

I had referred, when speaking, to a statement made by the Officers' Association, to the effect that between March 1971 and August 1972 when the product-mix was revised, neither the HSL Chairman nor the General Manager of ASP nor other technical personnel of ASP were associated with that decision. Is that correct?

SHRI S. MOHAN KUMARAMAN-GALAM: That is not correct. Both the views of HSL Chairman and—I do not remember, but I think—the views of the Asstt. General Superintendent and other officers of the plant were taken into consideration.

SHRI INDRAJIT GUPTA: They were consulted?

MR. CHAIRMAN: Now there are two amendments—one by Shri Jyotirmoy Bosu and another by Dr. Laxminarain Pandeya....

SHRI SAMAR GUHA: Sir, I want to trust the assurance—he has used the word 'assurance'—given by the Minister and his open-mindedness in saying that this study group will not be influenced by what he is saying in favour of this or that. I withdraw my motion.

MR. CHAIRMAN: But since the amendments have been moved, they have to be put to the House.

Now, I will put the amendments of Shri Jyotirmoy Bosu and Dr. Laxminarain Pandeya to the vote of the House.

Amendments Nos. 1 and 2 were put and negatived.

MR. CHAIRMAN: Now, with regard to the main Motion, Shri Samar Guha has expressed his desire to withdraw it, in view of the assurance given by the hon. Minister.

Has the hon. Member the leave of the House to withdraw his motion?

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.
 2790 LS—11.

The motion was, by leave, withdrawn.

SHRI INDRAJIT GUPTA: You are not expressing your pleasure at his reasonableness?

MR. CHAIRMAN: I have said that he is not dogmatic to-day.

17.45 hrs.

INDIAN RAILWAYS (AMENDMENT) BILL—contd.

MR. CHAIRMAN: We shall take up further discussion of the Indian Railways (Amendment) Bill. Shri Bade wants to speak at this late hour. He may kindly speak.

SHRI R. V. BADE (Khargone): Let the Minister introduce and say something on the Bill.

MR. CHAIRMAN: He has spoken. You are too late, Mr. Bade.

श्री आर० वी० बड़े : महापति महोदय, इस एमंडिंग बिल के द्वारा, रेल द्वारा भेजे गये माल के लाम या डैमेज आदि के लिये रेलवेज की जिम्मेदारी को तीन दिन में घटाकर मात्र दिन कर दिया गया है। अगर सरकार का उद्देश्य वैगनज की मूवमेंट को तेज करना है, तो उसको माल के एक जगह से दूसरी जगह ले जाने का टाइम भी निर्धारित कर देना चाहिये। इस सम्बन्ध में कोई समय निश्चित न होने के कारण लोगों को बहुत नुकसान उठाना पड़ता है। मैं आपके सामने एक उदाहरण रखना चाहता हू। दो व्यापारियों ने मंगलोग से ब्रालोट स्टेशन के लिये टाइलज मंगाये। उनमें से एक व्यापारी के वैगन तो समय पर पहुच गये, लेकिन दूसरे व्यापारी के वैगन बीच में नागदा स्टेशन के साइडिंग पर काफी देर के लिये पटक दिये गये जिसके परिणामस्वरूप उसको दस हजार रुपये का नुकसान उठाना पड़ा।

[श्री आर० बी० बंडे]

हमने देखा है कि यद्यपि माल एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक साधारणतया दस पन्द्रह दिनों में पहुँच जाना चाहिये, लेकिन वह एक-एक महीने तक नहीं पहुँच पाता है। इसलिये मंत्री महोदय को इस तर्क भी ध्यान देना चाहिये कि माल अपने डेस्टिनेशन पर ठीक समय पर पहुँचे और इसके लिये कोई समय निर्धारित किया जाना चाहिये। इस राज्य से आज-कल हाता यह है डिफेक्ट तो प्रशासन के काम करने के ढंग में होता है और जनता को उसका फल भुगतना पड़ता है।

वैगन्ज की शार्टेज के बारे में पूछे गये एक प्रश्न का उत्तर देते हुये मंत्री महोदय ने पार्लियामेंट में कहा है

Bottlenecks in the movement of goods by Railways are due as much to stoppages caused by law and order problems as the actual shortage of wagons, the Railway Minister, Mr T A Pai told the Lok Sabha in Question Hour today. Additional wagons have been ordered from private firms and railway workshops to cope with the wagon shortage, he said

मंत्री महोदय ने स्वयं यह स्वीकार किया है कि चूँकि वैगन्ज का पर्याप्त प्रादक्शन नहीं हो रहा है, इसलिये उनका शार्टेज है। उन्होंने यह भी कहा है कि डिस्ट्रिब्यूशन के कारण माल के मूवमेंट में देर होती है। वैगन्ज के शार्टेज का मूल कारण यह है कि उनकी सप्लाय कम है, लेकिन इसका परिणाम यह हुआ है कि माल की सुरक्षा के लिये रेलवेज की जिम्मेदारी को तीस दिन से घटाकर सात दिन कर दिया गया है, जिससे आम जनता की कष्ट होगा।

वैगन्ज की मूवमेंट को तेज करने के लिये इस अवधि को कम कर दिया गया है, लेकिन प्रश्न यह है कि माल को डेस्टिनेशन पर ठीक समय पर पहुँचाने के लिये रेलवे अधिकारियों ने क्या किया है। मैं यह भी

जानना चाहता हूँ कि सात दिन की यह अवधि निश्चित करने के लिये क्या किसी एक्सपर्ट की राय ली गई थी। यह अवधि किम आधारा पर तय की गई है? तीस दिन के बजाय पन्द्रह या बीस दिन क्यों नहीं रख दिये गये? जैसा कि मैंने कहा है, वैगन्ज को अपने डेस्टिनेशन पर पहुँचाने के सम्बन्ध में कोई टाइम लिमिट नहीं रखी गई है। उनका साइडिंग पर डाल दिया जाता है। इसलिये वैगन्ज की मोबिलिटी और मूवमेंट में जा देर होती है, उसके लिये रेलवे के कर्मचारी दोषी हैं, न कि व्यापारी। हाँ सक्ता है कि कुछ डिस्ट्रिब्यूजमेंट में व्यापारी इसके लिये जिम्मेदार हों, लेकिन सभी व्यापारियों को दंड देना तो उचित नहीं है। यह तो सूखे के साथ गीले के भी जलने वाला बात हुई। मंत्री महोदय ने स्वयं स्वीकार किया है कि वैगन्ज की शार्टेज है और डिस्ट्रिब्यूजमेंट के कारण मूवमेंट में देरी होती है। लेकिन इसकी तर्फ ध्यान न देते हुये माल के सम्बन्ध में रेलवे की जिम्मेदारी को अवधि को तीस दिन से घटाकर सात दिन कर दिया गया है। इसीलिये मैंने इस बिल का विरोध किया है।

श्री शिवनाथ सिंह (अनशुनू) सभा-पति महोदय, मैं इस छोटे से बिल का, जिसके द्वारा केवल दो शब्दों का संशोधन किया गया है, स्वागत और समर्थन करता हूँ। श्री बंडे और अन्य माननीय सदस्यों ने कहा है कि तीस दिन के बजाय सात दिन की अवधि क्या रखी गई है। उनका कहना है कि कम से कम पन्द्रह दिन रखने चाहिये थे। जो व्यापारी माल मगाता है, वह उसको बेचने के लिये मगाता है। इसलिये उसको अपना माल उठाने के लिये जो सात दिन का समय दिया गया है, वह काफी है। लेकिन माननीय सदस्य ने इस एमेन्डमेंट को दूसरे रूप में लिया है। यह जरूरी नहीं है कि माल मगाने वाला सात दिन के अन्दर माल उठाये। लेकिन अब उस माल की सुरक्षा के लिये

रेलवेज की जिम्मेदारी तीस दिन के बजाय सात दिन होगी। अगर उसके बाद भी माल पड़ा रहता है तो उसके लिये डमेज देना पड़ेगा और उसके लास और डमेज आदि की जिम्मेदारी व्यापारी या माल भगाने वाले की होगी। हमें यह मान कर चलना चाहिये कि अगर व्यापारी मान दिन के अंदर अपना माल न उठाये, तो हम उसके लिये रेलवेज को जिम्मेदार नहीं ठहरा सकते।

इस बिल को इंट्रोड्यूस करते हुये मंत्री महोदय ने कहा है कि रेलवेज को डिमेजिज के रूप में बहुत बड़ी रकम देनी पड़ती है और इसके अलावा वैगन्ज और माईडिंग की शार्टेज है, जिसके कारण बहुत दिक्कत होती है। आज समचे देश में अकाल की स्थिति है, लेकिन एक जगह से दूसरी जगह अनाज पहुँचाने के लिये वैगन्ज की शार्टेज है। इसलिए इस एमेंडमेंट का परिणाम यह ज़रूर होगा कि वैगन्ज के मुबमेट में तेजी आयेगी।

हम देखते हैं कि रेलवे के ज़रिये माल भेजने में व्यापारी का बहुत आशका और सकोच होता है चूँकि आज रेलवेज का पाम वैगन्ज नहीं है, इस लिए वे रेल और रोड ट्रान्सपोर्ट के कम्पीटीशन को महसूस नहीं करते हैं। लेकिन थोड़े समय बाद जब रेलवेज के पाम सफिशेट वैगन्ज हो जायेगी, तो रेल और रोड ट्रान्सपोर्ट के कम्पीटीशन में रेलवेज को बहुत नुकसान होगा। इसलिए यह आवश्यक है कि रेलवे की मार्फत माल भेजने के सिस्टम में सुधार किया जाये।

जैसा कि मंत्री महोदय ने स्वीकार किया है, रेलवेज को डिमेजिज के रूप में बहुत बड़ा एमाउट देना पड़ता है। रेलवेज की तरफ से जो बकील एनगेंज किये जाते हैं, वे पार्टीज से मिल जाते हैं। इसलिए 75 परसेंट केमिज में कामप्रोमाइस हो जाता है और रेलवेज को सफर करना पड़ता है।

माल यह है कि रेलवेज में शार्टेज और चोरी क्यों हो, जब कि सुरक्षा के लिये स्टाफ रखा जाता है। इसलिए यह जिम्मेदारी फिक्स करनी चाहिए कि किसको लापरवाही के कारण लाल या चोरी हुई है। चलती गाड़ी में तो कोई चोरी नहीं कर सकता है। थर्ड गार्डी की सुरक्षा के लिए पुलिंग और गार्ड होते हैं। जहाँ गार्डिंग और अनगोर्डिंग होता है, वहाँ भी सुरक्षा की व्यवस्था होती है। इस स्थिति में चोरी क्यों हो? आज रेलवेज की रेगुलेशन इसलिए बहुत खराब हो गई है कि उसकी मार्फत भेजा हुआ माल सुरक्षित नहीं जाता है। इसलिए यह रम-पोसिबिलिटी फिक्स करनी चाहिए कि किस अफसर की गलती से माल का शार्टेज या चोरी हुई है। चूँकि ऐसा नहीं किया जाता है इसलिए रेलवेज का प्रशासन ढीला पड़ता जा रहा है और रेलवेज को सफर करना पड़ता है। पिछले दस पन्द्रह सालों में डिमेजिज का एमाउट रंगुलनी बढ़ रहा है।

अन्त में मैं फिर कहना चाहता हूँ कि रोड ट्रान्सपोर्ट के साथ कम्पीटीशन रेलवेज के लिए बहुत बड़ा खतरा है। इसलिए रेलवे द्वारा भेजे गये माल सुरक्षा की पूरी व्यवस्था की जानी चाहिए। शार्टेज और चोरी को रोकने के लिए आफिसर्स की रमपामि-बिलिटी फिक्स करनी चाहिए, वरना रेलवेज को नुकसान होता रहा। रेलवे के केसिज की फाट करने के लिए कोई उचित सिस्टम ईवाय्व करना चाहिए। रेलवेज द्वारा नियुक्त बकील उसका धोखा देते हैं। इसलिए इस ओर भी ध्यान देना चाहिए।

श्री अनन्नाह प्रधान (शहडोल) . यह 1890 के एक्ट में जो संशोधन करने की बात रखी गई है उसको मैं ठीक नहीं समझता हूँ क्योंकि आज देश में रेल डिब्बों की बड़ी कमी है और विभिन्न प्रकार का सामान लाने और ले जाने में अनेक कठिनाइयाँ पेश होती

[श्री धनशाह प्रधान]

है। जो तीस दिन का प्रश्न खड़ा हुआ है वह ठीक है और जो सात दिन की बात आई है वह गलत है। बहुत से व्यापारी गांवों में रहते हैं जहां डाक तार तथा आने जाने की व्यवस्था नहीं है। वहां पर उन व्यापारियों की हालत क्या होगी? आज जो माल डिब्बे माइडिंग में कट जाते हैं जैसा कि मैंने एक मीटिंग में कहा भी था, मेरे निर्वाचन क्षेत्र में रात में डिब्बे कट जाने के कारण पचास हजार की चोरी हो गई, वहां पर कोई व्यवस्था नहीं हुई और न अभी हा रही है। छोटे छोटे स्टेशनों में बैगन कट जाते हैं और सामान वहां में निकल जाता है। इसलिये आप जो तीस दिन के लिए कर रहे हैं वह गलत है।

दूसरी बात यह है कि रेल मंत्री जी एक श्रुतिकारी कदम उठाने जा रहे हैं। फस्ट क्लास को बदल कर तीसरा दर्जा कर रहे हैं। मैं इसका स्वागत करता हूँ। उस बिल में व्यापारियों की कठिनाइयों को दूर करने की कोशिश की जाये और उनकी अधिक सुविधा दी जाए, छोटे छोटे व्यापारी जो दो दो चार चार बोरे भजने वाले हैं उनका माल भजने में जल्दी की जाए।

एक और निर्बेदन में बरना चाहता हूँ। रेलवे स्टेशनों के पास जो शराब की दुकानें होती हैं उनके बारे में मैं कुछ प्रकाश में लाना चाहता हूँ

"As per the Railway Board's circular, wine shops should be kept 3 kms away from the railway track, but it is seen that mostly in India, wine shops have been kept just nearer to the railway track. Kindly issue necessary orders to all State Governments to remove wine shops and keep beyond 3 kms. away from the railway track"

इसके ऊपर आप विशेष ध्यान दें और रेलवे स्टेशनों के पास से शराब की दुकानों को हटा कर तीन किलोमीटर दूर रखें। इसके अलावा जो व्यापारियों को अनुविधा है, उसे भी ध्यान में रखें।

श्री धनशेश (फिरोजाबाद) : इस विधेयक के बारे में मैं अपने कुछ विचार आपके सामने रखना चाहता हूँ। शास्त्री जी ने अभी बताया कि 1890 का यह एक्ट है। यह ठीक है कि बजाय इसके कि किसी एक मेबशन को आप एमेंड करते, मैं समझता था आज के इस युग में आवश्यक यह था कि हम मारे एक्ट का मशोधन करते। मैं अनुभव करता हूँ कि आज में करीब अस्सी साल पहले जब यह एक्ट बना था उस समय की परिस्थिति में और आज की परिस्थिति में बहुत अन्तर है और इसी कारण से आज हम यह अनुभव कर रहे हैं कि रेलवे के अन्दर बहुत सी ऐसी कठिनाइयाँ व्यापारियों को भी हो रही हैं और यादियों को भी हो रही हैं जिनके कारण कुछ उनके नियमों में मशोधन भी किया गया है। ला एंड आउट की पोजीशन भी काफी गम्भीर समस्या हमारे लिए बनी हुई है। बैगन की सब में बड़ी समस्या हमारे सामने है। वे व्यापारियों का उपलब्ध नहीं है जो जिनके लिए मंत्री जी को बिल में मशोधन करने की आवश्यकता पड़ी है। उसका एक कारण यह भी है कि पूर्व की तरह जिन समय जंगल या दूसरी जगहों पर बैगन जाते हैं तो वहां में काफी समय तक लाटने नहीं दे। कभी स्ट चेज करके लाते पन्ने हैं, कभी एक विशेष स्थान के लिए। उर यह लगता है कि कहीं नकमलाइट आन्दोलन में हमारे मान को क्षति न पहुँच जाए। मेरा ऐसा विश्वास है कि 1890 के एक्ट में जो बिलकुल पुराना हो चुका है उसे भी मशोधन की आवश्यकता है और इस बात को मंत्री महोदय को ध्यान में रखना चाहिये था।

MR CHAIRMAN: The hon. Member may conclude his speech on the next day.

18.01 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Thursday, December 7, 1972/Agrahayana 18, 1894 (Saka).