

EMERGENCY RISKS (UNDER-TAKINGS) INSURANCE BILL*

THE MINISTER OF FINANCE (SHRI YESHWANTRAO CHAVAN) : Sir, I beg to move for leave to introduce a Bill to make certain provisions for the insurance of certain property in India against damage arising from emergency risks and for matters connected therewith or incidental thereto.

MR. SPEAKER : The question is :

"That leave be granted to introduce a Bill to make certain provisions for the insurance of certain property in India against damage arising from emergency risks and for matters connected therewith or incidental thereto."

The motion was adopted.

SHRI YESHWANTRAO CHAVAN : Sir, I introduce† the Bill.

10.05 hrs.

CODE OF CRIMINAL PROCEDURE BILL

CONCURRENCE IN RAJYA SABHA RECOMMENDATION TO APPOINT A MEMBER TO JOINT COMMITTEE

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS AND IN THE DEPARTMENT OF PERSONNEL (SHRI RAM NIWAS MIRDHA) : Sir, I beg to move :

"That this House do concur in the recommendation of Rajya Sabha that Lok Sabha do appoint a member of Lok Sabha to the Joint Committee of the Houses on the Bill to consolidate and amend the law relating to criminal procedure, in the vacancy caused by the

resignation of Shri Ghanshyambhai and do resolve that Shri Karan Singh Yadav be nominated to the said Joint Committee to fill the vacancy."

MR. SPEAKER : The question is :

"That this House do concur in the recommendation of Rajya Sabha that Lok Sabha do appoint a member of Lok Sabha to the Joint Committee of the Houses on the Bill to consolidate and amend the law relating to criminal procedure, in the vacancy caused by the resignation of Shri Ghanshyambhai and do resolve that Shri Karan Singh Yadav be nominated to the said Joint Committee to fill the vacancy."

The motion was adopted.

10.05 hrs

DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS), 1971-72

—Contd.

श्री चक्रिका प्रसाद (बलिया) : अध्यक्ष महोदय, रेलवे की सप्लीमेंट्री डिमांड्स का मैं समर्थन करता हूँ। लेकिन मैं यह कहना चाहता हूँ कि 14-15 जो सप्लीमेंट्री डिमांड की आइटम्स दी गई हैं उसमें व्याख्या में यह भी दिया गया है कि :

"नई लाइनों के निर्माण, उखाड़ी गई लाइनों को फिर से बिछाने और रेलवे लाइनों के बिजलीकरण के सर्व के लिए अपेक्षित रकम का पूरक अनुदान।"

मन्त्री महोदय ने अपने पिछले बजट में समान मीटर मेज लाइनों को ब्रोडगेज करने के लिए आवकसम दिया था और कह भी रहे हैं, इस का मैं स्वागत करता हूँ। लेकिन दुःख के साथ

* Published in Gazette of India Extraordinary part II, section 2, dated 8.12.71.

† Introduced with the recommendation of the President.

कहना पड़ता है कि देश के उन हिस्सों में जहाँ कि आप देखेंगे आइटम न० 15 से 1 से 10 तक जो काम लिया गया है, उसमें 5, 6, 7, 8, 9 और 10 के अंतर्गत देश के एक ही हिस्से में यह काम लिया गया है और देश का बाकी हिस्सा छूट गया है। इसमें विशेषकर ओ देश के उपेक्षित हिस्से हैं उनमें कुछ भी काम का आइटम नहीं लिया गया है। यह बड़े दुःख की बात है।

इसलिए एक तो मैं यह चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश की शहादरा सहारनपुर जो लाइन उखाड़ी गई थी, जिस पर कि कम से कम 20 मडियाँ पड़ती हैं। और बहुत से कांसेजेंज पड़ते हैं और वह फायदे की लाइन थी, उसको फिर से बिछाया जाय। उसी के साथ साथ हमारी छोटी लाइन जो है नार्थ ईस्टर्न रेलवे, उसमें एक भी आइटम नहीं लिया गया है, तो हम चाहते हैं कि बेलथरा रोड से बलिया बाया मनीयर-बासडेट लाइन बिछायी जाय और दूसरी बेलथरा रोड से सरमेनपुर बाया सिकन्दरपुर-चादपुर और दोहरीघाट से गोरखपुर जहाँ कि ब्रिज भी बन गया है, जो कि प्रान्त के दो हिस्सों को जोड़ने के लिए बहुत जरूरी है, उसको बनाया जाय।

दूसरे, आप देखेंगे कि मुगलसराय से कानपुर तक रेलवे का विद्युतीकरण हुआ है लेकिन कानपुर से दिल्ली तक विद्युतीकरण नहीं किया गया है। मैं चाहता हूँ कि दिल्ली से कानपुर रेलवे का विद्युतीकरण किया जाय और मुगलसराय से हावडा तक भी किया जाना चाहिये।

बाराणसी से बाया लखनऊ मुराबाबाद दिल्ली तक होकर जो लाइन जाती है, उसमें कोई विद्युतीकरण नहीं है, वह भी होना चाहिए।

बनारस से घटनी तक और लखनऊ से कटिहार तक आपका सर्वे भी हो चुका है और सारी चीजों की स्वीकृति भी हो चुकी है। हम

चाहते हैं कि बनारस से घटनी वाली लाइन को जो बहुत ही उपेक्षित एरिया में है, शीघ्र बड़ी लाइन किया जाय।

उसी के साथ-साथ शाहगंज से छपरा और बाराणसी से छपरा कम से कम बड़ी लाइन करने की कोशिश करें।

एक दूसरी एमर्जेन्सी एरिया की लाइन है, लखनऊ से आसाम जाने के लिए मिलिटरी की जो लाइन है, अगर किसी वक्त संयोग से न बचाने लायक रहे तो उसके बराबर लाइन शाहगंज से छपरा होती हुई आसाम निकल जाती है और बनारस से बलिया गाजीपुर होती हुई, छपरा होती हुई आसाम जाती है। इसलिए यह दूसरी साइड लाइन्स हमेशा तैयार रखनी चाहिये और इनको बड़ी लाइन करना चाहिए ताकि आसाम की तरफ जो हमारी सारी चीजों का आने बढना है, वह न रुके। यह बहुत जरूरी है।

इसके साथ-साथ आप देखेंगे एमर्जेन्सी के एरिया में 7 हजार से ऊपर छोटे कर्मचारी ऐसे हैं धनबाद, गरहरा, बरौनी, गोरखपुर, कुसुम्डा, गुन्ठकल और इधर मद्रास और सिलिगुड़ी में, जिनके साथ ठीक व्यवहार ही हो रहा है। अफसरों के साथ रेलवे मंत्री महोदय ने जो व्यवहार किया है, उसके साथ साथ यह जो छोटे कर्मचारी हैं, इनको कान्फिडेंस में लेना चाहिए। अगर इनको कान्फिडेंस में लिया जाय और आज एमर्जेन्सी के वक्त में जो इनका हैरेसमेंट किया जा रहा है, इनको परेशान किया जा रहा है, वह बन्द हो, तो यह विल खोल कर हमारा साथ दे सकते हैं और एमर्जेन्सी के वक्त में काम आ सकते हैं।

MR. SPEAKER : There are so many names of Members who wish to speak on this. How much time will the Minister take ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : Half an hour.

MR. SPEAKER : Then, what will be left for other Members ?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI : Yesterday it was decided that the whole time of two hours allotted for discussion should be given to Members. The Minister requested that he should be given half an hour. That request was acceded to by the Chair.

MR. SPEAKER : There is only half an hour left. I would try to accommodate as many Members as possible provided they do not take more than two or three minutes each.

Then, there is another very important matter, which I want to bring to the notice of the House. The two Bills about insurance of goods and undertakings against emergency risks have been introduced by the Finance Minister today. They very much wish that they should be taken up today because they say that the war is on and anything may happen to any factory; so, the sooner the insurance is done the better. I said that I will put it to the House. If you agree, we may take them up today. It is a question of emergency. *

SOME HON. MEMBERS : Let them be taken up tomorrow.

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND SHIPPING AND TRANSPORT (SARI RAJ BAHADUR) : The earlier the Bills are passed the better it is, because the more we delay them the more the likely victims of any raid are deprived of benefits. These Bills will also have to go to Rajya Sabha and will take a day there. Therefore, we should do it here today,

श्री अटल बिहारी वाजपेयी (ग्वालियर) : अध्यक्ष जी, अगर इसको रिट्रास्पेक्टिव इफेक्ट दे दें तो कोई प्रॉब्लम नहीं होगी।

अध्यक्ष महोदय : रिट्रास्पेक्टिव इफेक्ट के लिए कभी कभी आप भी इन्कार करते हैं। वैसे अभी दस ही बजे हैं और ये दो दो पेजेज के बिल हैं।

I do not think there is much time to be taken in going through the Bills. You can send your amendments by 12 O'Clock. We will take up the Bills at 12 O' Clock. This is an emergency measure. Otherwise, if it had just been an ordinary measure, I would not have put it to you.

श्री राम सहाय पांडे (राजनंदगाँव) : अध्यक्ष महोदय, देश के भूगोल को यदि आप देखें तो उसमें रेल की पटरियाँ बिछी हुई दिखाई पड़ेंगी, उत्तर और दक्षिण में, पूर्व और पश्चिम में लेकिन मध्य प्रदेश, जो बीच में है, वहाँ रेलवे लाइनें बिल्कुल नहीं हैं। केवल ट्रंक रूट्स हैं और उसी के माध्यम से आवागमन के साधन प्राप्त होते हैं। मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री से चाहता हूँ कि वे आश्वासन दें कि मध्य प्रदेश में रेलवे लाइन के साधन उपलब्ध करने के लिए एक कम्पलीट सर्वे करावेंगे और प्लानिंग कमीशन से कहेंगे कि स्पेशल ट्रीटमेंट में अधिक से अधिक रुपया एलाट किया जाये क्योंकि रेलवे एक पब्लिक यूटिलिटी कन्सर्न है और रेलवे लाइन देकर आप किसी पर कोई उपकार नहीं करेंगे, आप पैसा लेते हैं, यात्रा करने के लिए टिकट देते हैं, कोई मुफ्त नहीं बिठाते हैं। इसी प्रकार से गुड्स ट्रेन में भी आप भाड़ा लेते हैं। गुड्स ट्रेन में आपको मुनाफा होता है और पैसेंजर ट्रेन में आपका घाटा होता है—यह बात मैं भी जानता हूँ। इसलिए यदि समन्वय करते हुए आप मध्य प्रदेश में जोकि बीच में स्थित है, अधिक से अधिक रेलवे लाइन देंगे तो उससे आपकी आमदनी भी बढ़ेगी।

इसी प्रकार मऊ और इन्दौर में 14 मील का डिस्टेंस है। मिलिट्री स्ट्रैटेजी के प्वाइंट आफ व्यू से मऊ बड़ी महत्वपूर्ण जगह है। मऊ से इन्दौर केवल 14 मील है, मऊ कैंटोनमेंट एरिया है और डिफेंस मिनिस्ट्री ने रिव्यूमेंड किया है कि इसको तुरन्त कार्यान्वित किया जाये। वालाडीला राजरा होते हुए और माइन्स और फौलाद के कारखाने हैं। भिलाई में उसको

देखते हुए, कामन्सिगल एकारेस्टेशन और अनाज की बड़ी-बड़ी मंडियों को देखते हुए बालाङ्गीला, राजरा, राजनाथगंज काथा बडला, जमलपुर से वाप इलको कनेक्ट कीजिए ।

मैं एक बात कहकर अपना स्थान प्रहण करना चाहता हूँ और वह यह कि मैं मंत्री महोदय से स्पेसिफिक आश्वासन चाहता हूँ क्योंकि मध्य प्रदेश को नेग्लेक्ट किया जा रहा है, उसकी स्थिति बड़ी दयनीय है। जहाँ तक रेलवे यातायात का सम्बन्ध है इसलिए क्या वे मध्य प्रदेश से अधिक से अधिक सुविधा देने का प्रयास करेंगे और एक कम्पलीट सर्वे करायेंगे ।

SHRI R. R. SINGH DEO (Bolangir) :
Mr. Speaker, Sir, I will not take much time.
I would just make one or two points.

Many people have said much about emergency created by the recent war which is only a man-made calamity. But I would like to point out about natural calamity which we have had in Orissa. The cyclone, the tidal bore and the floods the year. I would like to point out one or two railway lines which if sanctioned would be of immense help to the 60 lakh people affected and will provide employment. There has been a demand for many years about Bimsagarh-Talcher line and Jakhpura-Banspani line. These lines are to be made near the mining areas which will make it shorter for transportation and the freightage will be less. I will request the Minister to expedite the matter and take up these lines very soon.

Sir, the Minister had given us an assurance about two over-bridges at Bargarh and Bolangir which were supposed to be taken up in 1971 and which were to be finished by 1972 but there is no mention in these Demands for Grants that these will be taken up this year.

Thank you.

श्री नरेन्द्र सिंह जिधर (असमोड़ा) :
माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेलवे

मंत्री तथा सरकार का ध्यान विशेष रूप से उत्तर प्रदेश के 8 पर्वतीय जिलों की ओर से जाना चाहता हूँ। यह इलाका बहुत ही पिछड़ा हुआ रहा है और रेलों के बारे में वहाँ पर बहुत ही उदासीनता बरती गई है। स्ट्रैटेजिक प्वाइंट आफ व्यू से वे बहुत ही महत्वपूर्ण जिले हैं। इसलिए मेरा सुझाव है कि टनकपुर, रामनगर और काठयोबास—इन तीनों स्टेशन तक जो मीटरगेज लाइनें जा रही हैं, उनको देहरादून की तरह ब्राडगेज से कनेक्ट किया जाये ।

दूसरी बात यह है कि जिस प्रकार से सिमला को कनेक्ट किया गया है, रेलवे लाइन से या जैसे स्काटलैंड और स्वीटजरलैंड में रेलें हैं, वैसे ही इन पर्वतीय जिलों—उत्तरकाशी, अल्मोड़ा, चमोली, गढ़वाल, टेहरी, नैनीताल, पिठौरागढ़—सभी जिलों को रेलवे लाइन से कनेक्ट किया जाए क्योंकि इसकी आज बहुत आवश्यकता है और स्ट्रैटेजिक इम्पार्टेंस भी बहुत है। खासकर टनकपुर से बामेश्वर तक की लाइन का कई दफा सर्वे भी हो चुका है और ऐसी आशा की जाती थी कि बहुत जल्दी उसको कनेक्ट कर दिया जायेगा परन्तु अभी तक कोई भी प्रगतिशील कदम नहीं उठाया गया है। मैं रेलवे मंत्रालय का ध्यान आकषित करना चाहता हूँ कि टनकपुर के बामेश्वर तक की जो लाइन है उसके किनारे बहुत से मिस्टरज रिजोर्सेज हैं, स्ट्रैटेजिक इम्पार्टेंस भी बहुत है। और तिब्बत को जाने वाली यह सड़क टनकपुर से कैलाश मानसरोवर की तरफ जाती है जोकि बहुत महत्वपूर्ण सड़क है इसलिए इसको शीघ्रतापूर्वक बाधू करने की कृपा करें ।

SEVERAL HON. MEMBERS rose—

SHRI D. BASUMATARI (Kokrajhar) :
Nobody has spoken from Assam. I want to speak.

श्री डी० एच० सिंघारी (गोपालगंज) : अध्यक्ष महोदय, मैं इस बात को जानता हूँ कि रेलवे मिनिस्टर के हाथ में न लाइन देना है और न छोटी लाइन की बड़ी लाइन में तब्दील करना है। जबतक प्लानिंग कमीशन से उसका क्लियरेंस न हो जाये तबतक वे कुछ भी नहीं कर सकते हैं। सप्लीमेन्ट्री बजट के जरिए तो इसका सवाल ही पैदा नहीं होता है। मैं इस संबंध में कोई मांग नहीं करना चाहता लेकिन एक भिन्न में एक सुझाव देना चाहता हूँ कि रेलवे विभाग में जो गड़बड़ी है, उसको दूर किया जा सके। आज काइसिस से हम पास कर रहे हैं, हमारे यहाँ इमरजेन्सी लागू है, ऐसी हालत में विभाग के कर्मचारी अगर व्यवस्थित रूप से कार्य नहीं करते तो हमें क्षति पहुँचने की संभावना हो सकती है। मैं अपने यहाँ की एक मिसाल देना चाहता हूँ कि जब एन० इ० आर० में डी०एस० सिस्टम लागू हुआ तो हमने फंक्ट्स एण्ड फिगर्स के साथ प्रार्थना की थी कि आप सोनपुर में डी०एस० बनाइए लेकिन रेलवे अधिकारियों ने माना नहीं जिसका नतीजा यह है कि लखनऊ से सिलीगुड़ी तक जितना भी यातायात है वह एकदम इर्रगुलर चलता है, सारी गाड़ियाँ लेट चलती हैं और कोई व्यवस्थित प्रबन्ध हो नहीं सकता। बहुत कहने-सुनने के बाद वर्तमान रेलवे मंत्री ने आश्वासन दिया कि सोनपुर में हम कुछ करेंगे और एक एरिया मैनेजर की बहाली वहाँ पर है। एरिया मैनेजर वहाँ क्या करता है, समझ में नहीं आता, उसकी क्या ड्यूटी है, यह किसी को मासूम नहीं। कबो उसके ऊपर स्याबा बर्बाद किया जा रहा है, यह बात समझ में नहीं आती। अगर आज वहाँ डिप्टी डी० एस० का स्थान बना देते तो कुछ काम होता, लेकिन आपने एरिया मैनेजर बना दिया है, जिससे कोई लाभ नहीं। आप ने बेकार वहाँ पर एरिया आफिसर रखा है, रेलवे का खर्चा हो रहा है और जनता का कोई काम नहीं होता। सैरा सुझाव है कि लखनऊ से सिलीगुड़ी के सिधे

यातायात को ठीक करने के लिये सोनपुर को एक इम्पॉटेंट स्थान है, वहाँ एरिया मैनेजर न दे कर एक डिप्टी डी० एस० दे दीजिये, जो वहाँ सब काम का ठीक प्रबन्ध कर सके।

MR. SPEAKER : I am calling only those Members today whose names were left over yesterday in the list. I find that new slips are coming today also. They are not coming through the Whips but are coming independently. After all, there should be some discipline. They cannot send slips themselves and also through the Whips. They should send it through their Whips.

श्री इयामनन्दन मिश्र (बेगूसराय) : अध्यक्ष महोदय, मैं मूक प्राणी की तरफ सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। हमारे यहाँ मवेशियों के चारे का बहुत अभाव है, बहुत बड़ी संख्या में मवेशी मरने की हालत में आ गये हैं या मर रहे हैं। पिछले सत्र में जब बिहार की बाढ़ समस्या के बारे में यहाँ पर बहस हुई थी, उस समय मेने इस समस्या को प्राथमिकता देने के लिये सरकार से अनुरोध किया था। उस समय हरियाणा, पंजाब, मध्य प्रदेश वगैरह से चारा ले जाने के लिये डिब्बों की व्यवस्था भी हुई थी, लेकिन वह अभी भी बहुत नाकाफी है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूँगा कि ज्यादा से ज्यादा डिब्बे बिहार के बाढ़-पीड़ित क्षेत्रों में चारा ले जाने के लिये दिये जाय। इस समय बरीली और बेगूसराय क्षेत्र में चारे का पहुँचाना बहुत आवश्यक है।

श्री नरसिंह नारायण पाण्डेय (गोरखपुर) : श्रीमन्, मैं आपके द्वारा माननीय मंत्री जी का ध्यान इस सप्लीमेन्ट्री ग्रांट की तरफ दिलाना चाहता हूँ। श्रीमन्, नई सर्किस के नाम पर विधान की अवहेलना की जा रही है, यह नई सर्किस नहीं है, बल्कि मैं तो यह कहूँगा कि एक नई ग्रांट को पेश किया गया है, नई सर्किस दे

कर पेश किया गया है, इस में कोई अतिशयोक्ति नहीं है।

बाराबंकी से कटिहार लाइन का सर्वे कराने के लिये और उसको बढ़ी लाइन में कन्वर्ट करने के लिये पहले भी कहा गया था, उसके बाद 23 सितम्बर को माननीय मंत्री जी ने स्वयं कहा था कि हम इस लाइन को फोर्थ प्लान में लेंगे। उसके बाद आप का खुद का लिखा हुआ पत्र मेरे पास है, मैं उसको यहाँ पर इस लिये उद्धरित करना चाहता हूँ कि जैसा माननीय मंत्री जी कहा करते हैं कि मैं इक्विटेबल डिस्ट्रीब्यूशन चाहता हूँ, यहाँ पर कितना इक्विटेबल डिस्ट्रीब्यूशन हुआ है, आप स्वयं देख सकते हैं। उत्तर भारत में एक भी लाइन बढ़ी लाइन में कन्वर्ट नहीं हुई है। मैंने 16 जून को माननीय मंत्री जी को पत्र लिखा था, जिसमें 6 लाइनों का जिक्र किया था, जिनमें आपने प्रायोरिटी फिक्स की थी और कहा था कि टैकनिकल ओपीनियन 31 जुलाई तथा रेलवे बोर्ड में आजाएगी तथा प्राथमिकता देंगे लेकिन बाद में बिना किसी मजूरी के नई लाइन ली गई। मंत्री जी ने स्वयं अपने पत्र दिनांक 26 जून में कहा है और निचे लिखे लाइन के बारे में कहा है :

"It has been mentioned in the MP's letter that the conversion of the Virangam-Okha section has been taken up. This is not correct. The conversion of this section has not been sanctioned."

मैं आपके द्वारा श्रीमान मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि जो लाइन सर्वेक्षण नहीं है, उस को नई लाइन में कैसे लिया गया? आज जो लाइनें सर्वेक्षण हैं, जिनकी सर्वे रिपोर्ट भी मिल चुकी है और जो आप के रेलवे बोर्ड में पड़ी हुई है। आपने अपने पत्र में कहा था कि 31 जुलाई तक फाइनल करके इस लाइन को शुरू कर देंगे, लेकिन नई लाइन को से लिया गया और उन लाइनों की आज भी टीकरी में

रखा गया है। यह माननीय मंत्री जी का इक्विटेबल डिस्ट्रीब्यूशन है।

आज सियल वर्कशॉप में नये-नये सीफी-स्टीकेटेड बीजार बनाये जाते हैं और इस कारखाने को बढाने की बात कही गई माननीय मंत्रीजी ने कहा कि न्यू सर्विसिज फोर्थ प्लान में लेंगे, लेकिन अब यह धंका हो रही है कि इस को कोई दूसरी जगह ले जाने का प्रोयास न बन रहा हो।

मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री जी ने जो बचन दिया है। उसको पूरा करें। बाराबंकी से लेकर कटिहार तक और कटिहार से मुजफ्फरपुर तक की दो लाइनों को कन्वर्ट करने के लिये आपने कहा था, लेकिन कुछ नहीं किया और जो सर्वेक्षण नहीं थी, उसको इस सप्लीमेंट्री ग्रांट में जोड़ दिया। यह आपने कैसे किया है? यह इक्विटेबल डिस्ट्रीब्यूशन का तरीका नहीं है। इसलिये मैं चाहता हूँ कि फोर्थ प्लान में आप इसका ख्याल रखें और नई सर्विस के ताम पर नई लाइनों को लाकर विधान पर कुठराघात न करें।

इन शब्दों के साथ मैं इस डिमाण्ड का समर्थन करता हूँ।

श्री जगन्नाथ मिश्र (मधुबनी) . अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने मेरे एक प्रश्न के उत्तर में लिखा था कि धनबाद से बहुत सारे यात्री दिल्ली और कलकत्ता की ओर आते जाते हैं। जब ऐसी स्थिति है तो राजधानी एक्सप्रेस को धनबाद में ठहराने में उनको क्या आपत्ति है?

दूसरी बात—मैंने बार-बार आपसे कहा था कि पटना से दरभंगा और दरभंगा से पटना के लिये एक डायरेक्ट ट्रेन की आवश्यकता है, जिसकी स्वीकार भी किया जा चुका है, लेकिन यह सुविधा अभी तक बालू नहीं की गई है।

[श्री अशमनाथ मिश्र]

तीसरी बात—समस्तीपुर से रक्सौल के लिये बड़ी लाइन की जरूरत है, यह ग्वाया मुजफ्फरपुर हो या दरभंगा हो, मैं इसके विवाद में नहीं जाता चाहता, मेरी दृष्टि में दोनों की उपयोगिता है, इस लिये मेरा अनुरोध है कि दोनों लाइनों की स्वीकृति दी जाय। इनका सर्वे भी हो चुका है।

मेरा क्षेत्र मधुबनी है, जो हीड क्वार्टर भी है, और बड़े-बड़े कार्यालय और फैक्ट्रीज भी वहाँ पर हैं, लेकिन वहाँ का स्टेशन अभी भी अनुडवेलपड पड़ा हुआ है। उसके डवेलपमेन्ट के लिये अनेकों बार प्रयास किये गये, काफी पलाचार हुआ, लेकिन अभी भी कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है और यात्रियों को बड़ी असुविधा हो रही है।

एक सबसे आवश्यक बात यह है कि हम पाँच-पाँच के विद्युतिकरण की बात करते हैं, जबकि स्टेशनों का ही विद्युतिकरण अभी तक नहीं हो पाया है जोकि जान-माल की रक्षा के लिये और रेलवे के कामों को सुचारु रूप से चलाने के लिये बहुत आवश्यक है। इसलिये हर स्टेशन के विद्युतिकरण की व्यवस्था की जाय।

बरीनी से कटिहार के लिये बड़ी लाइन बिछाने की व्यवस्था की जाय।

एक सबसे जरूरी बात यह है कि एन० ई० रेलवे के सकरी से जयनगर लाइन पर पण्डोल और लोहट के बीच एक गुड्स ट्रेन सर्किल है। वहाँ के लोगों की बहुत खबरदस्त माँग है कि वहाँ पर पैसेन्जर ट्रेन की व्यवस्था की जाय। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूँगा कि वहाँ पर सीधे पैसेन्जर ट्रेन की व्यवस्था करायें।

आशान्व मेख बरीनी और दिल्ली के बीच चलती है; अन्न फरक्का बैराज रेलवे लाइन

बिछ जाने के कारण उसका कट डाइवर्ट होने-वाला है। मुझे इसमें आपत्ति नहीं है लेकिन उत्तर बिहार से इस तरफ जाने के लिये यही एक-मात्र ट्रेन है, मैं चाहता हूँ कि इस सुविधा को कायम रहने दिया जाय और उस तरफ से कोई दूसरी ट्रेन चला दी जाय।

कल या परसो के अखबार में निकला था कि 300-400 सदस्यों ने ट्रांसफर आदि की पेंरबी में पत्र लिखे हैं। आज मुझे यह देखकर हैरत हुई कि एक ओर तो आप कहते हैं कि जो भी बातें आपको कहनी हों वह मंत्री जी से कहें और किसी से न कहें और फिर शिकायत करते हैं कि आपके पास बहुत से पत्र आते हैं। अगर दोनो हाउस मिलाकर 700-800 सदस्य मंत्री जी को 300-400 पत्र भी लिखें तो मैं नहीं समझता कि कोई आकाश गिर गया। वह तो लिखेंगे ही। अच्छा तो यह होता कि मंत्री जी कहते कि माननीय सदस्यों ने जो ऐडवाइस दी है, वह उस्माहवर्द्धक है। असल बात यह है कि सदस्यों की अपनी जबाबदेही है क्षेत्र के प्रति। इसलिये उनका लिखना स्वाभाविक है। इस पर मंत्री महोदय को आपत्ति नहीं करनी चाहिये। बल्कि प्रसन्नता से उस पर कार्रवाई करनी चाहिये ताकि सदस्यों का हौसला बड़े और ठीक से काम हो।

SEVERAL HON. MEMBERS rose—

MR. SPEAKER : Order, order. There are seven minutes only, and I have eight to nine names of members who wish to speak. Yes, Shri Parashar.

PROF. NARAIN CHAND PARASHAR (Hamirpur) : Mr. Speaker, Sir, I want to bring to the notice of the Railway Minister that Himachal Pradesh has always been neglected, although it is important from the point of view of defence. One district, namely, Kangra, claims 37,845 persons who are serving in the army at the moment.

I am proud of the fact that yesterday, the Dogra Regiment which fought there, has hoisted the tricolour across Dera Baba Nanak. But so far as the soldiers are concerned, the communications are woefully poor there. I have been pleading time and again for the introduction of a new direct train between Delhi and Hoshiarpur so that the pressure on the Kashmir Mail can be reduced. Soldiers are now suffering while going back to their homes and also coming from their homes, because the Beas stands in the way, and they have to catch the train at Jwalamukhi Road and then go to Pathankot and then to Delhi, to join their posts of duty. So, the introduction of a new train between Hoshiarpur and Delhi is a must, because it will cater to the needs of the Hamirpur tehsil also, which is a tehsil situated almost at the topmost point in India, from the point of view of soldiers of the army.

Secondly, I have been pleading for expediting the speeding up of the Nangal Dam Express, although the Railway Minister was very kind to speed up the southern train by ten hours, he was very kind to me by speeding up the Nangal Dam Express by 15 minutes. Here is a big contrast—speeding up by just 15 minutes the Nangal Dam Express by which soldiers travel, and speeding up the Southern Express by 10 hours. This is a great irony for us; and what a big contrast.

Lastly, I have also been pleading for the extension of the railway line from Nangal Dam to Unna. I wish that the Pong Dam on the river Beas and the Nangal Dam on the river Sutlej are linked up by railway from the point of view of defence as well as development.

SEVERAL HON. MEMBERS *rose*—

MR. SPEAKER: Kindly sit down. Let me finish the names on the list first. Do not keep on sending chits to me; those chits will not count so long as the names on my list are not exhausted. Shri Chandrakar.

श्री श्रीगुरु लाल चन्द्राकर (दुर्ग): अध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री जी से मेरा एक विशेष अनुरोध है। मध्य प्रदेश इतना बड़ा प्रदेश है जिस

के अन्दर से सभी रेलवे लाइनें गुजरती हैं, लेकिन वहाँ कोई रेलवे हेडक्वार्टर नहीं है। किसी-किसी जगह तो दो-दो हेडक्वार्टर हैं, लेकिन इतना बड़ा मध्य प्रदेश है, वहाँ एक भी हेडक्वार्टर नहीं है। मैं रेलवे मंत्री महोदय से अनुरोध करूँगा कि वहाँ पर कहीं भी सही एक हेडक्वार्टर होना आवश्यक है।

संसद में और दूसरी जगहों पर हमेशा इस बात की चर्चा होती है कि भादवांसियों को हम लोगों को ज्यादा पैसा देना चाहिए, उनकी आर्थिक स्थिति सुधारनी चाहिए। साथ ही यह भी कहा जाता है कि हमारे बिलने भी खनिज पदार्थ हैं, उनका पूरा उपयोग करना चाहिए ताकि हमारी आमदनी बढ़े और खनिज पदार्थों को दूसरे देशों को भी भेजना चाहिए। हमारे यहाँ बस्तर में कम से कम 50 करोड़ रुपये का टीक अर्थात् सागवन भरा हुआ है। वहाँ पर कई किस्म के खनिज पदार्थ, लोहे को छोड़ कर, भरे हुये हैं। बलाडीला को घाघरा से जोड़ने की कई बार माँग की गई है, लेकिन हमेशा ही इसकी अपेक्षा होती रही है। मैं इसके कारणों से नहीं जाना चाहता, लेकिन एक मुख्य बात यह भी है कि केन्द्रीय मंत्रिमंडल में हमारे यहाँ का कोई मंत्री नहीं है। इसीलिए मध्य प्रदेश की अपेक्षा होती रही है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूँगा कि जल्दी के बल्की इस लाइन को जोड़ने का प्रयत्न करें।

अभी तक मध्य प्रदेश में करीब 702 मीलों की छोटी लाइनें हैं। इनको बड़ी लाइन में बदलने का प्रयत्न भी मंत्री महोदय करें।

SOME HON. MEMBERS *rose*—

MR. SPEAKER: I am so sorry. You must come through your Whips. Otherwise there is no discipline. There is confusion. If everybody gets up like this, how can we finish the debate? This is a discussion on the supplementary budget for the Railways; it had just a few simple items; it

[Mr. Speaker]

had been converted into a general debate. From half an hour it has been extended to 2½ hours. Why don't you have a separate debate on it 'sometimes rather than distorting the whole procedure? I am really surprised. It is a simple thing but it has been so much distorted ... (Interruptions).

श्री अकल सिंह (आगरा) : मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस बात की ओर दिलाना चाहता हूँ कि मैं बारह वर्षों से लिख रहा हूँ एक फ्लैग स्टेशन के वास्ते। उसको 1962 में मंजूर भी कर लिया गया था। लेकिन उसको नहीं किया गया। मैं कई वर्षों से लिख रहा हूँ कि परसम और अछनेरा के बीच में एक फ्लैग स्टेशन होना चाहिये, लेकिन वह अभी तक नहीं हो सका है। दोनों स्टेशनों के बीच में दस मील का फासला है और बीस पच्चीस गाँवों के लोगों को इधर-उधर कहीं आने-जाने में बड़ी कठिनाई होती है। वह मेरी ही कांस्टिट्यूएन्सी में है। वहाँ के लोग भी लगातार कई वर्षों से कह रहे हैं कि फ्लैग स्टेशन होना चाहिए। मैं चाहूँगा कि मंत्री महोदय इस फ्लैग स्टेशन की ओर ध्यान दें क्योंकि यह बहुत जरूरी चीज है।

श्री आशीरुध्र शंकर (आबुजा) : अध्यक्ष महोदय, अनुपूरक माँगों में मूह (म० प्र०) में याद बनाने का प्रावधान किया गया है। मैं निवेदन करना चाहूँगा कि मूह से रतलाम तक और रतलाम से मूह (म० प्र०) होते हुये खंडवा तक जो छोटी लाइन है उसको बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाये तो काफी लाभ हो सकता है क्योंकि बीच में इन्दौर और रतलाम जैसे बड़े और औद्योगिक नगर हैं। इसलिए इन लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करना जरूरी है। बीहड़, आबुजा, चार इन्दौर लाइन और बड़ौदा, छोटा उदमपुर, अलीराजपुर खरणोन और खंडवा लाइन का सब हो चुका है। मैं समझता हूँ कि अगर इनका निर्माण शुरू किया जाये तो बड़ा लाभ हो सकता है। यह आदिवासी क्षेत्र है और

काफी दिनों से पिछड़ा हुआ है। वहाँ पर रेलवे लाइन ब होने के कारण कल-कारखाने भी नहीं खुलते हैं, जिसके कारण वहाँ के आदिवासी मजदूरों को इधर-उधर भटकना पड़ता है।

मूह एक सैनिक छावनी है और वहाँ पर एक याद बनाने का विचार सरकार ठीक कर रही है। लेकिन मैं इस बात पर जोर देना चाहूँगा कि रतलाम से खंडवा के बीच में बड़ी लाइन से परिवर्तित की जाये जो कि आजकल छोटी लाइन है। रतलाम एक रेल डिबीजन भी है और रेलवे में आने-जाने से जितने वहाँ के आस-पास के नगर हैं, उनका सबध है। इसलिए वहाँ पर छोटी लाइन से बड़ी लाइन में किया जाना बहुत जरूरी है।

श्री जनसाह प्रधान (शहडोल) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से प्रार्थना करूँगा कि जिला शहडोल कोयला क्षेत्र का एक बहुत बड़ा भंडार है, लेकिन वहाँ के मैनेजमेंटों को कोयला धरने के लिये रेल के डिब्बे नहीं मिलते हैं। इस कारण मैनेजमेंटों और मजदूरों में बड़ा असंतोष है। मैं चाहूँगा कि शहडोल जिले में कोयले क्षेत्र में, रेल के डिब्बे भेज कर, वहाँ पड़े हुये कोयले को सप्लाय करने की समुचित व्यवस्था की जाये।

दिल्ही से उत्कल एक्सप्रेस सप्ताह में दो दिन बाध ही चलती है। मैं प्रार्थना करता हूँ कि उसको प्रतिदिन चलाया जाये।

सतना से रीवा होते हुये सिगरीली तक एक बड़ी रेलवे लाइन निकाली जाये, वह मेरी आपसे प्रार्थना है।

शहडोल और कटनी में जो साक्ष-सत बंटे गाड़ियाँ बड़ी रहुकी हैं, उनको निरस्तार चालू रखने की व्यवस्था की जाये।

श्री रामचन्द्र बिकल (कायबल) : अध्यक्ष महोदय, यह बहुत इम्पोर्टेंट चीज है...

अध्यक्ष महोदय : जो समय था, उससे दस मिनट अधिक ले लिये हैं।

श्रीमती सहीबरा बाई राय (सागर) : अध्यक्ष महोदय—

अध्यक्ष महोदय : अध्यक्ष महोदय अकेला है और आप ज्यादा हैं, क्या किया जाये।

श्री रामचन्द्र बिकल : हमारी रेलवे लाइन उखाड़ी जा रही है। दो मिनट दे दें।

निल कर भी मंत्री जी को भेजा है। कल से लड़े भी हो रहे हैं।

मैं केवल आश्वासन चाहता हूँ कि शाहबरा सहारनपुर लाइन को चलाया जायेगा।

MR. SPEAKER : I will put it before the Business Advisory Committee to see if 1½ hours could be found for a debate on the railways. Only these Members will participate in it who are left out now. I will keep this list with me. From half an hour we have taken 2½ hours, and now it is almost going to three hours. There should be a limit to it. A simple, innocent thing is converted into a general debate. I really wanted to accommodate all of you, but I am very helpless, there is no time.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI K. HANUMANTHAIYA) : I have placed before the House the Supplementary Demands for a few items stated therein, but the debate has over-ruled the rules on the subject and many supplementary suggestions have been made. There supplementary suggestions have generally been mentioned on earlier occasions also in this House. Most of them have received consideration. Personally speaking, I would be happy if I am able to implement the suggestions made by hon. Members in the matter of opening new lines, conversions and other amenities. The constraining factor is the resources made available

for the purpose and not the splendour of the suggestions made by the Members or the lack of will on the part of the railway administration to implement them. I have repeatedly submitted to the House that the resources contained in the Fourth Plan for the railways are too meagre to bring satisfaction either to me or to the Members of the House. But let us not feel dissatisfied or defeated. In times to come, we hope to pool more resources and construct many new lines and take up many more conversions. I am sure the House will appreciate that the current crisis created by Pakistan will stall many of our works for some time to come.

Shri Venkatasubbaiah has questioned the necessity of the supplementary demands. So, have other Members. I had indicated the possibility of the taking up of these lines in my Budget speech which I made before the House on the 24th May, 1971. I had stated therein :

"Some further data and clarifications have been called for from the Railways concerned and I have directed that the examination on of all these Projects should be completed within the next three months. I expect that these three projects would prove to be viable even as they are desirable. I hope that it will be possible for me to come up before this House for Supplementary Demands for implementing these projects."

The surveys and economic studies on these projects which had not been completed at the time have since been completed, enabling us to decide their implementation.

One hon. member was pleased to enquire whether all that we were doing was being done on planned basis. I would like to state that there is a perspective plan by the Railways for fifteen years. Any work undertaken is in consonance with it. It has also been decided that no more metre gauge line should be built and every track laid must be a broad gauge.

Hon. members naturally make demands relating to their constituencies and States. The Railway Administration has to take into

[Sbri K. Hanumanthaiya]

consideration all the demands made by every Member and so distribute the Works as to meet the principle of equitable justice to every State. This policy I propose to implement, subject to over-riding considerations of defence and economic development of backward areas. The Supplementary demands for the three conversion projects that are now placed before the House are in consonance with the above policy.

The three Conversion Lines proposed serve four States, viz, Kerala, Mysore, Andhra Pradesh and Gujarat. So far as Bihar and UP are concerned, the Conversion of the Varanasi-Bhatni-Gorakhpur, Gorakhpur-Gonda-Barabanki and Bhatni-Barauni-Katihar sections of the N. E. Railway stands included in the Railways' Perspective Plan. In deference to the public demand in the area and in view of the importance of these railway lines, traffic-cum-engineering surveys have not been carried out. An Economic Study has also been made. These surveys and the study are now being examined in the Railway Board's office. It is anticipated that it would now be possible to take a final decision on the conversion of these lines early next year. If these works are found economically viable and the decision is in favour of conversion, action will be taken to take the conversions in hand in the next financial year.

Madras-Vijayawada electrification has been highlighted by several hon. Members. We propose to set up the Organisation immediately and start preparation of detailed estimates and specifications and tender documents.

Mr. Venkatasubbaiah wanted to know whether the administrative set-up for railway electrification which was previously in Calcutta would now be moved to take up the Madras-Vijayawada project or a new organisation will have to be set up for the purpose.

The old Railways Electrification Organisation at Calcutta was wound up in 1967 and the construction work was entrusted to

the Zonal Railways on which electrification projects were in progress. For Madras-Vijayawada, therefore, a separate organisation is required to be set up. The Supplementary Demand has been made to build up this organisation as well as to start preparatory work such as drawing up of detailed specifications, tender papers, etc. This would facilitate the execution of the project in right earnest from the next financial year.

He also made another suggestion that broad-gauge line from Bangalore to Guntakal should be extended to Hyderabad. Both these suggestions have a lot of merit in them and deserve consideration. I shall ask the Railway Board to examine their feasibility.

The hon. Member has also drawn the attention of the House to premature re-laying of rails on the DBK line and has asked whether this situation was not foreseen and could not be avoided.

Re-laying of rails before the average life expectancy has been due to the following factors :

- (i) existence of steep gradients upto 1.67 per cent;
- (ii) sharp curves upto 8 degrees; and
- (iii) movement of heavily loaded trains carrying over 3000 tonnes by 3 to 2 diesel locomotives in the heavily graded areas.

All the three factors have combined to wear out the rails at an accelerated pace. That there will be an abnormal wear and tear of rails from unusual friction was foreseen. To mitigate the effect of friction two remedial measures were devised, namely, the provision of check rails and provision of automatic lubricators on the outside rails.

The alternative of easing out the gradients and curvatures was found to be too costly. It is now proposed to use special wear-resistance rails in order to prevent, as far as possible, pre-mature renewals of rails in the

future. These rails were not earlier available in the country and are now being manufactured indigenously.

Shri Deb referred to the assurance given for the absorption of ex-employees of Howrah-Amta and Howrah-Sheakhala Light Railways, and pointed out that this promise has not so far materialised.

As a special case and in order to mitigate the hardship caused to employees, the Government agreed to absorb them in suitable grades and categories. I had referred to this in my speech to this House in March, 71. Some administrative difficulties arose in giving effect to this proposal. These difficulties have now been resolved and action is at present under way to screen these men with a view to absorb them in suitable posts on Indian Government Railways other than Eastern, South Eastern and N. F. Railways. This process will be completed in a few weeks, and thereafter offers will be made to these men for appointment to posts for which they are empanelled.

SHRI M. RAM GOPAL REDDY (Nizamabad) : What is the financial implication involved in this ?

SHRI K. HANUMANIHAIYA : There is no financial implication involved. We have to absorb them in the vacancies whenever they arise.

Shri Baladandayuthiam stated that no provision has been made in the Supplementary Demands for the increase in dearness allowance of the staff according to the cost of living index. That point was also made by several other hon. Members. The position in this regard is that the question affects all Government servants and, as such, the Government of India has to decide in a comprehensive manner on the basis of the Pay Commission's Report. The subject is dealt with by the Ministry of Finance and when a decision is taken by the Cabinet, appropriate provision will be made in the Railway Budget in respect of railway employees.

He also expressed apprehension about the dismantlement of Mettupalayam-Ooty

line. I do not know the basis of the hon. Member's apprehension. I want to assure him that there is no such proposal under consideration.

Hon. Member, Shri Nawal Kishore Sinha criticised the working of the Railway Protection Force on the Eastern and North-Eastern Railways. According to him, their inefficiency results in delayed release of wagons. The wagon supply on these railways, therefore, runs short. I may assure the hon. Member that I am fully aware of the deficiencies in the working of the Railway Protection Force. Action has been taken to formulate schemes for its re-organization. I hope to take early steps to re-organize the force in the near future. I may take the House into confidence and state that I have appointed a Special Officer to look into the whole subject and prepare a scheme for re-organization. The scheme is ready and its implementation may be done in the course of the next few months.

Hon. Shri Bhagwat Jha Azad emphatically pleaded that the Assam Mail should be run via Kiul, Bhagalpur and Farakka. As we just now heard there is objection also by some other members for the diversion. However, it was decided that the Assam Mail would be diverted via Farakka Bridge with effect from 15.11.1971. In the meantime however, there arose urgent necessity to move a large quantity of foodgrains and other essential commodities for Assam and Tripura regions. This, coupled with emergent military moves, made it imperative that the available capacity over the Farakka Bridge was fully utilised to meet this demand and non-essential movements restricted over this new route. It was, therefore, considered that diversion of the Assam Mail which would have further taxed the strained capacity over this route, should pend till the present emergency was over. Diversion of Assam Mail also required utilisation of two diesel engines. These are now being utilised to move this urgent traffic over the bridge. Their withdrawal would seriously affect our input into Assam. It has been decided that the question of diversion will be reconsidered in March, 1972 when a clearer picture would emerge. As my hon. friend, Shri Tiwary, has suggested, it may

[Shri K. Hanumanthaiya]

serve as a connecting link between North and South Bihar... (Interruptions). This requires careful consideration.

SHRI SHIVA CHANDIKA (Banka) : You have provided in the new time table for the Assam Mail to go through Bhagalpur. It has not been done now.

SHRIMATI JYOTSNA CHANDA (Cachar) : I wanted to know from the hon. Minister as to what are the criteria for conversion of lines. Just now he has said that if it has defence importance, it will be done. Then why is not the NF Railway included in this ?

SHRI K. HANUMANTHAIYA . I would like to tell the hon. Lady Member that so far as the Defence matters are concerned, either the hon. Lady Member or myself are not experts on the subject. If the Defence Ministry wants a particular line, let us not bother about advising the Defence Ministry... (Interruptions) Shri A. P. Sharma, I thought, was an all-India leader, but now I find that he is a great all-India leader pleading only for Bihar.

11 hrs.

SHRI A. P. SHARMA (Buxar) : It is not all-India which has brought me to this House. It is Bihar which has brought me to this House, and, therefore, I have to plead for the interests of Bihar, along with the interests of the whole of India.

SHRI BHAGWAT JHA AZAD (Bhagalpur) : He is laying new lines parallel in Bangalore; because he comes from there, therefore, the hon. Minister is doing that.

SHRI NARSINGH NARAIN PANDEY. The hon. Minister is more careful about his constituency than about other constituencies.

SHRI K. HANUMANTHAIYA : I am disappointed to see Shri A. P. Sharma pleading for Bihar. He tried to put me in the wrong for not pursuing my policy of meeting the labour leaders on Fridays. Sir, let me

give you the statistics, and not mere general observations. I have met labour leaders of many parties involving persuasions extended over 40 days and have spent more than 21 hours. Shri A. P. Sharma himself has seen me several times regarding labour matters, and I have also seen Members belonging to various political parties on the opposite side, as they know very well. Therefore, to say that I have abandoned that policy is amazingly untrue, if I may so put it.

SHRI A. P. SHARMA . I have not accused the hon. Minister in any way. I simply reminded him that he had assured us that he had reserved Friday for meeting labour leaders only and not all people, that is, Friday had been reserved exclusively for meeting labour leaders. That was what I was pointing out and nothing else.

SHRI K. HANUMANTHAIYA . Very good if that is the correct version, then I am very happy. There is another amazing thing which has been published this morning.

MR SPEAKER : An all-India leader is a member of his constituency also.

SHRI K. HANUMANTHAIYA : Let me leave that alone now. I am very thankful to Shri A. P. Sharma for clearing the position. But I find from the newspapers, from some of the newspapers — I do not know which bright journalist had reported it — that Shri A. P. Sharma said that I had failed to implement the policy of meeting labour leaders daily. That newspapers should go to this extent of blatant exaggeration is something that is to be avoided in the interests of public service. The report is as though I had promised to meet them every day and that promise had not been kept up. That any newspaperman should understand things in this fashion and report it in this manner is something which has to be avoided in the interests of journalism and its standards of behaviour.

The hon. Member referred to the policy of labour participation in management. A labour leader of his standing ought to have

known that this policy has to be evolved and implemented for the whole area of labour and not piece-meal or departmentwise. I understand that the Labour Ministry is at it and meetings are being held for the purpose. I have also requested Shri A. P. Sharma and many other labour leaders to think together on the subject. The very diversification of trade unions along political lines is an obstacle in the way of the evolution of a uniform policy. Here, I am not speaking so much of a policy, but I am making a personal appeal to the House that if labour participation in management has to be effective and sincere, it should not be confined to the nomination of a few people on this committee or on that board, but there must be real participation of the workers who command the confidence of the working classes.

SHRI A. P. SHARMA : Right from the plant level

SHRI K. HANUMANTHAIYA : If a representative of labour wants to become the manager, the question of strikes and demonstrations ought automatically to wither away. You cannot have it both ways; you cannot become the head of the house and at the same time go on abusing everybody and destroying the property of the household.

SHRI A. P. SHARMA : Unfortunately, that is being encouraged and appreciated. The activities of those people who work constitutionally and constructively are not being appreciated. That is the unfortunate thing.

SHRI K. HANUMANTHAIYA : I shall appreciate them. Let the hon. Member have no doubt about that. I would like to make this appeal to the House, whether they are interested in labour welfare or in general administration. We have to see the fundamentals and apply our minds to basic problems. How can there be workers' participation in management unless workers also feel like managers and give up strikes and demonstrations on a matter of principle?

Shri Deb and some other hon. members referred to victimisation. Here also I want

to be specific. I do not want victimisation. The only difference between me and those hon. members is about the definition of the term. Here I stand to guard public interest on behalf of this hon. House. If a strike is illegal, if a few workers destroy railway property, hold up trains and cause loss to property, I feel those people are victimising the railway administration. This victimisation has to stop. To plead for people who victimise the public and public administration and to sympathise with and plead for them in the House as though they are innocent or are public beneficiaries is not the right way to enhance the prestige of this House.

SHRI DASARATHA DEB (Tripura East) : Then you can go to court.

SHRI K. HANUMANTHAIYA : I can assure hon. members that many a time these demonstrations are done on the spur of the moment or because of an emotional upset. I am not going to take a vindictive view of the matter. As regards those who are punished or those who are under trial for various offences, I have told the labour unions that I will sit with them and examine their cases. For that purpose, Shri A. P. Sharma made his point. I do not want to lend support or countenance any partisan attitude or demands to strengthen one's own union. It should be on a general basis. Therefore, in order to bring general satisfaction I want to consult all the labour leaders, whether they belong to one union or the other, so that I do not play into the hands of one particular union or one particular political party to enhance their strength or reputation.

In this hour of crisis I was so overjoyed that there trickled down my eyes when I heard hon. members of the Opposition making common cause with Government to fight Pakistan aggression. This is a good atmosphere and I assure hon. members that this atmosphere will certainly influence me in responding to their wishes.

Shri Dandapani asked that the Tirunelveli-Kanya Kumari line should be taken up for construction. I agree it would be a desirable step. It has been estimated that

[Shri K. Hanumanthaiya]

a metre gauge link would cost nearly Rs. 13 crores and a broad gauge link about Rs. 14½ crores. However, the traffic potential as assessed in the survey does not afford financial justification for the project. The question now best unremunerative works can be financed is at present under examination of the Railway Convention Committee and a decision will be taken in the light of the recommendations made by them and approved by the House.

The same hon. member mentioned that in the absence of water supply arrangements at Podanur and Coimbatore, water tank specials should be run from Mettupalayam daily even at a high cost. He suggested that a water supply works be set up there. This proposal is under consideration of the Railways already. It is proposed to obtain water from the river Bhavani at Mattupalayam and pump it to Coimbatore. Directions have been issued by the railways as to the scope and details of the scheme. The work will be taken up for implementation after a detailed scheme has been drawn up.

Coming back to Bihar, Shri Ramavatar Shastri and Shri A. P. Sharma referred to two light railways running there and wanted them to be taken over and converted into broad gauge.

As the hon. members are aware, the Arrah Sasaram Light Railway and the Fatwa Islampur Light Railway operate under specific agreements with private companies. Under the terms of the contract, option to buy these Light railways falls periodically at regular intervals. When the next option falls due, the wishes of the hon. members will be borne in mind.

SHRI A. P. SHARMA : When does the next option fall due ?

SHRI K. HANUMANTHAIYA : I have not got the information with me now. Another hon. Member—I think he was from the DMK party—referred to detection of large scale rail fractures on the Madras-

Arkonam Line and other sections of the Southern Railway. It is true that some rail fractures on the Madras-Arkonam, Madras-Gudur and Jalarpet-Bangalore sections of the Southern Railway have come to notice. Such rail fractures occur due to the development of inherent flaws in the structure of the rails. To prevent that development, the rails are tested with ultra-sonic flaw detectors. Detailed inspection of the rails by intensive survey is also undertaken periodically. Necessary action has been taken in all these sections to identify these defective rails and replace them by good ones. A length of six Kilometres on the Madras-Arkonam section and four Kilometres on the Madras-Gudur section was renewed in 1970-71. A further renewal of 3.6 km. has been taken up during the current year.

The same hon. Member, I think, pointed out that enough funds have not been allotted to the metropolitan project in Madras. The house is aware that the Government proposed to undertake metropolitan projects in Calcutta, Bombay, Madras and Delhi and that metropolitan transport organisations for the purpose have been set up in these cities. The occasion to set up a railway organisation arose only after the traffic studies carried out by the respective State Governments were completed. For Madras, these studies were completed only few months ago. The investigations for the techno-economic and feasibility studies for the mass rapid transport system in Calcutta are in full swing during the current year. Accordingly, Rs. 69.37 lakhs have been provided in the budget for 1971-72 to cover this expenditure. Provisions for funds to match the pace of activity would also be made in the Madras project for which Rs. 1.4 crores are included in the fourth Five Year Plan.

Sir, I have tried to reply to as many points as I could—

SHRI SHYAMNANDAN MISRA : What about wagons for fodder ? (*Interruptions*)

SHRI K. HANUMANTHAIYA : Vari-ous suggestions have been made by the hon.

members and almost all of them are the subject-matter of correspondence. Even when I sent a definite reply, they raise them in the House with the fond hope that I will be able to concede their point. As I have already said, even if it is raised in the House, I may take notice of it, but I will not be able to implement it unless the provision for the railways in the fourth Plan is doubled or trebled. Therefore, on their part, it is no use taking much of your time for the purpose of ventilating grievances which have been dealt with in correspondence and in the speeches repeatedly.

For example, on this fodder question, which has been mentioned by the hon. Member from Congress (O) party, this question is being discussed almost every day in the Ministry. The Bihar Government ministers have come; Members of Parliament have come and we have been able to give as many wagons as possible.

SHRI SHYAMNANDAN MISHRA : Please give a little more.

SEVERAL HON. MEMBERS *rose*—

MR. SPEAKER : Kindly sit down. (*Interruption*). Order, order... (*Interruptions*). I am watching how far you can go on like that.

श्री रामचन्द्र बिकल : मैं शाहदरा-सहारनपुर लाइन के लिये पूछना चाहता हूँ। यह सैनिक इलाका है, खाद्यान्न पैदा करने वाला इलाका है, इस को सरकार या तो खुद चलाये या प्राइवेट कम्पनी को चलाने दे। प्राइवेट कम्पनी भी चलाने के लिये तैयार हैं और मंत्री जी को लिख कर दिया है, उसका फैसला आप कब तक करेंगे ?

SOME HON. MEMBERS *rose*—

MR. SPEAKER : Kindly take your seats.

SHRI R. S. PANDEY : What about the Madhya Pradesh railway ?

अध्यक्ष महोदय : अगर इस तरह से मैं प्रश्नों का जबाब दिलवाऊं तो एक घन्टा और

लग जायगा... (व्यवधान)... मैं एक वान बतला दूँ, मेरी यह स्टैंडिंग इंट्रूक्शन है कि जब स्पीकर खड़े होंगे, तो उस समय, अगर कोई मेम्बर बोलेंगे तो नहीं लिखा जायगा। मैं पहले ही कह चुका हूँ कि जिन लोगों के जबाब नहीं आये हैं, उन के लिये मैं बिज़नेस एडवाइज़री कमेटी से टाइम लूंगा ताकि रेलवे पर बहस हो जाये। लेकिन मैं यह चीज़ दुःखस्त नहीं समझता कि इस वक्त एक सिम्पल डिमाण्ड आई है, उस को दूसरी शकल दे कर एक जनरल डिबेट बना लें। मिनिस्टर साहब भी इस के लिये तैयार हो कर नहीं आते हैं, जो डिमाण्ड आई है उस के लिये ही वह तैयार हो कर आये हैं, लेकिन यहाँ तो जनरल बहस हो जाती है। इसलिये मैंने सोचा कि इस वक्त हमारे पास टाइम बहुत थोड़ा है और समस्यायें ज्यादा हैं, हमारा प्रोसीजर भी बहुत पुराना है। अब हमें अपना प्रोसीजर भी कुछ बदलना होगा। मैं आज पहली दफा इस हाउस के सामने यह बात कह रहा हूँ कि हमें अपना प्रोसीजर बदलना चाहिए। हमारे यहाँ कुछ ऐसा कमेटी वर्क हो कि वहाँ पर मिनिस्टर जायें जिस डिपार्टमेंट कि वह कमेटी हो और जो मेम्बरस चाहें वे भी वहाँ जायें और वहीं पर खुल कर सारी बातें हो सकें। आज वेस्टर्न यूरोप में जहाँ जहाँ पुरानी पार्लियामेन्ट्स हैं वहाँ प्रोसीजर्स बदल रहे हैं। ये प्रोसीजर्स तो उस वक्त थे जबकि रेलें नहीं थीं, हवाईजहाज़ नहीं थे और टैंक नहीं थे लेकिन आज सारा कुछ देश में मौजूद है। अब हाउस में हर बात के लिए टाइम नहीं है और फिर जो भी बहाना मिलता है उसी को लेकर आप लोग यहाँ डट जाते हैं। इसलिए मैंने कल इस बात को सोचा कि यह बात क्यों चलती है और मैं समझता हूँ प्रोसीजर्स के लिए हमें दोबारा सोचना पड़ेगा। कांस्टीट्यूशन में जो दिया है उसको हम फालो करेंगे लेकिन जब कांस्टीट्यूशन में 24 वाँ 25 वाँ, 26 वाँ अमेन्डमेन्ट आ रहा है तो फिर इसके बारे में भी हमें सोचना पड़ेगा।

[अध्यक्ष महोदय]

वैसे इसके लिए मैं बिजनेस एडवाइजरी कमेटी से कुछ टाइम लेकर आपको बिठा दूंगा, जो मर्जी हो आप कह लीजिएगा और मिनिस्टर आपको जवाब दे देंगे लेकिन इस छोटी सी डिमाण्ड पर आप क्यों अड़े बंठे हैं ? और बातें भी बहुत जरूरी हैं। अभी इमरजेन्सी है और इमरजेन्सी के बाद भी ये बातें कर सकते हैं। अब मैं डिमाण्ड पुट करता हूँ।

DEMAND No. 15—OPEN LINE WORKS—
CAPITAL, DEPRECIATION RESERVE
FUND AND DEVELOPMENT FUND

“That a supplementary sum not exceeding Rs. 30,06,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1972, in respect of ‘Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund’.”

The question is :

“That the respective supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the order paper be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1972, in respect of the following demands entered in the second column thereof—Demands Nos. 14 and 15.”

11:23 hrs.

MANIPUR (HILL AREAS)
DISTRICT COUNCILS BILL

THE MINISTER OF STATE IN THE
MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI
K. C. PANT) : I beg to move* :

The motion was adopted.

MR. SPEAKER : Even if the Minister cannot give anything, the Members want only his sympathy.

SHRI P. VENKATASUBBAIAH (Nandal) : That is not in short supply.

[The motions for demands for Grants, which were adopted by the Lok Sabha, are reproduced below—Ed.]

DEMAND No. 14—CONSTRUCTION OF
NEW LINES—CAPITAL AND
DEPRECIATION RESERVE
FUND

“That a Supplementary sum not exceeding Rs. 1,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1972, in respect of ‘Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund’.”

“That the Bill to provide for the establishment of District Councils in the Hill Areas in the Union territory of Manipur, be taken into consideration.”

This is a Bill seeks to establish local bodies in the form of District Councils in the hill areas of Manipur, so as to associate the people of these areas closely with matters of local development and other matters of importance to them.

Before I go into the details of the Bill, I would like briefly to explain the circumstances in which this Bill is being brought forward. The question of the reorganisation of the North-eastern region with a view to conferring Statehood on Manipur, Tripura and Meghalaya and making NEFA and Mizo Districts of Assam into Union territories has been engaging our attention for quite some time. In this connection, we have also gone into the question of adopting a co-ordinated approach to the problems of development and security of the region. We have considered the special problems of the

*Moved with the recommendation of the President.