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 KUMARAMANGALAM: 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.

The motion was, by leave, withdrawn.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 : सभापति महोदय, इस एमेंडिंग बिल के द्वारा, रेल द्वारा भेजे गये माल के लास या डैमेज आदि के लिये रेलवेज़ की जिम्मेदारी को तीस दिन में घटाकर सात दिन कर दिया गया है। अगर सरकार का उद्देश्य वैगन्ज़ 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 हूं। दो व्यापारियों ने मंगलोर से आलोट स्टेशन के लिये टाइल्ज़ मंगाये। उनमें से एक व्यापारी के वैगन तो समय पर पहुंच गये, लेकिन दूसरे व्यापारी के वैगन बीच में नागदा स्टेशन के साइडिंग पर काफी देर के लिये पटक दिये गये जिसके परिणामस्वरूप उसको दस हज़ार रुपये का नुकसान उठाना पड़ा।

[श्री आर० वी० बडे]

हमने देखा है कि यद्यपि माल एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक साधारणतया दस पन्द्रह दिनों मे पहुच जाना चाहिये, लेकिन वह एक-एक महीने तक नही पहुच पाता है। इसलिये मंत्री महोदय को इस तरफ भी ध्यान देना चाहिये कि माल अपने डेस्टीनेशन पर ठीक समय पर पहुचे और इसके लिये कोई समय निर्धारित किया जाना चाहिये। इस राज्य से आज-कल होता यह है डिफेक्ट तो प्रशासन के काम करने के ढग म होता है और जनता को उसका फल भुगतना पडता है।

वैगन्ज की शार्टेज के बारे मे पूछे गये एक प्रश्न का उत्तर देते हुये मंत्री महोदय ने पार्लियामेंट मे 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 स्वय यह स्वीकार किया है कि चूकि वैगन्ज का पर्याप्त प्राडक्शन नही हो रहा है, इसलिये उनका शार्टेज है। उन्होने यह भी कहा है कि डिस्टर्वेन्सिज के कारण माल के मूवमेंट मे देर होती है। वैगन्ज के शार्टेज का मूल कारण यह है कि उनकी सप्लाई कम है, लेकिन इस का 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 को 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 डेस्टीनेशन पर ठीक समय पर पहुचाने के लिये रेलवे अधिकारियो ने क्या किया है। मै यह भी जानना चाहता हू कि सात दिन की यह अवधि निश्चित करने के लिये क्या किसी एक्सपर्ट की राय ली गई थी। यह अवधि किस आधार पर तय की गई है? तीस दिन के बजाय पन्द्रह या बीस दिन क्यो नही रख दिये गये? जैसा कि मैंने कहा है, वैगन्ज को अपने डस्टीनेशन पर पहुचाने के सम्बन्ध मे कोई टाइम लिमिट नही रखी गई है। उनको साइडिग्ज पर डाल दिया जाता है। इसलिये वैगन्ज की मोबिलिटी और मूवमेंट मे जो देर होती है, उसके लिये रेलवे के कर्मचारी दोषी है, न कि व्यापारी। हो सकता है कि कुछ इन्स्टेन्सिज मे व्यापारी इसके लिये जिम्मेदार हो, लेकिन सभी व्यापारियो को दड देना तो उचित नही है। यह तो सूखे के साथ गीले के भी जलने वाली बात हुई। मंत्री महोदय ने स्वय स्वीकार किया है कि वैगन्ज की शार्टेज है और डिस्टर्वेन्सिज के कारण मूवमेंट मे देरी होती है। लेकिन इसकी तरफ ध्यान न देते हुये माल के सम्बन्ध मे रेलवे की जिम्मेदारी की अवधि को तीस दिन से घटाकर सात दिन कर दिया गया है। इसीलिये मैने इस बिल का विरोध किया है।

श्री शिवनाथ सिंह (झुनझुनू) सभापति महोदय, मैं इस छोटे से बिल का, जिसके द्वारा केवल दो शब्दो का सशोधन किया गया है, स्वागत और समर्थन करता हू। श्री बडे और अन्य माननीय सदस्यो 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 एमेंडमेंट को दूसरे रूप मे लिया है। यह जरूरी नही है कि माल मगाने वाला सात दिन के अन्दर माल उठाये। लेकिन अब उस माल की सुरक्षा के लिये

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

इस बिल को इन्ट्रोड्यूस करते हुये मंत्री महोदय ने कहा है कि रेलवेज को डिमेजिज के रूप मे बहुत बड़ी रकम देनी पड़ती है और इसके अलावा वैगन्ज और साईडिग की शार्टेज है, जिसके कारण बहुत दिक्कत होती है। आज समूचे देश मे अकाल की स्थिति है, लेकिन एक जगह से दूसरी जगह अनाज पहुचाने के लिये वैगन्ज की शार्टेज है। इस-लिये इस एमेंडमेंट का परिणाम यह जरूर होगा कि वैगन्ज के मूवमेंट मे तेजी आयेगी।

हम देखते है कि रेलवे के जरिये माल भेजने मे व्यापारी को बहुत आशका और सकोच होता है चूकि आज रेलवेज के पास वैगन्ज नही है, इस लिए वे रेल और रोड ट्रासपोर्ट के कम्पीटीशन को महसूस नही करते है। लेकिन थोड़े समय बाद जब रेलवेज के पास सफिशेंट वैगन्ज हो जायेगी, तो रेल और रोड ट्रासपोर्ट के कम्पीटीशन मे रेलवेज को बहुत नुकसान होगा। इसलिये यह आवश्यक है कि रेलवे की मार्फत माल भेजने के सिस्टम मे सुधार किया जाये।

जैसा कि मंत्री महोदय ने स्वीकार किया है, रेलवेज को डैमेजिज के रूप मे बहुत बड़ा एमाउंट देना पड़ता है। रेलवेज की तरफ से जो वकील एनगेज किये जाते है, वे पार्टीज से मिल जाते है। इसलिए 75 परसेंट केसिज मे काम्प्रोमाइस हो जाता है और रेलवेज को सफ़र करना पड़ता है।

सवाल यह है कि रेलवेज मे शार्टेज और चोरी क्यो हो, जब कि सुरक्षा के लिये स्टाफ रखा जाता है। उसलिये यह जिम्मेदारी फिक्स करनी चाहिए कि किसकी लापरवाही के कारण लास या चोरी हुई है। चलती गाडी मे तो कोई चोरी नही कर सकता है। खड़ी गाड़ी की सुरक्षा के लिए पुलिस और गार्ड होते है। जहा लोडिग और अनलोडिग होता है, वहा भी सुरक्षा की व्यवस्था होती है। इस स्थिति मे चोरी क्या हो? आज रेलवेज की रेपुटेशन इसलिए बहुत खराब हो गई है कि उसकी मार्फत भेजा हुआ माल सुरक्षित नही होता है। इसलिये यह रिस-पोंसिबिलीटी फिक्स करनी चाहिए कि किस अफसर की गलती से माल का शार्टेज या चोरी हुई है। । चकि ऐसा नही किया जाता है इसलिये रेलवेज का प्रशासन ढीला पडता जा रहा है और रेलवेज को सफर करना पडता है। पिछले दस पन्द्रह सालो मे डैमेजिज का एमाउट रेगुलर्ली बढ रहा है।

अन्त मे मैं फिर कहना चाहता हू कि रोड ट्रासपोर्ट के साथ काम्पीटीशन रेलवेज के लिए बहुत बडा खतरा है। इसलिए रेलवे द्वारा भेजे गये माल सुरक्षा की पूरी व्यवस्था की जानी चाहिए। शार्टेज और चोरी को रोकने के लिए आफिसर्ज की रेसपासि-बिलीटी फिक्स करनी चाहिए, वर्ना रेलवेज को नुकसान होता रहेगा। रेलवे के केसिज को फाइट करने के लिए कोई उचित सिस्टम ईवाल्व करना चाहिए। रेलवेज द्वारा नियुक्त वकील उसको धोखा देते है। इसलिये इस ओर भी ध्यान देना चाहिए।

श्री धनशाह प्रधान (शहडोल) : यह 1890 के एक्ट मे जो सशोधन करने की बात रखी गई है उसको मैं ठीक नही समझता हू क्योंकि आज देश मे रेल डिब्बों की बडी कमी है और विभिन्न प्रकार का सामान लाने और ले जाने में अनेक कठिनाइयां पेश होती

[श्री धनशाह प्रधान]

है। जो तीस दिन का प्रश्न खडा हुआ है वह ठीक है और जो सात दिन की बात आई है वह गलत है। बहुत से व्यापारी गावो मे रहते है जहा डाक तार तथा आने जाने की व्यवस्था नही है। वहा पर उन व्यापारियो की हालत क्या होगी ? आज जो माल डिब्बे साइडिंग मे कट जाते है जैसा कि मैने एक मीटिंग मे कहा भी था, मेरे निर्वाचन क्षेत्र मे रात मे डिब्बे कट जाने के कारण पचास हजार की चोरी हो गई, वहा पर कोई व्यवस्था नही हुई और न अभी हो रही है। छोटे छोटे स्टेशनो मे वैगन कट जाते है और सामान वहा से निकल जाता है। इसलिये आप जो तीस दिन के लिए कर रहे है वह गलत है।

दूसरी बात यह है कि रेल मत्री जी एक क्रांतिकारी कदम उठाने जा रहे है। फर्स्ट क्लास को बदल कर तीसरा दर्जा कर रहे है। मै इसका स्वागत करता हू। इस बिल मे व्यापारियो की कठिनाइयों को दूर करने की कोशिश की जाये और उनको अधिक सुविधा दी जाए, छोटे छोटे व्यापारी जो दो दो चार चार बोरे भेजने वाले है उनका माल भेजने मे जल्दी की जाए।

एक और निवेदन मै करना चाहता हू। रेलवे स्टेशनो के पास जो शराब की दुकानें होती है उनके बारे मे मै कुछ प्रकाश मे लाना चाहता हू

"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 दे और रेलवे स्टेशनो के पास से शराब की भट्ठियो का हटा कर तीन किलोमीटर दूर रखे। इसके अलावा जो व्यापारियों को असुविधा है, उसे भी ध्यान मे रखे।

श्री छत्रपति (फिरोजाबाद) : इस विधेयक के बारे मे मैं अपने कुछ विचार आपके सामने रखना चाहता हू। शास्त्री जी ने अभी बताया कि 1890 का यह एक्ट है। यह ठीक है कि बजाय इसके कि किसी एक सेक्शन को आप एमेंड करते, मै समझता था आज के इस युग मे आवश्यक यह था कि हम सारे एक्ट का सशोधन करते। मै अनुभव करता हू कि आज से करीब अस्सी साल पहले जब यह एक्ट बना था उस समय की परिस्थिति मे और आज की परिस्थिति मे बहुत अन्तर है और इसी कारण से आज हम यह अनुभव कर रहे है कि रेलवे के अन्दर बहुत सी ऐसी कठिनाइया व्यापारियो को भी हो रही हैं और यात्रियों को भी हो रही है जिनके कारण कुछ उनके नियमो मे सशोधन भी किया गया है। ला एंड आर्डर की पोजीशन भी काफी गम्भीर समस्या हमारे लिए बनी हुई है। वैगन्ज की सब से बड़ी समस्या हमारे सामने है। वे व्यापारियो को उपलब्ध नहीं होते जिसके लिए मत्री जी को बिल में संशोधन करने की आवश्यकता पड़ी है। उसका एक कारण यह भी है कि पूर्व की तरफ जिस समय बगाल या दूसरी जगहो पर वैगन जाते है तो वहा से काफी समय तक लौटते नहीं है। कभी रूट चेंज करके लाने पड़ते है, कभी एक विशेष स्थान के लिए। डर यह लगता है कि कहीं नक्सलाइट आन्दोलन से हमारे माल को क्षति न पहुच जाए। मेरा ऐसा विश्वास है कि 1890 के एक्ट में जो बिलकुल पुराना हो चुका है पूरे मे सशोधन की आवश्यकता है और इस बात को मत्री महोदय को ध्यान मे 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 16, 1894 (Saka).