता यह चीज कह सकेगा ? अब जब कि स्वर्ण-भूषण रहेंगे ही नहीं तो कोई भी बाप सुहागिन बनाते समय विधवा की तरह आभूषण रहित अपनी कन्या का हाथ वर के हाथ पर रखने समय दुःखी होकर कहेगा :—

“स्वतन्त्र भारतीय प्रजासत्तय वित्त-मन्त्री श्री मुराजी रणछोड़जी भाई विहित स्वर्ण-येन्त्रणाधिनियम कुकृत्या रिक्तहस्तां अलंकाररहितां मदीयां कन्यां प्र तिगृह्णतु भवात्”

अध्यक्ष महोदय : इस श्लोक के बाद प्रापका भाषण समाप्त हो जाना चाहिए ।

श्री प्रह्लादशर्मा शास्त्री : सब मैं एक मिनट में समाप्त करता हूँ ।

मैं यह कहना चाहता हूँ कि वित्त मन्त्री जी, राजह जो होता है यह कभी सुखद नहीं होता । राजाओं के लिये तो यह चीज ठीक थी लेकिन आज इस देश की ४४ करोड़ जनता ही इस देश को राजा है जिस देश की जनता के अपना मस्तिष्क बना लिया और वह रक्षा विभाग पर बैठे हुए किसी बड़े से बड़े आदमी को हटा सकती है तो इस देश की जनता कल को अगर अपना मस्तिष्क बना ले तो आपके कानून में परिवर्तन नहीं कर सकती, ऐसी बात नहीं है । वह करा सकती है । लेकिन वह परिस्थितियाँ देश में पैदा हों बर्तमान समय उसके लिए उपयुक्त नहीं है । हमारे वित्त मन्त्री जी ने जो इस प्रकार का कानून बनाया है और जिसके कि साथ-साथ जनता पर टैक्सों का अतिरिक्त भार भी डाला है, कही ऐसा न हो कि मायोत्से तुंग और श्री बाऊ-रन-नाई जिस अपने कम्प्युनिज्म को इस भारत देश में नीचे न बैठा पाये, जड़ें गहरी नहीं कर पाये, वित्त मन्त्री जी की वर्तमान नीतियों से यह जड़ें गहरी न हो जायें ? वह मैं निवेदन करना चाहता हूँ ।

Mr. Speaker: The subject is now before the House for discussion. There

is no formal motion to be placed before the House. But I have to limit the time for speeches. We have only two hours for this discussion.

Shri P. K. Deo (Kalahandi): The time may be extended. We are prepared to sit longer.

Shri S. M. Banerjee (Kanpur): It should be increased to at least 4 hours.

Mr. Speaker: This is discussion of a short duration. The maximum time allowed is only 2½ hours.

श्री विशनचंद्र सेठ (एटा) : अध्यक्ष महोदय, मैं थोड़ा सा निवेदन करना चाहता हूँ . . .

Shri Ranga: Can we not extend it to at least four hours?

Mr. Speaker: Members should also realise that there will be many other opportunities for them. I fixed this discussion because the statement of the Finance Minister on that day was much too long, and I thought that the Members would not be able to put the questions which they would like to put, and moreover, there was also a large number of hon. Members who wanted to put questions. Therefore, this discussion was arranged. Otherwise, we shall be having the general discussion on the Budget, the discussion on the Demands of the Finance Ministry and also on the Finance Bill.

Shri Ranga: There are so many other subjects which have to be discussed on the Finance Bill as also in the discussion on the general budget. This is an important matter, and every section of the House is interested in it. And my hon. friend the Finance Minister says that he is inaugurating a new revolution here.

Mr. Speaker: That is a different thing altogether. Now, what is the sense of the House? What is the pleasure of the House? What time does it require for this discussion?

Some Hon. Members: Four hours.

Mr. Speaker: I should at least be able to listen to any suggestion or proposal.

Shri Hari Vishnu Kamath (Hos-
hangabad): Under rule 292, I beg to
move that the time fixed for this dis-
cussion be extended by two hours, that
is to four hours.

श्री बिशनचंद्र सेठ : मैं इसको सैकेंड
करता हूँ । इसके लिए चार घंटे का समय
होना चाहिए ।

अध्यक्ष महोदय : अगर चार घंटे कर
दिये जाय तो क्या माननीय सदस्य ४ घंटे
बैठने के लिए तैयार होंगे ?

श्री बिशनचंद्र सेठ : थोड़ा कल को कर
दिया जाय, ऐसी क्या बात है ?

एक माननीय सदस्य : आज ६ बजे
रात तक बैठ कर इसे समाप्त कर दिया
जाय ।

अध्यक्ष महोदय : मुझे कोई ऐतराज
नहीं है । मैं और डिप्टी स्पीकर बैठ जायेंगे
अगर आप ६ बज रात तक बैठना चाहते
हैं ।

Shri Kapoor Singh (Ludhiana): No,
it is not practicable to sit till 9 o'
clock.

An Hon. Member: Tomorrow also,
we can sit late for some time.

Shri Morarji Desai: May I say that
I am prepared to sit for the whole
night if hon. Members want?

अध्यक्ष महोदय : ६ बजे तक हम ने
बाक़ी विज़नर्स के लिए बैठना है, अगर आज
३ घंटे बैठें अर्थात् ४ से ७ बजे तक और कल
६ बजे से ७ बजे तक बैठें तो इस तरह ४ घंटे
हो जायेंगे ।

अगर हाउस की यही इच्छा है तो मुझे
कोई ऐतराज नहीं है । मैं इसको मानने के
लिए तैयार हूँ ।

We agree to four hours then.

Then there is another difficulty.
There are 20 Members who have given
notice of this motion. There are at

least 50 others who want to speak.
Even if it is four hours, I cannot ac-
commodate all of them.

Shrimati Renu Chakravartty (Bar-
rackpore): May I point out that 13
Members who have given notice want
to speak? That will come within the
time-limit originally decided. Now it
will be 13 plus 25. It was on that
basis that it was decided that each
speaker would have ten minutes.

Mr. Speaker: Then minutes to each
Member is all right.

Shri Ranga: From our Group we
propose to set up only one speaker so
that we could have a little more
time.

Mr. Speaker I am suggesting that
all other Groups may also choose one
of their speakers to speak in this dis-
cussion. Then we can have 15 minutes
each.

Shri P. K. Deo: 20 minutes.

Shrimati Renu Chakravartty: What
about the Congress Party?

Mr. Speaker: Very few would be
called from that side. I cannot
accommodate all.

So there will be one speaker from
each Group. Opposition Groups may
decide among themselves which of
their spokesmen are going to speak.

Shri Ranga: At least 20 minutes
should be given to our speaker.

Mr. Speaker: I can agree to that if
there is only one speaker.

Shri Bade (Khargone): We have
submitted two names. The two of us
can have 20 minutes.

Mr. Speaker: All right. But every
Group cannot have that much time.

**The Minister of Parliamentary
Affairs** (Shri Satya Narayan Sinha):
Some time has to be found for Cong-
ress Members also.

श्री बागड़ी : मैं जानना चाहता हूँ कि जिन लोगों का यह मोशन है और जिन्होंने इसको बहस के लिये पेश किया है, उनको समय मिलेगा या नहीं मिलेगा ?

अध्यक्ष महोदय : सभी को नहीं मिल सकता है। चन्द एक को ही मिसूगा।

श्री बागड़ी : हर एक स्कीम बन जाती है। जिन लोगों ने मोशन दिया है किसी तरीके से पार्टी और ग्रुप करके उनको वक्त नहीं मिलता है। जिन्होंने मोशन दिया होता है उन्होंने उसको किसी कायदे और कानून के तहत ही दिया होता है। उनको तो कम से कम समय दिया जाना चाहिये और बाद में अगर समय बचे तो ग्रुपों को दिया जा सकता है।

अध्यक्ष महोदय : अब पूछ देता हूँ। मगर मैंने पहले भी कहा है कि यह लाजिमी हक पैदा नहीं हो जाता है कि उनको वक्त जरूर मिले, हर एक को जरूर मिले। यह नहीं हो सकता है।

श्री बागड़ी : प्रकाशवीर शास्त्री जी को किस नियम के अनुसार मिला है, किस कायदे के अनुसार मिला है ? मैं . . .

अध्यक्ष महोदय : जो पहला नाम होता है, उनको मिलता है।

श्री बागड़ी : जिन का नाम दूसरे, तीसरे और चौथे नंबर पर होता है उन को भी तो मौका मिलना चाहिये।

अध्यक्ष महोदय : यह जरूरी नहीं है।

श्री बागड़ी : मैं अदब के साथ अर्ज करूंगा कि या तो आप यह परिपाटी बना लें और इसको क्लीयर कर दें कि सिर्फ जो पहला आदमी होगा, उसी का नाम आयेगा और उसके बाद जिन के भी नाम होंगे, उनके लिए कोई कायदा नहीं होगा।

पहले जो चेयर में थे, उन्होंने यह कहा था कि दस मिनट हर उस आदमी को दिये जायेंगे जिन के नाम हैं। अब आप उस रूलिंग को बदल रहे हैं या क्या कर रहे हैं, यह भी जरा बता दीजिये।

अध्यक्ष महोदय : मैं कोई आज नया नियम नहीं बना रहा हूँ। जब से पार्लियामेंट चली है यही नियम है कि नोटिस अगर बहुत से मेम्बरों के नाम से हों, तो हर एक को हक नहीं हो जाता है कि उसका नाम पुकारा जाये। पहले को मूव करने की इजाजत दी जाती है और जहाँ तक दूसरों का सम्बन्ध है स्पीकर की मर्जी होती है कि समय के अन्दर गितनों को बुला सके, उतनों को बुलाये। अगर एक घंटे का डिस्कशन हो और पच्चीस आदमियों का नोटिस हो तो क्या कभी मुम्किन हो सकता है कि उन सब को समय वह दे सके ? इसलिए यह कोई कायदा मैंने नहीं बनाया है। यह पहले से ही बना हुआ एक कायदा है। अगर हाउस कोई फैसला कर चुका है मेरे आने के पहले कि हर एक को दस मिनट दिये जायेंगे और दस मिनट में वह राजी हो जायेगा तो मुझे उस में कोई एतराज नहीं है। अभी हाउस ने यह फैसला किया है कि एक एक ग्रुप से एक एक को बुलाया जाये और उसको बीस मिनट दिये जायें। मैंने उसी को स्वीकार किया है।

श्री बागड़ी : चन्द अरबाब ने कहा कि दस मिनट या बीस मिनट कर दिये जायें और आपने मान लिया। हम लोगों का जिन का मोशन था और जिन का नाम इस में था, वे बोले ही नहीं। उनकी बात भी तो सुनी जानी चाहिये।

अध्यक्ष महोदय : यह मैं नहीं कर रहा हूँ और न ही अपनी तरफ से कर रहा हूँ। हाउस ने कर दिया है, इसलिए मैं तो उसका पाबन्द हूँ।

श्री रामेश्वरराज (करनाल) : जिस व्यक्ति ने अपना नाम दिया है, वह अपनी

[श्री रामेश्वरानन्द]

भावनाओं को कैसे व्यक्त कर सकेगा ? जिन्होंने नाम दिया ही नहीं है उनको आप बुलवायेंगे लेकिन उनकी भावनायें तो हैं ही नहीं ।

अध्यक्ष महोदय : अच्छी बात है ।

श्री बागड़ी : दो आदमी आग वाले बोल गये और यह हाउस का फैसला हो गया ?

श्री प्रिय गुप्त : एक ही दिन में अगर दो तीस बार जो चेयर में बैठते हैं, वे बदलते हैं तो उसी दिन के अधिवेशन में जो पहले किसी चेयरमैन ने रूलिंग दे दिया है, उनको बदलने का हक है या नहीं है ? यह कानून में है या नहीं है ?

अध्यक्ष महोदय : मेरी समझ में नहीं आता है कि जा लोग एक घुस में काम करते हैं वे प्रपनी जिम्मेवारी का पुरो तरह से एहसास क्यों नहीं करते है . . .

Shri Priya Gupta: No, Sir, Is it because you raised the point that time cannot be given to all who have given notice on top of the earlier decision.

Mr. Speaker: I am now suggesting to him that he should refrain from further interfering in the proceedings.

पूजे याद है कि माननीय सदस्य से पूछा गया था कि आया वह किसी पार्टी के मेम्बर है तो उन्होंने कहा था, बिल्कुल नहीं । दूसरे दिन पता चला कि वह तो एक ग्रुप के मैकेटरी है ।

श्री रागो : एक नियम पहले से चला आया है बीस वरसों से और दूसरे हाउसिस में भी है कि स्पीकर जब किसी मुद्दे पर बुलायें तो माननीय सदस्यों को स्पीकर साहब की छाँख की तरफ तबज्जह करनी चाहिये, उनकी तबज्जह अपनी तरफ खींचनी चाहिये । जो धमन उनकी तबज्जह नहीं खींच सकता है,

उसको बोलने का अधिकार नहीं हो सकता है चाहे उसका नाम लिस्ट में हो या न हो । मोशन को शुरू करने के लिए एक वक्ता पहले से होता है जोकि मोशन को शुरू करता है । जो रूल हैं जो नियम हैं, उनके अनुसार पहले वक्ता को ही बुलाया जाना चाहिये और उसके बोल चुकने के बाद बाकी सारे हाउस के मेम्बर एक समान हो जाते हैं, जिस किसी पर स्पीकर साहब की आँख पड़ जाये उसी को बोलने का हक होता है ।

श्रीमती सहायराबाई राय (दमोह) : पार्टी वाले बोलें या न बोलें लेकिन महिलायें जो भारतवर्ष में हैं और जिन की तादाद २१ करोड़ है, उनको बोलने का अवसर दिया जाना चाहिये । मैं तो समझती हूँ कि उनको ही बुलाया जाये, दूसरों को न बुलाया जाये । उन्होंने ही रक्षा कोष में सोना दिया है

श्री बागड़ी : मर्दों ने दिया है, उनका ही कमाया हुआ वह सोना था ।

अध्यक्ष महोदय : अगर सभी महिलाओं को बुलाया जाये तो जवाब देने के लिए तो मोरारजी देसाई ही होंगे ।

श्री मोरारजी देसाई : उपमंत्री महोदया बैठी हुई हैं, वह जवाब दे सकती हैं ।

श्री रागो : मैं निवेदन करूंगा कि पार्लिमेंट में जो मेम्बर काम करते हैं, वे व्यक्तिगत रूप में काम करते हैं । घुप्स में तो सिर्फ इसलिए बांटा जाता है कि समय उनको ठीक ढंग से दिया जा सके । पार्टियों की अपनी अपनी रीति-नीति होती है । लेकिन यह कार्लिंग एटेंशन नोटिस है और जो काम करने वाले लोग हैं, उनका अब यह काम बाकी है कि जिस तरह से वे चाहें काम करें । मैं . . .

अध्यक्ष महोदय : अब आप बैठ जाइये, मेरी घबं मुन लीजिये । हाउस ने फैसला किया

है। तीन चार सहिबान अगर किसी बात पर राजी हों तो वह हाउस का फैमला नहीं हो सकता है। मैंने नहीं कहा कि सारे ग्रुप बाजों से पूछा गया था। सारों का फैमला होता तो ठीक था

श्री बागड़ी : यह क्या हमेशा का फैमला लिया जा रहा है . . .

अध्यक्ष महोदय : स्पीकर हाउस की सैंस लेता है। इस में वोट नहीं लिये जाते हैं। वह सैंस करता है कि हाउस की राय यह है। मैंने यही समझा और एलान कर दिया कि हुआ चाहता है कि एक एक ग्रुप से एक एक बोलेगा और उसको बीन मिनट दिये जायेंगे।

Shri A. K. Gopalan (Kasergod): The Gold Control Order has affected almost every household in India, not only the well-to-do peasant, middle-class and worker families, but even the backward tribal in the jungles. It has affected at least five or six lakhs of goldsmiths.

There are two aspects of the problem. One is the aspect of national economy, and the other is the aspect of the economic or social life of the individual. I shall deal more with the aspect of the economic and social life of the individual. But, first of all, I want to make it clear that we support in principle the gold control policy because investing in gold hoards is a national waste. It is a dead capital. It can be used for any productive purposes. Today especially, there is necessity for getting gold for productive purposes. So, the control is necessary and in principle we support it.

A large amount of illegal profits of the exporters, importers and black-marketeers are also being used to smuggle gold into the country; to the extent of Rs. 50-60 crores foreign exchange is used to smuggle gold into the country. That is the second reason why we support this in principle.

But as far as the present gold control order is concerned, I am sorry to say that both these objectives are not achieved. The first essential thing to get hoarded gold is to declare a ceiling on gold hoardings, in any form, including ornaments. If not, as it had been done already, these hoards could be converted into other ornaments or even other utility things. Government were so considerate to the rich hoarder that they allowed a whole month to him to make declarations of bar golds. During this time most of it became transferred so that they need not declare anything or fear anybody. Various people estimate that gold worth not less than Rs. 4,000 crores is held in India. According to the latest reports by the gold bond schemes, we have got gold worth only about Rs. 7 crores. The poor people who are carried away by patriotism have donated some gold but the big ones have not given anything.

The next object of this order was to stop smuggling. Then, it is necessary to have a ceiling. If we want to stop smuggling, earn foreign exchange and also get the hoarded gold, the best way will be to take over the export and import trade. That is not done. What is the result of this gold control order? We have not achieved any of these objectives; we have not even got 1/100th of the gold that is said to be there in the country.

Now, the poor and middle-class people have these ornaments not to wear them on all days of the year. They wear them at the time of marriages or other festivals. Then they mortgage it and get some money. It is a kind of saving for them so that whenever they want some money they go to the bank and mortgage them and get some money at the harvest time or whenever they need money. The hardest hit are the lakhs of artisans who are now unemployed. I want to point out to the Finance Minister that never in the recent past, there has been such a big agitation as there was today against the gold control order. There have been pro-

[Shri A. K. Gopalan]

test meetings and demonstrations and there have been also—if the newspaper reports are correct—deaths by suicides and also starvation.

Telegrams and memoranda and letters have been received from different organisations in the country. I am mentioning only some of them. I think the Finance Minister must have got many more. I am only quoting from some of them. These show that due to the effect of the Gold Control Order, lakhs of people in this country are suffering. In these letters and telegrams, the people have also made some suggestions as to how this problem can be solved. For example, the letter from Kanya Kumari district—from the association there—says that on the 26th last, Tuesday, they observed a hartal throughout the Kanya Kumari district. Then, in the letter from Cannanore in Kerala, they have asked for three things: to permit the manufacture of ornaments with 22 carat gold, to abolish the system of licensing of goldsmiths and to make available 22 carat gold to the manufacturers. They also say that all possible relief measures should be adopted to help the removal of unemployment and starvation among the goldsmiths.

There are other letters also. From Tiruchirapalli there is a letter. There is another problem there: it is not only in respect of ornaments but also chemical stones, by which so many thousands of people are affected. In and around Tiruchirapalli several hundreds of thousands of people have been earning their livelihood by engaging themselves in the manufacture of chemical stones and also gold ornaments. The recent Gold Control Order and the Rules have made over 50,000 people jobless; people are unfit to do any other job; their families are suffering from starvation and the Government must help them to make them earn their livelihood by giving them some work.

They have also made some demands in which they say that the synthetic diamonds industry because the Gold trade was affected, to the value of Rs. 50 lakhs have stagnated in the hands of businessmen and they request that the Government should make arrangements to export them through commissions to the foreign countries. They also say that a way should be found for relieving the unemployment of those engaged in the cottage industries like the synthetic stone industry. So, that is another problem—not only of those who are engaged as goldsmiths but also of those who are engaged in the chemical stone industry.

As far as Coimbatore is concerned, and also places like Trichur in Kerala are concerned, there are several people who are engaged in this trade and industry.

Then there is another memorandum from an organisation; this memorandum has been given to the Chairman of the Gold Control Board. That organisation says that two or three things in this respect must be done; they are: to make necessary modifications in the ordinance as a measure to help the poor artisans by lifting the ban of 14 carat fineness of gold to that of 22 carat purity, while restriction as to the possession of gold with each individual may be continued.

I have no time to go into the details, but I would only point out this: if necessary, I can pass on these memoranda to the Finance Minister; he may not have got some of these things. The point is, the effect of this order, as far as the gold workers are concerned, is very, very bad.

Shri Morarji Desai: He need not take the trouble of having them sent to me. I have got more of them and I have talked to the people. -

Shri Ranga: The whole country is convulsed.

Shri Morarji Desai: Not the whole country. Only you people.

Mr. Speaker: Order, order. Let Shri Gopalan continue.

Shri A. K. Gopalan: I only want to point out that five lakhs of people are unemployed as a result of this order. The Finance Minister should not say that they have passed the order; that it is correct, and that they cannot make any changes. What is the effect and what is the object of this order? We did not get much gold. Not only that. As far as the human value is concerned, five lakhs of people in the country are starving today. If they are starving today and if they do not find anything in future also, however good the social reform might be, it will be of no use. Social reforms also must look to the human aspect and they must see that the object is achieved. They must see that less hardship is caused to the people, while trying to see that the object is achieved.

As far as prohibition is concerned, the object is very good, but what is the result of that? The result is that more people take to drink.

Shri Morarji Desai: Absolutely not.

Shri A. K. Gopalan: Lakhs of people are unemployed. As far as the Gold Control Order is concerned, if these three or four things are not done, then certainly the object cannot be achieved, and the only thing that will remain is that lakhs of people will be unemployed. There must be a ceiling on holdings in any form including ornaments. 22 carat gold must be made available to goldsmiths for manufacture of ornaments. Holdings above the ceiling must be made a penal offence. As far as the licence is concerned, dealers or traders must take the licence, but the worker must be exempted from having a licence.

If there is a ceiling on holdings of gold including ornaments and if instead of 14 carats, 22 carat gold is

made available to the goldsmiths, so many goldsmiths who are unemployed today can have work. As far as smuggling and hoarding are concerned, if there is a ceiling fixed and if possession of gold above the ceiling is made a penal offence, then the two objects of helping the national economy as well as employment of lakhs and lakhs of goldsmiths who are now unemployed will be achieved.

My request to the Finance Minister is this. It is not a question of prestige. It is not a question of sticking to an order. The question is, what is the effect of the order? The effect is not temporary. It is a long-term effect. Lakhs of people are unemployed and they have nothing to do. As far as 14 carat gold is concerned, some goldsmiths came from Kerala and they presented some ornaments to the Deputy Finance Minister, Shrimati Tarkeshwari Sinha. I do not know whether she has returned them. They came here to show that it is not possible to have the traditional ornaments in the country with 14 carat gold and the Deputy Minister has promised to examine them. Yesterday from Rajasthan, some goldsmiths came here and they also showed some ornaments.

Shri Morarji Desai: Similar ornaments have been made. If the hon. Member wants to see them, I shall show him now.

Shri A. K. Gopalan: I am not a goldsmith. The goldsmiths say it is not possible to make traditional ornaments with 14 carat gold. I do not want to say anything more. I only want to say that this is a very important and serious question. It is a question concerning the life of lakhs and lakhs of people in this country. So, something must be done to see that the objects are achieved and also the people are not affected. If the steps I have suggested are taken, namely, if a ceiling is put on holdings including ornaments, if holding above the ceiling is made a penal offence and if 22 carat gold is allowed to be

[Shri A. K. Gopalan]

used for manufacture of ornaments, then I am sure these hardships can be removed.

Shri P. B. Patel (Patan): May I ask Mr. Gopalan whether these are his views or the views of his party?

Shri A. K. Gopalan: Whatever views I express here in Parliament are the views of my party.

Shri P. K. Deo: Mr. Speaker, Sir, it is one of the rare occasions when the various groups in the opposition and I believe many in the treasury benches also, despite their whip, would be unanimous in their finding regarding the futility of these gold control rules and its adverse effect on the employment position. The question of depleted foreign exchange is a matter of great concern to everybody in this House and the Finance Minister hopes that the foreign exchange which is frittered away in illicit trade and smuggling of gold would be available for our development purposes and for purchase of military hardware to meet our defence requirements.

Mr. Speaker: Mr. Gopalan has taken only 15 minutes. I think every Member can finish within 15 minutes.

Shri Ranga: You may give him 20 minutes.

Mr. Speaker: I am putting it to the House; I am not curtailing it myself. I am putting it to the House that if Mr. Gopalan can say so many things and finish in 15 minutes, it may be possible for other Members also to finish in 15 minutes.

Shrimati Renu Chakravartty: You can give me 5 minutes.

Shri P. K. Deo: You will agree that the foreign exchange crisis is a built-in crisis of our plan. You will be remembering that when India became independent, we had foreign exchange balance of Rs. 1800 crores. At that time we did not know how we were

going to spend that amount. Of that amount, nearly Rs. 800 crores to Rs. 900 crores were spent on purchase of foodgrains. At the beginning of the second plan, we had a foreign exchange balance of Rs. 746 crores. At the end of the second plan, it depleted to Rs. 140 crores as against Rs. 200 crores previously estimated.

So, Sir, you will understand that this sorry state of affairs in our foreign exchange is mainly due to the under-estimation of the foreign exchange component of our various plan targets which have been earmarked in the Plan, and it is also due to the import spree which was given effect to in 1955 and 1956. Today it is less than 100 crores. It is all due to the bungling of the Government.

With this gloomy picture, if the Finance Minister really thought that this Gold Control Order is going to stop illicit trade and smuggling of gold then he should have promulgated this very order a long time ago. I am very sorry he has now taken protection under the cloak of emergency and he has come forward with this Gold Control Order, when various articles in the Constitution in regard to the Fundamental Rights have been suspended in the name of emergency and this illegal order is not justiciable in a court of law. Why should he do that now?

Now, coming to the merits of the Gold Control Order, I beg to submit, as has been pointed out by the previous speaker, that, like prohibition, it will defeat its very purpose and will bring in its wake a train of evils like unemployment, corruption, and defiance of law. The Reserve Bank of India estimated the gold hoard to the tune of Rs. 4,100 crores of which Rs. 3,200 crores worth of gold is supposed to be in ornaments and the rest in non-ornaments. But I think it will be much more, because in 1958 an estimate was made and the same Reserve Bank estimated that there would be gold hoard to the tune of Rs. 3,035

crores. Since then there has been domestic annual production of 1,65,000 ounces of gold in this country and there has been, besides that, large scale smuggling also. So there must be much more than Rs. 4,100 crores worth of gold. This is a simple guess work.

The Finance Minister thinks that the mobilisation of all that gold would be possible only by this Gold Control Order. But I think it is next to impossible, and it will involve hard and genuine difficulties. A similar attempt was tried in France where similar conditions prevailed in 1952 and 1958. The effect was that only 2 per cent of the gold hoard could be mobilised even though the attachment to gold in that country is much less than what is in this country.

Regarding the Gold Bonds, as has been pointed out by the previous speaker, it has been a failure, and close on the heels of this failure of Gold Bonds the Finance Minister comes forward with this new proposal. I think it will also receive the same fate.

What I want to say is, we cannot afford to ignore the fundamental rules which affect the formulation of any economic policy in a country. So long as the present glaring difference between the international price and the domestic price continues, there is bound to be smuggling, and there will be no compelling incentive on the part of the gold hoarders to come forward with the gold and make it available for some other purpose.

17 hrs.

In the past various attempts had been made to make illicit trade and smuggling of gold difficult by having stricter vigilance, by providing drastic punishments, by shifting the onus of proof from the police to the accused and by the special circulation of Persian Gulf rupee notes. Even the electronic detector could not stop the smuggling of gold. All those provis-

ions were bypassed and the smugglers had been carrying on with this trade very well. A close study of the official price of gold vis-a-vis market price will make many startling revelations. As pointed out by Shri Prakash Vir Shastri, by 1927 when India adopted the gold standard, there were free import and export of gold. By 1931, when India went off the gold standard, there was some fluctuation in the market price and the official price. In the post-war period, in 1945, it reached the highest when there was inflation in this country, and the price reached Rs. 118.93 r.P. per tola. Then came planning, and again there was deficit financing, which is mainly responsible for the rise in price of gold to Rs. 147.89 per tola. With the purchasing power of the rupee declining and the people losing faith in the stability of the rupee, the natural incentive was to invest all their savings in this metal. So, the primary thing to be done is to see that the tide of inflation recedes from the bullion market, as then only the stability of the gold price would become feasible. It would be futile to expect that it would be possible to have a fall in the price of gold alone in isolation. As the prices of other commodities would be going up, so the price of this metal also would be going up.

Besides the traditional attachment to gold, this undue demand for gold has been borne out of inflation and control. Because of the intensification of the various control measures all the blackmarket money could be invested only in such a thing where the depreciation is the minimum, and it would be nothing else than this metal.

Government know fully well, as has been pointed out by the previous speakers, that there are only very few persons who are involved in this gold smuggling, people who have large foreign assets in contravention of the foreign exchange regulations, people who have been able to under-invoice exports and over-invoice imports. By these nefarious methods they have

[Shri P. K. Deo]

accumulated large sums of money, and now they want to smuggle gold into this country. The object of the Government can be achieved very easily if only they could control those few people. Instead of doing that, I cannot appreciate why the Finance Minister promulgates such an order by which millions of people have been affected.

The statement of the Finance Minister that there are only five lakh goldsmiths is not believable. Even if we take the last census figures, there are six lakh villages in this country and assuming there is one goldsmith in every village, there will be six lakh goldsmiths, each of them having at least five dependants. So, the total comes to 30 lakhs. Besides the goldsmiths, there are various tool makers, die makers, polishers and other artisans with the result that their number will come to 40 lakhs or even 50 lakhs. If such a large number of people are affected by this gold control order, is it not a serious matter to be looked into?

Coming to 14 carat gold though I am not a goldsmith, I have been told that mina work and kundan work could not possibly be done in 14 carat gold. These works are very highly appreciated by the foreign tourists and if they could be allowed to be exported, we could get a good bit of foreign exchange. Taking into consideration all these things, I beg to submit that this Gold Control Order is futile and that it is bringing only harassment and nothing else.

Regarding refineries, the rule says that only refineries which would be worked by electricity should be registered. There are so many refineries in the countryside which are not electrically operated and it would be very hard for them to close down their business. At the moment there is only one refinery at Bombay which is being electrically operated.

Regarding the licence fee, I would submit that the provision of Rs. 100 as annual licence fee for goldsmiths is too much. It should be reduced to Rs. 5.

There is another very important aspect, that is, rural credit which is being provided by gold among the rural population. The Rural Banking Inquiry Committee of the Reserve Bank of India says that the Government and co-operative credit available is only 3 to 5 per cent. of the total credit and the rest is being provided by the local people. In this regard I beg to submit that even though some attempt has been made to provide rural credit by the Agriculture Refinance Corporation Bill which has been sent to the Select Committee....

An Hon. Member: It has already been passed.

Shri P. K. Deo: I am sorry; it has already been passed. A provision has been made there that only Rs. 100 crores are going to be provided in five years. Of this Rs. 4,100 crores worth of gold hoarded estimated at least Rs. 1,000 crores worth is with the rural people which is pledged every year for getting loan. Due to the confusion and chaos that has been created in this country by the promulgation of the Gold Control Order all this gold will go underground. It would not be available for credit purposes. It means that the agriculturists would be robbed of Rs. 100 crores of rural credit annually.

Shri Hari Vishnu Kamath: On a point of order, Sir. If an hon. Member wants to read a newspaper, he or she should not do that openly in the House.

The Deputy Minister in the Ministry of Finance (Shrimati Tarkeshwari Sinha): It is not the newspaper.

Shri Hari Vishnu Kamath: Do not read it openly in the House. It is against the rules.

Shrimati Tarkeshwari Sinha: It is in regard to gold.

Mr. Speaker: It is only permitted if it is in connection with the business before the House.

Shri Hari Vishnu Kamath: But not openly.

Shrimati Tarkeshwari Sinha: When openly the discussion is going on there is nothing to hide.

Shri Kamalnayan Bajaj (Wardha): We are not used to do anything secretly.

Shri Hari Vishnu Kamath: She should listen to the hon. Member.

Shri P. K. Deo: Lastly, I would submit that the various periodical returns and maintenance of accounts according to forms Nos. 8, 9 and 10 are most cumbersome. With the unlimited power of the officials, these will open the floodgates of corruption. It would not be possible or the illiterate goldsmith to maintain these forms and to have periodical returns sent to the Government. So, I submit that these should be simplified.

A dispassionate approach to the subject reveals that it defeats its very purpose. If the intention of the hon. Finance Minister is not to kill this well-established cottage industry and to take away the social security in the shape of assured employment offered to millions, the hon. Finance Minister should come forward with the proposal that gold would be available through Government agencies. It may be through the various branches of the State Bank of India or through the cottage industries emporia.

Taking into consideration all these things, if it is the intention of the Government that attachment to gold should be reduced, the only thing is that the price of rupee has to be stabilised and faith has to be created in the minds of the people that the price of the rupee will remain stable. Then only the allegiance will shift from gold to the Government debts.

श्रीमती सुभद्रा जोशी (बलरामपुर):
अध्यक्ष महोदय, मैं

श्री बिशनचंद्र सेठ : चूंकि मैं इस बिजिनेस में हूँ और मैं ऐसी डिटेल्स रखना चाहता हूँ हाउस के सामने कि जो निहायत जरूरी हैं, इसबास्ते मैं चाहूंगा कि इनके बाद आप मुझे मौका दें और बाद के वक्ता मेरी उन बातों का जवाब दें ।

श्रीमती सुभद्रा जोशी : मैं आपको धन्यवाद देना चाहती हूँ कि आपने इस डिस्कशन की इजाजत दी । यह बहुत महत्वपूर्ण विषय है और इस के बारे में बहुत सी चीजें इस सदन में कही गई हैं

अध्यक्ष महोदय : अगर कांग्रेस के मेम्बर साहिबान दस दस मिनट लें तो बहुत अच्छा होगा ।

श्रीमती सुभद्रा जोशी : इस डिस्कशन से बहुत सी चीजें लोक-सभा में ही साफ नहीं हो जायेंगी बल्कि साफ हो कर वे देश के सामने भी आ जायेंगी ।

मुझे इस बात से बहुत ताज्जुब हुआ कि बहुत से माननीय सदस्यों ने उन चीजों का जिक्र किया है जिन को उन्होंने कभी माना ही नहीं है । बड़े बड़े लोग, बड़े बड़े पूंजीपति, बड़े बड़े पैसे वाले, बड़े बड़े कारखानेदार आज हमारे मुनार भाइयों के रिट्रैचमेंट की चिन्ता कर रहे हैं जोकि कलम की एक नोक से ही अपने यहां कभी कभी सैकड़ों और हजारों गरीब मजदूरों को रिट्रैच कर देते हैं । अगर सिर्फ यह कहा जाये कि उनके लिए काम तलाश किया जाना चाहिये, उनको रीट्रिबलिट किया जाना चाहिये, तो वह एक अच्छी बात है । अगर इनका नाम ले कर उस कदम की मुखालिफत की जाये जो आज एक अच्छा कदम उठाया गया है, तो यह बात मेरी समझ में नहीं आती है । मुझे इस बात का भी अफसोस और ताज्जुब है कि इस हाउस के कम्युनिस्ट सदस्य गोपालन जी ने जो तकरीर की है, उसमें उन्होंने बहुत कनफ्यूशन किया

[श्रीमती सुभद्रा जोशी]

है। एक तरफ तो उन्होंने कहा कि एक सीलिंग लगा दी जानी चाहिये और उन्होंने कहा कि प्रिंसिपल में वह इसका अनुमोदन करते हैं। उनका कहना था कि प्रिंसिपल ठीक है, पालिसी ठीक है। इसके अलावा उन्होंने जितनी भी बातें कहीं वे सब इसके खिलाफ पड़ती थीं। रिट्रैचमेंट की बात भी उन्होंने कही। लेकिन उन्होंने कोई इसका हल नहीं बताया। अगर गवर्नमेंट की पालिसी ठीक है, तो जो साथी रिट्रैच हो गये हैं, उनका क्या करना चाहिये, इसका उन्होंने कोई सल्यूशन नहीं दिया है। जहां तक मेरा खयाल है उनका कनफ्यूज्ड थिंकिंग है, इस बारे में मैं समझती हूं, चाहे वह कम्युनिस्ट पार्टी हो या उस तरह की कोई और पार्टी हो, उस में पेंटी बर्जुआ बहुत से हैं और अगर प्रोलीटेरिएट के वास्ते सोचने वाला मिलेगा तो इस हाउस में इस तरफ ही मिलेगा, उस तरफ नहीं मिलेगा। मुझे बड़ा ताज्जुब हुआ जब उन्होंने तथा दूसरे माननीय सदस्यों ने कहा कि यह एक ऐसी चीज है जो हिन्दुस्तान के हर घर के उपयोग में आती है। मैं पूछना चाहती हूं कि हमारे देश में कितने लोगों के घरों में सोना है और कितने घर उन लोगों के हैं जिन के पास सोना अच्छी और सच्ची कमाई का है। कितनी तनख्वाह उनको मिलती है, कितना वे कमाते हैं, कितनी व खेती करने वाले हैं; और कितना उनके पास सोना है। साथ ही साथ जो मजदूर हैं, जो किसान हैं या जो दूसरे लोग हैं, वे अपनी सच्ची और अच्छी कमाई में से कितना सोना अपने घर में रख सकते हैं। ऐसे लोगों की संख्या कितनी है जिन के लिए कहा जाता है कि हर घर इसका उपयोग करता है। किसी ने रिश्तत ले कर किसी ने चोरी करके, किसी ने ब्लैक करके या दूसरे तरीके अख्तियार करके ज्यादा सोना बनाया है। यह पालिसी ऐसी नहीं है कि इन तरीकों से सोना बनाया जा सके। सच्ची कमाई से बहुत कम लोगों के पास होना होता है।

मैं दो चीजें कहना चाहती हूं। मैं जानती हूं कि जहां तक टैक्नीकल बातों का सम्बन्ध है, फाइनेंस मिनिस्टर साहब उनका जवाब देंगे लेकिन जिस चीज का कि करोड़ों पर असर पड़ता है, वह मैं आपके सामने रखना चाहती हूं। आज हमारे सामने सवाल यह है कि चीन ने हमारे देश पर आक्रमण किया है और उसका मुकाबला करने के लिए हम को बाहर से सामान मंगाने की जरूरत है, हथियार मंगाने की जरूरत है। व लोग जो आज तक सरकार को कोसते रहे हैं दिल्ली के मैदानों में, हिन्दुस्तान के कोने कोने में, वे कहते थे कि सरकार ने तैयारी नहीं की थी देश की रक्षा करने की। यही लोग सबसे ज्यादा ऊंची आवाज में कहते हैं कि यह कदम आपका गलत है और सब को इसका विरोध करना चाहिये। क्यों विरोध करते हैं, यह मैं उनके सामने अर्ज करना चाहती हूं। अभी तो सिर्फ सोने की बारी आई है। टैक्स ही नये लगाये जा रहे हैं। यह तो अभी सिर्फ देश की रक्षा करने के लिए ही कदम उठाये जा रहे हैं। अगर उनके कहने के मुताबिक तिब्बत पर हमला किया जाये तो और भी कदम उठाने पड़ेंगे और कुछ साधियों के मुताबिक अगर चीन पर जा कर मे पेकिंग में शंका गाड़ा जाये तो और भी ज्यादा कदम उठाने पड़ेंगे। जो लोग सय से ज्यादा जोर से उन सब कदमों की मुखालिफत करते हैं जोकि हमारी सरकार देश की रक्षा करने के लिए उठा रही है, वे क्या सचमुच में समझते हैं कि अगर ऐसा न किया जाये तो देश की रक्षा हो सकती है। स्त्रियों का नाम ले कर उस दिन भी सदन में कहा था कि उनका भी खयाल किया जाना चाहिये। सुनारों का नाम भी लिया जाता है और कहा जाता है कि उनके पास काम नहीं है। स्त्रियों के नाम से कहा जाता है कि उनको सोने से मुहब्बत है। यह बात हमारे प्रकाशवीर जी ने भी कही है और कम्युनिस्ट पार्टी के नेता ने भी कही है। उन्होंने कहा कि ब्रेडीशनल जेवरों १ जरूरत

है। यह सारी परम्परा हमारे पुराने भारत की रही है, ऐसा उन्होंने कहा है। मैं गोपालन जी से अर्द्ध करना चाहती हूँ कि हमारी पुरानी यह भी परम्परा रही है कि जो अनाज बोता है, उसको अनाज खाने के लिए न मिले, जो कपड़ा बुनता है, उसको पहनने के लिए कपड़ा न मिले, जो चीनी पैदा करता है उसको खाने के लिए चीनी न मिले और जो मकान बनाता है, उसको रहने के लिए मकान न मिले और इन सब के साथ साथ यह भी पुरानी परम्परा हमेशा से चली आई है कि माया को ही माया मिलती है। क्या हम इन सब बातों को कायम रखना चाहते हैं? हम इस तरह की किसी ट्रेडिशन को कायम रखना नहीं चाहते हैं। मैं तो वित्त मंत्री जी को बधाई देना चाहती हूँ कि उन्होंने एक क्रांतिकारी कदम उठाया है। वार और नो वार, डिफेंस और नो डिफेंस यह एक ऐसा कदम उठाया गया है कि धीरे धीरे गरीब और अमीर दोनों जो इसको दिखावे के तौर पर इस्तेमाल करते थे, वह बन्द होगा और हमारे देश की गरीब और तिन को आज सोना नहीं मिलता है, सिर उठा कर जा सकेंगी और यह कह सकेंगी कि हमारे पास सोना नहीं है और फिर उनको अपनी गरीबी पर शर्म महसूस नहीं होगी। मैं समझती हूँ कि जमाने के अनुसार, जमाने को देखते हुए यह कदम उठाया गया है, और इसके लिये मंत्री जी बधाई के पात्र हैं।

आज बहनों का नाम लिया जाता है। मैं कहना चाहती हूँ कि बहनों ने देश के लिए बड़ी कुर्बानियाँ की हैं। आज जब आक्रमण हुआ तो यह कहा जा रहा है यहां और बाहर भी उन लोगों की तरफ से, जो लड़ाई में गये नहीं हैं और जो शायद जायेंगे भी नहीं, देश के कोने कोने में, गांव गांव में, हशर शहर में कि बहनें अपने बच्चे दें क्योंकि उनके बच्चों की देश रक्षा के लिए जरूरत है, बहनें अपने भाई दें, अपने बेटे दें, अपने पति दें। मुझे समझ नहीं आता है कि देश की बहनें जब इतनी बड़ी बड़ी कुर्बानियाँ करने के लिए तैयार हैं और जिस का

आदमी जा कर नेफा के मैदान में मरने के लिए तैयार है वह बहन क्या इतना भी करने को तैयार नहीं है कि अपना मंगल सूत्रम् दे दे। मंगल सूत्र की बात गवर्नमेंट को मिसगाइड करने के लिए की जा रही है, यह मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है। मैं कहूंगी कि स्त्रियों को बहाना न बनाया जाये। स्त्रियां हर चीज देने के लिए हमेशा तैयार रही हैं और तैयार रहेंगी और वे देश की रक्षा करने के लिए, देश में समानता लाने के लिए सब कुछ करने के लिए तैयार हैं।

मुनारों की बात भी यहां की जाती है। मैंने पहले भी उनकी बात की थी। मैंने यह भी कहा था उस दिन कि जो बहनें गांवों में रहती हैं वे ज़ेवर इसलिए इस्तेमाल करती हैं कि पैसा रखने के लिए उनके पास कोई जगह नहीं होती है, रुपया रखने के लिए उनके पास कोई जगह नहीं होती है। अगर फाइनेंस मिनिस्टर साहब इंतज़ाम करें तो गोल्ड बांड्स हमारी बहनें खरीदेंगी, पैसा जमा करने की अगर उनको सुविधा दी जाये तो वे सोने से मोह करना छोड़ देंगी। आज जबकि वे सोना रखती हैं तो दिन रात उनको बेवकूफ बनाया जाता है, खतरे में उनको डाल दिया जाता है, उसका सोना लूट लिया जाता है, उसको इसकी खातिर मार दिया जाता है। अच्छी जगह अगर आप उनका पैसा रखें तो वे इस रास्ते को अच्छे तयार नहीं करेंगी। इसी तरह से मैं मुनारों की बात भी कहना चाहती हूँ। जो काम वे हमेशा करते रहे हैं, उस में तबदीली उनको लानी चाहिये। आज वक्त बदल रहा है, आज जमाना बदल रहा है, पुराना जो काम करते रहे हैं, उस में तबदीली लायें। आज उन भाइयों को देश की रक्षा के जो काम हैं, उनमें काम मिलना चाहिये। आज वे बम बनायें, गोली बनायें, देश की रक्षा करने के लिए जो नई नई फैक्ट्रियां बनी हैं, उनमें काम करें और सोना ज़ेवर इत्यादि बना कर उनका जो कमाने का तरीका था, उस पर रोजगार

[श्रीमती सुभद्रा जोशी]

के लिए डिपेंड न करें। यही मेरी उन से प्रार्थना है।

Shrimati Renuka Ray (Malda): A great deal of controversy is taking place in the country over the Gold Control Order promulgated by the Finance Minister. Some hon. Members have already spoken and give their opinions on this. I should first like to agree with what my hon. friend Shrimati Subhadra Joshi has said, namely that please do not bring in the plea of women being fond of ornaments etc. and please do not say that it is because the women must cling to their jewellery since that is traditional or otherwise, that this Gold Control Order should not be brought into force. I do not think even for one moment that women in this country, perhaps with the exception of a few aristocratic or very wealthy women—in fact, even about them, I am not sure; if they have really understood it, I do not know whether they would support this argument at all—will say 'I want to keep my gold and jewellery with me', at this time when we are faced with a national emergency, when our jawans are fighting on the frontiers and when they may have to fight again on the frontiers.

We know that during the days of the emergency, at the beginning, long queues of women and men also had gone up to the Chief Minister in my State and the Chief Ministers in other States, and in Delhi, to the Prime Minister, and Finance Minister to give their gold voluntarily. I am sure that they will do so again if necessary and give away the gold that they are still allowed to keep with them by the Finance Minister.

But there is one aspect of this whole thing which I would like to bring to the notice of the Finance Minister that whereas there is no need to allow gold, jewellery to be kept without any limit as it is allowed to be kept today. I do not know why the Fin-

ance Minister has not chosen to bring within the scope of the Gold Control Order some limit to the gold jewellery that can be kept by those who are being allowed to retain them now. At the same time, I would also like to know how, considering conditions in our rural areas where such things as banks do not exist or even gold bonds are not easily obtained, it is possible for the poor people or cultivators to keep their reserves except in gold. I do agree with the Finance Minister that this idle gold lying in reserves like this is not a good thing. I do agree that this custom should go. But we must have some other arrangement substituted in its place before such action can be taken. Therefore, I would suggest that there should be some limit which would be allowed. I do not say that large amounts of gold should be allowed to be made into jewellery or to be kept. But I think if in rural areas this is allowed at least up to a minimum of 5 or 10 tolas, above the exemption limit we could get over the very great difficulty in the country which so many people are facing. This will get over the argument or question as to how the poorer sections of people who keep their reserves in gold or how the cultivator who uses this gold for obtaining credit facilities for buying seeds and other things are going to manage. I think if the Finance Minister would agree to make this concession of, say, 5 to 10 tolas of gold, if possible, if necessary only in the rural areas or in such areas where banking facilities as they exist in cities and towns are not there, this problem can be overcome.

The other point is this. I can quite understand that in a transition period it necessarily happens that large numbers of people have to lose their employment. This has happened throughout history whenever some great transition has come about. But here in this country we face a very acute

problem of unemployment in any case. I would merely plead with the Finance Minister to make some concrete arrangements to see that employment is given to these 5 lakh jewellers who will be thrown out of employment. I would say that it is not sufficient, if, for example, they are given some very small or negligible type of rehabilitation which would be nowhere near their present living standard. Therefore, I think it is possible, if we have the will to do so, to provide for these people in such a manner that even if they have to lower their present standard of living—it will also be lowered by the taxation proposals—they will be able to keep up the standard more or less. If this cannot be done then drastic action should not be taken and it should be phased to prevent great hardship.

If these two points are taken into account, I feel that the Gold Control Order which the Finance Minister says is most necessary to stop smuggling and more necessary for the purpose of conserving foreign exchange will not lead to so much controversy as it has done today. I would request the Finance Minister to take those points into consideration again. I do hope that when the Gold Control Order comes finally in its proper shape, these things will have been included in it.

Mr. Speaker: Let us hear the jeweller. Shri Bishanchander Seth.

Shrimati Renu Chakravartty: How much of gold bonds has he bought?

Mr. Speaker: He will disclose just now.

श्री बिशनचंद्र सेठ : अध्यक्ष महोदय, सब से पहले मैं आप की सेवा में यह निवेदन करूंगा कि भारतीय परम्परा में और भारतीय विधान में जिस तरह से देश की जनता का सम्मान करके कुछ राइट्स दिये गये थे, इस गोल्ड कंट्रोल की पालिसी के कारण सब से पहले उसी पर आघात हुआ है। हमें आज यह

भी स्वतंत्रता नहीं कि हम अपने मन की भावना और परिवार की परम्परा के अनुसार बाजार से चीज खरीद सकें। अगर इस प्रकार का देश पर आघात होगा तो मैं इसे मानने को तैयार हूँ कि जितने भी सज्जन यहां चुन कर आये हैं, चाहे वे किसी भी पार्टी से चुन कर आये हों, उन्हें बड़ी गम्भीरता से इस पर विचार करना चाहिये। कारण बड़ा स्पष्ट है कि अगर सरकार इस प्रकार की चीज देश के समक्ष ला सकती है और जनता केवल इसलिये कि यहां पर उन के रिप्रेजेंटेटिव हैं, चाहे वे कांग्रेस के हों या कोई और, उस पर आपत्ति नहीं की तो भविष्य में इस का फल यह होगा कि ऐसी किसी प्रकार की भी चीजें लाने के लिये गवर्नमेंट स्वतंत्र हो जायेगी जिन से जनता के मनोविज्ञान पर गहरा प्रभाव पड़ेगा।

मैं आप के सामने दूसरी चीज यह कहना चाहता हूँ कि गोल्ड कंट्रोल पालिसी इस देश में पूर्णतया फेल हो गई है। अगर आज हम वित्त मंत्री की इस भावना को मान्यता दे दें, जैसा कि अखबारों में छपा है, कि देश में लगभग ४००० करोड़ रु० का सोना है, तो उसके बाद कितना सोना जनता ने दिया, जैसा कि हमारी पूर्व वक्ता महोदया कह रही थीं। मैं निवेदन करना चाहता हूँ

श्री मोरारजी देसाई : मैं माननीय सदस्य से कहना चाहता हूँ कि मैं ने कभी यह अनुमान नहीं लगाया कि ४,००० करोड़ रु० का सोना देश में है। कुछ लोग लगाते हैं, रिजर्व बैंक के भी कुछ लोग एस्टिमेट देते हैं, लेकिन किसी का एस्टिमेट पक्का नहीं है।

श्री बिशनचंद्र सेठ : मैं इस का जवाब यह देना चाहता हूँ कि जैसा कि हमारे वित्त मंत्री जी कह रहे हैं कि जो कुछ समाचार-पत्रों में छपा है वह अधिकृत नहीं है और रिजर्व बैंक ने भी कल्पना पर ही यह बात कही है, तो कम से कम इस का खंडन तो होना चाहिए था। अगर खंडन नहीं होता है तो इस का तो

[श्री विशनचन्द्र सेठ]

यह अर्थ है कि आप ने उस को मान्यता दे दी ।

श्री मोरारजी देसाई : अब तो खंडन हो गया ।

श्री बिशन से : जब आज मैं यहां पर बोल रहा हूं तब आप ने खंडन किया । आज तक नहीं किया ।

मैं निवेदन कर रहा था कि गॉल्ड कंट्रोल की पालसी देश में पूर्णतया फेल हुई है, और इसका सबसे बड़ा सबूत यह है कि जिस पालसी के आधार पर कहा गया कि देश में ४,००० करोड़ रु० का सोना है, उसके अन्तर्गत देश से केवल ६ या ८ करोड़ रु० का सोना सरकार के पास आया है । वह जैसे आया मैं उसके बारे में नहीं जाना चाहूंगा, लेकिन यह बात बिल्कुल स्पष्ट है कि वह सोना सीधी तरह से नहीं आया । बल्कि वह सोना जनता को दिखाने के लिये लिया गया । और अब यह कहा जाता है कि हम इस पर बहुत पर-मिट नहीं कर रहे हैं । मैं कहना चाहता हूं कि अगर आपके मन में देश से सोना लेने की भावना थी तो यह सारी चीजें आप को पहले से सोचनी चाहियें थीं कि हमें देश से सोना मिलेगा या नहीं ।

इनके बाद मैं यह बात रखना चाहूंगा कि अगर देश की जनता ने सरकार को ६ या ८ करोड़ रु० का सोना दे भी दिया तो इसका कोई प्रभाव देश के आर्थिक बोझ पर नहीं पड़ा है, और न सरकार के पास इतना सोना आने का मैं कोई मूल्य मानता हूं । इसके साथ साथ देश में आज जितनी बेकारी इसके कारण बढ़ रही है उसका सबूत देने के लिये जो वित्त मंत्री जी ने जो अभी इतना बंडल दिखाया था पर्याप्त मानता हूं । मैं कहना चाहता हूं कि इस पार्लियामेंट में अनेक प्रकार के बिल सदैव आते हैं और उनके सम्बन्ध में

पार्लियामेंट के मेम्बरों के पास अनेक प्रकार के मेमोरेण्डम आते हैं । लेकिन मैंने आज तक इतने मेमोरेण्डम कभी नहीं देखे । हो सकता है कि मेरे पास और माननीय सदस्यों से कुछ अधिक आये हों क्योंकि मैं इसी व्यवसाय का हूं, परन्तु मैं आपके द्वारा निवेदन करना चाहता हूं कि हजारों की मात्रा में हमारे पास तार और मेमोरेण्डम आये हैं । चूंकि यह जनता की सरकार कह-लाती है इसलिये मैं एक मौलिक प्रश्न सरकार के सम्मुख रखना चाहता हूं । जब आप यह कहते हैं कि आप जनतन्त्रवादी हैं तो कोई भी इस बात का कारण नहीं कि अगर इस देश की जनता किसी चीज को मान्यता नहीं देती तो भी आप ज़िद के साथ उस को पूरा करने की कोशिश करें । मैं इसे मौलिक रूप से राष्ट्रीय शासन पद्धति के खिलाफ मानता हूं । अगर हमारे वित्त मंत्री यह कहें कि वे इस पर सक्षम से काम करता चाहेंगे तो मैं एक छोटी सी मिसाल विनायत की देना चाहता हूं । जिस तरह का अमन्ताप आज वित्त मंत्री के खिलाफ देश में है अगर वह भावना किसी दूसरे प्रजातान्त्रिक देश में होती तो मैं विश्वास के साथ कहना चाहता हूं कि उस देश के मंत्री महोदय अपना त्याग-पत्र देकर चले गये होते । परन्तु यह हमारे देश का दुर्भाग्य है कि सारे देश में जो भावना फैल रही है उस को वित्त मंत्री महोदय सद्भावना से मुनने के लिये भी तैयार नहीं हैं । चूंकि उन्होंने एक चीज कही, इसलिये उन्हें ज़िद है कि वे उसे निश्चित रूप से चलायेंगे ।

श्री मोरारजी देसाई : चूंकि वह सद्भावना की चीज नहीं है ।

श्री विशनचन्द्र सेठ : जहां तक मुझे याद पड़ता है मैंने पढ़ा था कि श्री मोरारजी देसाई ने अपने किसी वक्तव्य में कहा था कि दो या तीन लाख से ज्यादा सज्जन यहां पर सुनार नहीं हैं । यह बात उन्होंने पापुलेशन बेसिस पर कही थी । मैं पूछना चाहता हूं कि

क्या उन्होंने किसी अधिकृत भावना के आधार पर यह बात कही थी? आज इस देश में लाखों परिवार खाली हो गये हैं। जैसे मुझ से पूर्व एक वक्ता ने कहा था कि कुछ ऐसी घटनायें भी हो गई हैं जिनमें कुछ लोगों ने जहर खाकर अपने को मार लिया क्योंकि एक व्यवसाय में निश्चित रूप से लगे थे और आज उनके सामने बच्चों को पालने का अन्य साधन नहीं रहा। आज हम प्रजातन्त्र शासन में रह रहे हैं अतः सरकार का यह नैतिक कर्तव्य है कि यदि किसी वगैरे का व्यवसाय चला जाये तो उसका कोई उपाय सोचे। किन्तु देश का यह दुर्भाग्य है कि अगर मन्त्री जी एवं उनके सहयोगियों ने बिना सोचे समझे कोई निर्णय कर लिया तो वह पत्थर की लकीर हो गई और उस पर पुनर्विचार नहीं किया जा सकता। मैं उनकी सेवा में निवेदन करूँगा कि यह बहुत महत्वपूर्ण प्रश्न है, इसको उन्हें सरलता और सीम्प भावना के साथ सोचना चाहिए। अगर आज हम इसके लिए चिन्तित हैं तो इसमें हमारा निजी स्वार्थ नहीं है। देश की भावना का आदर करना हमारे शासन का नैतिक कर्तव्य है।

स्वर्ण के भाव के सम्बन्ध में कुछ निवेदन करना चाहता हूँ। आज देश में ऐसी स्थिति बन गयी है कि इस नियन्त्रण के बाद से देश में सोने का भाव घटने के स्थान पर बढ़ गया है। मैं यह बात इसलिए नहीं कहता कि यह मेरा व्यवसाय है। पहले आदमी अपने सोने के जेवर को बाजार में बेचता था। परन्तु आज जो स्थिति यह है कि कोई एक तोला भी बाजार में बेचने के लिए नहीं आता। आप कहते हैं कि कि १४ कैरट का जेवर बनाइए, लेकिन आज स्थिति है उसका प्रभाव यह है कि बाजार में सोना ही नहीं है। १४ कैरट के लिए भी सोना कहां से आएगा। लोग अपना सोना बेचते नहीं, आप सोना देते नहीं और बाहर से सोना आता नहीं तो ऐसी स्थिति में १४ कैरट का

जेवर भी कैसे बनाया जा सकता है। यह बहुत बड़ा प्रश्न है।

मैं आपके सामने सुनारों की स्थिति रखना चाहता हूँ। मेरे नगर शाहजहांपुर में अनेक सुनार मेरे पास रोते हुए आए और उन्होंने कहा कि सेठ जी कुछ कीजिए, हम दूसरा काम करना नहीं जानते, पर मैं क्या जवाब दूँ? हम भी अपने क्षेत्र के प्रति जिम्मेदार हैं और हम भी अपने क्षेत्र के लोगों को कोई जवाब देना चाहते हैं।

इसी के साथ साथ जो सोना चोरी से इस देश में आता है उसके सम्बन्ध में हमारे आदरणीय वित्त मन्त्री महोदय ने अनेक बातें कहीं। मैंने इस सम्बन्ध में आदरणीय मन्त्री महोदय की सेवा में पत्र भी भेजा और उनसे कहा कि केवल कहने से या सोने के नियन्त्रण से काम नहीं चलेगा। यह सही है कि सोना थोड़ी मात्रा में हजारों का हो जाता है और इसके आने से देश को विदेशी मुद्रा का नुकसान होता है। लेकिन केवल सोना ही नहीं, करोड़ों रुपए के ट्रांजिस्टर, घड़ियाँ तथा अन्य सामान देश में चोरी से आता है। यह देश का दुर्भाग्य है कि चीजे करोड़ों रुपए की देश में आती हैं इनको भी आप रोक नहीं पाते पर केवल सुनारों और शर्माओं का बेड़ा गर्क कर दिया। मैं अपने व्यवसाय की बात नहीं कहता, आपके आशीर्वाद से मेरे और भी व्यवसाय हैं परन्तु प्रश्न यह है कि इस आर्डर से बीस पच्चीस लाख लोग बेकार हो रहे हैं। प्रजातांत्रिक शासन को इस प्रश्न पर गम्भीरता से विचार करना चाहिए।

इसके बाद मैं यह विशेष निवेदन करना चाहता हूँ कि भारतीय जनता में स्वर्ण के प्रति आखिर भमता क्यों है? जो आदरणीय महिला अभी बैल रही थीं वे भी २२ कैरट सोने की बूड़ियाँ पहने हुए थीं। इस मामले में मेरी आँखें बहुत तेज हैं। पहली बात तो यह है कि यहाँ पर

[श्री बिशन चन्द्र सेठ]

लोगों का सोने के प्रति परम्परागत मोह है जैसा कि मेरे पूर्व वक्ताओं ने भी कहा मेरा विश्वास है कि आदरणीय श्री मोरारजी देसाई के घर में भी बहुमूर्त और माताओं में सोने के प्रति वदी मोह होगा जो कि हमारे घरों की स्त्रियों में है। कोई कारण नहीं है कि आप यथायक उस परम्परा को तोड़ें केवल इसलिए कि आपके हाथों में शासन की बागडोर है।

साथ ही एक और महत्वपूर्ण प्रश्न है। मैं बड़े अदब से अर्ज करना चाहता हूँ कि आज इंग्लैंड और अमरीका में जो भी करेंसी चल रही है उसके पीछे रिजर्व में सोना जमा है। पर हमारे देश में करेंसी कांग्रेस सरकार की प्रतिष्ठा पर निर्भर है। अगर जनता अपनी सुरक्षा के लिये, वक्त पर काम आने के लिये, सोने को माध्यम बनाना चाहती है, अपने घर की बैंक बनाना चाहती है, तो इस में सरकार को क्या आपत्ति है? दूसरे देशों में जो टैक्स लगते हैं उन से सड़कों विजली आदि अनेक जन कार्य होते हैं उस को आप छोड़िये, उससे बूढ़ों को पेंशन मिलती है, जो बेकार है उनको पैसा मिलता है, बच्चों को मुफ्त शिक्षा दी जाती है, बीमारों का इलाज किया जाता है। आप अपने देश में इस तरह की कौन सी सुविधा दे रहे हैं? आप बार बार चीन और दूसरे देशों की दुहाई देते हैं। बड़ा महत्वपूर्ण प्रश्न है। केवल सोने का सवाल नहीं, आज तो आप हमारे देश के ढाँचे को ही बदल देना चाहते हैं। यह बहुत बड़ा प्रश्न है। इसलिये मैं आप के द्वारा मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि इस पर गम्भीरता के साथ पुनः विचार करें। हमारे यहाँ इस समय चिल्लाने का यह कारण नहीं है कि हम अपने मंत्री महोदय के मन को दुखाना चाहते हैं। हम अपने क्षेत्र के लोगों की भावना को आपके सामने रखना चाहते हैं।

•

श्री ज्वा० प्र० उद्योतिषो : आप हिन्दू महा सभा के अध्यक्ष हैं। मैं आप से पूछना चाहता

हूँ कि सोने में कलियुग का निवास है या नहीं? क्या महाभारत में राजा परीक्षित के मुकुट में कलि का वास न था?

श्री बिशनचंद्र सेठ : यह मैं आप को बाद में बता दूंगा।

मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि दो तीन दिन पहले बिलटन में शिकायतें छपी हैं लेकिन मैं उन में नहीं जाना चाहता। परन्तु मैं श्री मोरारजी देसाई से कहना चाहता हूँ कि वह मुझे गोल्ड कंट्रोल बोर्ड में रखते जिसका कि इस व्यवसाय से संबंध है। मैं अपने लिए यह नहीं कह रहा। परन्तु मेरा तात्पर्य यह है कि यदि व्यवसाय का कोई आदमी आप रखते तो वह आपको सही राय दे सकता था। जिस वर्ग का, जिस व्यवसाय का, विधान से सम्बन्ध हो उसके लोगों को आपको उस बोर्ड में रखना चाहिए था। जो कानून बनाया जाए उस में उस व्यवसाय या वर्ग विशेष के प्रतिनिधियों से राय अवश्य ली जानी चाहिये थी ताकि वे आपको सही परामर्श दे सकें। अगर ऐसा किया जाता तो मेरा विश्वास है कि इस में इस तरह की उलझने पैदा न होती। परन्तु आज गोल्ड कंट्रोल बोर्ड में उन आदमियों को रखा गया है जिनका सम्बन्ध पहले कभी इस व्यवसाय से नहीं रहा। यह बड़ी दुखद और लज्जास्पद बात है कि ऐसे लोगों को इस में रखा गया है जिसका ज्ञान सोने के सम्बन्ध में नहीं। आप हम को न रखते लेकिन बम्बई में जो लोग इस काम को करते हैं उनको उस में रखते ताकि वे आपको सही परामर्श दे सकें थे। आपने ऐसे आदमियों को इसमें रख कर जिन को इस काम का ज्ञान नहीं है देश के प्रति अन्याय किया है यह मैं बहुत गम्भीरता से निवेदन करूंगा।

एक और महत्वपूर्ण बात है। मैं ने भी कांग्रेस में काम किया है। अंग्रेजों के जमाने में हम अंग्रेजों को गालियाँ देते थे कि उन्होंने

हमारे यहां के मलमल बनाने आदि के उद्योगों को नष्ट कर दिया। क्या इस स्वर्ण नियंत्रण आर्डर के अन्तर्गत देश की एक महान कला नष्ट नहीं हो जाएगी, जिसका संसार में बड़ा मान है और जिसकी आज संसार में बड़ी कद्र है। इस कला को नष्ट करने का उत्तरदायित्व किस पर होगा। मैं समझता हूँ कि आदरणीय मंत्री महोदय का इस पर ध्यान देना चाहिए कि देश की यह कला नष्ट न हो जाए। अगर देश की यह कला नष्ट हो गई तो उसका यह अर्थ होगा कि सोने के साथ साथ हमारे देश से यह कला भी नष्ट हो जाएगी।

मैं ने अपने आदरणीय मंत्री महोदय की सेवा में इस बात के लिए पत्र भेजा कि जो स्टॉक निर्धारित तिथि तक नहीं बिक सका उसके सम्बन्ध में साठ दिन की और छूट दी जाये लेकिन मुझे उस पत्र का उत्तर मिला उस से मुझे आश्चर्य हुआ। मैं समझता हूँ कि वह पत्र दफ्तर से तैयार हो कर धाया और उस पर दृष्टि ने दस्तखत कर दिए। उस में लिखा है कि अब नहीं के बराबर स्टॉक शेष है। यह सही नहीं है। इस समय भी २५ और ३० पर सेंट स्टॉक बाकी है, आप सोना देते नहीं, बाहर से सोना आता नहीं, हमारे पास जो स्टॉक है उसे हम बेच नहीं सकते। यह देश का बड़ा दुर्भाग्य है अगर हम उस को गलाते हैं तो एक रुपये का आठ आना भी उसमें नहीं होगा। सारी की सारी चीजें कुंद एं जड़ है, नगिने लगे हैं। परन्तु आज तक माननीय मंत्री ने हमारी इस गम्भीर विनय पर, ध्यान नहीं दिया अगर हम इस बिजनेस से निकलना चाहें, तो उसके लिए थोड़ा सा ६० दिन का अवसर मांगा था। बूँकि अब सीजन विवाहों का शुरू हो गया इसलिए हमने इस अवसर पर निवेदन किया कि आप केवल ६० दिन का समय और दे दीजिये ताकि जो स्टॉक है वह बिक जाये और उन के बाद जो बच रहे वह गलवा दिया जाये और १४ करेट का बनवा लिया जाये

परन्तु आज तक मैं महोदय ने इस विनय की ओर ध्यान नहीं दिया। यह खाली मेरी विनय ही नहीं थी बल्कि सारे देश के सराफों ने यह डिमांड की थी और मेरे पास इस बारे में हजारों खत और तार मौजूद हैं। उनका डल मेरे पास मौजूद है। आज तो मैं वह खत और तारों का बंडल अपने साथ नहीं लाया हूँ, लाना भूल गया लेकिन कल को लेता आऊंगा जिसमें ६० दिन का अवसर साराफों ने मांगा था।

इसी के साथ मैं आप से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि अनेकों चीजें १४ करेट की नहीं बन सकती। १४ करेट की वह बात मैं सिर्फ दुहरा रहा हूँ, कारण इस विषय पर मैं पहले कह चुका हूँ। जैसा कि शास्त्री जी ने भी कहा, स्वर्ण का माल बेचने में हमारी मौलिक परम्पराएं हैं। जो जेवर खरीदते हैं उनके सामने दो प्रश्न हैं। जितने सज्जन हैं वे सब अपने मन में तीन लें, दिल से तोलिये। इस वक्त दो चीजें हैं। क तो यह कि यह सौभाग्य और शांभा का चिन्ह है और दूसरे वस्तु जरूरत में काम आने की चीज है। पर १४ करेट सोने के बने जेवर का कोई मूल्य नहीं है। साड़ी खरीद ली या १४ करेट का माल खरीद लिया। इसकी मार्केट कोई नहीं है। जिस भावना के अन्तर्गत सारी चीजें हमारे पास बेची जाती थीं उसका लाभ जनता को मिलना चाहिए था, वह खत्म हो जाती है। गांव का साधारण से साधारण आदमी भी आपस में सोना दे कर, एक मुहर है तो समझ लिया १०० रुपये दे दिये या ५० रुपये दे दिये, यह चीज इस तरह की पाबन्दी लगने पर आपने खत्म कर दी। १४ करेट सोने का जेवर बनवा कर आखिर कोन सा चलन वित्त मंत्री जी इस देश में करना चाहते हैं? माननीय मंत्री जी को इस पर गम्भीरता से विचार करना चाहिए।

अन्त में मैं एक महत्वपूर्ण बात कह कर अपने स्थान पर बैठ जाऊंगा। स्वर्ण नियंत्रण

[श्री बिशनचन्द्र सेठ]

अधिनियम के अन्तर्गत जो कागज, फार्म भरेंगे, अनेकों प्रकार के हैं, उनको बड़ा मैं श्री महोदय की सेवा में निवेदन करना चाहता हूँ कि अगड़े की तो कहे कौन उनको पड़ा लिखा आदमी भी सामान्य भर नहीं सकता। जितने भी सुनार या सर्राफ़ हैं उनमें ६५ परसेंट बेपट्टे हैं। इस तरह का कानून बना कर एक गरीब आदमी जिसके पास न कोई मूनीम है और न कोई ठीकर है, वह किस से यह फार्म वगैरह भरवायेगा और किस से कागजात लिखायेगा ? ऐसे माननीय नेता से देश आशा करता है कि देश की आवश्यकता को आप गम्भीरता से विचार करें और ऐसा निर्णय लेने की चेष्टा करें ताकि देश का संतोष हो और आप के प्रति श्रद्धा हो सके।

श्रीमती सावित्री निगम (बांदा) :

अध्यक्ष महोदय, अभी मैं ने बड़ी गम्भीरता के साथ सदन में होने वाले भाषणों को सुना। श्रीमन्, मैं भी उन स्त्रियों में से हूँ जो सोने का हमेशा उपयोग करती रहती है। . . .

अध्यक्ष महोदय : अब त्याग कर दिया है ?

श्रीमती सावित्री निगम : जहाँ तक ग्रामीण जीवन का इस से सम्बन्ध है, मैं अपनी कांस्टिट्यूसी के लगभग ३०० गांवों का अभी पिछले एक महीने में दौरा कर के आई हूँ। लेकिन श्रीमन्, मैं आप से निवेदन करना चाहती हूँ कि जहाँ तक इस स्वर्ण नियंत्रण अधिनियम का सन है, मैं ही उसका हार्दिक समर्थन नहीं करती बल्कि सारी ग्रामीण जनता और सारी नारी समाज भी इसका हार्दिक समर्थन करती है।

अभी कुछ माननीय सदस्यों ने कला की दुहाई दी। कला जीवन के लिए होती है। कला कला के लिए नहीं होती है। जहाँ राष्ट्र का जीवन खरबे में हो, जहाँ राष्ट्र का आर्थिक ढांचा खरबे में हो, वहाँ पर केवल कला की दुहाई दे कर स्वर्ण नियंत्रण अधिनियम का

विरोध करना, मैं तो सोचती हूँ कि यह हर दृष्टि से कबहुत ही अनुचित बात है। श्रीमन्, यदि हम देश में समाजवादी नमाज की रचना करना चाहते हैं तो हमें सोने का अपव्यय बन्द करना होगा। अभी कई माननीय सदस्यों ने सोने के जेवरों की चर्चा की और उन्होंने बतलाया कि स्त्रियों को कितनी ममता होती है। लेकिन वह एक बात भूल गये कि इसी सोने के जेवरों के कारण कितनी स्त्रियों को जान गंवानी पड़ती है, डाकुओं का शिकार होना पड़ता है। एक बात वह और भी भूल गये। यह जितने लड़ाई, झगड़े और परिवारों में कलह होती है, वह सब उन्हीं जेवरों को ले कर होती है। बाज भाईरों ने कहा कि सोने के आभूषण कन्या का विवाह के समय देने की परम्परा हजारों वर्षों से चली आ रही है। एक और भाई ने बड़ा अच्छा श्लोक सुनाया। इमां अलंकृतां कनयां प्रतिग्रहणात् भवान्, यह कह कर पिता द्वारा कन्यादान किया जाता है। लेकिन आज की सभ्य नारी, आज की आत्म सम्मान रखने वाली स्त्री अपने को न तो इस तरह से दान दिया जाना पसन्द करती है और न इस प्रकार से अलंकृता हो कर दान दिये जाने में अपने वास्ते किसी सम्मान का अनुभव करती है। जहाँ तक परम्पराओं का सवाल है, उन माननीय सदस्य से मेरा यह विवेदन है कि उनके पूर्वज तो पेड़ों के पत्तों से अपना शरीर ढकते थे और अगर वे परम्परा के लिए इतने चिंतित हैं तो फिर उन्हें यह सूती, रेगमी और ऊनी कपड़ों का परित्याग कर के बड़ी पेड़ों के पत्ते पहनना चाहिए।

मुझे सबसे ज्यादा आश्चर्य तो कम्युनिस्ट पार्टी के जो नेता हैं उनका भाषण सुन कर हुआ। मैं तो उनसे यह आशा करता था कि इस स्वर्ण नियंत्रण कानून का हार्दिक स्वागत करेंगे क्योंकि यह पहला ऐसा अधिनियम है जिसने आर्थिक विषमता जो हमारे समाज में फैली हुई है, और

धन जो एक ऐसा अश्वत्थिल प्रदर्शन करने का वस्तु है, उस पर करारा; चोट पहुंचाया है। मैं तो अपने मन में सोचता; यो कि कम्पनिस्ट पार्टी इस पूरे अधिनियम का स्वागत करेगी।

कुछ भाइयों ने यह भी कहा कि सुनार भाइयों को बहुत कष्ट उठाना पड़ता है। मैं भी इस बात से पूर्ण तरह सहमत हूँ लेकिन जो देश इतना क्षमता रखता है कि पाकिस्तान से आये हुये लाखों रैफ्यूज को पुनर्वासित कर दे, जिस देश के कर्णधारों में यह शक्ति है कि इन सब बेघरवार लोगों को फिर से बसा दे तो भला यह जो इस अधिनियम के द्वारा सुनार और सराफ भाई हमारे बेरोजगार हो गये हैं, उनको क्या वे अन्य साधन सुलभ नहीं कर सकेंगे? इसके अतिरिक्त आप देख रहे हैं कि इन सराफों और सुनारों की आर्थिक स्थिति इतनी अच्छी है कि वह हजारों तार और डेपुटेशन भी भेज सकते हैं और जिनका कि प्रतिनिधित्व सेठ बिशनचंद जैसे रईस कर रहे हों, ऐसे बेरोजगार लोगों के पुनर्वास का व्यवस्था करना कितना कठिन होगा? उनका प्रबन्ध यह सरकार क्यों न कर पायेगी और मेरी समझ में नहीं आता कि श्री गोपालन के मन में यह संशय कैसे उठा?

मैं आपसे यह निवेदन करना चाहती हूँ कि अभी मेरी कांस्टीट्यूंसी के कुछ सुनारों ने यह दरखास्त की है और मैं अपने वित्त मंत्री महोदय के सामने उसे पेश करना चाहती हूँ और वह यह कि वह लोग चाहते हैं कि उनके लिये प्रीसिशन इंस्ट्रुमेंट्स फैक्टरीज खोली जाय। बहुत बारीक काम जो बनाया जाते हैं उनको हमारे देश के सुनार बड़े अच्छे तरीके से बना सकेंगे। बहुत से इंस्ट्रुमेंट्स हम अभी तक बाहर से इम्पोर्ट करते हैं। मेरा कहना यह है कि यदि उनके इम्पोर्ट में थोड़ा सा नियन्त्रण लगा कर इस तरह की फैक्टरियां

देश में खोली जाय तो हमारे सुनार बहुत अच्छी तरह से उन कामों में लग सकते हैं। जिन सुनारों और सराफों के नुमायन्दे सेठ बिशनचन्द्र जैसे रईस हों, उनको रोजगार दूसरा न मिले यह कैसे हो सकता है? जहां तक सुनारों का प्रश्न है, मैं जरूर निवेदन करूंगी कि उनके पुनर्वास के वास्ते वित्त मंत्री महोदय तुरन्त योजना बना कर उसे लागू करें।

मुझे बड़ा खेद है कि अभी कुछ माननीय सदस्यों ने यहा पर प्राहिबिशन की चर्चा की। यद्यपि इस अधिनियम का कोई सम्बन्ध प्राहिबिशन से नहीं है, तो भी प्राहिबिशन की बात जब चलती है तो मैं बड़ी विनम्रतापूर्वक कहती हूँ कि प्राहिबिशन का पालिसी को अगर पूरे देश में लागू किया जाय तो वह अवश्य सफल होगा। अभी प्लानिंग कमिशन ने पूरा सर्वे करके, पूरी जांच करके यह बतलाया है कि प्राहिबिशन लाने से किस प्रकार का कोई आर्थिक घाटा हमारे देश को किस प्रकार हो सकेगा।

जहां तक बूटलैगिंग की बात है मैं यह कह देना चाहती हूँ कि आप दिल्ली को ही ले लीजिये। यहां पर कोई प्राहिबिशन नहीं है, बराबर खुलेआम जो भी भाई शराब में डूबना चाहे डूब सकता है और जितनी शराब चाहे पी सकता है। बूटलैगिंग का जहां तक सम्बन्ध है, उसका नशापूर्ण नशाबन्दी से कोई सम्बन्ध नहीं है। इसके अतिरिक्त मैं यहां पर एक और बात कह देना चाहती हूँ ---

अध्यक्ष महोदय : आप सोने से प्रोहिबिशन पर बहुत अधिक चली गई हैं।

श्रीमती सावित्री निगम : चूंकि इसकी यहां पर चर्चा हुई थी, इसलिये मैंने भी इसका जिक्र कर दिया है।

यहां पर चौदह कैरट गोल्ड के सम्बन्ध में बहुत कुछ कहा गया है। लेकिन जो

[श्रीमती सावित्री निगम]

२२ कॅरेट गोल्ड के जेवर बना करते थे, वह भी अब एक बातों हुई परम्परा की बात ही रह गई है। आजकल जितने फैशनेबल और अच्छे जेवर बनते हैं और इस नियंत्रण के पहले भी बनते थे, वे प्रायः चौदह कॅरेट गोल्ड के ही बनते थे।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : आपकी धंगू १ कितने कॅरेट की है ?

श्रीमती सावित्री निगम : मैं योल्ड करने वाली नहीं हूँ। जिस गरीब जनता की दुहाई यहाँ माननीय सदस्यों ने दी है, उनकी बात करते हुये मैं पूछना चाहती हूँ कि कितने परसॅट ऐसे गरीब लोग हैं जिन के पास सोना है। मेरा विश्वास है कि देश में ६० प्रतिशत ऐसे लोग हैं जिनका सोने से कोई सम्बन्ध नहीं है। जहाँ तक ग्रामीण जनता का प्रश्न है, अधिकतर ग्रामीण जनता चान्दी का उपयोग करती है और चांदी के उपयोग पर अभी कोई नियंत्रण नहीं लगा है।

एक मुझाव दे कर मैं समाप्त कर दूंगी। यदि वास्तव में सोने का मोह आप समाप्त करना चाहते हैं, यदि आप चाहते हैं कि समाज की आर्थिक विपन्नता दूर हो तो तुरन्त आपका इस अधिनियम में संशोधन करना चाहिये। इसमें एक बहुत बड़ी कमी है। आपको यह कर देना चाहिये कि कोई भी चाहे कितना ही सम्पन्न क्यों न हो दस या पांच तोले में अधिक के जेवर भी नहीं रख सकता है। यदि आपने ऐसा किया, तभी छिपा हुआ सोना बाहर आ सकेगा।

तस्कर सोने के व्यापार का भी यहाँ जिष्क किया गया है और कहा गया है कि आज

भी वह हो रहा है, इस स्वर्ण अधिनियम के आ जाने के बाद भी वह हो रहा है। मैं चाहती हूँ कि एक बात और इस सम्बन्ध में कर ली जाय। पंजाब और राजस्थान की सीमा की जो व्यवस्था की है, वह यदि केन्द्रीय सरकार अपने हाथ में ले ले ताँ जो वहाँ तस्कर व्यापार चलता है, वह रुक सकता है। अगर यह कर दिया जाए तो यह अधिनियम बहुत ही प्रभावशाली सिद्ध हो सकता है।

श्री बड़े : मैं समझता हूँ कि गोल्ड कंट्रोल के आने से जनता को बहुत बड़ा धक्का लगा है। हर जगह जनता कांग्रेस को कोस रही है। जिस वक्त चीन का आक्रमण हुआ उस वक्त काश्मीर से ले कर कन्याकुमारी तक और पूर्व से ले कर पश्चिम तक जनता नेहरू जी के पीछे आ खड़ी हुई थी। सभी पार्टियों ने डिफ्रेंसिस को भुला कर यही कहना शुरू किया था कि हम चीनी आक्रमण को हटायेंगे चीन को पीछे भगावेंगे और इस काम में कांग्रेस सरकार की हर तरह से मदद करेंगे। वही जनता जो कांग्रेस सरकार के पीछे थी वह इन कंट्रोल आर्डर के खिलाफ बोल रही है। श्री गोंपालन जी ने भी अभी इस के विरुद्ध आवाज उठाई है। क्यों वह इसके विरुद्ध बोलें हैं, इस को आप को समझना चाहिये। गोल्ड कंट्रोल से वह सहमत होंगे लेकिन जनता की जो भावना है, उस को उन्होंने पहचाना है, तभी वह इस के खिलाफ बोलें हैं। चूँकि यह जनता की आवाज है, इस वास्ते उन्होंने इस का विरोध किया है। जनता नाखुश हो गई है, तभी कम्युनिस्ट पार्टी ने सोचा है कि जनता को इस आवाज को पालित्या-मेंट में उठाया जाए और उस पर फायदा उठाया जाये। मैं आप से भी कहना चाहता हूँ कि जो सच्ची बात है, उस को आप को सामने रखना चाहिये। अगर आप को मोरार

जी देसाई साहब को खुश करना है तो भले ही कर लें लेकिन आप अपने हृदय पर हाथ लगा कर देखें कि आप का दिल क्या कहता है। पूरे हिन्दुस्तान की जनता आज गोल्ड कंट्रोल के विरुद्ध हो गई है, फिर भले ही आप कांग्रेस पार्टी को खुश करने के लिए कुछ भी कहें। आप गांव गांव में, शहर शहर में, मुहल्ले मुहल्ले में जायें, आप जनता को इस गोल्ड कंट्रोल आर्डर को कोते हुए पायेंगे। आज जनता कह रही है कि महात्मा गांधी के नाम पर राज चलता था और गरीबों का भला होता था, वही राज गरीबों के पास आज जो थोड़ा सा पैसा है, पूर्वजों से मिला थोड़ा सा गोल्ड है, वह भी उस से छीन रहा है। धिक्कार है कांग्रेस को। आप भी देहात से चुन कर आए हैं। लेकिन मैं गरीबों के बोट से कर आया हूं। मैं जानता हूं कि गरीब जनता क्या कह रही है।

यहां पर कहा गया है कि ६० परसेंट के पास गोल्ड नहीं है। हिन्दुस्तान में, मैं कहता हूं कि कम से कम जब बच्चा जन्म लेता है तब कान में सोने से छेद किया जाता है और उस में जो सोना प्रयोग में लाया जाता है, वह सोना भी आप छीनना चाहते हो और जब तक बच्चे का कान छेदा नहीं जाता तब तक वह बच्चा हिन्दू ही नहीं समझा जाता है। मैं समझता हूं कि कम से कम ५०-६० प्रतिशत जनता के पास गोल्ड होना चाहिये किसी भी रूप में।

गांव गांव जो सुनार हैं, वे क्या करते हैं और क्या कहते हैं, इस पर भी आपको विचार करना चाहिये। इस गोल्ड कंट्रोल आर्डर से उन में तथा दूसरे लोगों में भी क्षोभ पैदा हुआ है। यदि उस क्षोभ की भावना को हम हाउस के सामने नहीं रखते हैं तो मैं समझता हूं कि जो हमारा प्राथमिक कर्तव्य है, उस का भी हम पालन नहीं करते हैं। आप ने प्रोहिबिशन किया है। मुरारजी साहब की प्रेरणा से खानदेश में भी हुआ। लेकिन उस का क्या नतीजा निकला है।

मैंने देखा है कि गृह उपयोग हर घर में खुल गये हैं और वहां पर शराब बनाई जाती है। आज हम को सौना लेने का लालच हो सकता है। लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि जिम तरह से प्रोहिबिशन फेल हो गई है, उसी तरह से यह गोल्ड कंट्रोल आर्डर फेल हो जाएगा। इस आर्डर के आने के बाद सुनार लोग हाथ पर हाथ धर कर बैठे हुए हैं। हर जगह उन्होंने मीटिंगें कर के कहा है कि जो हमारा पुराना धंधा है, पूर्वजों से हमें मिला है वह खत्म कर दिया गया है और हमारे सामने भूखों मरने की नौबत आ गई है।

एक माननीय सदस्या ने कहा कि कारखानेदार भी तो लोगों को निकाल देते हैं और जब वे निकाल देते हैं तो हम चिल्लाते नहीं हैं। मैं कहना चाहता हूं कि अगर कारखानेदार उन को निकाल देते हैं नौकरी से तो क्या हम भी वैसा ही करें और क्या हम भी लोगों को मार दें। क्या जो वे करते हैं, वही हम को भी करना चाहिए? अगर वे कोई गलत काम करते हैं तो हम को भी गलत काम नहीं करना चाहिये। हमें तो सही काम ही करना चाहिये। यही न्याय कहता है।

यह कहा गया है कि कला नष्ट नहीं होगी कैसे नहीं होगी यह मैं आपसे जानना चाहता हूं। मैं बताऊं कि गांव गांव में जाकर आप देखें, आप को कम से कम हर गांव में पचास साठ सुनार मिल जायेंगे। उन का सारे का सारा धंधा नष्ट हो गया है। इस आर्डर के आने के बाद वे खाली बैठे हैं। उन के पास सोने के जेवर बनाने के लिए जो सोना आया हुआ था, वह आर्डर सारे कंसिल कर दिये गये हैं। इस का नतीजा यह हुआ है कि जो सोना था वह जमीन के नीचे चला गया है।

[श्री बडे]

में मानत कि आपको गोल्ड की जरूरत है। मैं यह भी मानता हूँ कि रुपये की वैल्यू कम हो गई है। मैं यह भी मानता हूँ कि स्मर्गलिंग बहुत होता है। यह भी ठीक है कि नेशन को गोल्ड की जरूरत है। लेकिन इसका मतलब यह नहीं है कि अगर आज मुझे पैसे की जरूरत है तो मैं डाका डाल दूँ या चोरी करना शुरू कर दूँ। हमारी जनसंघ पार्टी महसूस करती है कि आपको गोल्ड की जरूरत है। मैं खुद कस्टमर्ज़ के बारे में जो सिलैक्ट कमेटी थी, उसका मੈम्बर था। वहाँ पर कई बातों सामने आईं। मैं मानता हूँ कि रुपये की वैल्यू कम हो सकती है, इन्फ्लेशन बढ़ सकता है, नेशन को सोने की जरूरत हो सकती है, लेकिन इन सब का यह मतलब नहीं है कि हम किसी की जेब काटना शुरू कर दें, पिक पार्किंग शुरू कर दें। ये जो रुल्ज़ हैं, ये गलत हैं। इसका यह नतीजा होगा कि सोना पाकिस्तान चला जाएगा और वहाँ सको बेचा जाएगा यहाँ पर भी ब्लैक मार्केट की रीति से इसको बेचा जाएगा। यह खरीद करके फिर विदेशों में भेजा जाएगा। पहले ही पाकिस्तान गया है और अब और जाएगा।

कन्यादान के वक्ता सोना दान किया जाता है। लेकिन जिन महिलाओं ने मंगल सूत्र पहना ही नहीं है, उनके सामने मंगल सूत्र की कद्र ही क्या हो सकती है। आज ८० परसेंट इस देश की जनता ऐसी है जो मंगल सूत्र को छोड़ कर सब कुछ दे सकती है। मंगल सूत्र वह कभी नहीं देगी। सिविल प्रोसीजर कोड में भी मंगल सूत्र को जब्त नहीं किया जा सकता है। यह चीज़ अंग्रेजों के वक्त से चली आ रही है। कन्यादान के वक्त सोना इसलिए दिया जाता है कि वक्त जरूरत इसका इस्तेमाल हो सके, जब कभी मुसीबत आ जाए, जब कभी बीमारी पड़ जाए, जब कभी स्त्री विधवा हो जाए, जब कभी लड़कों के लिए पैसे की

जरूरत पड़ जाए, तो यह सोना उनके लिए बैंक का काम दे। यह घर का बैंक था। इस बैंक को ही आप नष्ट करने जा रहे हैं। जनता गोल्ड की तरफ क्यों जाती है, गोल्ड में विश्वास क्यों करती है? इसका कारण यह है कि जनता गवर्नमेंट के मुकाबले में गोल्ड में अधिक विश्वास करती है। अगर गवर्नमेंट के पास वह जाएगा तो पता नहीं क्या होगा। इस वास्ते उसका गोल्ड में अधिक विश्वास है, इसलिए थोड़ा बहुत सोना लोग अपने घरों में रखते और वक्त जरूरत इसका इस्तेमाल करते हैं। अब यह भी खत्म हो गया।

आप गांव गांव में जाएं और देखें कि वहाँ सोने से कितने काम चलते हैं। जब बोनी का सीजन होता है तो किसान जेवर लेकर के उनको गिरवी रख देते हैं और पैसा ले कर अपना काम चला लेते हैं। चार महीने बाद ब्याज दे कर जेवर वापिस ले आते हैं। यह हर गांव में घंघा चलता है। आज यह घंघा भी खत्म हो गया है। गोल्ड आर्नामेंट्स नहीं लिये जा सकते हैं, साहूकार के पास नहीं रखे जा सकते हैं। पंद्रह बीस लाख का घंघा चलता था, वह भी खत्म हो गया। पहले तो सेल्स टैक्स के लाइसेंस के अनुसार डिक्लेरेशन देना होता था। लेकिन अब यह आर्डर दे दिया गया कि आर्नामेंट्स जिन के पास हैं, प्लेज करके रखे हुए हैं, वे भी वापिस नहीं दे सकता है। इससे हर गांव का जो विजिनेस था वह खत्म हो गया है।

18 hrs.

हमारे पास कुछ सुनार आए थे और उनका कहना था कि चौदह कैरट गोल्ड से जेवर नहीं बन सकते हैं। कोटक साहिब आये थे और उन्होंने कहा था कि १४ कैरट के जेवर मंगल सूत्र आदि बन सकते हैं। हमारे सामने सब सुनारों ने उन से बातें कीं।

इन्दौर में भी सराफे की मीटिंग हुई थी। उस में उन लोगों ने कहा कि १४ कैरट वु सोना इतना खूब हो जाता है कि उस का धन्धा नहीं किया जा सकता। इसी तरह से हमारे यहां दूसरा धन्धा जरी का भी होता है। जरी का तार निकालने का जो धन्धा है वह इस से बैठ जायेगा। उस से काफी फारेन एक्सचेंज भी मिलता था। मैंने सुना है कि गोल्ड कंट्रोल आर्डर के मातहत हुक्म निकला है कि चूंकि जरी के धन्धे से फारेन एक्सचेंज मिलता है इस लिये हम उस की परमिशन देंगे। लेकिन गोल्ड कंट्रोल आर्डर ऐसा है कि उस में लिखा हुआ है :

"126(a) and 126(b). It should not be exhibited for sale".

18.01 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

मैं कहना चाहता हूं कि अगर जेवर को एग्जिबिशन के लिये नहीं रखेंगे तो उस की बिक्री कैसे होगी। जितने सराफ ये उन्होंने जो गोल्ड कंट्रोल आफिसर ये उनसे पूछा कि अगर हम जेवर को या जरी के कपड़े को घोषित नहीं करेंगे, उस को एग्जिबिट नहीं करेंगे तो उस की बिक्री कैसे करेंगे? you say :

"It should not be exhibited for sale".

तब गोल्ड कंट्रोल आफिसर ने कहा कि हर एक आदमी ५० ग्राम सोना रख सकता है और हर एक लड़का २० ग्राम सोना रख सकता है। लेकिन जब हम सोने को बेच नहीं सकते, किसी के पास जा कर, उस के जेवर नहीं बना सकते, तो खाली गोल्ड रखने से कैसे काम चलेगा?

Shri S. M. Banerjee: Sir, no hon. Minister is there.

Shri Muthyal Rao (Mahbubnagar): The hon. Deputy Minister is here.

Shri Hari Vishnu Kamath: He is otherwise engaged.

श्री बड़े : इस में मुझे कोई आबजेशन नहीं है क्योंकि मैं जानता हूं कि दिसा इज आईग इन दि विल्डरनेस। श्री मोरारजी देसाई जिद्दी स्वभाव के रहें हैं और वे उसे बदलेंगे नहीं।

इसके साथ मैं यह कहना चाहता हूं कि यदि हम गोल्ड बेचते हैं तो सरकार ६२ ५० ६० तोले के भाव से लेगी उसके बाद अगर हम फिर गवर्नमेंट के पास सोना खरीदने के लिये जायेंगे तो वे आज के भाव से देंगे। यानी गवर्नमेंट उससे पैसा कमाना चाहती है। गवर्नमेंट यदि उसी भाव से सोना वापस दे तो जो व्यापारी हैं वे कहेंगे कि ठीक है, हम गवर्नमेंट से खरीदेंगे। अभी यह भी पता नहीं है कि सोना कहां से आयेगा। मेरा यह कहना है कि यह गोल्ड कंट्रोल आर्डर जो है वह इतना ओवरलेपिंग है जिसका ठिकाना नहीं है। यही नहीं यह बड़ा क्यूरियस है। पहली बात तो यह हिन्दी में नहीं है, इंग्लिश में है, इसलिये गांव गांव में इसके बारे में शंकायें हैं। इसके लिये जो फार्म भरने को देते हैं उसमें हर महीने डिक्लेरेशन देना होता है। हर महीने कैसे गांव वाले आदमी डिक्लेरेशन दे सकते हैं। इस लिये जिस तरह से सेल्स टैक्स में होता है कि तीन-तीन महीने पर डिक्लेरेशन देना होता है उसी तरह से इसमें भी होना चाहिये। इसके साथ यह भी है कि इसकी लाइसेंस फी १०० ६० रक्खी गई है। जो बेचारा सुनार ५०, ७० या १०० ६० कमाता है वह १०० ६० लाइसेंस फी देने के लिये कहां से लायेगा? छोटे हों या बड़े हों, कोई भी सुनार १०० ६० लाइसेंस फी नहीं दे सकते। इसलिये लाइसेंस फी १०० ६० जो रक्खी गई है वह इतनी न होकर पांच या दस रुपया होनी चाहिये।

हमारी एक माननीय सदस्या ने कहा कि जो सुनार हैं उन्हें बन्धा मिल जाना चाहिये।

[श्री बड़े]

इधर तो वे मंजूर करती हैं कि अग्रएम्प्लायमेंट हो गया है इसलिये उनको कारखाना दिया जाय, लेकिन यह कब तक दिया जायेगा। वह लोग भूखे मर रहे हैं। लेकिन हमारी गवर्नमेंट उसी तरह से डूब रही है जैसी की कहानी मगहर है। एक आदमी ने पूछा कि यहां पर नदी कितनी गहरी है तो जवाब मिला कि २ फुट यहां पर है, ३ फुट यहां पर है, १० फुट, १५ फुट यहां पर है। उसका एवरेज निकाला गया २ फुट। उसके हिसाब से मिनिस्टर चले तो जब उनकी कमर तक पानी आया तो लोगों ने कहा कि तुम डूब जाओगे। उन्होंने कहा कि हिसाब में तो २ फुट ही आया है, एवरेज तो २ ही फुट है इसलिये मैं डूबूंगा तो भी हिसाब से डूबूंगा। फिर छाती तक पानी आया तो लोगों ने कहा कि तुम मर रहे हो, तुम्हारा हिसाब कुछ भी आता हो। लेकिन उन्होंने कहा कि मैं हिसाब से ही तो मर रहा हूं। इसी तरह हमारे मिनिस्टर साहब भी हिसाब से मर रहे हैं उन्होंने गोल्ड कंट्रोल आर्डर निकाला है। लेकिन यह प्रेस्टिज का सवाल हो गया है इसलिये मैं कह रहा हूं कि यह जो गोल्ड कंट्रोल आर्डर है उसका उद्देश्य यह है कि गोल्ड सरकार के पास आये, लेकिन वे कहते हैं कि केवल ६ या ८ करोड़ ५० का गोल्ड ही आया है। तो यह तो कुछ भी ऊपर नहीं आया है, तब इस तरह के आर्डर से क्या फायदा? जो स्मॉलिंग है वह भी नहीं चूक हो रही है क्योंकि पाकिस्तान में वह जायेगा जहां पर ज्यादा भाव है। जितना भी गोल्ड है वह अन्दर चला गया है। आज कोई भी गोल्ड को बेचने के लिये तैयार नहीं है। आज गरीब जनता की यह भावना है कि यह जो गोल्ड कंट्रोल आर्डर है उससे तीन बातें खूब होने वाली हैं। एक तो ब्लैक मार्केट बढ़ेगी, दूसरे कांग्रेस गवर्नमेंट को लोग कोसोंमे तीसरे इमर्जेंसी का अन्तर्गत फायदा उठा कर डिफेंस आफ इंडिया एक्ट का फायदा उठा कर सरकार जनता को पीसेगी। इमर्जेंसी के समय

में जनता की भावना एक हो गई थी, सब लोग एक हो गये थे। लेकिन अब गवर्नमेंट में अलग अलग प्रकार की भावना आने लगी है। इसलिये पूर्वजों से आज तक जो कला चली आ रही थी और इधर बढ़ रही थी, वही कम होने वाली है। कुन्दन बनाने की कला तनी सुन्दर है जिसका ठिकाना नहीं है। राजस्थान में और इन्दौर में जो जड़ाऊ काम होता है और मणि तैयार होते हैं सोने के वह अब चलने वाला नहीं है।

इसी के साथ साथ मुझे यह भी कहना है कि जो गोल्ड स्मिथ हैं उन पर यह कानून लागू न होना चाहिये। गोल्ड कंट्रोल आर्डर में उन्होंने कहा है :

"At the time when the Order came into force, if there is any refinery in existence".

यानी रिफाइनरी उस वक्त हो या न हो लेकिन उसकी रिफाइनरी रही हुई मानी जायेगी और उसे लाइसेंस लेना होगा। हालांकि उसने कह दिया कि मैं सुनार का धन्धा नहीं करता हूं, मैं सुनार का धन्धा छोड़ दिया है तो भी एक्साइज मुपर्टेन्डेन्ट आकर कहता है कि तुम्हें लाइसेंस लेना चाहिये विकास योर रिफाइनरी वाज इन एग्जिस्टेंस। इस तरह से इस कानून के माने गलत लगाये जा रहे हैं।

दूसरी बात यह है कि यह कानून इतना गलत है कि मैं समझता हूं कि यदि यह हार्ड-कोट या किसी भी कोट में जायेगा तो इसकी धज्जियां उड़ जायेंगी। इसका प्रत्येक सेक्शन ओवर लेपिंग है। अगर प्लेज करने के लिये नहीं है तो कहते हैं :

"otherwise transfer prohibited".

मार्टगेज, सेल, पब्लिशिंग और अदरवाइज ट्रांसफर में प्लेज भी आ जाती है। सेक्शन १२६(बी) में प्लेज को एग्जेंशन दिया

हुआ है, लेकिन एक सेक्शन में कहते हैं कि 'अदरवाइज ट्रांसफर' भी प्रोहिबिटेड है। इससे मालूम होता है कि यह कानून कितना डिफेक्टिव है। मैं तो कहता हूँ कि इस ला को उसने बनाया है जो कि ला नहीं जानता है। इसलिये इसका परीक्षण किया जाना चाहिये और इसमें जो गलतियाँ हों वह सुधारना चाहिये जिनसे कि सुनारों में बहुत असंतोष पैदा हो गया है, उन को शासन देखे।

जैसा माननीय सदस्या ने कहा कि अभी इमर्जेंसी पीरियड है और चाइना के आक्रमण का मुकाबला करने के लिये महिलायें अपने पति और अपने बच्चे देने के लिये भी तैयार हो जायेंगी। मैं कहना चाहता हूँ कि महिलायें पति ही क्या अपना सर्वस्व देने के लिये तैयार हो जायेंगी, खुद लड़ने जायेंगी। मराठों का कहना है कि हम लोगों की स्त्रियाँ भी लड़ने जायेंगी। वे पति और पुत्र का नाम नहीं लेतीं, वे कहती हैं कि हम भी जायेंगी, पहले हम जायेंगी बाद में हमारे पति जायेंगे। इस तरह से महाराष्ट्र की महिलायें कहती हैं लेकिन यदि माननीय सदस्या कहना चाहती हैं कि चूंकि वे युद्ध में जाने वाली हैं इसलिये सोना भी दें, तो मैं कहता हूँ कि वे सोना देने के लिये भी तैयार हो जायेंगी, मगर इसके लिये समय तो आने दो। सिर्फ मुह से कह देने से कि इमर्जेंसी पीरियड है और एनेक्शन के बारे में कह दिया जाय कि 'इमर्जेंसी स्लाइटली इम्प्रूव्ड' तो सिर्फ ऐसा कह देने से ही जनता आपके पीछे आने के लिये तैयार नहीं है। दरअसल चाइना का हमला हो गया तो जनता इकट्ठी हो गई थी, लेकिन चूंकि गोल्ड कंट्रोल आर्डर हो गया है इसलिये पूरी जनता शासन के खिलाफ हो गई है। इसलिये मैं शासन से अपील करना चाहता हूँ कि यह जो आर्डर है उसको रिवाइज किया जाये। आज कोई नहीं कहता है कि जनता आपको गोल्ड न दे। गोल्ड जनता देगी। हमारे मध्य प्रदेश से काफी गोल्ड आ गया है, पंजाब से गोल्ड मिला है, और अगर आगे भी आप जनता से अपील

करेंगे तो वह गोल्ड देगी, लेकिन अगर आप इस तरह से सोना निकालेंगे, डाका डाल कर लेंगे तो यहां की जनता आपको धिक्कारेगी और यह कहेगी कि पूज्य बापू के नाम को आप लोग क्यों लजाते हैं। आज पूज्य बापू जी भी ऊपर से दां दां आंभू वहाते होंगे कि धिक्कार है शासन तुमको कि तुम गरीबों का सोना ले रहे हो। जिन्होंने छोट छोट बैंक से बना कर उसको रक्खा है।

मैं फिर अपील करता हूँ कि गोल्ड कंट्रोल आर्डर रिवाइज किया जाये।

Shri Hari Vishnu Kamath: Mr. Deputy-Speaker, January, 1963 witnessed the emergence of the veteran freedom fighter, now a Minister of the Union Government, as the standard bearer of a new social revolution and I wish that he and his Government had prepared the ground and created the climate for the victorious consummation of the social revolution he has in mind. His master, the Father of our Nation, Mahatma Gandhi, worked out a social revolution, a mighty revolution, in our country through love, persuasion and personal example, illumined by a unique, moral and spiritual grandeur. But the path of him who wants to achieve a social revolution by fiat, and by decree and by law, as history has borne witness, is not so easy, and it is strewn with thorns and not with roses. I shall take only two examples from modern history or from modern times.

In Turkey, after the First World War, Kemal Ata Turk worked out, or achieved or attained or worked out a victorious social revolution because he had the glory and he was backed by the forces of victory against invaders. But a few years later, or at about the same time, King Amanullah in Afghanistan tried to work out a social revolution and he miserably failed and he died in exile, unfortunately; I am sorry to say that . . .

Shri J. P. Jyotishi: You want to help or hinder?

An Hon. Member: How much gold have you given?

Shri Krishnapal Singh (Jalesar): I suggest that this jack in the box should be asked to keep himself inside the box.

Shri Hari Vishnu Kamath: I am sorry to say that the Government whose Finance Minister Shri Morarji Desai is, has failed over a long period of fifteen years for which they have been in power, to prepare the ground and create the climate for this kind of social revolution. They have been in power for fifteen years, and they knew that gold smuggling was going on. I shall cite only one instance to prove that they knew this. The Customs Bill was brought in specially for that purpose, and there was an enquiry before that, and so much power was conferred upon Government, and they could not do anything thereby. But, now, they have taken power under the Defence of India Rules to check smuggling.

The threefold objective of the Gold Control Order is firstly to check smuggling, secondly to reduce the internal price of gold to the international level, thirdly to so strive that gold loses its glitter and its glamour as a consequence.

But, may I submit that the very word 'gold' has entrenched itself not merely in the heart of man but in the mind of man? Every language bears witness to what I have just now said. Is it not a common saying that so-and-so has a heart of gold. I wish, and I am sure, the Finance Minister also has a heart of gold. But if literally the heart was of gold, the heart will not work. But the expression 'heart of gold' is supposed to be the highest encomium that you can bestow on a person.

Shri J. P. Jyotishi: This is the age of steel, and we want men of steel.

Shri Hari Vishnu Kamath: I hope that my hon. friend Shri Jyotishi will mind his vocation better and more earnestly than he is doing now.

In every language that expression is there. I shall give only one instance. I would not take up the time of the House by giving more. The very words 'svarnasandhi' mean golden opportunity when translated into English. That is the Sanskrit term; in Hindi also it is the same. Even though diamond is more expensive, even though radium is more expensive, and so many other metals are more expensive and dearer, yet the word 'gold' has got such a fascination and a glamour.

I do not plead that this climate should continue. But what have the Government done to check smuggling of gold into India, during the last fifteen years so that as early as possible the price of internal gold could be brought by the various measures to the international price of gold? There, they have failed miserably and woefully in checking smuggling. I may venture to assert that those high-placed people—I would not mention names—who have amassed gold through smuggling have not been forthcoming in this country to disgorge their illegal hoards of gold. What has the Finance Minister done in this direction? The other day, the hon. Minister laid a statement on the Table of the House as regards the gold contributions.

Shri Vasudevan Nair (Ambala Puzha): The hon. Minister is not listening to you. He is engaged otherwise.

Shri Hari Vishnu Kamath: So long as the House is listening, I am happy.

Punjab has a record in NDF Collections, lent in disgorging gold in illegal possessions it was third from the bottom. We all expected that it would contribute to a significant extent. It does not have Ahmedabad and Bombay—I know that; the Finance Minister interjected that day—but certainly

other States also do not have Bombay or Ahmedabad. But the Punjab's record is that it is in the list third from the bottom. The Minister will do well to inquire why the Punjab could not be made to disgorge the gold stocks. It has certainly much more than some other States.

An. Hon. Member: Rajasthan also.

Shri Hari Vishnu Kamath: Now, under the Gold Control Order, all transactions in gold have been banned. Only 14-carat gold is prescribed for making ornaments. It is true, as my hon. friends on the Benches opposite have said; that today the supreme need of the hour is to enable the Government to repel the Chinese invasion. But what has been the record of the Government in this matter? This Gold Control Order has come in the wake or close on the heels of a national humiliation where the people, the vast masses in the country, have lost their confidence in the Government that they can safeguard the country's security, the country's territorial integrity or the people's independence. Today it is a crisis of confidence and in this crisis of confidence, it is not easy for any Minister, not even Shri Morarji Desai, to accomplish a social revolution by decree, by fiat and by law. That is the crux of the matter. The times—the old days—of the freedom struggle are gone. These are not the freedom struggle days. Today the record of the Government whose Minister he is, is strewn with corruption, with waste, with extravagance and with promulgation of laws which, because of their non-implementation, have earned the supreme contempt of the vast majority of the people.

Shri Morarji Desai: Then you would not be there; you would be here.

Shri Hari Vishnu Kamath: That is the record: I sympathise with him. I do not blame him. I sympathise with the plight in which he finds himself.

Therefore, I would appeal to him to have a rethinking—I do not want him to scrap the Gold Control Order—to have a review of this order. Let him appoint a Committee with which Members of Parliament will be associated and not merely entrust it to the Gold Control Board, in which, the Minister said the other day, there is also a goldsmith or someone of that category.

Shri Morarji Desai: No goldsmith.

Shri Hari Vishnu Kamath: Somebody connected with gold business or a person of that category.

Shri Morarji Desai: Nobody connected with gold business.

Shri Hari Vishnu Kamath: But that is not enough. I would plead for the constitution of a Committee on which not merely these *gold-wallahs* function, not merely a Kotak functions as Chairman, but also Members of Parliament and administrators who know the administration of law. Such a Committee should be appointed to see how the Gold Control Order is working, why it is that people are opposed to this, why it is that people have been thrown out of employment, why it is that 14-carat gold—the minister may hold up for the gaze of this House, 'Here is a 14-carat gold'—is not liked. I do not know much about ornaments at all, nor does the Minister—we are in the same predicament, in the same boat—but I have heard people saying....

Shri Morarji Desai: But you are very ornamental.

Shri Hari Vishnu Kamath: When you have a heart of gold, I do not mind being ornamental.

I have heard people saying, "It is easy to hold up an ornament here, 'It is 14-carat gold', but the essence of the matter is: how long will that glitter of the 14-carat Gold last?" Two years, three years, five years, ten years?

Shri Heda: For ever.

Shri Hari Vishnu Kamath: That is why people in our country from olden times have had love for gold, not merely for its own sake *per se*, but also as a standby in times of crisis; that is why the people today are resisting the operation of this order.

I will give a story from old Greek mythology—I will not quote from our own *parampara*—the story of a greedy man called Midas. He was so greedy about gold that he wanted a boon to the effect that whatever he touched should become gold. And here I will not say that the people want that everything that they touch should become gold, but the Minister would like today to have more gold, more and more gold, that whatever he touches from the people's properties might turn to gold. Unfortunately it happened to King Midas that the boon turned into a curse, and when he touched his child's head, it became gold.

Shri Bade: He touched his own head.

Shri Hari Vishnu Kamath: Here I wish to God that such a calamity may not overtake the Minister, that if all that he touches does not become gold, at least the gold that he touches does not turn to ashes. That is what he is heading for in this matter, because essentially the failure has lain in the fact that the Government has neither prepared the ground, nor created the climate for enforcing or effecting a social revolution. Social revolution is good, but the instruments also must be pure. Mahatma Gandhi had the pure instruments. This Government because of all that they have done in the past 15 years, cannot lay their hands on their heart and say that they have the pure heart which the Father of the Nation, the Master, had. Even the Finance Minister perhaps will not be able to make such a daring statement on the floor of the House, though I wish he were in a position to do so. It is not entirely his fault.

He is only a member of the Government, one-fifteenth or one-seventeenth of the Cabinet.

Shri Morarji Desai: One-eighteenth.

Shri Hari Vishnu Kamath: I do not blame him entirely.

Then I come to the last point, and that is: what then shall we do? As I said, the first thing that must be done by the Government is to constitute a committee which will enquire into and supervise the operations of the Gold Control Order and the other rules and regulations which are being framed under it. Do not leave this big matter, where at least 25 or 30 lakhs of people, including the families, have become unemployed, to the Board.

Here is article 41 of the Constitution, under the Directive Principles of State Policy, which makes effective provision for securing the right to work, to education, to public assistance in cases of unemployment, age, sickness and disablement and—look at the tail end of it—in other cases of underserved want. Here is a topical example of undeserved want of lakhs of people, many of whom did not get gold by smuggling. The smugglers are up above, not in the sky but in the higher strata of society, and I am sure that some of the Ministers, if not the Finance Minister, know—that is my moral conviction, though I have not got the proof—who those smugglers have been and who own these individual hoards of gold running perhaps into seers and maunds of gold. Even the Prime Minister was weighed in gold—why, it was even more—even the heavyweight Chief Minister of Bihar was weighed in gold. Now, where does all this gold come from, to weigh these high dignitaries? I am sure that gold is concealed somewhere. This is gold rush in reverse—not rushing into the coffers of the Minister, most of this gold is lying underground, the latest figure is Rs. 7 crores—but this rushing is perhaps ample testimony to this staggering fact. Therefore, here today, the stark reality is

the vast unemployment that has been suddenly created and it is contrary to the spirit of the directive principles of State policy. The Government must find some way for employing these lakhs of people who have been rendered unemployed, for employing these workers and artisans who have been adepts in this delicate craftsmanship for years or perhaps decades.

Dr. M. S. Aney (Nagpur): For generations.

Shri Hari Vishnu Kamath: In their old age, they cannot be switched on suddenly to some other employment. I do not know whether some other avenues of employment have been found by the Minister, where their skill and craftsmanship will find scope. Otherwise, the Government must open some sort of institutes or technical schools where this skill may be made use of. The rehabilitation of these people who have been thrown out of employment must be the first concern of the executive, of the Government.

Now, there is the foreign exchange aspect of this matter and I believe the Minister knows about it. That is the exports. We want to increase our exports. That is an admitted fact on both sides of the House. I am told that the enamelled jewellery industry of Jaipur is responsible for at least Rs. 50 lakhs—half a crore of rupees—from the point of revenue, through the export of that jewellery. This money should not go down the drain and efforts should be made for safeguarding that industry which has come down from ancient times.

Shri Morarji Desai: That will be done.

Shri Hari Vishnu Kamath: You can say that in your speech. The last point that I would like to make is this. There have been complaints from various quarters that in enforcing the Gold Control Order, petty officials who implement it—at the lower rungs of the bureaucratic ladder have subjected the people to all kinds of harassment. This matter also

should be looked into by the Government as early as possible.

श्री कमल नयन बजाज : उपाध्यक्ष महोदय, सोने का जो कानून बना है उसकी दो मुख्य बातें हैं। दो बीमारियाँ हमारे देश की हैं। एक तो तस्कर का व्यापार और दूसरे अन्तराष्ट्रीय देशों के अन्दर हमारी मुद्रा के भाव की कमी का होना। जहाँ तक इन दो बीमारियों का प्रश्न है, यह बिला शक बड़ी बीमारियाँ हैं और उनको दुरुस्त किया जाना चाहिये इसमें कोई भी दो राय नहीं रख सकता है। लेकिन यह बीमारियाँ, एक तरफ सोने के बारे में जो भ्रमता और प्यार है उसको दूर करना, यह जो एक सामाजिक क्रान्ति है। यह एक बात बिल्कुल दूसरी तरफ है। यदि इन दोनों को मिला कर हम देखते हैं तो हमारी जो पहली दो बीमारियाँ हैं, वह सोने के प्यार को और मुहब्बत को दूर करने से दूर हो जायेंगी। यदि बैंक भी ले सकती हो तो व्यावहारिक तौर से उसको करने में क्या कठिनाइयाँ हैं इनको भी हमें समझना चाहिये। लेकिन जहाँ तक हमारी छोटी वृद्धि में आता है, क्योंकि यह सवाल मेरे दिमाग में सब से पहले तब आया जब मैं परदेश में घूमता था। पिछले साल भी मैं पूर्व देशों में गया और हांगकांग में कई व्यापारियों से जब मैंने चर्चा की तो मेरे दिमाग में यह चीज आई कि सोने का जो तस्कर व्यापार हो रहा है वह भारत के विपरीत हो रहा है उसको किसी तरीके से यदि बन्द किया जा सके तो वह अच्छा होगा। वहाँ की जो कुछ थोड़ी बहुत जानकारी मुझे मिली मैंने ला करके वित्त मंत्रीजी को दी। मुझे बड़ी खुशी हुई कि जब उन्होंने कहा कि “मुझको इन बातों की जानकारी है और इन पर हम विचार कर रहे हैं और सरकार कुछ न कुछ इस तरह का पग लेगी जिससे इस तरह का जो तस्कर व्यापार है, यह बन्द हो जाए।”

तस्कर व्यापार को बढ़ावा देना हमारे देश में आ रहा है। सोना लाने के लिये जो

[श्री कमल नयन बजाज]

तस्कर व्यापार किया जाता है, यह क्यों किया जाता है इसको पहले हमें समझना चाहिये। तस्कर व्यापार करने वाले लोग जिनके पास परदेशों में जो पैसा है, वे तस्कर व्यापार से जो सोना लाते हैं वह किताबों में जो रुपया है, उससे नहीं आता है, वह किताबों के बाहर के रुपये से स्मगलिंग होता है। किताबों के बाहर के रुपये से जब स्मगलिंग होता है तो पहले वह रुपया जमा किस तरह से होता है, उस पर हमें नजर डालनी चाहिये। व्यापार के आयात और निर्यात की जो इनवायसिस हैं, वे या तो कम करी जाती हैं या ज्यादा करी जाती हैं जिसकी बदौलत यह रुपया वहां जमा हो जाता है। उन पर नियंत्रण यदि हम कर सकें तो ज्यादा अच्छा होगा। जो रुपया वहां पर एक बार जमा हो गया उसका आप सोना लाने देंगे तो सोना आएगा और अगर सोना नहीं लाने देंगे तो दूसरी चीजें जो आ रही हैं, वे आयेंगी। उनको तो वह रुपया लाना है। आज सोना क्यों आता है? वह इसलिये आता है कि क्योंकि उसका भाव यहां अधिक है और लाने में सहूलियत भी रहती है और यहां लाने के बाद उसका बेचना आसान होता है। सोना लाना ही उनका मुख्य इरादा नहीं है। उनका मुख्य इरादा तो रुपया यहां लाना है जो कि बाहर उन्होंने कमा लिया या किसी तरह से। यदि सोना आप बन्द कर दें और वह न आया तो दूसरी चीजें आयेंगी। स्मगलिंग उससे बन्द हो जाएगा, यह जरूरी बात नहीं है। दूसरी चीजों का स्मगलिंग अधिक हो जायगा। स्मगलिंग अगर रुक जाता है तो बहुत अच्छी बात है। पर वह रुकता नहीं है। और हजारों चीजें आने की बनिस्वत यदि सोना आता है तो लाख दर्जे अच्छा है। कम से कम उसकी आधी कीमत तो मिलती है। उसके बजाय अगर ट्रांजिस्टर आते हैं, रेडियो आते हैं, सिग्रेट्स आती हैं या इस तरह की दूसरी चीजें आती हैं जिनका मोल मिट्टी सा है, तो भी कुछ अन्तर नहीं

पड़ेगा। उनसे सोना यदि आ जाता है तो कम से कम आधी कीमत आ जाती है। इसका इलाज भी मैं बाद में बतलाऊंगा यदि स्मगलिंग को बन्द नहीं कर सकते हैं। स्मगलिंग तो अच्छे अच्छे देशों में भी बन्द नहीं हो सका है। कम ज्यादा जरूर हो सकता है। वह उस वक्त ही बन्द हो सकता है जब हमारा देश व्यापारिक दृष्टि से, औद्योगिक दृष्टि से मजबूत हो और जिन चीजों के साथ यहां पर लोगों को प्यार है, वे बना कर उनको यहां सस्ती दी जायें। तब स्मगलिंग बन्द हो सकता है।

अब मैं करेंसी के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। ऐसे देश भी हैं जैसे इंडोनेशिया जिसके रूबिहा प्रौर हमारे रुपये में जो आफिशल फर्न है एक से दस का है। हमारा एक रुपया उनके दस रुपये के बराबर है। यह आफिशल रेट है। लेकिन खुले बाजार में दस के बदले में सौ मिलते हैं। इतना फर्न है। यदि मुद्राप्रों में इतना फर्न है, तो उसके कारण सोने का स्मगलिंग अधिक है, ऐसी कोई बात नहीं है। आयात निर्यात का जो व्यापार है और वहां जो औद्योगिकरण है, उसके पोछे जो सारो नीति है, उसको वजह से मुद्रा का भाव अन्तर्राष्ट्रीय जगत में इतना गिरा हुआ है। यदि हमारा व्यापार, परदेशी व्यापार हमारे उद्योग अच्छों योजनाबद्ध नियमन से नियंत्रित हों और व्यवस्था से अच्छी तरह से हम उसको करेंगे तो हमारी मुद्रा का भाव इस स्मगलिंग की वजह से गिर जाएगा, यह मैं नहीं मान सकता हूँ। इसका कारण यह है कि डेटल हमारी जो मुद्रा है उसका तादाद इतना अधिक है कि कुछ स्मगलिंग हो कर वह चरम हो जाएगी, उसका प्रभाव इतना बड़ा होगा कि हमारी मुद्रा हमेशा के लिए दब जाएगी, यह कुछ कम समझ में आने वाला चीज है। हम मुद्रा का भाव आसानी से कम नहीं कर सकते हैं और न ही उसका भाव बढ़ा सकते हैं। मैं एक छोटे दायरे को मान नहीं कर रहा हूँ। एक लम्बे दायरे की बात कर रहा हूँ और दायरे में

इसका असर जरूर पड़ेगा क्योंकि आसान एक तरीका सोना लाने का हो गया है तो उनको कोई दूसरा तरीका ढूँढना पड़ेगा। जब तक उसकी व्यवस्था वे नहीं कर पायेंगे तब तक फिर से भावों के अन्दर फर्क पड़ेगा।

जब यह नियंत्रण आया तो कुछ शंका मेरे मन में जरूर पैदा हुई। लेकिन मुझे खुशी हुई कि चलो एक ऐसी चीज हुई तो जिसका प्रभाव देश के लिए अच्छा होगा। परन्तु जब मैंने इसको बारीकी से देखा तो कई बातों को देख कर मुझे अचम्भा हुआ। आज तो ऐसी परिस्थिति मुझे मालूम देती है कि शुद्ध सोने के भाव पर कितना भी आप नियंत्रण रखने की कोशिश करें, नियंत्रण नहीं रख सकते हैं १४ कैरट के ऊपर आप बन्द कर दें या जो भी करें, जब तक ममता और प्यार सोने से हटता नहीं, सोना जो २४ कैरट का होता था, या १४ कैरट के ऊपर का भाव बढ़ता ही जाएगा। जब उसका भाव अधिक बढ़ जाएगा तो उसके दो परिणाम होंगे सोना फिर स्मगल हो कर आएगा, बुनियात की शोप में भी काफी तादाद में आएगा और इसके अलावा आन्तर्मिंट्स की शोप में भी आएगा क्योंकि आन्तर्मिंट्स यहां पर बनाना मुश्किल हो जाएगा। ईमानदारी के साथ हमारे पास अगर एडमिनिस्ट्रेशन ऐसा होता कि जो इसकी व्यवस्था कर सकता तो बात दूसरी थी। लेकिन आज प्रोहिबिशन के मामले में भी हम सफल नहीं हो पा रहे हैं उस हद तक जिस हद तक होना चाहिये। उसका दूसरा कारण भी है कि सारे देश में प्रोहिबिशन होती तो बहुत असानी से हम उसको कर सकते थे। चूँकि सारे देश में हम चाहते भी नहीं थे, इस वास्ते उस हद तक सफल नहीं हो पा रहे हैं जिस हद तक होना चाहिये। उसमें तो हम चाहते भी नहीं हैं कि हमारे भाई, हमारे पिता तथा जो भी हमारे बन्धुजन हैं, उनके शरीर को खराब करके हम पैसा कमायें। इस वास्ते प्रोहिबिशन और इसमें हमें फर्क करना चाहिये। सोने के सम्बन्ध में जो हमारी ममता है, जो

हमारा प्यार है, उनको हम डेस्ट्रॉय करें। हम इसको जरूर करेंगे। परन्तु यह कोई सत्त माहत्मा हो कर सकता है। वह बहनों में जाकर उनके गर्वों के हार हमारी स्त्रियों के हार ले सकता है और यह काम वह उस वक्त भी कर सकता है जब कि देश में शान्ति हो।

Shri Morarji Desai: May I ask the hon. Member who destroyed the fascination for the rupee made of silver when there was opposition to paper notes? Now the people take only paper notes and not rupee notes. Who destroyed it. It was not Mahatma Gandhi; it was the Government who did it.

श्री कमल नयन बजाज : मैं इसके बारे में इतना ही कहना चाहता हूँ कि आप सफल हों, मैं बड़ा खुश हूँगा। मेरी तो परमात्मा में प्रार्थना है कि आप लाख दफा सही निकलें और मेरे जैसे लोग लाख दफा गलत साबित हों।

श्री मोरारजी देसाई : वही होने वाला है।

श्री कमल नयन बजाज : लेकिन जो थोड़ा बहुत मुझे अनुभव है उसके आधार पर मैं अगर साफ बात न करूँ तो मुझे लगता है कि मैं आपके साथ बफादारी अदा नहीं कर सकूँगा। आपने नाटों की बात कही। वह एक ही दिन में नहीं हो गया। कुछ अर्सा लगा है। ममता भी कुछ अर्से में ही डेस्ट्रॉय की जा सकती है। आज वही सोना देश की रक्षा के लिये यदि आवश्यक है देश पर जो आक्रमण हुआ है, उससे देश की रक्षा करने के लिये अगर आवश्यक है, तो सत्र कर सकते हैं। आपको मिला भी है और आगे मिल भी सकता है। लेकिन उस समय भी मैंने आपसे निवेदन किया था, और आपने सफाई अपनी तरफ से दी थी, कि क्यों देश को सोने से नंगा किया जा रहा है, क्या इसका लाभ होगा आपने मुझे उस वक्त कहा था कि मैं एक आउंस सोना भी बाहर नहीं जाने दूँगा। मुझे बड़ी तसल्ली हुई कि सोना आप बाहर न जाने देंगे, इसको इकट्ठा करके रखेंगे, चाहे उसकी क्रेडिट वर्दिनेस

Shri Morarji Desai: Sir, I did not know that whatever I talk to him he will talk publicly. I will have to be very careful in future in talking to him.

श्री कमल नयन बजाज : मुझे माफ कीजिये । आपने जो चर्चा मुझसे की थी, मेरा तो यह ख्याल नहीं कि वह व्यक्तिगत चर्चा थी । अगर मुझे पता होता तो मैं यहाँ उसका जिक्र नहीं करता ।

श्री मोरारजी देसाई : व्यक्तिगत चर्चा ही थी ।

श्री कमल नयन बजाज : यह चर्चा फंडेशन को कमेटी मीटिंग में हुई थी । आपने कोई कमिटमेंट किया था, ऐसा मैं नहीं कह रहा हूँ । जो आपका इरादा था वही मैं बता रहा था । मुझे पता है अगर आपको यह बात बुरी लगी है । मैं तो समझता था कि कॉन्फ्रेंस के अन्दर आपने जो बात कही थी, वह कोई सीक्रेट बात नहीं कही थी । मैं इसको छोड़ता हूँ ।

अभी मुझे पता लगा है लखनऊ से कि वहाँ से कुछ बैंकड़ों ऐसे सुनार हैं जो कि नेपाल जाने का तैयारी कर रहे हैं । बनारस से भी तथा दूसरी जगहों से भी वहाँ जाने की तैयारी कर रहे हैं । मैंने व्यापारी लोगों से पूछा कि वे क्यों जा रहे हैं । मुझे जवाब मिला कि वहाँ पर सोना ले करके हम गहने बनायेंगे और वहाँ से वे गहने आसानी से यहाँ आकर बिक सकते हैं । इस तरह की जो चीज चल रही है, यह भी हमारे लिये कोई अच्छी चीज नहीं है ।

दूसरे जो सरल क्रेडिट की चीज है, जिस चीज का ज्यादा अंतर मेरे दिमाग पर पड़ा है वह मैं आपके सामने रखना चाहता हूँ मैं इस बात को मानता हूँ कि देहातों के अन्दर ८० परसेंट लोगों के पास पास भी सोना नहीं है । गरीबी की जो प्रतिष्ठा है उसका नाम

लेकर सोने की सुरक्षा हम नहीं चाहते हैं, न तो सुनार चाहते हैं और न कोई व्यापारी चाहते हैं, न श्रीमन्त चाहते हैं । आज चाहे कोई भी धन्या करने वाला हो, किसान हो, मोची हो, चमार हो, धोबी हो, किराने वाला हो या कपड़े वाला हो, वह देहातों में आवागमन के साधन न होने के कारण बरसात के पहले अपने घर का सोना रख कर उस पर पैसा लेता है और फिर यदि चमड़ा लाया तो जूता बनाता है और दीवाली पर उसको बँच कर कुछ रुपया वापस लेकर काम चलाता है । लेकिन अगर आज उसकी क्रेडिटवर्दीनेस १००० रु० से ५०० रु० हो जाती है तो उसका धन्या ५० परसेंट हो जाता है और इसका उस पर असर पड़ना है ।

अगर यहाँ पर इंटरनेशनल प्राइस पर बैंक सोना ऐडवान्स करते हैं उसको ग्रेजुअरी दो या तीन मालों में कर दिया जाता तो मैं समझता हूँ कि हमें उससे ज्यादा से ज्यादा लाभ मिल सकता था ।

यह बात जरूर है कि हम इसको लोगों के सामने रखें, और मैं समझता हूँ कि हमारी सरकार और मोरारजी भाई सबसे ज्यादा इस बारे में चिन्तित हैं । उनका धीरज और उनकी हिम्मत देखकर मेरे मन में उनके प्रति आदर बढ़ता है । कोई भी क्रान्ति यदि लानी होती है तो जो नेता होता है उसके लिये इस तरह की हिम्मत और धीरज रखने की जरूरत होती है, इसमें कोई सन्देह नहीं । अगर उन्हें इस बात का दर्शन है कि वास्तव में इस तरह की सोने की क्रान्ति की आवश्यकता है, जैसा कि मैं मानता हूँ कि उनको इस तरह का विश्वास है और श्रद्धा है, तो मैं समझता हूँ कि उन्हें इसी तरह से करना भी चाहिये, और हमारी जो समझ है, जिस तरह से उन्हें हमें सलाह देनी चाहिये उस तरह से मैंने करने का प्रयत्न किया है ।

श्रीमती सहोदराबाई राय :
 उपाध्यक्ष महोदय, हमारे वित्त मंत्री ने जो स्वर्ण निष्पन्न आर्डर पास किया है वह बड़े अच्छे ढंग से उन्होंने किया है और उसे होना ही चाहिये। ब्रिटिश जमाने में लोगों के पास इतना सोना नहीं था और वे गरीब लोग सोना खरीद नहीं सकते थे। हमारे देश में पंचवर्षीय योजनाओं में ऐसे कदम उठाये गये जिससे बाहर से मुद्रा आई, हमारा रोजगार और पैसा और बढ़ा और गरीब लोग भी सोना खरीदने लगे। सोने का आज बड़ा पेचीदा सवाल है। सारे हिन्दुस्तान में हर जगह से आवाज आ रही है और उस आवाज को बड़े धीरज से रोकना चाहिये। उत्तर तो हम लोग देते हैं, लेकिन जब हम लोग क्षेत्रों में जाते हैं तो कहां तक उतर दें। पहले किसानों पर तकावी का, बैलों का खाई का, बंधिया का, सबका कर्जा था। जब देने का वक्त आता था तो कलेक्टर और तहसीलदार की मार पड़ती थी और हम लोग सोना ले जाकर किसी साहूकार के पास रखते थे और रुपया चुका देते थे। लेकिन अब इस तरह का समय आ गया है, इसलिये मैं आपका विरोध नहीं करती फिर भी कुछ सुझाव देना चाहती हूँ।

अब ऐसा समय आ गया है कि कोई काश्तकार किसी साहूकार के पास जाकर सोना गिर्बी नहीं रखता है और बैल और खेत सारे आम नीलाम होकर दूसरे लोगों के हाथों में चले जाते हैं। इससे जनता में असंतोष फैलता है। इसलिये मेरी प्रार्थना है कि १४ कैरट का सोना जरूर चलाया जाय। इसके लिये रुकावट न हो लेकिन इसमें मिलावट नहीं होनी चाहिये जिसमें कि १४ कैरट का सोना हम बाजार में जाकर बेच सकें। इसमें हमें कोई आपत्ति नहीं है। हमें कोई ऐसा कदम उठाना चाहिये कि हमारी आपातकालीन स्थिति भी बनी रहे और आपातकालीन स्थिति में

मोने में मिलावट भी न हो जिसमें कि जनता में इस बात को लेकर असन्तोष न फैले। जनता और देश की इसके साथ पूरी सहमति है। महिलायें भी, बच्चे भी, लड़कियाँ भी, बूढ़े भी, सभी सहमत हैं। मैं सब जगह हो कर आई हूँ और सब जगह मैंने देखा है, पंजाब, गुजरात, महाराष्ट्र, हैदराबाद, केरल इन जगहों में ज्यादा सोना चला करता है। वहां सोने का नालामतू चलता है, वहां पर असली नकली मोती जो होते हैं वे भी बहुत चलते हैं। उनके घर घर की स्त्रियाँ ऐसी हैं जिनके पास सोना है। पंजाब में कितना सोना रक्षा कोष में आया है? हमारा मध्य प्रदेश पिछड़ा हुआ इलाका है, वहां इतना सोना नहीं है कि लोग उसे ज्यादा पहन सकें। ब्रिटिश जमाने में पीतल के घांट-बनाये जाते थे, पीतल का चौथिया बनता था, पीतल का कुरैया बनता था और काश्तकार लोगों को उनको बाजार में बेचने में कोई दिक्कत नहीं होती थी और वे लुटते भी नहीं थे। इसी तरह से जो आपने कालोग्राम आदि के घांट बनाये हैं उनको पीतल का बनवाइये। चौथिया और कुरैया लेने देने में जनता को सन्तोष होगा। आज आप देख रहे हैं कि किस तरह से सब जगह लूट पाट हो रही है। क्योंकि किलो सेर के तोल को देहाती जनता समझती नहीं है।

आज आप देखिये कि लोगों को सोने से मोह क्यों है। मोह इसलिये है कि सोना एक ऐसी चीज है जिसे महिलायें ज्यादा रखती थीं, पुरुषों के पास सोना कम रहता था। जब पुरुष कमाई बरके लौटते थे तो स्त्रियाँ रूठ जाया करती थीं कि हमें सोने के कर्णफूल बनवा दो, हाथों के लिये कड़े और बंदा, बीज, हार करने के लिये सहेली, करधनी, आदि बनवा दो।

गुजरात में लोग हाथों में मोने के कड़े पहने रहते हैं। आप तो खुद वहां के रहने

[श्रीमती सहोदरा बाई राय]

बाले हैं और सब कुछ जानते होंगे। मेरी आपसे प्रार्थना यह है कि सोना जो महिलाओं के पास रहता था उसका अपना उपयोग था। लड़की की शादी होने के बाद अगर उसका पति मर जाता था और वह विधवा हो जाती थी, तो पति जो सोना छोड़ जाता था उससे वह पांच कन्यायें हों, ७ कन्यायें हों या २ कन्यायें हों, कोई लड़का हो, उनकी शादी करती थी और वह सहज ही हो जाती थी। मैं आपके सोने के कानून में बाधा नहीं डालती क्योंकि आप स्वयम् चतुर हैं, चाणक्य नीति जानते हैं और जो कुछ आपकी करना है वह करेंगे हो। हां इतना हो मुझसे देना चाहती हूँ कि १४ कैरट का सोना बनाया जाय या १० कैरट का, महिलाओं को उससे सन्तोष होगा, लेकिन उनमें कोई मिलावट न रहे जैसे कि डालडा में मिलावट रहती है और लोग उसको खा कर बीमार हो जाते हैं। हमारे यहाँ के मुनार बड़े चतुर हैं, वे जेवर बनाने समय उनमें चपड़ा भर देते हैं और कहते हैं कि १४ कैरट का जेवर नहीं बन सकता। चपड़ा भर देते हैं और कहते हैं कि १४ कैरट का जेवर नहीं बन सकता। चपड़ा भर कर वह २ रत्ती का सोना बना देते हैं, लेकिन उस सोने के बनाने में जग कठिनाई आई कि उन्होंने हल्ला मचाना शुरू कर दिया कि वे उसे नहीं बना सकते हैं। यह सच बात नहीं है। वे २ रत्ती का सोना बना सकते हैं, ४ रत्ती का सोना बना सकते हैं, ६ रत्ती का सोना बना सकते हैं। इसलिये आज जो आवाज आ रही है हमारे मुनारों को पूरे भारतवर्ष से उसके सम्बन्ध में जरा ध्यान रखने की जरूरत है।

जरी के काम की धोनियां आती थीं जिनमें सोना लगता था, अच्छी अच्छी साड़ियां आती थीं बनारस से और दूसरी जगहों से, बड़े अच्छे अच्छे कपड़े बनते

थे। ठापर की कथा प्रसिद्ध है कि कृष्ण भगवान को चोट लग गई। ग्रंथों में तो उन्होंने किसी आदमी की पत्नी से कहा कि घर से लाकर चिथी हमें दो बांधने के लिये, तो उस स्त्री ने कहा कि चिथी तो मेरे पास नहीं है। इसके पश्चात् द्रौपदी आई और हजार, दो हजार रुपयों की साड़ी को फाड़ कर उसका टुकड़ा निकाल दिया, जो कि कौरवों और पांडवों के बीच में जब उसका चौर हरण हुआ तब काम आई। इसलिये जरी का जो काम है, साड़ियों का जो काम है वह अच्छी तरह से चलना रहे, उनका काम बन्द न हो और मुनारों को रोजी मिले। बड़े मुनारों ने तो सोना दवा कर रख लिया है, जैनियों ने सोना घर में गाड़ दिया, मारवाड़ियों ने गाड़ दिया, गुजरातियों ने गाड़ दिया। उनका सोना अब ऊपर नहीं है क्योंकि उन्हें डर है कि कहीं सोना निकल न जाय। जो गरीब मुनार हैं, जो कि दिन भर दलाली कर के अपना धन्धा करते थे और रात को घर लौटा करते थे, वह जरूर मर रहे हैं, उनके पास कोई धन्धा नहीं है, वे लज्जपति और करोड़पति नहीं हैं कि दूसरा धन्धा कर लेंगे। अगर उन बड़े लोगों का यह धन्धा बन्द हो जाता है तो वे नारियल का धन्धा शुरू कर देंगे। लेकिन जो गरीब लोग हैं उनका ध्यान रखना जरूरी है।

इस समय जनता के ऊपर ऐसा टैक्स का बोझ आ गया कि वह बहुत दुखी है लेकिन फिर भी वह कहती है कि यह आपातकालीन स्थिति है, जहां इतना टैक्स लगा है वहां और भी टैक्स लगा लिया जाय लेकिन हमारे देश की रक्षा हो क्योंकि जनता ने देश की रक्षा की बागडोर आप के हाथ में दी है। आप बड़े जिम्मेदार व्यक्ति हैं और ऐसे कदम उठावेंगे कि जनता आपसे नाराज न हो। राष्ट्र का काम चले, देश की रक्षा हो। आज

चाहे विरोधी हों या कांसेसी हो, सब जानते हैं कि चाहे महिला हों चाहे पुरुष हो, चाहे बच्चा हो, चाहे गरीब हों या चिन्तित हों, सब लोग देश की रक्षा के लिये तैयार हैं। मेरी आप से केवल यही प्रार्थना है कि आप १४ कैंट सोने का नियंत्रण खूब लगाइये, भले हों आप १० कैंट का सोना बनाइये, लेकिन उसमें मिलावट न हो।

Shri Karni Singhji (Bikaner): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I have no intention to cross swords with the hon. Finance Minister on the technical aspects of the Gold Control Order. Perhaps he has his reasons and being an expert, as he is, I am sure, he can convince the House about them. But, I do doubt if he will succeed in convincing the country about them.

An hon. Member just now mentioned a little while ago that we should be prepared to sacrifice our gold in the country so that we can fight the war. I have no doubt that every loyal citizen in this country would not only be prepared to give up his gold, but would be prepared to give up his life to defend our Motherland. I do not think we need be reminded on that score.

My only objection to the Gold Control Order is this that we could not have picked a more inopportune moment to bring in a measure like the Gold Control Order at this juncture when our country and countrymen were agitated with the Chinese war. Unfortunately, it seems to be the fate of our country that we even turn virtue into an evil. This was a moment when the whole country had united like one. Ever since Independence, fissiparous tendencies had entered the life of our countrymen and this Chinese War, for better or for worse, united this country like we were united never before. Unfortunately, this new red herring in the shape of the Gold Control Order, howsoever good the idea behind it may be, may disrupt this unity, and disrupt the unity

which we needed so vitally to fight the Chinese war.

Personally, I do not have any point of view on this subject, because, after all, the Finance Minister has studied the subject better than I have. But, I would like to mention this much to him. He may be in a very powerful position because he has a steamroller support of his entire party here in fact in such a fantastic majority that this tiny little opposition, broken up as it is in little splinters, is unable to make the Government feel what the people have in their mind. But, I would like him only to remember this fact that India still happens to be a free country and every five years we have to face the electorate. Let him not ignore the feelings of the people beyond a point, because a day may come when you may push the country over the brink and then regret. Undoubtedly, the Finance Minister has an excellent motive behind him for bringing in this measure but, I do not think the country has taken it the way as he wants it to.

As I have said, power like wine goes to one's head and I have a feeling that the Government in power today is power-drunk. I think our country needs a powerful opposition to pull the Treasury Benches on to their toes. Because of this, the Government feels that they can get away with just about anything.

Shri Bade: A bucket of water.

Shri Karni Singhji: As far as the war effort is concerned, I would only like to say this much. You only have to pick up a newspaper or turn on your radio or television and you will be very often told that if you do not behave yourself or if you do not declare your gold, you will be sent to jail for two years. Everybody in this country is ready to fight. We do not have to be told that we will be sent to jail to do our duty. I think it is altogether a psychologically wrong approach. The Government may be

[Shri Karni Singhji]

powerful, may be even power-mad, I would like them to do one thing, to use the correct psychological approach to the masses. You cannot always live on the glory of Mahatma Gandhi and Pandit Nehru. If your actions go beyond what the people want, it won't take long for the tide to turn and you may soon find the Opposition adorning the Benches over there.

Shri Morarji Desai: You should be happy then.

Shri Karni Singhji: I think the day may come.

Shri Morarji Desai: That is all right. Why should we quarrel now? I won't be unhappy.

Shri Karni Singhji: As far as sacrifices are concerned, I would like to say this much that the entire gold of the world is not as important as the unity in our country. If we want to fight the Chinese, we will not fight them with gold alone; we will fight them with the powerful will of the nation. If you bring in these odd laws and measures that would irritate the country, you may not have full national support when you need it.

I have no doubt that as far as our war is concerned, all of us are united that we shall fight it to the last drop of our blood. But, I have a feeling in my mind that the unity that our country had in October when we were invaded has been lost to some extent and a great deal of that blame must go to the Ministry of Finance for having thought out this measure at the most inopportune moment. Perhaps, if he had brought in the Gold Control order a year earlier or a year later, it might have been better. But I am afraid that the Ministry of Finance picked a rather awkward moment, and I do hope that the Finance Minister, wise as he is, will respond to the feelings of the people and not altogether trample over them.

Shri Bhagwat Jha Azad (Bhagalpur): But this Gold Control Order has

not touched the gold treasures of the Maharajahs.

Shri Karni Singhji: I do not represent the Maharajahs here. I hope my hon. friend who has known me for eleven years now, knows that I represent the people in the same way as my hon. friend does.

One of the most important things for any good government is to see that whatever laws are brought in are not easily broken. If you bring in laws that the people will break, you are just teaching them to break laws and to disobey the orders. I fear that the Gold Control Rules may very well become one of those sorts of measures which people will flagrantly defy.

Now, I wish very briefly to refer to prohibition.

Mr. Deputy-Speaker: It is not necessary here.

Shri Karni Singhji: No, it is, because it has a very direct connection.

Prohibition and gold control, I think can be grouped together in so many ways, because both of them are measures which the people may defy, and which in their turn would bring in corruption. I personally am an ardent supporter of prohibition. Having come from a family which enjoyed a good drink, I have never drunk myself in my entire life, and I always have supported prohibition. But I do repeat that let us not bring in measures that will be broken openly by the people just as prohibition was broken in many of the States where it was enforced.

I shall not take up the time of the House, because we are all anxious to go home, since it is nearing seven o'clock. But I would only like once more to reiterate what I said earlier on that 'Mr. Finance Minister, please let us not ignore the feelings of the people beyond a point; this is a free coun-

try; respond to the feelings of the people; and I am sure that the Congress will adorn the Treasury Benches for many more years to come.

Shri Morarji Desai: Not on your terms.

Shrimati Lakshmikanthamma (Khammam): The Maharajah of Bikaner need not remind us that we have to go and face the elections. We know it very well that we have to go and face the elections and face the people after five years. But we do not shirk our responsibilities or duties. We have full faith and confidence in the people, and we can convince the people on anything or any measure that we take.

My hon. friend has said that prohibition and gold control can be grouped in one way. I can see only one way in which the two are connected namely that the men worry their women-folk for their gold ornaments, take them and sometimes get money to drink.

As far as the Gold Control Order is concerned, it is a long thought-out plan in the greater interests of the country. The demand for gold is increasing day by day, as there is more

and more money in the hands of the people. So, unless the traditional attraction for gold is broken, it will be a vicious circle and it will continue. The greater the demand, the greater will be the smuggling, and it will go on in that manner. So, it has to be broken. As everyone knows, it has been a great drain on our foreign exchange and it has also resulted in the depreciation of the value of the rupee.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member may continue tomorrow. This debate will be continued tomorrow at six o'clock.

18:59½ hrs.

BUSINESS ADVISORY COMMITTEE

FOURTEENTH REPORT

Shri Bade (Khargone): With your permission, I beg to present the Fourteenth Report of the Business Advisory Committee.

19 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Wednesday, March 6, 1963|Phalgun 15, 1884 (Saka).

[Tuesday, March 5, 1963/Phalgun 14, 1884 (Saka)]

COLUMNS

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

S.Q. No.	Subject	2061—2107
251	Electrification of Western Railway	2061—64
252	Production of Sugar.	2064—68
254	Indian Fisheries Corporation	2068—70
255	Rail bridge over Jamuna.	2070—73
256	G.T. Road	2073—76
257	Fishing harbour Vazhinjam	2076—77
259	Electrification of Railway line from Howrah to Kharpur	2177—79
261	Agricultural production	2079—87
262	Fishing harbour, Veraval	2087—88
263	Railway restaurants	2088—91
264	Conference of State Ministers of Cooperation.	2091—96
265	Express Delivery System.	2096—98
266	Pathankot-Jammu Railway line	2099—2100
267	Bombay Docks	2100—03

S.N.Q. No.

2	Price of rice in West Bengal	2103—07
---	--	---------

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

250	Hybrids of Bajra and Jowar	2107—08
253	Committee on Panchayat Resources	2108
258	Indian Board for Wild Life	2109—10
260	All day milk stalls.	2110
268	Tanker for Caltex India Ltd.	2111
269	Transport and communications in border districts of U.P.	2111—13
270	Level crossings	2113—14
271	Forest Belt	2114
272	Chittaranjan Works	2115
273	Economy in Railway Administration	2116—18
274	Movement of coal by Railways.	2119

U.S.Q. No.

433	Lucknow-Kanpur electric train service	2119
434	Food articles from U.S.A.	2119—21

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS—contd.

U.S. Q. No.	Subject	COLUMNS
435	Sugar Factory in U.P.	2121
436	Monthly Season Tickets.	2121—22
437	Bridge at Bakhtiarpur Station	2122
438	Automatic telephones in Warangal	2122—23
439	Kazipet Junction	2223
440	Hand-operated device for lifting water.	2123—24
441	Package programme for Sugarcane	2124
442	Bridges over Jamuna.	2124—25
443	Disinfection of imported plants	2125—26
444	Box-type Wagons	2126—27
445	"War on Want" movement	2127
446	Agricultural University at Hyderabad	2127—28
447	Package programme for groundnuts	2128—29
448	Reclamation of land.	2129
449	Derailement of 8-Down Express	2129—30
450	Fishing Station, Mangalore	2130
451	'Fokker Friendship' aircraft	2130—21
452	Farms on India-Tibet border	2131
453	Railway overbridge at Dhanbad	2131—32
454	Panchayati Raj Act in Bihar	2132
455	Permanent Negotiating Machinery meetings.	2132—33
456	Bridge on Reva Chhatarpur road	2133—34
457	Deep sea fishing	2134—35
458	Nalagarh Committee Report	2135
459	Central Road Reserve Fund	2135
460	Jamalpur Railway Workshop	2136—37
461	Foreign seaman in India.	2137—38
462	Telegraph and telephone facilities in Kangra district	2138
463	Jaora Sugar Mills Ltd	2139
464	Gas plant	2139—40
465	Reclamation for Loushit Pat	2140
466	Reservations for S.Cs. and S.Ts.	2 40—42

WRITTEN ANSWERS TO
QUESTIONS—contd.

U. S. Q. No.	Subject	Columns
467	Broad Gauge lines in Eastern U.P.	2142
468	Guler Railway Station	2142-43
469	Bombay-Goa Highway	2143-44
470	Price of milk	2144-45
471	Soil conservation in Bhakra catchment areas	2145-46
472	Exploitation of rare herbs	2146-47
473	Bikaner-Jodhpur link	2147
474	Wool	2148
475	Kothagudem collieries	2148-49
476	All India Agricultural Services	2149
477	Central Arid Zone Research Institute, Jodhpur	2149-50
478	'Meals for Millions' Organisation'	2150-51
479	Chandigarh-Una National Highway	2151
480	Merchant Rating Navy School	2152
481	Extraction of timber	2152
482	Roads and bridges in Mysore	2153
483	Roads in Mysore State	2153-54
484	Chamba-Bhadarwah Road	2154-55
485	Multi-purpose food	2155-56
486	Rail trolley service by Bharat Tramways	2156-57
487	Divisional System in Railways	2157
488	Hindustan Shipyard	2157
490	Delhi School Buses	2158
491	Road accidents in Delhi	2158-59
492	Horse-breeding Centre	2159
493	Doubling of track between Shoranpur and Coimbatore	2159
494	Sea island cotton	2159-60
495	Social Education Programme	2160
496	Railway line to J. & K. coal mines	2161
497	Royalty in timber	2161-62

CALLING ATTENTION TO
MATTER OF URGENT
PUBLIC IMPORTANCE

2162—70

Shri Hem Barua called the attention of the Prime Minister to the Sino-Pakistan Border Agreement and the reaction of the Government of India thereto.

GMGIPND—LS II—2856 At LSD—20-3-63—930

COLUMNS

The Prime Minister (Shri Jawaharlal Nehru) made a statement and also laid on the table a Copy of the Agreement.

PAPERS LAID ON THE
TABLE 2170-71

(1) A copy of Annual Report of the working and administration of the Companies Act, 1956, for the year ended the 31st March, 1962, under section 638 of the Companies Act, 1956.

(2) A copy each of the following Reports :—

(i) Annual Report of the Indian Central Oilseeds Committee, Hyderabad, for the year 1961-62 along with the Audited Accounts.

(ii) Annual Report of the Indian Central Tobacco Committee, Madras, for the year 1961-62 along with the Audited Accounts.

RAILWAY BUDGET—GENERAL
DISCUSSION 2181—2267

General Discussion on the Budget (Railways), 1963-64 continued. The discussion was not concluded.

DISCUSSION RE: GOLD CONTROL SCHEME 2267—2362

Shri Prakash Vir Shastri raised a discussion on the Statement regarding the gold control scheme laid on the Table on 20-2-63. The discussion was not concluded.

REPORT OF BUSINESS
ADVISORY COMMITTEE
PRESENTED 2362

Fourteenth Report was presented.

AGENDA FOR WEDNESDAY,
MARCH 6, 1963/
PHALGUNA 15, 1884 (Saka)

Further General Discussion on the Railway Budget, 1963 and consideration of Demands for Grants thereof; and further discussion regarding the gold control scheme.