

संबन्धित है, तो इसके लिए रुपया उसके माध्यम से मिलता है। इसलिए आपका यह प्रश्न जहां पर है, उसका उत्तर हो गया; क्योंकि इस चीज के लिए प्रावधान है।

जहां तक दूसरे सवाल का सम्बन्ध है, इसके लिए राज्य सरकारों को इसमें थोड़ा सा सक्रिय कदम लेना पड़ेगा। रुपया तो इन संस्थानों से मिल सकता है और रुपये का उपयोग होता है या उपयोग नहीं होता है, यह राज्य सरकारों की क्षमता पर बहुत कुछ निर्भर करता है। यदि हमारे यहां सड़के नहीं हैं, हमारे यहां कुएं नहीं, यदि वहां पर पूरे साधन नहीं हैं, तो फिर माल पहुंचाने में दिक्कत होती है।

**श्री जगदम्बी प्रसाद यादव :** एक निवेदन आपसे यह है कि आपने एयर मार्क तो कर दिया है। लेकिन मैं यह कहना चाहता हूं कि जो वीक सेशन है, जो वीक स्टेट है, अगर उनमें पैसा खर्च करने की कैपेसिटी हो तो फिर यह रौना किस बात का होता। आज आवश्यकता यह है कि जो वर्किंग संगठन है, उसको इस लायक बनाया जाय की जो रुपया मिलता है वह पूरे का पूरा उस स्टेट में खर्च हो जाय।

**श्रीमती सुशीला रोहतगी :** मैं इस सम्बन्ध में यह निवेदन करना चाहती हूं कि हर राज्य की अपनी-अपनी निजी समस्याएं होती हैं। मान लीजिये पहाड़ का जो इलाका है, अगर वहां पर सम्भव हो सकता है, तो हम वहां पर पेपर इन्डस्ट्री को लगा सकते हैं। इसी तरह से कई इलाके हैं, जहां फिशिंग इन्डस्ट्री की जरूरत है। मान्यवर, हमने इस चीज को नियमित नहीं किया है, इसको खुला छोड़ दिया है। जो रुपया आपको मिलेगा, जो चीज राज्य सरकार अपने निर्णय के अनुसार, अपनी बुद्धिमता

के अनुसार और अपने साधनों के अनुसार जिस प्रकार से करना चाहती है वह कर सकती है। अगर हम इस चीज को सीमित कर देंगे, एयर मार्क कर देंगे, तो रुपये देने का जो तात्पर्य है, वह फिर खत्म हो जाएगा। इसलिए मैं माननीय सदस्य से कहूंगी कि यह जो विचार है, वह हमें प्रगति में न ले जाकर शायद पीछे की तरफ ले जाएगा।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

"That the Bill be passed".

*The question was put and the motion was adopted.*

#### RESOLUTION RE. RATE OF DIVIDEND PAYABLE BY RAILWAY UNDERTAKING TO GENERAL REVENUES AND OTHER ANCILLARY MATTERS

THE DEPUTY MINISTER IN THE  
MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MOHD.  
SHAFI QURESHI): Mr. Deputy Chairman  
Sir, I move:

"That this House approves the recommendations made in paras 1.1, 2.51, 3.18, 1.19, 3.27, 3.28, 4.12, 4.1S and 5.11 of the Report on Accounting matters of the Committee appointed to renew the rate of dividend payable by the railway undertaking to General Revenues as well as other ancillary matters in connection with the railway finance vis-a-vis the General Finance, which was presented to Parliament on the 11th December, 1972; and

that this House further directs that the action taken by Government on the other recommendations made in the Report should be reported to the next Parliamentary Committee which may be appointed to review similar matters."

Sir, the Railway Convention Committees constituted in the post-Independence era have determined mainly the form and the quantum of the return that the General Revenues should receive—on the Capital invested on the Railways during the Plan periods. The principles enunciated by the

[Shri Mohd. Shafi Qureshi] first Convention Committee in 1949 have broadly been followed by the successive Committees, with such modifications as were considered expedient in the changing circumstances.

The recommendations of the recent Convention Committees have covered five year periods of the respective Five Year Plans so that the Railways could know the resources available for Plan projects and programmes after meeting the dividend liability.

The present Committee constituted in August 1971, presented an interim report on 7th December, 1971, which was accepted by the other House on the 16th December, 1971, and by the Rajya Sabha on the 20th December 1971. The interim report covered the financial years 1971-72 and 1972-73.

In their first report on Accounting Matters presented to the House on 15th December, 1972, the Committee have covered a wide field. In Chapter 1, the Committee have recommended that the recommendations made by them for the financial years 1971-72 and 1972-73 with regard to the rate of dividend and other ancillary matters should be taken to cover the next financial year, namely, 1978-74 also. I am grateful to the Committee for this recommendation.

The Committee have examined in depth the various financial and accounting problems of the Railways. They have made certain valuable recommendations. Those recommendations broadly fall into two parts. The first part, in respect of which the specific approval of this House is requested, deals with the rate of dividend payable to General Revenues and other ancillary matters (para 1.1), quantum of contribution to the Depreciation Reserve Fund during 1973-74 (para 2.31), payments to be made to the States in lieu of the passenger fare tax and the contribution to the Railway Safety Works Funds (paras 3.18, 3.19, 3.27 and 3.28), rate of interest payable on loans taken to finance development and expenditure works (paras 4.12 and 4.13), and the interest chargeable on loans taken from General Revenues to !

finance expenditure from Revenue Reserve Fund (para 5.11).

The second part of the recommendations relates to general accounting matters in respect of which the committee has asked further studies to be made and indicated the lines on which they are to be made. These are—

'the requirements of the Depreciation Reserve Fund during the next five year Plan (paras 2.17 to 2.20); the precise effect of using overaged steam locomotives and the economics thereof (paras 2.59 and 2.60); inadequacy of electric locomotives and continuance of overaged electric locomotives in service (paras 2.71 to 2.74); the need for exercising extreme circumspection for making further investments for augmenting Railways' capacity for manufacturing wagons during the next Plan (paras 2.88—2.90); planning for additional coaches (para 2.106); the need for a crash programme for eliminating level crossings in the areas of high traffic density as quickly as possible (para 3.55); the directions in which passenger amenities should be improved and the need for giving due priority to provision of quarters for railway staff (paras 4.15 to 4.21); a study of the question whether over-capitalisation of the Indian Railways should be amortised and, if so, for what period and whether the capital structure of the Railways should be restructured (para 5.17); a comprehensive review of the form and content of the Railway Budget and the number of Demands for Grants and the preparation of performance budgeting, as well as other documents with a view to rationalisation and simplifying their contents (paras 7.9—7.13), reorientation of accounting procedures (paras 7.28—7.30); a review of the provisions contained in Accounts, General and Engineering Codes (paras 7.32 & 7.33); a reappraisal of the present system of management accounting and examination by a high level Action Committee (para 7.49); strengthening of the Costing Organisation (para 7.59); appointment of a Committee to go into the whole question of planning, programme and holding of stores thoroughly with a view to

bringing out improvement\* in the existing systems and procedures and exploration of other area\* of railway operation to be monitored with the aid of computers (paras 7.81 and 7.82).

As will be clear from what I have said, the Committee themselves have recommended, in mam of these areas, further studies and investigations by special task Torres or Committees. The issues involved are important. It will be my endeavour to constitute these committees and task-as expeditiously as possible and the action taken and the progress achieved will be reported by the Ministry to the next Convention Committee.

As I have already stated, the Committee has taken a good deal of trouble to go into the various accounting and related matters and procedures in depth. The Committee is currently holding a number of si/tings to go into commercial and allied matters and availability of wagons. They have also completed their sittings in respect of suburban services. I look forward to receiving valuable suggestions from the Committee for the improvement of all these important sectors of Railway operation.

With these words I commend the Resolution to the House.

*The question was proposed.*

श्री नवल किशोर (उत्तर प्रदेश) : श्रीमन्, मैं रेलवे कन्वेंशन कमेटी के मेम्बर साहबान को बधाई देता हूँ कि उन्होंने बड़ी मेहनत के साथ काम किया और बहुत अच्छी सिफारिशें पेश कीं। श्रीमन्, डिप्टी मिनिस्टर रेलवेज ने, जब वे अपना भाषण पढ़ रहे थे, बहुत-सी अच्छी बातें बताईं, जो कमेटी ने सिफारिशें की हैं लेकिन उन्होंने हमारे एप्रुवल के लिए सिर्फ 8 सिफारिशें पेश कीं। मैं जानना चाहता हूँ कि जब कन्वेंशन कमेटी ने 68 या उससे अधिक सिफारिशें पेश की तो 8 ही क्यों उन्होंने हमारे सामने पेश की और बाकी के लिए कह दिया कि अगली रेलवे कन्वेंशन कमेटी के सामने रिपोर्ट

15—6 RSS/ND/72

कर देंगे कि गवर्नमेंट ने उनके बारे में क्या किया? मैं समझता हूँ कि इसमें कई सिफारिशें हैं जो उनसे भी ज्यादा इम्पार्टेंट हैं जो उन्होंने पढ़ी हैं। मुझे ताज्जुब है कि उनकी स्वीकृति के बारे में कोई बात नहीं कही गई है।

श्रीमन्, इसमें एक सिफारिश है डेप्रि-सिएशन के बारे में। इसमें इन्होंने खुद लिखा है 2.17 में—

"In the absence of any detailed record as to the prescribed lives of various assets, the Ministry of Railways have been able to prepare only 'rough' estimates of accrued depredation—arrear as well as current—based on an *ad hm* assessment made some years ago. The Committee consider that in order to keep the appropriations to Depreciation Reserve Fund at a realistic level and as pointed out by the World Bank Team, to avoid the risk of any future under-provision, it is necessary for the Ministry of Rail-ways to further refine the technique of assessing the depreciation requirements."

श्रीमन्, मैं यह चाहता हूँ कि जब बजट पेश हुआ करे तो हमारे सामने जो इनके एसेट्स हैं, टोटल इनवेस्टमेंट कितना है, उनके अनुसार डेप्रिसिएशन कितना दें यह बता दिया जाना चाहिए। इसमें लिखा हुआ है 115 करोड़ का डेप्रिसिएशन देने के लिए और इनकी एसेट्स का एसेसमेंट 6 हजार करोड़ के करीब बैठता है। उसमें अगर परसंटेज लिया जाय और कम से कम 5 परसेंट लगाए तो 300 करोड़ डेप्रि-सिएशन के अन्दर लेना चाहिए। यह आपने इसके अन्दर नहीं दिया है। यह बात देखने की है कि जब आप बजट बनाएं तो बजट भी हमारा रियलिस्टिक होना चाहिए। अगर वह रियलिस्टिक नहीं होता है, हालांकि इसके बावजूद भी आपने मुनाफा नहीं दिखाया है, पिछले तीन साल में घाटा हो रहा है, और मैं उसमें नहीं जाना चाहता।

[श्री नवल किशोर]

दूसरे इसमें एक सिफारिश थी, एनुअल रिजर्व फंड के बारे में। उसके बारे में डिपुटी मिनिस्टर ने कोई बात नहीं बताई।

एक बात इसमें आई है कि जो आपके ओवर-एज्ड स्टील लोकोमोटिव्स हैं उनकी क्या इकानामी है। इसमें लिखा है कि इकानामी वर्क-आउट नहीं हुई है, लेकिन फिर यह बात साबित की है कि जो पुराने इंजन हैं उनका चालू रखने से काफी खर्चा पड़ता है और एक्सपेंडीचर भी ज्यादा आता है। कुछ दिक्कत आपकी हो सकती है कि जितने आप लोकोमोटिव्स चाहते हैं उतने लोकोमोटिव्स मिलने में मुश्किल होती है, लेकिन फिर भी जो ओवर-एज्ड या जो बहुत पुराने इंजन आप चला रहे हैं उनके बारे में भी देखा जा सकता है कि उनको कितनी जल्दी आप बदल सकते हैं।

श्रीमन् एक प्वाइन्ट और भी है जिसके बारे में आपने कुछ नहीं कहा है और वह है सिफारिश 2.61। यह लिखा हुआ है कि डीजल इंजन इन्ट्रोड्यूस होने से—जिसको कहते हैं डीजलाइजेशन कुछ स्टाफ सरप्लस हो जाता है। एक इंजन पर 30 आदमी सरप्लस हो जाते हैं। उनके बारे में यह सिफारिश है कि उनको आल्टरनेटिव एम्प्लायमेंट दिया जाय और उनका रिट्रेंचमेंट न किया जाय। इसके बारे में हमको कोई बात नहीं बताई गई।

श्रीमन्, इसमें एक और ताज्जुब की बात है। कुछ दिक्कत तो आपकी है, रिसोर्सज की है, लेकिन जो आर्डर्स आपने चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स को दिए वह भी वे आपको वक्त पर दे नहीं पाए। जहां तक मैंने पढ़ा है, शायद 58 में से 26-27 दे पाए हैं, यानी

50 परसेंट। आपके इंजन्स के आर्डर्स ही इम्प्लीमेंट नहीं हो पा रहे हैं।

और इसी तरीके से जो एलेक्ट्रिक इंजन्स हैं उनके बारे में भी यह शिकायत है कि जितनी आप की डिमांड है वह बंगलौर से पूरी नहीं हो पाती। यही स्थिति बैंगन्स की भी है। 8 हजार बैंगन्स के रिप्लेसमेंट की बात जो है, पता यह लगता है कि वह चौथे या पांचवें प्लान में पूरी नहीं हो पायेगी और उस समय तक आप की डिमांड 26 हजार या 28 हजार तक पहुंच जायेगी।

श्रीमन्, इसमें एक चीज यह भी है कि आप का 146 करोड़ रुपया स्टोर्स में फंसा हुआ है। मैं यह जानता हूँ कि इतने बड़े कंसर्न में आप को स्टोर्स रखने ही पड़ेंगे, लेकिन 146 करोड़ रुपया जो आप का ब्लाक है वह लाक-अप हो गया है। क्या मंत्री जी इस बात को सोचेंगे कि इसको कम नहीं किया जा सकता। हम इस को जितना ही कम कर पायेंगे उतना ही रनिंग कपिटल हम को और मिल जायगा।

श्रीमन्, यह भी एक ताज्जुब की बात है कि इतने दिन काम करने के बाद भी अभी तक हमारा जो ट्रैफिक है और हमारा जो गुड्स का मूवमेंट है उस पर कास्ट क्या आती है यह हम वर्क आउट नहीं कर पाये हैं। मैं समझता हूँ कि इसको हम को वर्क आउट करना चाहिए। यह बात सही है के हमारे यहाँ 13, 14 लाख आदमी काम करते हैं और शायद किसी और देश में इतने आदमी काम नहीं करते होंगे...

श्री पीताम्बर दास (उत्तर प्रदेश) : इसमें है कि 17 से 18 लाख आदमी काम करते हैं।

श्री नवल किशोर : तो 17, 18 लाख भी बहुत ज्यादा हैं और मैं समझता हूँ कि इतना बड़ा फोर्स और कहीं काम नहीं करता और इस मायने में यह एक बहुत बड़ा प्राइवेट सेक्टर है और इसमें एक परफारमेंस बजट की बात भी है और उन्होंने बताया कि परफारमेंस बजट का फायदा यह होगा कि दूसरे पब्लिक सेक्टर यूनिट्स को भी उससे फायदा होगा, उनको भी इंसैटिव मिलेगा। श्रीमन्, यह बात बहुत दिनों से मैं कहता आया हूँ कि पब्लिक सेक्टर के उपर हम लोग सभी इत्तफाक करते हैं कि पब्लिक सेक्टर एक अच्छी चीज है और उसका एक्सपैंशन होना चाहिए, लेकिन रेलवे का बजट अभी तक हमेशा सरप्लस होता था और काफी प्राफिट यह स्टेट एक्सचेंजर को दिया करती थी, लेकिन अब उनके यहां भी घाटा होना शुरू हो गया है और इसके बहुत से कारण हो सकते हैं। मंत्री जी बतायेंगे कि उसके कारण क्या हैं, लेकिन मैं एक बात कहना चाहता हूँ। जो पब्लिक सेक्टर अभी तक मुनाफे में चलते थे और जो अब घाटे में आ गये हैं उस से यह साबित होता है कि कहीं न कहीं कोई चीज उनमें मिसिंग है। या तो हमारी एफीशियेंसी में कमी है या हमारे मैनेजमेंट में कमी है या जो हमारे तरीके हैं उन के अंदर कहीं कुछ कमी है। जो भी वजह हो, लेकिन कोई न कोई वजह है जरूर क्योंकि रेलवे जैसा पब्लिक सेक्टर, यह इंटरप्राइज भी मुनाफा नहीं देगा तो हमारा जो केस है कि हम पब्लिक सेक्टर का विस्तार करना चाहते हैं, उसे एक्सपैंड करना चाहते हैं, वह कमजोर हो जाता है। तो मैं चाहूंगा कि आप परफारमेंस बजट उसे कहिये या परफारमेंस आडिट उसे कहिये, उसको उसके अंदर चालू

कीजिए ताकि रेलवे की जनरल वर्किंग का आडिट जरा डिटेल् में हो सके और जब उसमें इंप्रूवमेंट हो जायगा तो मुझे उम्मीद है कि इस से कुछ रोशनी मिलेगी, कुछ प्रेरणा मिलेगी दूसरे पब्लिक सेक्टर को।

श्रीमन्, इसी तरह से और भी बहुत सी सिफारिशें हैं जिनमें मैं जाना नहीं चाहता, लेकिन मैं यह चाहता था कि जब कमेटी की इतनी तारीफ की गयी कि उन्होंने बहुत अच्छा काम किया है तो उसमें से सिर्फ वही चीजें आप ने उठायी हैं कि जो बहुत ज्यादा कांट्रोवर्शियल नहीं हैं और मैं समझता हूँ कि जो डिविडेंट आप ने तय किया है उससे किसी को नाइस्त फाकी नहीं है, और आप ने यह भी कहा है कि 1967 से 1971 तक जो स्टेट्स का रुपया ड्यु था वह जब रिटर्न्स हुआ तो वह डेढ़ करोड़ ही हुआ, यह सब चीजें तो इसमें हैं, लेकिन और बहुत-सी चीजें हमारे सामने नहीं आयीं। तो आखिर मैं मैं मंत्री जी से यही दरख्वास्त करता हूँ कि जितनी सिफारिशें आप एप्रुव करेंगे, उनमें हम को कोई आपत्ति नहीं, उनको तो हम एप्रुव ही देंगे, लेकिन यह एक अजीब बात मालूम पड़ती है कि केवल 10, 12 परसेंट सिफारिशें आप ले आये और बाकी 88 परसेंट आप आगे के लिए टाल गये। नयी कमेटी जो बनेगी उसके सामने भी नये-नये ईश्यूज आयेंगे, तो उसके मायने यह हुए कि जो सिफारिशें पेंडिंग हैं उन में ही वह कमेटी फांस जायेगी और उसको कोई नया काम करने का मौका नहीं मिलेगा तो मैं चाहता हूँ कि आइन्दा इस बात की कोशिश की जाय कि जो सही सिफारिशें हैं उन को गवर्नमेंट कंसीडर करे और अपना फैंसला

[श्री नवल किशोर]

उन पर करके पार्लियामेंट को उस मामले में अपने कांफीडेंस में ले।

इन शब्दों के साथ श्रीमन्, जो प्रस्ताव है, मैं उसका समर्थन करता हूँ।

**श्री जगदीश प्रसाद माथुर (राजस्थान):** उपाध्य महोदय, मैं समझता हूँ कि कमेटी ने हम को काफी आगाह किया है और सरकार की जो कमियाँ हैं, वह बखूबी इस रिपोर्ट के जरिये हमारे सामने आयी हैं। आपने डिविडेंट के बारे में जो बात पेश की है, उस में यह बात सही है कि रेलवे इस तरह की एक पब्लिक सेक्टर अंडरटैकिंग है कि जो डिविडेंट पे करती है। बाकी पब्लिक सेक्टर तो घाटे में जा रहे हैं और पब्लिक एक्सचेंजर को घाटा दे रहे हैं। अगर रेलवे डिविडेंट पे करती है, तो यह उसके लिए एक तारीफ बात है। लेकिन पिछले वर्षों से ऐसा लगता है कि जो रेलवे मुनाफा देती थी, कुछ कमाती थी वह भी धीरे-धीरे घाटे में जाने लगी है। इस घाटे के कई कारण हो सकते हैं। बहुत वेस्टेज होता है, स्टोर्स के बारे में आपने बताया, इसके अतिरिक्त रेलवे में चोरी बहुत होती है, जिसके कारण व्यापारियों को पैसा देना पड़ता है और इस नाते रेलवे में निरंतर घाटा होता चला जा रहा है और उसके कारण हम को जितना ज्यादा डिविडेंट मिलना चाहिए था वह नहीं मिल रहा है और इसलिए जो रिकमेंडेशन 1973-74 तक की इंटरिम रिपोर्ट में 1971-72 और 1972-73 तक ड्यु थी, वह 1973-74 तक ड्यु कर दी गयी है, उसका मतलब यह है कि रेलवे ने कोई इंप्रूवमेंट नहीं किया है। कमेटी में जो कमजोरियाँ थीं उनको कंसीडर किया है और कहा है कि इतना ही रख दिया जाये। मुझे यह उम्मीद थी कि नये मंत्री महोदय

रेलवे में आय हैं। हनुमंतया जी को तो आपने फेल्योर कर के डिक्लेयर कर दिया, तो नये मंत्री कोई नयी चीज कर के दिखायेंगे, लेकिन मुझे ऐसा लगा कि यह भी कुछ नहीं कर पाये।

इसमें एक चप्टर है उपाध्यक्ष महोदय, जिसमें कंवेशन कमेटी ने लिखा है कि फाइनेंस कमिशनर की बातों को मान कर जो एक सिफारिश की गयी है, मुझे उस पर बहुत बड़ी आपत्ति है और वह यह है कि स्टेट्स का जो ड्यु है वह उनको मिलना चाहिए। आपने जो पैसेंजर टैक्स लगाया था 1957 में वह इसलिए लगाया गया था कि उससे जो पैसा आयेगा, वह स्टेट्स को दिया जायगा। उसके बाद यह व्यवस्था की गयी कि जितना पैसेंजर टैक्स आता था, उतना स्टेट्स को दिया जाता था, लेकिन फिर यह सोचा गया कि इसको एमलगीमेंट कर दिया जाय और उनको लम्प-सम में दिया जाय और इस तरह से 1961-66 तक 12.50 करोड़ रुपया उनको दिया गया और अब जो रेलवे कंवेशन कमेटी ने सिफारिश की है वह 16.25 करोड़ रुपया उनको देने के लिए की है। अभी पिछले वर्षों में रेलवे ने पैसेंजर टैक्स से कितना कमाया है, अगर उस के अनुपात से देखा जाय तो स्टेट्स को उससे ज्यादा मिलना चाहिए और स्टेट्स ने क्लेम किया है। फाइनेंस कमीशन के सामने भी यह बात कही गयी थी और फाइनेंस कमीशन ने भी कहा है कि इस बारे में सरकार को पुनर्विचार करना चाहिए, लेकिन रेलवे कंवेशन कमेटी ने केवल रेलवे के फाइनेंस कमिशनर को अपनी कमजोरी दिखा कर और रेलवे में जो दिक्कतें हैं, उनको गिना कर यह दिखला दिया कि रेलवे को कितना घाटा हो रहा है, अब उपाध्यक्ष महोदय, उन्होंने कहा और रेलवे के फाइनेंस कमिशनर ने उसे मान भी लिया और रेलवे कंवेशन कमेटी ने भी मान लिया

है कि जो सबर्बन ट्रेन्स हैं बड़े-बड़े शहरों में मद्रास में, बंबई में, कलकत्ता में वे घाट में जा रही हैं, उसमें दूसरे पैसेजरो को भी शेयर करना चाहिए और इसके कारण भी स्टेट्स का जो शेयर है, वह उनको नहीं मिलेगा यह बता दिया गया और मैं समझता हूँ कि इस नाते फाइनेंस कमिशनर ने कोई न्याय नहीं किया है। स्टेट्स का शेयर बढ़ना चाहिए था और स्टेट्स ने मांग की है कि उनको उनकी डेंसिटी आफ पापुलेशन के आधार पर वह मिलना चाहिए। फिर उन्होंने कहा कि सेफ्टी फंड के नाते से वह कुछ देंगे और उस में आपने ब्रिज बनाने की दृष्टि से कुछ पैसा उनको दिया, लेकिन उपाध्यक्ष महोदय, जिस प्रकार की हालत है कि उसमें कोई काम ठीक से हो नहीं पाता। मैंने स्वयं एक ओवर ब्रिज का सवाल यहां रखा था। वहां की म्युनिसिपैलिटी ने अपना शेयर दे दिया, रेलवे वालों ने कहा गांव वाले अपना शेयर दें। गांव वालों ने अपना शेयर जमा कर दिया, स्टेट गवर्नमेंट ने अपना शेयर जमा कर दिया, किन्तु सेंट्रल गवर्नमेंट कोई ऐक्शन नहीं ले पा रही है। अगर सेंट्रल गवर्नमेंट की यह हालत है, तो मैं माननीय पाई साहब से निवेदन करूंगा कि वे देखें कि आपने यह सेफ्टी फंड किस लिए रखा है। हनुमंतैया जी ने कहा, मैं एक बात तय करता हूँ कि रेलवे टाइम पर चलेगी। शफी साहब उनके साथ थे, उनको भी प्रयत्न करना पड़ा तो रेलवे टाइम पर चली। किन्तु स्टेट्स के पास जो पैसा जाना चाहिए उनका जो ड्यू है, आप जानते हैं कि सन् 1961-66 के हिसाब से आने दिया और उसके बाद पांच साल से उसी हिसाब से देते हैं, जितना बढ़ा है उतना उनको नहीं देते और जिसके

कारण सेफ्टी की व्यवस्था न होने के कारण जितने ऐक्सीडेंट्स होते हैं, उसकी पिछले दिनों रिपोर्ट आई तो पाई साहब ने कहा कि स्टेट्स का हिस्सा हम रख लेते हैं। वह कम से कम स्टेट्स को दें तो स्टेट्स के लोग मरेंगे तो नहीं। इस सेफ्टी के पैसे को भी आप स्टेट्स को नहीं देते हैं तो इसका मतलब यह है कि आपकी रेलवे कंवेन्शन कमेटी ने आपके ऊपर मेहरबानी की है। हनुमंतैया जी ने दूसरी बात भी कही यह जो ऐक्सपेंडिचर रेलवे का है। उसमें खैर गांगुली के केस के सम्बन्ध में पक्ष विपक्ष में कुछ बातें कही जा सकती हैं। हनुमंतैया जी गये तो रेलवे बोर्ड को हिला दिया। अब तो पाई साहब आये हैं। उनको सब प्रकार का अनुभव है, प्रशासन का भी है, रेलवे का भी है, पब्लिक लीडर भी वह बन गये हैं। तो इस रेलवे कंवेन्शन कमेटी से न तो आप आय बढ़ा सके न रेलवे की सेफ्टी की दृष्टि से सेफ्टी मीजर्स ज्यादा लिये हैं, न रेलवे ब्रिज आपने ज्यादा बना दिये हैं। जितने गेट्स हैं, मेन गेट्स या अन-मेन गेट्स उनकी संख्या बहुत है और ये जो दुर्घटनाओं के कारण बनते हैं, आप इसको स्टेट्स के ऊपर डालते हैं, कभी बनाने और सेफ्टी के लिए ओवर-ब्रिज बनाने का सवाल आता है तो आप स्टेट्स को देते हैं। स्टेट्स का शेयर आप खा जाते हैं। पैसेजर टैक्स के हिसाब से आपने उसमें हिसाब बताया है, क्योंकि आप पैसेजर टैक्स और रेलवे फेयर को मिला कर लम्प-सम में देते हैं, तो उस हिसाब से डिस्ट्रीब्यूट किया जाए तो कितना पैसा स्टेट्स का ड्यू है, जिससे स्टेट्स अपने सेफ्टी मीजर्स ले सकते थे। आज आपने कह दिया कि हमको घाटा होता है। यह बात कंपिटिशन ब्रिटवीन रेलवे एण्ड रोड ट्रांसपोर्ट, कमेटी ने भी मान

[श्री जगदीश प्रसाद माथुर]

की है, किन्तु मैं समझता हूँ कि ये बहुत गलत कारण है।

आपने अन-रेम्युनेरेटिव लाईस की बात कही कि इसी कारण से रेलवे को पैसा कम आता है। यह आपकी धारणा गलत है। बस फेयर ज्यादा है, रेलवे फेयर से। आदमी रेलवे में यात्रा करना पसंद करेंगे, वर्तमान हालत में भी आदमी को जितना आगम रेल में मिलता है, उतना बस में नहीं मिलता है। लेकिन आपका रेलवे का टाइम में उसको कहां पहुंचना है, उसके रोजगार की दृष्टि से, धन्य की दृष्टि से कोई कंमिडेशन नहीं होता। बहुत से स्थानों में मैंने पहले भी आरोप लगाया था कि रेलवे के अधिकारी और ट्रांसपोर्ट आपरेटर्स दोनों मिल कर इस प्रकार से टाइम रखवा लेते हैं कि दोनों आराम करते हैं। बस का भाड़ा साढ़े चार रुपये लेने के बाद भी रेलवे वाले कहते हैं कि हम जो पैसेंजर टैक्स ले रहे हैं वह स्टेट्स के लिए ले रहे हैं, इसलिए हमारी रेलवे घाटे में चलती है। यह बिलकुल गलत दलील आपने रेलवे कंवेन्शन कमेटी के सामने दी है। मैं कहता हूँ कि इस पर विचार कीजिए कि जिमसे पब्लिक को कंवीनियंस हो सकती है, जहां पैसेंजर्स को उसी समय पहुंचना चाहिए, अगर आप उसकी व्यवस्था नहीं करेंगे तो फिर पैसेंजर को मजबूर होकर ज्यादा पैसा देकर बस में यात्रा करनी पड़ेगी। इसलिए आपने कंवेन्शन कमेटी के सामने यह तर्क भी दिया कि सबर्बन रेलवे से बड़े शहरों के पास और ऐसी ब्रांच लाइनों से घाटा होता है। दूसरे पैसेंजर का जो कंपिटिशन है, यह भी घाटा देता है। यह बात कोई स्पष्ट समझ में नहीं आती कि इसके कारण अब यह स्थिति पैदा हुई है। वास्तव में रोडवेज वालों का इसमें कोई कुसूर नहीं है।

उसमें प्राइवेट आपरेटर्स हैं, अब तो वह भी स्टेट्स की हो गई है, इसलिए अब एडजेस्टमेंट भी कर सकते हैं, फेयर का एडजेस्टमेंट भी कर सकते हैं। जहां रोड वाले बस में ज्यादा फेयर लेते हैं, वहां भी रेलवे में घाटा है तो मानना पड़ेगा कि आपकी व्यवस्था में कुसूर है। इसलिए जैसे माननीय मंत्री महोदय ने धन्यवाद भी दिया कि सदस्यों ने अच्छा काम किया है, लेकिन ईमानदारी से सारी रिपोर्ट को देखा जाए बारीकी से तो इसमें आपको सेंसर किया है। आपके फाइनेंशियल कमिशनर की बात मानने के बाद भी उन्होंने जो तर्क दिये हैं और उन्होंने कहा है कि अगली कंवेन्शन कमेटी इस पर विचार करे और दूसरी स्टेट्स जंग केरल ने मांग की है, उसको देखते हुए तो रेलवे ज्यादा दिनों तक स्टेट्स के पैसे रोक नहीं सकती। आपको ज्यादा डिविडेंड देना चाहिए रिजर्व फंड के अन्दर; क्योंकि आप जो काम कर रहे हैं, उसके अन्दर अव्यवस्थायें हैं और आपका जिस प्रकार का प्रशासन है, उसके कारण होने वाले घाट में कमी करनी चाहिए। मैं मंत्री महोदय से आशा करूंगा कि यह पहली रिपोर्ट है उनके आने के बाद जो डिस्कस हो रही है, इसलिए इस रेलवे कंवेन्शन कमेटी के सही दृष्टिकोण को लेकर, सही विचार करके रेलवे में जो अव्यवस्था दिखाई देती है, उसको दूर करेंगे।

श्री नागेश्वर प्रसाद शाही (उत्तर प्रदेश): उपसभापति महोदय, मैं इस संकल्प का समर्थन करते हुए कुछ बातें कहना चाहता हूँ। आज जो देश में रेल की व्यवस्था है, रेल का जो प्रशासन है, वह प्रशासन ऐसा है जिस तरह से कोई बहुत ही मतवाला और मस्त हाथी हो, उसके ऊपर एक कमजोर पिलवान हो, तो रेलवे बोर्ड एक मतवाला और मस्त हाथी है और रेल मंत्री एक



कमजोर पिलवान की तरह से उसकी गर्दन पर बैठा है। यही कारण है कि लगातार संसद् में और संसद् के बाहर रेल के प्रशासन के बारे में, रेलवे बोर्ड के क्रियाकलाप के बारे में बातें होती रहती हैं और माननीय रेल मंत्री भी उसको स्वीकार करते हैं, लेकिन अपने प्रयास के बावजूद भी वह उसमें कुछ सुधार लाने में असमर्थ रहते हैं। मैं कुरेशी साहब को धन्यवाद देता हूँ। वह जा रहे हैं, इसी लिए मैंने पहले कह दिया कि जाने के पहले मुन लें कि उन्होंने भी बड़ा प्रयास किया।

#### Interruptions

**कुछ माननीय सदस्य :** कोरम कैसे बनेगा? सेंट्रल हाल में लगा रखा है।

**श्री उपसभापति :** ओम मेहता आ गये हैं, उतना ही काफी है।

**SHRI DAHYABHAI V. PATEL:**  
This is very irregular.

**श्री पीताम्बर दास :** ओम मेहता साहब प्रोवाइड न करने तो भी शिकायत होती, अगर प्रोवाइड कर दिया तो यह शिकायत है।

**श्री नागेश्वर प्रसाद शाही :** श्रीमन्, मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेल मंत्री जी इस बात को जानते हैं कि यह जो रिपोर्ट इस सदन के सामने प्रस्तुत है, उस रिपोर्ट के माध्यम से रेल ने जनरल रेवेन्यू में प्रतिवर्ष लगभग 25 करोड़ रुपये का छुटकारा पाया। और इस जादूगरी के द्वारा रेलवे प्रशासन यह दिखाने में सफल हुआ कि अब तो हम रेड से ग्रीन में चले गए। रेलवे ने प्रयास करके अपने घाटे को कम करने की कोशिश नहीं की, ज्यादा आमदनी करने की कोशिश नहीं की, अपने खर्च को कम करने की कोशिश नहीं की। कोशिश क्या की

गई कि रेलवे कन्वेंशन कमेटी से यह कहा कि साहब हमको डिविडेन्ड ज्यादा देना पड़ता है जनरल रेवेन्यू का रुपया हटा कर के और रेलवे जो जनरल रेवेन्यू को देती थी, उसमें से प्रति वर्ष लगभग 25 करोड़ रु० कम करा के यह दिखा दिया गया जनता को और देश को कि देखिए साहब, रेलवे अब घाटे से मुनाफे में आ गई है। यह जादूगरी बहुत दिनों नहीं चलेगी। मैं रेलवे मंत्री के साथ अपनी सहानुभूति प्रगट करते हुए कहना चाहता हूँ कि वे जरा मजबूत पिलवान बनें। जब तक कि इस मतवाले हाथी पर कब्जा करने की, कंट्रोल करने की, शासन करने की क्षमता वे नहीं दिखाएंगे, जिस तरह से हनुमंतैया साहब ने दिखाया था, तब तक गजवान के द्वारा रेलवे का प्रशासन सुधर नहीं सकता है। आप जो चाहें कर लें, ठीक है आपने दिखा दिया जनरल रेवेन्यू की आमदनी 25 करोड़ रु० से कम करके आपने दिखा दिया है कि अब एक-दो रेलवे को छोड़ कर बाकी ग्रीन में आ गई हैं, मगर इससे देश की जनता पर क्या असर हुआ? आपके पूरे देश के बजट पर क्या असर हुआ? आपने इस मद से कम करके उस मद में आमदनी दिखा दिया, ठीक है, यह जादूगरी आपकी दिखाने के लिए, कागज पर शो करने के लिए हुई है, मगर देश के लिए यह प्रवृत्ति बहुत ही घातक और हानिकारक है।

मैं, श्रीमन्, कहना चाहता हूँ कि रेलवे प्रशासन कतई कतई रेल की आमदनी को बढ़ाने का प्रयास नहीं करता। रेलवे प्रशासन इस ढंग से काम करता है जैसे कोई रेलवे चले न चले, तनखाह किसी को कम तो मिलेगी नहीं। बिड़ला की कोई कंपनी अगर घाटे में चलना शुरू हो जाए,

[श्री नागेश्वर प्रसाद शाही]

तो पहला काम बिड़ला साहब यह करेंगे कि जनरल मैनेजर को नोटिस देकर उनकी छुट्टी कर देंगे। छुट्टी कर देंगे जहां घाटा हुआ। कहेंगे, भाई छुट्टी ले लो। इस प्रकार उनसे अपना पिंड छुड़ा लेंगे। लेकिन पब्लिक सेक्टर में, रेलवेज में, अधिकारियों के ऊपर इस तरह की कोई व्यवस्था नहीं है, उनके ऊपर कोई चारा नहीं है। वे सोचते हैं कि चाहे लाज में चले चाहे घाटे में चले, हमारी तलछटा में, हमारे भत्ते में कोई फर्क आने वाला नहीं है। तो कब तक यह धारणा रहेगी। और जब तक इस तरह के अधिकारी रेलवे पर रहेंगे तब तक रेलवे का कल्याण नहीं हो सकता है।

मैं, श्रीमान् दो चीजों की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूँ। एक तो यह कि इस तरह की जादूगरी छोड़ कर रेलवे प्रशासन को यह सचमुच में प्रयास करना चाहिए कि रेलवे की आमदनी कैसे बड़े और रेलवे का घाटा कैसे घटे और आज जो तीसरे दर्जे के यात्रियों को अमुविधाएं हैं उनमें कमी हो। उनकी सुविधाएं बढ़ें।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि कितना भ्रष्टाचार व्याप्त है रेलवे प्रशासन में, इसको हमारे मंत्री जी जानते हैं मगर उसको दूर करने में अपने आप को मजबूर महसूस करते हैं। कुरेशी साहब को ज्यादा जानकारी है और वे ज्यादा कोशिश करते हैं ठीक करने की मगर कामयाब नहीं होते। उदाहरण के तौर पर, उत्तर प्रदेश में बस्ती रेलवे स्टेशन का कंटेनरिंग का ठेका ले लीजिए। दो व्यक्तियों ने दख्खवास्त दिया, आर० आर० सिन्हा और रबिया खातून ने। रबिया खातून लपका देकर अपने माफिक रिपोर्ट कराने में कामयाब हो गई। एक गलत

रिपोर्ट गई और अधिकारियों ने उसको ठेका दे दिया। दूसरे ने जब चैलेंज किया कि अधिकारियों ने गलत रिपोर्ट किया है, और उसने चाकायदा अपना हलफ दिया कि अगर अधिकारियों की रिपोर्ट गलत न हो तो मेरे खिलाफ मुकदमा चलाया जाए मगर रेलवे प्रशासन इस पर हिलने को तैयार नहीं हुआ। कुछ अधिकारियों की रिपोर्ट है कि हां, यह ठेका गलत दिया गया, यह रद्द होना चाहिए। ठेका सब-लेटिंग पर चलता है, उसकी वजह से वहां खाने का सामान इतना खराब मिलता है लेकिन ऊपर के अधिकारियों की पाकेट में रुपया आता है तो जो कोई रिपोर्ट हो, कोई चीज हो, कोई शिकायत हो, कोई कानून हो, उस पर कतई अमल नहीं करते। तो मैं पै साहब से और कुरेशी साहब से कहना चाहता हूँ कि इस तरह के मामलों में वे अगर दखल नहीं देंगे और रेलवे अधिकारियों में व्याप्त इस प्रकार के भ्रष्टाचार को समाप्त करने की कोशिश नहीं करेंगे तो रेलवे की हालत सुधर नहीं पायेगी।

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

SHRI PITAMBER DAS: I do not propose LIT;ikc long time. Sir, I would like to avail myself of this opportunity for (halving the attention of the House, through you of course, to a matter which needs basic thinking. Undoubtedly, the Railways are the biggest public undertaking with about 15 lakh employees and over Rs. 3800 crores of capital investment ;is at present. It is, therefore, very natural for the Members here and the people outside to expect that the Railways should be able to give a substantial amount as pro-fits to the General Revenues. As we expect in the case of other public undertakings, in this case also, this being the undertaking—it: appears to be very natural to expect the largest amount h) n;r- ol dii tends to the General Re-1 his is one approach.

Sir, the other approaches that the Railways cannot be regarded merely as a commercial, undertaking. It is a public utility service. The pattern of the Government that has been accepted in this country is that it is responsible for providing all the necessities to the people. The country is quite large, from Kashmir to Kanya-kumari on one side and then east and west. It is quite a big country, almost as big as many countries in the world combined. Commodities to be used by people have to be carried from one part of the country to another. The Government has the responsibility of carrying foodgrains, for instance, from one part of the country to another. Similarly it has to carry cement, coal, fertilizers also and, Sir, all these are low-rated commodities. If the Railways have to be regarded as a commercial undertaking, then they must be free to refuse to carry these goods because they are low-rated. But can they refuse? Does the responsibility that we have imposed on the Government permit the Railways to refuse the carrying of these articles? It does not, with the result that these commodities occupy more space, bring less revenue and ultimately result not exactly in losses but in reducing the profits that they could have earned if they had closed their traffic to these low-rated commodities and had replaced them by high-rated commodities. They could do it. Between these two concepts, one whether the railways should be regarded as a purely commercial undertaking or whether it should be regarded as a purely public utility service, we find ourselves stuck in. And both these concepts are very forceful. It is not easy to accept one and reflect the other, as there are very strong points in favour of both. The only way left open to us, when we cannot accept one and reject the other is to strike a balance somewhere in between I honestly feel—with whatever little knowledge I claim to have about the working of the railways—that the railways do try to strike a balance and I would urge through you, the Members of the House that whenever they consider the working of the railways or the earnings of the railways either being in the red or in the green, they should not lose sight of the fact that even if we wish this Department to be run on completely commercial basis, we just cannot afford to do it. Thank you very much, Sir.

16—6/RSS/ND/72

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI T. A. PAI): I am deeply grateful to the hon. Member, Shri Pitamber Das, for correctly putting the perspective of the working of the railways in this country. As I have been listening to the other hon. Members I would like to make it clear that it was not our intention to come before you requesting to approve only some of the recommendations. Recommendations which involving financial matters require your approval before the Railway Budget is prepared. About other things the Committee itself had its own doubts and it has therefore, recommended that we must have expert committee constituted to go in depth and make a study of these matters. There are other recommendations where they have pointed out certain shortcomings like the money that we provided for the welfare of the employees which we have not spent. These are things which are within our means and which we should set right. There are recommendations like the one that, we should be more circumspect in the matter of increasing the capacity for wagon manufacture in this country. It is not that they have suggested that we should not place orders for more wagons. Today the capacity is mostly in the private sector and the maximum number of wagons manufactured in any year in the country were about 26,000. Now, the Railways have a capacity for manufacturing 2500 wagons and we propose to go up to 4,000 wagons. The orders that we have placed come to about 40,000 wagons. We are not sure of getting more than ten thousand wagons per month for the next two or three years. In fact, in some months it has been as low as 600 as in last October. As a matter of fact, I think we are leaning too much on our assets. If up to 1965-66 the Railways had shown a surplus, it is quite possible that we had not provided for depreciation in the manner in which we should have, anticipating the replacement value of the assets that we might have necessarily to use. The result of it is that it was possible for us to earn a surplus. Secondly, it is said on the Railways that the working expenses could be kept low. Now, many hon. Members suggested that we have become overburdened, that we have become a white elephant and everything else, but let us examine what has happened. Between 1951 and 1972 our staff including casual labour

[Shri T. A. Pai] have gone up practically by two-thirds. From about 10 lakhs, we are 18 lakhs now, the biggest employers. May be we have with us quite a large number of people. No other railway on earth has as many people. If you ask me, are they necessary, I would say that it may be possible to reduce the number, but are we permitted to do so in our social system? If we replace a steam locomotive by a diesel locomotive about 30 persons can be displaced. We cannot afford to displace them. We have to give them training. We have got to absorb them in our service. It has been pointed out to us that we could have replaced our steam locomotives. I may assure the House that we are trying to get the maximum number of diesel locomotives and electric locomotives from our own workshops. The alternative for us is to import them. We have stopped manufacturing steam locomotives, but we are not in a position to discard them. We are not an affluent country. We have to make the maximum use of available resources, whether we like it or not. In fact, most of our difficulties are because we behave like an affluent country without trying to make the maximum use of our human resources, as well as the other resources, available to us. I think in this respect the Railways have done quite a good job. In 1951-52 the number of originating passengers carried was 1208 million. In 1971-72 it has gone up to 2536 million passengers. In 1951-52 the distance travelled by them was 63072 million passenger kms. It has now gone up to 1,25,333 million passenger kms. In fact, it has practically doubled. In the case of goods traffic also the Volume of work done had radically doubled. In 1951-52 the figure was 98.3 million tonnes of originating traffic. It has now gone up to as high as 203 million tonnes. This is a tremendous job that the Railways have done over a period of years. As my hon. friend pointed out, is there any other railway system which has been used more as an instrument to develop the economy of the country than as a business organisation? We have the option of charging every commodity at the cost price and hand over the surplus to the country for development, but as it happens we are asked to do so many subsidised operations. If somebody sits in judgment, ne can find

it out. We are asked, why are Railways in the red? I do not want to think in limited terms. The very object of the Convention Committee is that we want them to go into the case. Please judge us by what we perform for the economy. How do you expect us to give a dividend of 6 per cent, which we ought to? However, if we do not give a return on the money that we utilise, somebody in this country, the poor man in this country will have to pay more excise on matches, sugar, salt or something else. IF we accept that, we have to produce a surplus, as we should produce a surplus. It was pointed out to me in the other House: Why do you want to earn a surplus? Win not give more money to the staff? Certainly, the welfare of the staff has to be looked" into, but we cannot accept the philosophy that whatever surplus is produced in any undertaking should go only to the staff. The country also has a right to share it.

Now, what is the loss that we are incurring. Is it only on account 4-00 P.M. of inefficiency? If you tell me that it is on account of inefficiency. I would like to consider it with von. On coaching services and passenger traffic, our losses are Rs. 61 crores out of which Rs. 12 crores are only on suburban traffic. The hon. Member said that these are being borne only on account of people in the three capital cities of India. Why should the people of the rest of the country also bear it? I may also point out that the people in these three cities are also paying the highest income-tax in the country and therefore it is legitimate that the General Revenues may be asked to subsidise them also. I do not know, if it is left to us, is it possible for us to raise the suburban fare. One half of the daily traffic in the Indian Railways is theirs. In the City of Bombay alone 25 lakhs of people travel every day. Now, most of these people belong to the middle class. If there is any talk of raising the fare, I am sure there is bound to be a hue and cry that the lower middle class be affected by it. But nobody bothers how i he working costs of the railways have gone up all these years. They say that the

Railwa\ can bring down the cost firstly on its manpower, secondly on fuel, thirdly on its rolling-stock and then on the capital tost. Now, the capital cost has been going on increasing. A wagon which then used to cost only Rs. 16,000 in 1961, is now costing Rs. 35,000 to Rs. 36,000. For moving the same commodity, the same freight is being paid. But the capital cost is going up higher. So far as the coal charges are concerned, between 1950 and 1972, it is plus 142 per cent. The other day also I had been called upon to increase the coal prices. I was told, we have agreed to give gratuity to the coal workers, bonus to the coal workers, the operational cost of the coal mines has gone up. Ultimately, the Railways have to bear it. Which means, I will have to pay for transporting the coal but everybody else involved in this coal industry will be given the charge that is due to him. Therefore, I am asked to bear part of the cost of transportation. So is the case, in fact, in respect of one-third of the goods that we transport, whether it is fruits or vegetables or foodgrains or other commodities. On these low-rated freight traffic we are losing Rs. 54 crores. We are transporting them at less than the cost. Seventy-five per cent of our transportation is on bulk commodities like coal, iron or goods for export purposes and all that. In fact, we are also making a loss of 1.25 crores on special freight rates, concessions for export trade, relief measures, etc. We are called upon to take drinking water to Ahmednagar or even fodder from one State to another on account of the drought that we are now facing. Who can pay us our commercial rates in transporting this fodder? If we are not going to make good the losses, who is going to pay us for making up the losses then? But nobody seems to appreciate that these are inevitable in a system which provides the lifeline for the economy of this country.

On unremunerative branch lines we are losing Rs. 8 crores. On this item, I would like to see whether we could not try to improve some of these lines and try to maximise our income. Either somebody makes good the loss, we have incurred in the service of the society or we may have to be inevitably in the red.

Therefore, the Railway Convention Committee has done us no favour. Let me not say that we want to pad our figures or try to present a bright picture. I would like you to appreciate the role that the Indian railway system has played in transporting commodities and passengers in this country.

SHRI PITAMBER DAS: You will excuse me. Undoubtedly, the Railway Convention Committee has done justice, no favour. But in these times, it is not easy to get even justice.

SHRI T. A. PAI: I only wanted an appreciation because the society also must learn that things cannot be done free. How do you expect me to pay our staff more? Not only the staff has grown by about two-thirds more, from 1950-51 to 1971-72; the per capita tost of the employees has gone up from Rs. 1263 to 3546. I agree that others in the society are getting more than my railway employees. But the point is that this factor has gone up by 181 per cent, apart from providing extra jobs in the Railways. I entirely agree that today how the biggest public sector organisation and other public sector undertakings operate has a meaning for the entire economy. I am looking at many of the valuable suggestions that the Convention Committee has made. They only point out that as the biggest public sector organisation certain modern management concepts must also be applied to the Railways. What are our resources? They are our men, the existing rolling stock, and the tracks that we have, the finances. If we are able to manage all these a little better than what we are doing then there is no difficult. I may only tell you that we may have failed to provide the necessary depreciation, if we had done it, perhaps our problems would not have been so much. If you had not asked us at that time for transferring large amounts to the general revenues and had not condemned us for our failings, perhaps the Railways would have run very much better. I do agree that if in the past things have not been done, they should be done because this valuable asset must always be kept going in this country. So I am glad that the difficulties of the Railways also have been appreciated, and I am grateful

[Shri T. A. Pai] to ilic Convention Committee lor looking into some of the problems. In fact the four problems that they have pointed out for deeper study have considerable meaning for us.

It was pointed out to me that part of the passenger fares tax contributions have been withheld by us. We do not think in: have withheld anything to the States.

SHRI JAGDISH PRASAD MATHUR:

Not given their due.

SHRI T. A. PAI: It is a matter of opinion as to what is their due. It has been pointed out to me that we have not converted all our level crossings into over-bridges and underbridges. This, again, is the concern of an affluent society. We have 62,000 level crossings out of which 22,000 are unmanned. I do not know why every crossing must be converted into overbridge or underbridge. Is it for the convenience of the motorists? If this is to be done this would be a symbol of motor car civilisation where certain things will have to be changed for the sake of a few. East Germany faced the same problem. Now they have given definite instructions to the motorists to stop at the level crossing as rather than ask the railways to provide all the safety measures.

SHRI S. D. MISRA (Uttar Pradesh): About the railway crossings nobody is keen that you have overbridges everywhere. Nobody is saying that you have overbridges at all the unmanned level crossings. But as compared to the Western world and other worlds in the East also, is it not a fact that while in India the stoppages and closures of these crossings is about half an hour, 25 minutes and an hour, in foreign countries where Mr. Pai has gone— he has seen more places than we have seen—the stoppage is just 2, 3 or 4 minutes. Why can he not do that?

SHRI T. A. PAI: I entirely agree. I wish our system could be as good as the ones in other countries. But at what cost? In fact, they have mechanised some of these operations and displaced the crossings from being operated manually. But that has not helped the accidents. The most serious accident happened in East Germany where they found that the crossing

[ailed to come off. That could be a mechanised failure. What I am saying is I am not running away from the problem. The problem is very big. When hon'ble Members approach me to get this solved, they must bear with me that it is not so easy.

Hon'ble Members are pleading on behalf of the State Governments for approach roads. This depends on acquisition of land. Year after year the costs have been going up and these costs make it prohibitive for us even to undertake some of these developments. So wherever it is possible, within our resources we shall certainly try to persuade the State Governments to do it. Very often suggestion has come why do we depend upon the State Government? Why do we not do it ourselves? It is not possible to do it everywhere. But we should certainly examine whether Railways can undertake this works wherever it is in the interest of railway running. For instance, in the city of Bombay, very probably the suburban trains or the main trains could run better if the problem of level crossing could be solved even by the Railways themselves. Certainly, we shall consider if the responsibility can be taken over. And therefore, while there is a natural anxiety on the part of the people that there should be more railway lines, that there should be greater facilities provided in backward areas, let me also inform the House that the standard which was accepted in the past for having railway lines is now being questioned. It was enthusiastically welcomed when the railway lines were announced and the people coming from those areas were very happy that they were getting new railway lines. Now, when there is no traffic on those lines and our expectations have gone wrong. This failure to have a correct appreciation of those expectations, has also been responsible for our not being able to *contribute as much* as we can. Now, therefore, would this House agree with me that either we have a standard accepted for judging certain lines and unless it is viable we would not approve of it, or, if certain lines are necessary for developing backward areas and for providing employment, we decide to construct those lines on the merit of those considerations and do not either under estimate the cost of construction or over

estimate the returns and then  
cised? I would like llie House  
ciate thlis difficulty of ours from  
of view.

An honourable Member lias compared my  
Railway Hoard to an elephant. I would like to  
tell him, do not get frightened by rt. I have  
had contacts with them and I can ....

SHRI S. D. MISRA: The elephant is a good  
animal. But your Railway Board?

SHRI T. A. PAI: Sir, I have been compared  
with Llie mahout who is not able to control  
the elephant. I can tell you, Sir, that as a  
democrat, I would not like to ride over them. I  
have been persuading them to listen to any  
reasonable requests from any Member ol this  
House, and even as a Minister I would not ex-  
pect them to do anything unreasonable. I have  
a right to judge them by the work they do. I do  
not hold an) brief for them. I am not a lawyer.  
I would be the first Lo condemn when they go  
wrong. It would be most uncharitable if day in  
and day out we were often to condemn them,  
to condemn the people who have, by accident,  
become members of the Railway Board, in  
this House because they have no defence. First  
I would like to know the exact fault. None of  
the members of the Convention Committee  
themselves have condemned them. It the  
Railway Convention Committee had  
condemned them, then I would have either  
endorsed it or would have nol agreed with it.  
But unfortunately lhel are being condemned  
here. I do not think any organisation in this  
counrty can be made to work with this kind of  
a condemnation. Wherever praise is due, I  
would appeal to the honourable Members of  
this House to stand by me when I praise them,  
and endorse it and when condemnation is due,  
I will be the first to condemn them and request  
you also. We expect them to deliver the  
goods. Mavbe, this is exactly the type of  
organisation which we are envisaging—a  
holding company. In the beginning we said a  
civil servanl is not the right type of instrument  
for development' and we wanted technocrats.  
Now here in our Railway Board all members  
arc technocrats. I am told that a holding  
company is a solution to our problems  
because holding companies have

get criti  
to appre  
this point

complete autonomy to do what they like  
without interference from other Government  
departments. What else is the Rail-»;) Board  
except being a holding company? The  
chairman of my Board is the Principal  
Secretary to Government. All oilier members  
are Secretaries. My Financial Commissioner is  
quite independent. So are others. So we have  
complete autonomy. Now \ou say this system  
is also not good. In Li lis country we will have  
to see that the administration changes, that the  
administration becomes responsive to the  
needs of the people. I entirely agree. But then  
if these people have been compelled to  
sanction a railway line, some other Members  
of some other Committee or some other  
Parliamentary Committee should not question  
them afterwards, but the Minister who has  
been responsible for it. Let us also take the  
responsibilit) for political decision. And if this  
assurance is given to the administration, when  
I give instructions and the officers carry out  
their duty, I think things would improve very  
considerably. I feel that if I were in their posi-  
tion, I would hive reacted also to this kind of a  
criticism and be afraid of taking any decision.  
This is one of the factors, and I am sure we  
will have to change this feeling in the  
administration. There is nothing wrong with  
the Board and there is nothing wrong in the  
way it works, in the culture, the administrative  
culture in this country. Only it calls for a  
change to suit the needs of the changing  
times.

With these remarks I commend the Re-  
solution to the House and assure the House  
that whatever suggestions that the Convention  
Committee on Railways has made, it shall be  
my concern to go deeper into all those  
suggestions. In fact, they have suggested  
about control of the inventory. This is very,  
\en, important. We are now trying to control  
this inventory through our < omputors.

In fad there is one expert who has sub-  
mitted ,i report on this. I have already  
constituted a Committee, even before this  
recommendation came, to go into the question  
pi inventory control because in spite of the  
difficulties that we might have, depending  
upon the foreign import, there should be  
considerable scope for improvement. I have  
accepted that and I assure the House that  
every effort of making the

[Shri. 1. A. Pai]

Indian Railway\* more efficient than now will be the concern of both myself and my Board.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

"That this House approves the recommendations made in paras 1.1., 2.31, 3.18, 3.19, 3.27, 3.28, 1.12, 4.13 and 5.11 of the Report on Accounting Matters of the Committee appointed to review the rate of dividend payable by the railway undertaking to General Revenues as well as other ancillary matters in connection with tin: railway finance *vis-avis* the General Finance, which was presented to Parliament on the 15th December, 1972; and

that this House further directs that the action taken by Government on the other recommendations made in the Report should be reported to the next Parliamentary Committee which may be appointed to review similar matters."

*The motion was adopted.*

**STATUTORY RESOLUTION OF DISAPPROVING THE SICK TEXTILE UNDERTAKINGS (TAKING OVER OF MANAGEMENT) ORDINANCE, 1972 (NO. 9 OF 1972) PROMULGATED BY THE PRESIDENT ON THE 31ST OCTOBER, 1972.**

THE SICK TEXTILE UNDERTAKINGS (TAKING OVER OF MANAGEMENT) BILL, 1972.

श्री वीरेन्द्र कुमार सखलेचा (मध्य प्रदेश) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि यह सभा राष्ट्रपति द्वारा 31 अक्टूबर, 1972 को प्रख्यापित रुग्ण कपड़ा-उपक्रम (प्रबंध-ग्रहण) अध्यादेश, 1972 (1972 का संख्या 9) का निरनुमोदन करती है।

माननीय, उपाध्यक्ष महोदय, आप की अनुमति से टेक्सटाइल मिल्स के टेक ओवर के लिए जो आर्डिनंस ईश्यू किया गया है मैं उस के डिसएप्रूवल का प्रस्ताव उपस्थित करता हूँ।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, यह जो टेक्सटाइल मिल्स को टेक ओवर करने

का आर्डिनंस केन्द्रीय सरकार ने जारी किया है मेरी पहली आपत्ति तो उस पर यह है कि जब संसद् का सत्र चालू होने वाला था उसके कुछ ही दिन पहले, 31 अक्टूबर 1972 को इस प्रकार 46 कपड़ा मिलों को टेक ओवर करने का अध्यादेश जारी किया गया, उसका कोई कारण नहीं था कि अचानक ही इस प्रकार का आर्डिनंस जारी कर के उन सब मिलों को, उनके प्रबंध को ले लिया जाय। अगर अनेक मिल्स बंद थीं तो कुछ दिन बाद संसद् बैठने वाली थी, उससे प्रस्ताव पारित कराने के बाद आप उनका प्रबंध अपने हाथ में लेते और ऐसा होने से कोई बड़ा संकट नहीं आने वाला था। लेकिन उसके बाद भी इस प्रकार का आर्डिनंस जारी किया गया और उनको टेक ओवर कर लिया गया।

सब से पहली बात जो मैं आप के ध्यान में लाना चाहता हूँ वह यह है कि इंडस्ट्रियल रेगुलेशन ऐक्ट के अंतर्गत केन्द्रीय सरकार को यह अधिकार है और उस का रेफरेंस जो आर्डिनंस जारी किया गया है उसके अंदर भी दिया गया है, तो केन्द्रीय सरकार को अधिकार प्राप्त होने के बाद उसे चाहिए था कि वह उस ऐक्ट के अंतर्गत इक्वायरी कराती और उसके बाद उस के प्रबंध को टेक ओवर करेंगी। उस कानून के रहते हुए भी और जब आप ने एक इक्वायरी कमेटी बैठायी हुई थी मनुभाई शाह कमेटी, और उसकी कुछ रेकमेंडेशन्स भी थीं, लेकिन उसकी इक्वायरी पूरी हो इस के पहले ही आपने अचानक इस प्रकार का एक आर्डिनंस ईश्यू कर दिया जब कि संसद् का अधिवेशन 13 तारीख से जारी होने वाला था। मेरा निवेदन यह है कि उस इक्वायरी की लाइट में अगर यह निर्णय किया जाता तो अधिक उचित होता।