

12.54½ hrs.

**STATE FINANCIAL CORPORATIONS (AMENDMENT) BILL\***

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRIMATI SUSHILA ROHATGI): I beg to move for leave to introduce a Bill further to amend the State Financial Corporations Act, 1951.

MR. SPEAKER: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill further to amend the State Financial Corporations Act, 1951."

*The motion was adopted.*

SHRIMATI SUSHILA ROHATGI: I introduce the Bill.

12.55 hrs.

**RE. BUSINESS OF THE HOUSE**

MR. SPEAKER: A suggestion has come that the discussion on STC should be for four hours instead of two hours. The BAC has fixed two hours for it.

SHRI JYOTIRMOY BOSU (Diamond Harbour): It is under Rule 184 It is substantive Motion.

MR. SPEAKER: Why don't you put that before the Business Advisory Committee?

SHRI JYOTIRMOY BOSU: I made a feeble attempt.

MR. SPEAKER: In my very presence it happened.

श्री अम्बेश महोदय (बेलूरबाद) :

टाइम फिक्स नहीं हुआ था

MR. SPEAKER: The time fixed for Motion under rule 184 is 2 hours.

श्री अम्बेश महोदय (बेलूरबाद) (गुवालिबर) :

इस को ही बलाइये हाफ ऐन अवर डिस्कशन के बजाए ।

अम्बेश महोदय हाफ ऐन अवर के बजाए इस को ही रख लेगे ।

श्री एस० एम० बनर्जी (कानपुर) :

इस के बारे में श्री समर गुहा से पूछ लीजियेगा । नहीं तो मुश्किल हो जायेगी ।

MR. SPEAKER: I do not think he has come today. Is Mr. Samar Guha here? No. That is all right. I will try to accommodate the request made by the hon. Members. Of course, you will have to persuade Mr. Samar Guha to postpone his Half-An-Hour discussion to some other day. Prof. Madhu Dandavate will persuade him. Of course, I can do it on my own also.

PROF. MADHU DANDAVATE (Rajapur): I can do it provided he is given some time some other day.

MR. SPEAKER: I will certainly accommodate him.

PROF. MADHU DANDAVATE: He is quite accommodative. You have a wrong impression about him.

MR. SPEAKER: He is your party Member. It should be your headache, not my headache.

PROF. MADHU DANDAVATE: It will be my pleasure, not my headache.

12.58 hrs.

**INDIAN RAILWAYS (AMENDMENT) BILL—contd.**

MR. SPEAKER: We will now take up further consideration of the Indian Railways (Amendment) Bill. We have only 1 hour and 5 minutes left. We have to try to finish it within that period.

Shri Ambesh to continue his speech.

श्री अम्बेश (फिरोजाबाद) : अम्बेश

महोदय, मैं उस दिन जिक्र कर रहा था कि प्राज से दस वर्ष पूर्व जो बेलीज की लायबिलिटी थी उस को हटा कर प्राप ने कैंरिबर्स लायबिलिटी में कन्वर्ट कर दिया था । मैं कहना

\*Published in Gazette of India Extraordinary, Part II, section 2, dated 11-12-1972.

†Introduced with the recommendation of the President.

[श्री अम्बेडकर]

चाहता हूँ कि बजाय इसके कि मंत्री महोदय इस अमेंडमेंट को लाते वह सारे के सारे ऐक्ट में ही अमेंडमेंट लाते क्योंकि वह भ्राज से 80 वर्ष पूर्व बना था, तो ज्यादा अच्छा होता। वह केवल व्यक्तिगत राय नहीं है, मैं समझता हूँ कि हाउस के बहुत से माननीय सदस्य इस बात से सहमत होंगे कि भ्राज की परिस्थितियों में जो बिल 68 वर्ष पूर्व बना था उस में भ्रामूल परिवर्तन करने से ही रेलवे में सुधार हो सकता है।

भ्राज रेलवे ऐक्ट में कितने ही सुधार आवश्यक हैं। एक व्यापारिक संस्थान होते हुए भी जो फायदे की चीज भी वह भ्राज नुकसान में कन्वर्ट हो गई है। मैं समझता हूँ कि जहां इसके लिये और कारण हैं, एक कारण यह भी है, कि हमारे यहां जो नियम-उप-नियम भ्राज से वहाँ पहले से बने हुए थे हम भ्राज तक उन्हीं पर चलते आ रहे हैं। भ्राज की परिस्थितियों के अनुसार हम उनको बदलने के लिये तैयार नहीं हैं।

भ्राज रेलवे में जो घाटे की समस्या आती है उसका प्रभाव इस देश की अर्थ-व्यवस्था पर भी पड़ता है तथा राष्ट्र के जीवन पर भी पड़ता है। आप हर दूसरे या तीसरे वर्ष किराया बढ़ाते हैं, इस लिये कि रेलवे को क्षति हो रही है, रेलवे घाटे में चल रही है। मैं अनुभव करता हूँ कि यदि रेलवे में कुछ सुधार हो जायें तो कोई बजह नहीं है कि वह घाटे में नसे। रेलवे बहुत बीज है जिस के द्वारा आप के बजट की अच्छी पूर्ति हो सकती है बशर्ते कि उस की व्यवस्था ठीक कर दी जाये।

मैं कहता हूँ कि मंत्री महोदय इस अमेंडमेंट को लेकर ठीक कदम परम्पु वह बहुत बात को लेकर सोचें कि सात दिन करने से कहीं व्यापारियों की परेशानियां हो नहीं सकती हैं। मैं जानता

हूँ कि वह चाहते हैं कि कि बैगन्स का जो प्रभाव है वह न रहे। बैगन्स उपलब्ध हों यह हम भी चाहते हैं और व्यापारी भी चाहते हैं। लेकिन बैगन्स उनको माल लादने के लिए नहीं मिल रहे हैं। मैं जिस जिले से आता हूँ वहां हम को रोज सुनने को मिलता है कि हमें ...

अध्यक्ष महोदय : आप कितना समय और लेना चाहते हैं ?

श्री अम्बेडकर : यही पांच सात मिनट।

अध्यक्ष महोदय : तब आप जंच के बाद अपना भाषण जारी रखें।

We adjourn for Lunch to reassemble at 2.00 p.m.

13.00 hrs.

The Lok Sabha adjourned for Lunch till Fourteen of the Clock.

The Lok Sabha reassembled after Lunch at Five Minutes past Fourteen of the Clock.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair.]

INDIAN RAILWAYS (AMENDMENT) BILL—contd.

श्री अम्बेडकर (किरोजाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं अभी कह रहा था कि रेलवे में इस बारे में कुछ सुधार होना चाहिए कि व्यापारियों को बैगन्स उपलब्ध हों और वे बिना किसी कारण अनिश्चित काल के लिए कहीं न सकें। मंत्री महोदय के पास इतना बड़ा रेलवे बोर्ड है। उन्होंने एक बहुत बड़ा हाथी पाल रखा है। उस में बहुत ज्यादा स्टॉक है। मैं समझता हूँ कि रेलवे की बहुत बड़ी भाव स्टॉक पर खर्च की जाती है। यह अमेंडमेंट लाते से पहले आखिर किन कारकों से बैगन्स मुक्त नहीं करते हैं। क्या मंत्री महोदय ने कभी इस

जिम्मेदारी स्टाफ और अधिकारियों पर डालने की बात सोची है और बैगन्ज के मूब न करने पर उन के खिलाफ कोई एक्शन लिया है? कुछ समय पहले सरकार ने बेलीज लायबिलिटी को केरियर लायबिलिटी में कन्वर्ट किया था और किराये के रेट बढ़ाये थे। अब मंत्री महोदय ब्लाकज और डेमेरेज के रेट बढ़ाने जा रहे हैं। इस तरह वह व्यापारियों की असुविधा को बढ़ा रहे हैं। लेकिन मैं समझता हूँ कि वह अपने स्टाफ के प्रति उदासीन हैं और यह नहीं सोचते हैं कि इस विषय में उनकी भी कोई जिम्मेदारी है। मेरा विश्वास है कि जब तक स्टाफ पर इस की जिम्मेदारी नहीं डाली जायेगी और उन के साथ सख्ती नहीं बरती जायेगी, तब तक रेलवे में एफ्रिजेंसी नहीं बढ़ने वाली है।

कई बार ऐसा होता है कि धार० धार० में गलत डेसक्रिप्शन होता है। कभी किराये में कुछ गलती या हेरा फेरी होती है। इस सिलसिले में व्यापारी को महीनो शक्कर लगाने पड़ते हैं। वह कहता है कि मेरे ब्राइटम में फ़ला चीज है और डम पर जो रिमाक दिया हुआ है, वह गलत है। इन गलतफ़हमियों में महीनों गुजर जाते हैं। मंत्री महोदय को ये सब बातें ध्यान में रखनी चाहिए।

मैं समझता हूँ कि सात दिन का समय व्यापारी के लिए बहुत कम है। इसके बाद रेलवे की एफ्रिजेंसी बढ़ेगी, मुझे इस में सन्देह है। मुझे इस में शक है कि रेलवे को बैगन्ज मिल सकेंगे। इसका कारण यह है कि रेलवे नोटिस देगी और उस के बाद लोग कानून की मारण लेंगे और कोर्ट में जायेंगे। पोस्ट आफिसिज का हाल यह है कि महीनों तक बिट्ठिया नहीं पहुंचती हैं। जहां तक बैंकों का सम्बन्ध है, मंत्री महोदय को भली-भांति मालूम है कि नेशनलाइजेशन के बाद बैंकों की समस्याएँ और बढ़ गई हैं।

भाप बैंक में जाइए, वहां का कर्मचारी यह समझता है कि भाज मेरी ड्यूटी नहीं है। व्यापारी की गर्ज है। अगर इस की गर्ज होगी आयेगा, बड़ी अच्छी बात है। सुबह से शाम तक भाप खड़े रहिए। व्यापारी यह समझता है कि ठीक है काम हो ही जायगा। वह कहते हैं लंच टाइम है, भाप में देखा नहीं, तीन बजे खपा जमा करना है, भाप एक एक के नोट ले आए हैं। तो ये सब बातें व्यापारी के हित में नहीं होती।

इस देश का एक बात में बड़ा दुर्भाग्य है कि यह व्यापारी इनकम टैक्स में जाय तो वहां यह समझा जाता है कि चोर है, बेईमान है। सेल टैक्स में जाय तो वहां भी यही समझा जाता है। जहां कहीं भी जाय व्यापारी के प्रति एक ऐसी धारणा बना रखी है कि कुछ पूछिए मत। और मैं एक बात बताऊँ कि अगर व्यापारी के पास अनएकाउंट फार मनी होगा तो वह किसी दिन सामने आ जायगा। परन्तु जो इस विमान के लोग या दूसरे लोग इस से सम्बद्ध हैं उन का अनएकाउंट फार और एकाइजेंट फार भी मनी मार्केट में कभी नहीं आता। तो इस दृष्टि से भी इस चीज को देखना चाहिए कि व्यापारी जो उत्पादन कर रहे हैं, इस देश की एक बड़ी भारी जिम्मेदारी सम्भाले हुए हैं, देश के उत्पादन में, और देश में उन का एक अच्छा स्थान होना चाहिए था। वह भाज नहीं है। मैं मंत्री जी से दो चार बातें पूछना चाहता हूँ। भाज वह अमेंडमेंट बिल ले आए हैं। बड़ी अच्छी बात है, अमेंडमेंट करेंगे। मैं जानता हूँ कि वह बड़ संकल्प हो कर आए हैं और वह शायद हम लोगों की बात सुनना तो चाहेंगे लेकिन इस मामले में वह कोई रुकियायत करेंगे, इस की आशा नहीं है। लेकिन मैं यह कहना चाहूँ कि वह दोबारा इस बात को सोचें, इस बुद्धि-कोण से सोचें कि क्या यह केवल व्यापारी है जिसकी बजह से देरी होती है।

व्यापारी की यदि कुछ वरसेंट जिम्मेदारी है तो ज्यादा जिम्मेदारी आप के स्टॉक की ओर आप के बिज़नेस की है। आप यह देखें कि यह पानी कहाँ भरता है और अन्य स्थानों पर? अगर आप ने उस पानी भरने के दूसरे स्थान नहीं मालूम किए तो यह बात तो जरूर है कि माल की चिकित्सा व्यापारी के लिए हो जायगी। उस को उस से परेशानी हो जायगी परन्तु इससे बैगन्स के मिलने की जो आप की प्रतिभालाया या इच्छा है और जो आप की नियमित बैगन्स के मिलने की है उसकी पूर्ति हो सकेगी, मुझे इस में बड़ा भारी सन्देह है। और यह पिछले दस वर्षों में आप ने देख लिया है, बेल्जियम की लायबिलिटी जिस ब्रिक्स कन्वेंट की भी कैरिबर्स लायबिलिटी में, आप को बड़ा भारी विश्वास था कि 30 दिन का समय निर्धारित करने के बाद पता नहीं क्या आप भारी परिवर्तन कर देंगे, आमूल परिवर्तन कि हम को बैगन्स मिलने शुरू हो जाएंगे। लेकिन, आप ने परिणाम भी देख लिया। यह आप का एक दूसरा परीक्षण है। आप इस परीक्षण में भी देख लीजिए कि आप कितने सफल होते हैं। मेरा ऐसा ही विश्वास है कि जब तक कि आप जिम्मेदारी रेलवे के अधिकारियों पर नहीं रखेंगे कोई काम होने वाला नहीं है।

एक बात में और अनुभव करता हूँ। समय कम मिलने से रेलवे के अंदर चोरी बढ़ेगी, अप्रत्याशित बढ़ेगा, ऐसा मेरा कुछ विश्वास है। अगर चोरी होती है तो रेलवे के ऊपर एक परेशानी आती है, रेलवे की क्लेम का पैसा देना पड़ता है और क्लेम मिलने होती है वह आप भी जानते हैं और मैं भी जानती हूँ। किंतु तरह से यह क्लेम बढ़ रहा है वह सब को बता है जिस की वजह से किमती कीमती होती है।

मैं मंत्री महोदय से कहूंगा, केवल दो तीन पहलू हैं जिनका वह विचार करें कि कहाँ तक इस में रेलवे के कर्मचारी जिम्मेदार हैं, एक तो उन को देखें, दूसरे और कौन से ऐसे स्रोत हो सकते हैं जिसको अगर हम टैप करे तो हमारे बैगन्स की एफिशियेंसी बढ जायेगी। यह भी देखा जाय कि बैगन्स से माल के वर्क पहुंच जाने के बाद कहीं ऐमान हो कि उस की चोरी हो। इस सब बातों को देखा जाय तब भी इस में सुधार होगा वरना सात दिन कर देने से कोई सुधार नहीं हो सकेगा इस में मुझे विश्वास नहीं है।

श्री रामकृष्ण (टोक) . उपाध्यक्ष महोदय, भारतीय रेल सशोधन विधेयक का और सशोधन करने के लिए जो रेल मंत्री जी ने विधेयक रखा मैं उस का विरोध करता हूँ। विधेयक में जो सशोधन रखा गया है 7 दिन का यह व्यापारियों के लिए बहुत ही भारी समस्या है व्यापारियों को पहले तो कठिनाई सबसे बड़ी यह है कि जिस तारीख को उन का माल उस स्टेशन पर आता है वह तारीख उन को पहले से, दो चार दिन पहले नहीं बताई जाती। उन में काफी चोटाला होता है और सात दिन में व्यापारी माल की पूरी जो रकम चुका देता है, उस का भुगतान करने में भी बड़ी भारी कठिनाई होती है। मैं समझता हूँ कि मंत्री जी इस की जगह पर माल गोदामों की संख्या बढ़ा दें तो ज्यादा अच्छा है। जो रेलवे के अंदर माल की चोरी इत्यादि होती है उस के लिए भी सरकार ने एक तरीका बनाया इस के अंदर लेकिन मैं समझता हूँ कि वह चोरियाँ करने के बजाय और ज्यादा हो सकती हैं आप दिन करने से। इस में सरकार ने अपनी जिम्मेदारी को टाला है। उसे चोरीवाँ बर्ताना होती है उन में अगर प्रकाश की तरफ से अच्छी तरह से उन का प्रबंध हो तो ठीक तरह से

चल सकता है। आज व्यापारियों के सामने नामा प्रकार की कठिनाईयाँ हैं। व्यापारी चाहे कितनी ही ईमानदारी से चले लेकिन सुमसा नहीं जाता है कि पता नहीं यह लाञ्छन का मोटासा कर रहा है। इसलिए व्यापारियों के लिए विशेष ध्यान देना आप के लिए अत्यावश्यक है। रेलवे में जो माल गोदामों के प्लेटफार्म हैं वे भी बहुत छोटी जगह में हैं। उन को भी बढ़ाना चाहिए। रेलों में जो घाटा होता है उसके लिए कहा जाता है कि बहुत से यात्री बिना टिकट यात्रा करते हैं। लेकिन वह टिकट का पैसा उन से ले लिया जाता है क्यों कि जो रेलवे प्रशासन की तरफ से टिकट बेक करने वाले होते हैं वे उन से पैसे ले लेते हैं। लेकिन यह पैसा रेलवे के पास न जा कर उन कर्मचारियों की जेब में चला जाता है। इसलिए इस बिल में जो सात दिन की अवधि रखी है उस को बढ़ा कर 30 दिन नहीं तो पन्द्रह दिन या 20 दिन अवश्य होना चाहिए।

अतः मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र की बात भी कहना चाहूँगा। मैं हर सेशन में कहता हूँ लेकिन मंत्री महोदय ध्यान नहीं देते हैं। मेरे निर्वाचन क्षेत्र टोंक में कोई रेलवे लाइन नहीं है। इस के अलावा कोटा से अजमेर और देवड़ी से केकड़ी तक भी रेलवे लाइन चालू की जानी चाहिए। उस का सर्वे कभी का हो चुका है। लेकिन अभी तक कुछ काम नहीं हुआ। मंत्री महोदय को इधर भी जोड़ा ध्यान देना चाहिए। इस वक्त वहाँ प्रकाश की स्थिति चल रही है। इसलिए इन का बनना और भी जरूरी है। रेल में जो थर्ड क्लास के डिब्बे हैं उन के लिए यात्रियों को बड़ी भारी कठिनाई है। थर्ड क्लास के डिब्बे भी हर एक्सप्रेस ट्रेन में बंदने चाहिए। इसका ही कह कर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

THE MINISTER OF RAILWAYS  
(MR. T. A. PAL): Sir, I have been

listening to the observations made by the hon. Members on what I consider to be an innocuous suggestion to amend the Act to improve the efficiency of both the railways as well as the trade in this country. Perhaps, if my employees also had a chance to express their views, they too would have come out with an opposition to this measure. As some of us have observed the trade requires some protection in the inefficiency that we are now facing in this country.

What is this measure? I have simply said that after the goods arrive at the station, please clear them within seven days, after which we do not hold ourselves responsible for their safety. Now, all the other arguments that the goods reach late, that the wagons get misdirected, the inefficiency of the railways for which the trade is being punished, all these do not come into the picture because no trader is being punished for all this. It is only after the goods arrive at the station that we say "please clear them within seven days".

Now I would like the hon. Members to consider one proposition. What is the responsibility of the railways in this country? It is to carry goods. Now, when you entrust goods to us, we have the carrier's responsibility. When we reach the destination, up to five hours our responsibility is of the carriers. Now you want us to look after your goods for thirty days. And what do you pay us for it? You want us to exercise all the prudent care that a reasonable man would exercise in respect of these goods costing crores of rupees and you expect our people to be honest and take over looking after of their goods free. But this responsibility is not placed on the other carriers like truck transport, or, shipping companies. In the case of shipping companies, by international agreement the liability that each shipping company takes in respect of

[SHRI T. A. PAI]

a particular consignment is restricted. The truck companies are not willing to accept any responsibility even for the goods that they carry. But only the railways in this country are expected to take some responsibility for it and nobody feels any concern for it. Therefore, it is time that the railways also look into this, because as a public carrier they are being put to a serious disadvantage. The trucks have the option to pick up any load they like and so you do not expect them to take goods of low value at all. It is also open to them to quote any fare they like. But the railways have no such option. The trader can choose the railways to carry the goods when it suits him. But the railways cannot refuse to carry whatever is entrusted to them. At the same time, we are told to carry the goods at the lowest possible rate and not to make any losses.

Now, take the case of some traffic like bamboos. Maybe, at one time we used to carry bamboos at a very concessional rate. Today it cost us Rs 123.91 to carry bamboos for 2,400 km but our tariff is only Rs. 99.70. That means, in respect of some commodities we are making losses. Now the time has come when we have to reconsider all this, because the railways have not been careful enough to make this adjustment earlier.

I have known trade very well. I have also been very keen that the trade should modernise itself. It is not on ideological grounds that I have brought this. But if the trade wants wagons to be supplied in time, if the trade wants that these goods must be moved in time, what are my options?

I have been told, "Why don't you place further orders for wagons?". I have placed the maximum orders that is possible for me to place, for wagons. Orders for 40,000 wagons are outstanding. Though our rated capacity is 26,000 wagons per year, unfortunately, both in the public sector and in the private sector, we

are not able to get more than 12,000 wagons delivered to us. As against that, we have to condemn 5000 wagons every year. They go out-of-date and, perhaps, become perfectly useless. Therefore, unless I am able to get 26,000 wagons every year for replacement and to take over additional load, I shall not be able to take the load that is prescribed for us during the Fifth Plan.

Apart from that, let us also remember one thing. It is suggested, 'Why don't you increase your wagons?'. How much does a wagon cost today? In 1962-63, the cost of a wagon (4-wheeler) was Rs. 16,000. Now, today, it is hundred per cent more, that is, Rs. 32,000 a wagon. But the people pay me the same freight. With the investment that I make for every replacement which is at a higher price, I am not able to earn more. So, I think, in the interest of the people of this country, the limited resources that we have must be put to the maximum use. I am sure, nobody will object to that.

What was the proposition that I had placed before the House? It was to increase the demurrage. Now, demurrage is not my income. In fact, the demurrage and wharfage that we are earning is Rs. 12-13 crores every year. As a result of my increasing the demurrage, either I must earn by way of demurrage or Now, today, it is hundred per cent and to handover wagons to us so that we might be able to earn more by increasing the fleets. I am interested in earning more freight by moving more goods than by making the trade and industry pay the penalty for not being efficient.

Of course, in any economy of rising prices even this may not mean much to some of the unscrupulous traders. They may feel, if the demurrage is increased, they can pass the element of demurrage to the consumer. How do I prevent it? If I also become a partner in that and

try to earn only through demurrage, I will be doing a damage to the economy.

I have known also one thing, that the trade knows only one language. It is no use frightening them with fines because fines are passed on to the consumer. Ultimately, they know only one language and that is, when they know that after the 7th day, the responsibility for the safety of goods will not be looked after by the Railways, I expect the trade to take delivery of the goods immediately because, otherwise, the losses will be all theirs.

Much has been made of my losses. I have been told, "Why don't you plug them?" I am anxious to plug them. But it must be said also as to what are the losses that we are making. As regards grains and pulses, every year, we are moving grains and pulses of the value of Rs. 1399 crores and the amount of compensation that we pay is Rs. 2.83 crores which is 0.20 per cent. Even transporting this quantity of grains and pulses, is it possible for us to make up this loss however efficient we might be? Similarly, for transporting sugar worth Rs. 442 crores, the compensation that we pay is Rs. 96 lakhs. For transporting coal and coke worth Rs. 170 crores, the compensation that we pay is Rs. 83 lakhs. In fact, for transporting iron and steel worth Rs. 1079 crores the compensation that we pay is Rs. 77 lakhs.

You will see from this that when you take into consideration the total value of goods that we transport every year, that is, Rs. 7500 crores, the damage that we pay by way of pilferage, theft, etc. does not amount to more than Rs. 12 crores and the freight that we collect is Rs. 750 crores. As a percentage, I would not attach much importance to it.

But this is a poor country; even if I can save Rs. 1 crore out of these thefts, it will be all right. But it

does not mean that I must allow this theft to take place; it does not mean that I have to maintain this inefficiency even if it exists in the Railways. Where does this theft take place? Maybe, at the time of loading where the trade and my employees can be in collusion; if out of 100 bags, 90 bags are loaded. I have to pay at the destination the loss for 10. So, I have to plug wherever it is humanly possible provided the cost of plugging is not more than the cost of loss because that, too will have to be taken into consideration. But I hope, the trade will agree with me that scrupulous trade should not suffer.

It has been pointed out to me that our nationalised banks have been inefficient . . .

SHRI HAMENDRA SINGH BANERJA (Bhilwara): It is a fact.

SHRI T. A. PAI: Any way, in this respect, I will explain the whole transaction to you.

The bills that are given to them are received late and, therefore, people have difficulties. It is a great tribute to my Railways that my wagons move faster into the stations than the Railway Receipts in this country. At least it must be admitted that is a compliment—where it is a compliment I am prepared to take it—that the wagons in this country, contrary to whatever has been expressed, move faster than the bills of lading. It is also a fact that the bill of lading can be manipulated; there can be delay caused in the issue of bill of lading; and I assure the hon. members that, if there is any delay on the part of Railways in issuing the bill of lading, I shall punish it severely because I know that this kind of manipulation can take place; I would like to prevent it. The moment your goods are delivered to us, I want the bill of lading to be passed on to you.

I wanted the period—not even seven days—to be reduced to three



[Shri T. A. Pai.]

days. I met all the bankers in this country and had a discussion with them about this whether I would be justified in reducing it to three days. They pointed out to me that 75 per cent of these bills of lading are discounted by the banks and the risk, therefore, passed on to them and, therefore, if at the end of three days they did not take delivery of the goods, the banks themselves would suffer. On the understanding that the banks will take care to take delivery of the goods, I have agreed to give seven days, and I am sure, the banking system will also co-operate with the trade in trying to see that difficulties do not arise. I am also anxious that the banking system and the Railways should coordinate their activities and try to modernise their practices, and even in case the bill of lading does not reach, the customer should have no difficulty in taking delivery of the goods on a simple indemnity. I assured the trade that the procedure would be simplified, 'please give me the assurance to carry out the objective'; all that I had in mind was to see that the wagons that we have are put to the maximum use so that trade itself would benefit. Unfortunately, it was pointed out to me that it is only in the case of low rated goods that people are now prepared to delay the wagon and that there is no delay in respect of high-rated goods. It is not so. In West Bengal, during Puja days, it was the usual complaint that the wagons were not taken delivery of, that the goods were lying on the platform, and recently, this year, the West Bengal Government, under the Defence of India Act, had to seize our wagons because there was no alternative for them.

Again I have been told that Railways are likely to lose traffic to the trucks, if I introduce this. I know that the trucks do not take this risk and, therefore, there would be unfair competition with them.

After all, the Indian Railways system in this country has to move goods even of low-rated traffic. Hon. members have suggested, why do I amend only one section of this 19th Century Act.

I have appointed a Special Officer to go into the Railway Act and I would like to completely overhaul it so that the Railways have a most modern organisation. But, when I came before the House just to amend one section if I had this difficulty, I do not know how long this Railway Act will take to get amended. Anyway I hope that I will have the fullest support because under the 1890 Act so much of vested interests might have been created who do not want any change and they want the *status quo* of inefficiency to continue. I hope the House will give me the maximum support. It does not matter even if it hurts somebody but it is not meant to intentionally hurt anybody. It is possible for us to get over all the problems because the Railways is a business organisation and I would like to move all the goods that we get. I can produce very complimentary letters, even from the private sector thanking me, to move cement even faster much faster than in the previous years and I think it will be shared by others also who are interested in trade.

I was asked, 'Why don't you accept 15 days? What is the difference between 10 days and 15 days?' I give three days also in advance to give notice and I have said seven days. So, it means 10 days. Originally, I intended only three days but at the instance of the bankers, I have made it seven days. If there are any inconveniences caused and if they are genuine, I will certainly see that the Railway administration gets into the habit of looking into the difficulties and solving them.

श्री श्रीकिशन मोदी : (सीकर) :

इस बिल के पास होने से कितनी पर्सेंटज में लॉडिंग बढ़ जायेगी, यह बताने की कृपा करें।



SHRI T. A. PAI: I am unable to say. I only want that I should not take the responsibility of the goods which is fair enough. It is said that there will be more thefts if I deliver the goods after seven days. Then, why should I hold the goods for 30 days? I do not understand this argument. If there are thefts, the thefts will be at the risk of the consignee and he will take care to see that there are no thefts. Now, if I take the responsibility for 30 days, he will be as much interested in the thefts as anybody else. Therefore, I do not wish to argue this case.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That the Bill further to amend the Indian Railways Act, 1890, be taken into consideration."

*The motion was adopted.*

Clause 2 (Amendment of Section 77)

SHRI T. A. PAI: I beg to move:

Page 1, line 4,—

after "section 77" insert—

"and in sub-section (3) of section 77C," (1)

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

Page 1, line 4,—

after "section 77" insert—

"and in sub-section (3) of section 77C," (1)

*The motion was adopted.*

SHRI B. R. SHUKLA (Bahraich): I beg to move:

Page 1, line 5,—

for "seven days" substitute—

"fifteen days" (2)

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

Page 1, line 5,—

for "seven days" substitute—

"fifteen days" (2)

*The motion was negatived.*

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That clause 2, as amended, stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

Clause 2, as amended, was added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI T. A. PAI: I move:

"That the Bill, as amended, be passed."

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That the Bill, as amended, be passed."

SHRI M. C. DAGA (Pali): Just one minute, Sir.

MR. DEPUTY-SPEAKER: If you wanted to speak in the Third Reading, why did you not send a slip to me?..

SHRI M. C. DAGA: Just two minutes, Sir.

MR. DEPUTY-SPEAKER: No, please. I have already put the question. Now the question is:

"That the Bill, as amended, be passed."

*The motion was adopted.*

14.42 hrs.

INDUSTRIAL DEVELOPMENT BANK OF INDIA (AMENDMENT) BILL

MR. DEPUTY-SPEAKER: The House will now take up Industrial Development Bank of India (Amendment) Bill. Shrimati Sushila Rohatgi.

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRIMATI SUSHILA ROHATGI): Mr. Deputy Speaker, Sir, I beg to move\*:

"That the Bill to amend the Industrial Development Bank of

\*Moved with the recommendation of the President.