

[Shri Ram Niwas Mirdha]

cause the two Codes are complementary. But still we will keep this in view and see that nothing gets into this Code which is contrary or is not in consonance with what we have just passed under the Criminal Procedure Code.

In the end, I welcome the suggestions given by hon. Members and I would request them to please give serious thought to this, and if they have any suggestions they can pass them on to the Joint Select Committee or to the Government. We will be receptive to all new ideas or particular changes that might be suggested by the hon. Members, and we will most welcome any constructive ideas that may come forward from the hon. Members with regard to the Indian Penal Code. I thank the Members for welcoming some of the new provisions that we have introduced in this, some of the new ideas that we have brought into this, and appeal to the House that the Motion may kindly be passed.

MR DEPUTY CHAIRMAN: The question is

“That the Bill further to amend the Indian Penal Code be referred to a Joint Committee of the Houses consisting of 45 members, 15 members from this House,

- 1 Shri Sasankasekhar Sanyal
- 2 Shri M. Ruthnaswamy
- 3 Shri V. K. Sakhlecha
- 4 Shri Ram Sahai
- 5 Shri Suraj Prasad
- 6 Shri Nageshwar Prasad Shahi
- 7 Shri Syed Hussain
- 8 Shri A. N. Mulla
- 9 Shri Vithal Gadgil
- 10 Shrimati Sumitra G. Kulkarni
11. Shri Syed Ahmad
- 12 Shri M. Srinivasa Reddy
13. Shri V. V. Swaminathan
- 14 Shri Shyam Lal Yadav and
15. Shri Ram Niwas Mirdha;

and 30 members from the Lok Sabha;

that in order to constitute a meeting of the Joint Committee the quorum shall be one-third of the total number of members of the Joint Committee,

that in other respects, the Rules of Procedure of this House relating to Select Committee shall apply with such variations and modifications as the Chairman may make,

that the Committee shall make a report to this House by the first day of the last week of the Winter Session (1973) of the Rajya Sabha, and

that this House recommends to the Lok Sabha that the Lok Sabha do join in the said Joint Committee and communicate to this House the names of members to be appointed by the Lok Sabha to the Joint Committee.

The motion was adopted.

THE INDIAN RAILWAYS (AMENDMENT) BILL, 1972

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MOHD SAFI QURESHI) : Sir, I beg to move.

“That the Bill further to amend the Indian Railways Act, 1890, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration.”

Sir, until the Indian Railways (Amendment) Act of 1961 came into operation from 1st January, 1962, the basic liability of the Indian Railways in respect of goods entrusted to them for transit and transport was that of a bailee. Section 72 of the Indian Railways Act, 1890, as it stood then provided that the responsibility of railway administration for the loss, destruction or deterioration of animals or goods delivered to the administration to be carried by railway shall subject to the other provisions in this Act, be that of a bailee under sections 152 and 161 of the Indian Contract Act. This Act made no provision as to whether the Railways' liability as a bailee

would continue after the termination of transit. Later on, the responsibility of Railways as bailees was fixed at 30 days. The position today is that the responsibility of the railways as bailees continues for 30 days after termination of transit.

Of late it has come to our notice that this 30 days' time is being misused by many people. It has created many problems for the railways. As the House is aware, we are having acute shortage of wagons and there is difficulty in the movement of certain commodities. Despite our best efforts we have not been able to deal with certain unscrupulous elements in the trade. What is happening today is that from the time the goods are delivered to the railways for transport up till the time their transit is completed, the railways are liable, as common carriers and they continue to be bailees for 30 days thereafter. This has a trend to encourage the trade not to remove the goods from railway premises for fairly long spells resulting in congestion in the goods sheds. This naturally reacts on the unloading of goods wagons awaiting unloading and thereby causing congestion in the yards. There is a serious hold-up of wagons resulting in slower movement, shortage of wagons elsewhere, imposition of operating restrictions etc. which causes dislocation of trade. Congestion which starts as a localised problem thus has adverse repercussions over a steadily widening area and this seriously impairs both the railway operation and the trade activity.

From the point of view of the community at large, it has another unhappy consequence. There is an artificial scarcity of goods and prices shoot up. It has come to our notice that certain traders instead of removing the goods from the goods sheds of the railways would like the goods to be retained for a period of 30 days because up to that time it would be the responsibility of the Railways to see that the goods are delivered in safe

condition to the consignee. We have seen that some people have been using it as a godown. They watch the market trend. If the markets go up, they come immediately and release the goods; otherwise when the market prices come down, they prefer the goods to be kept at the railway premises [for a period of 30 days]. This has created a tremendous problem. Because our goods sheds are congested, it does not allow unloading of wagons which come for unloading to these particular sheds. As the House is aware, our railway system is running like the blood system in the arteries. If there is one clot or one obstacle somewhere, the whole system gets dislocated. In order to see that our wagons are released in proper time, we thought it would be best that as a commercial organisation we should not permit the traders or those people who have given their goods for transport to the Railways more time than seven days.

This Bill which I am now recommending to this House for taking into consideration, only asks that the bailee's time be reduced from 30 days to 7 days. As our traders and our industries are aware, it would also facilitate their functioning because if they are in a position to release the goods and clear our wagons at an earlier time the Railways would also be in a better position to transport their goods at a quicker pace and thus ease the situation so far as the question of wagon shortage is concerned.

With these few words, I commend this Bill for the consideration of this House.

The question was proposed

श्री डी० के० पटेल (गुजरात) उपाध्यक्ष महोदय, भारतीय रेल सशोधन विधेयक 1972 जो हमारे सामने प्रस्तुत है वह भारतीय रेल अधिनियम 1890 का और सशोधन करने के लिए आया है। वैसे सशोधन का जो आशय है वह सुन्दर है, लेकिन 7 दिन व्यापारी के लिए माल छुड़ाने के लिए कम समय मालूम

[श्री० डी० के० पटेल]

पड़ता है। प्रश्न यह है कि हमारी रेल 7 दिन के अन्दर एक स्थल से दूसरे स्थल तक माल पहुँचा सकेगी। दूसरा प्रश्न यह है कि हमारी जो ट्रेक हैं, राष्ट्रीयकृत बैंक हैं, पोस्ट आफिस हैं 7 दिन में रेलवे रिसीट पहुँचा सकेंगे व्यापारी तक या नहीं पहुँचा सकेगा। 7 दिन का समय बहुत कम मालूम पड़ता है। रेलवे भी इतनी कार्यक्षम नहीं मालूम पड़ती और हमारा डाक विभाग और बैंक भी इतनी कार्यक्षम नहीं हैं कि 7 दिन में यह काम कर सकें। तो मेरा अनुरोध है मन्त्री महोदय से कि वह इस अवधि को 8-10 दिन और बढ़ा दें तो व्यापारियों के लिए अच्छा हो जायेगा और उनकी परेशानियाँ कम हो जायेंगी। यह कहना कि व्यापारी माल नहीं छुड़ाते यह भी आशिक सत्य है क्योंकि रेलवे ने जो डेमरेज और वार्फज के रेट रखे हैं वे भी ज्यादा हैं और उनको आप बढ़ाने के लिए भी तयार हैं। इसलिए यह मानना कि गुड्स शेड में माल पड़ा रहता है और बाजार में कृत्रिम अभाव पैदा हो जाता है और बाजारों में कीमतें बढ़ जाती हैं, ऐसी स्थिति पैदा होने की खास गुंजाइश नहीं है।

3 P.M. न्योकि इस पर जो डेमरेज चढ़ता है और वारपज चढ़ता है उस में जो दर बढ़ाने की आप ने घोषणा की है उस से मैं समझता हूँ कि कोई व्यापारी अपना माल गुड्स शेड में पड़ा रखना ठीक नहीं समझेगा। एक बात यह भी है कि जो माल एक स्थल में दूसरे स्थल तक जाता है उस में बहुत सी चोरियाँ होती हैं और अभी का एक समाचार है 8 दिसंबर का कि गुजरात में राजकोड स्टेशन पर, हज़ारों रूपयों का कोयला चोरी हो गया और आप का आर० पी० एफ० उस को रोकने में निष्क्रिय साबित हुआ है। उस में कुछ हीनवृत्ती के रेल अधिकारियों का भी हाथ है, वे भी उस में शामिल हैं ऐसे आरोप भी उस समाचार पत्र में हैं। अब यह कोयला रेलवे स्टेशन के नजदीक छोटे छोटे गोदामों में भरा हुआ है और आम जनता उसे वहाँ से ले जाती

है। खुले आम जो रेल गाड़ी चलती है तो कोयला चोरी करने वाले कोयले के बैगनों पर चढ़ जाते हैं और वहाँ से कोयले को गिरा देते हैं। यह सब वहाँ एक दृश्य सा बना रहता है और उम को रोक सकने में आप का तत्त्व निष्क्रिय साबित हुआ है। हो सकता है कि उस में आप का प्रशासन भी शामिल हो। तो इस के लिए आप क्या, करना चाहते हैं यह भी आप को सोचना होगा। आप का जो प्रशासन है उसे अधिक कार्यक्षम सुदृढ़ और स्वच्छ बनाने की जरूरत है बजाय इसके कि 7 दिन के बाद एक स्थल से दूसरे स्थल तक माल पहुँचाने की जिम्मेदारी आप ले। माननीय मन्त्री जी को यह भी पता होगा कि बैगनों को बुरा कराने का जो मामला है...

SHRI PITAMBER DAS (Uttar Pradesh): I would like to seek one clarification from the hon. Minister: it might facilitate the discussion. Will this period of seven days start from the date of receipt of goods at the terminus or from the date of despatch from the starting station.

SHRI MOHD SHAFI QURESHI: It will start from the time when the goods are unloaded from the wagon. If the goods are in the wagon a free time of five hours is given. After five hours the goods are unloaded at the goods shed and from that time onwards seven clear days would be given to the trade.

SHRI PITAMBER DAS: My friend over there was under a misunderstanding that these seven days would start right from the date of despatch of the goods.

श्री डी० के० पटेल : माननीय मन्त्री जी को यह भी पता होगा कि रेलवे वैगन्स को बुरा कराने में बहुत बड़ी मुसीबत होती है और रेलवे अधिकारी उस में भी घूस चाहते हैं और इसी तरह से वैगन्स अलाटमेंट के अदर भी बहुत सी कुरीतियाँ और भ्रष्टाचार फैला हुआ है और अखबारों में बराबर ये सब चीजें निकलती हैं। वैसे वैगन्स की कमी तो है लेकिन उस में और ज्यादा कमी जो आ जाती है वह थोड़ी बहुत

हद तक कृत्रिम भी है। उस की ओर आप ध्यान दे ऐसा मेरा अनुरोध है। पांचवी पंचवर्षीय योजना के लक्ष्यों के अनुसार 76,192 वैगन्स हम तैयार करना चाहते हैं, लेकिन आयोजना का जो मध्यावधि एग्राइजल हुआ उस वक्त 33,148 वैगन्स ही तैयार हो पाये थे। इस का मतलब यह हुआ कि आधे समय के अंदर हम ने आधा लक्ष्य भी पूरा नहीं किया। इस लिए इस लक्ष्यक को 5 साल के अंदर पूरा करने के लिए आप को और तेजी से कोशिश करनी होगी ताकि देश के विकास में रेलवे पूरी तरह से अपना योगदान दे सके। धन्यवाद।

SHRI G. A. APPAN (Tamil Nadu):
Mr. Deputy Chairman, Sir, we have heard succinctly what the hon. Deputy Minister of Railways has chosen to refer and enlighten us on the objects with which the Indian Railways Act, 1890 is sought to be amended. Though I do not have very much experience about the carriage of goods by the Railways, I have had some experience. I have heard representations made by some business people, common traders, common people. In the Press also I have seen some reports regarding the difficulties of people who send their goods by rail. There is already a clamour that we are very short of wagons. What is the way out? Instead of trying to boost production and find out some way to increase the production capacity of our wagon-building industry or sector, we are trying to plug some loopholes. I really feel convinced by the reasons which the hon. Minister has put forward for coming forward with his proposal to amend the Act of 1890. Now, he wants that within seven days the consignees should take delivery of their goods from the goods sheds after they are unloaded, instead of thirty days as prescribed now. I do not know why this amendment comes so late. Why was there a need to continue with this thirty-days limit all these years? I really also wonder why you have these seven days. You may wonder what is this fellow saying. I am not a Naxalite. Mr. Deputy

Chairman, I would rather go to the extent of saying that the consignees should take delivery of goods within twenty-four hours, not from the date when the goods are unloaded, but from the date and time when the intimation is given to the party. Here I want to take some action against the Railway management. In my opinion, they seldom send notice of the arrival of goods. For three days, four days, six days, twenty days they do not give delivery. The Railway administration should make it a point to send a notice to the party concerned as soon as the goods are received in the goods shed. I would even go to the extent of saying that the intimation should be sent by wire or by express delivery, acknowledgement due post. He should also see that an intimation is sent from the goods shed within six or seven hours. As soon as it is unloaded from the wagon and put in the shed, a card should be sent to the party by express delivery, acknowledgement due, asking him to reach there within six hours or twenty-four hours. You know, the Railway Administration has failed to do this. You know, the business people expect the goods every moment very eagerly; they cannot lock up their capital. Locked-up capital means, loss of interest. I feel that the hon. Minister has a little exaggerated at least when he said that the people lock up the goods in the railway wagons or in the goods sheds as a stop-gap arrangement, no doubt. Once the goods are taken away, they are cashed but never so long as they are in the railway shed. This cannot be forgotten or exaggerated also. In my case, there was a small parcel sent for me, which came from Madurai to Madras. Madurai to Madras is merely 305 miles. For this a parcel has taken 15 days. And even after 15 days when I rang up, whether it has come, he says, no. Three days after the parcel has reached, the man tells me, no, Sir. And then two or three days afterwards I went there. He said, six days are over; give demurrage charges for six days. I told him, "My dear man, yesterday I rang

[Shri G. A. Appan.]

you, the day before yesterday I rang you. three or four days before I rang you. What is it? He said, "There is no proof." Then I go and cap every officer; even I show them the telephone entries, and even I wrote. They would not agree.

SHRI KALYAN ROY (West Bengal) : Finally, what happened?

SHRI G. A. APPAN : Finally, I did not pay. All people cannot take such pains as Appan took. For justice I fought. The cost of my trouble was heavier than the small penalty. But for principle, I had to fight it out. Then once I sent a basket of vegetables from Ooty to Madras and when it came on the third day, almost all was gone. I sent about 100 kg. of vegetables, but when it came it was only 13 or 14 kg.

SHRI MAN SINGH VARMA (Uttar Pradesh) : It must have become dried.

SHRI G. A. APPAN : All the vegetables were gone. That is why many people do not do so.

Let me come to practical suggestions. I have no time. The hon. Deputy Chairman will restrict my time. There are things as to how to overcome the wagon shortage. We should start a number of wagon-building institutions, at-least one in every State. Sometime back the salt manufacturers of the south had been complaining about the gravest wagon shortage for months to come. And unless all the wagons are used fully and are expeditiously passed on, we will be incurring a heavy loss. Full loads should be taken by fast trains. Especially coal and iron which are full wagon-loads, they should be taken by express trains and sent separately rather than putting them with a goods train which carries several other commodities, which stops at various intermediate stations every now and then. It is not news and I do not want to say anything which I have not known

personally; it is an open secret. There is a clamour for wagons. When people go in for wagons, they have to pay a very heavy penalty; they will have to bribe or grease the palms of the people in charge of releasing the wagons. It is an open secret. You will have to pardon me. But what is the result? How are the Government and the Railway going to solve the problem? Unless we have sufficient number of wagons there will be scarcity price, there will be social price. Therefore, we will have to increase the production of wagons.

One thing more. Some time back I visited the integral coach factory in Madras. A number of people who supply spare parts and other items for wagon building do not supply them in time. Therefore, you will have to have alternative parties to supply these accessories and spare parts for our wagons.

Perishable goods also can be run by faster trains. While the lorry traffic has increased tremendously in the past, the performance of our Railways in carrying our commodities is not very satisfactory. Unless the people are convinced about the indispensability and profitability of carrying goods through railways, we will only be running our wagons at a heavy loss. The railways will not have sufficient work. It will not command more goods for carriage.

The Railways should compete with the road transport. The lorry people are small people. If we cannot compete with these small business people, with whom can we compete? The Railways should be competitive, more effective and very efficient. To make the railways competitive we have to do all these things. Non-release of wagons means locking up of capital. This is a thing which the Ministry will have to solve. We learn from the press and the business people that in the coal areas that wagons are lying idle without being loaded. It is a thing for which each of us will have to find

an answer. Of course, one of the reasons I have already told you. Unless there is effective management of wagon supply and quicker loading and unloading and despatch and intimation to the parties, it will carry us nowhere if you put a seven-day time limit for taking delivery of the goods. If the intimation to the parties is not sent in time, the staff concerned should be taken to task. There is penalty for people who do not take delivery in time. But what is the penalty for the people when wilfully do not intimate the arrival of the goods? This will have to be taken very serious note of. Though I feel that the seven-day notice for this reason may be all right, but this notice is a little too much, I think all the honourable trade union leaders will appreciate my stand because the more the goods released the more the work for the labour and more work for the common man. It means more productivity, more labour for production and all these things. But can I have an assurance from the Minister that he will try to take steps to increase the capacity of these wagons to at least twice the present level in the next Five-Year Plan?

DR. R. K. CHAKRABARTI (West Bengal): Sir, while welcoming the Indian Railways (Amendment) Bill, 1972, I would have been much happier had it been a comprehensive one, dealing also with some other aspects of maladministration in the Railways. Regarding the unloading period and keeping the goods in the sheds for a longer time, it is the usual practice, as our hon. Minister has already mentioned, that when the prices in the market are high, they try to take them away very quickly and when the prices are not that high, they try to keep them in the sheds or warehouses and wait for the prices to rise. Suppose he can keep 1,000 tonnes of a commodity in the warehouse, he does not mind paying demurrages because by the time he clears some part of the consignment, the prices would have gone up so high in the market that he will be able to make more

profit out of this consignment. So it is proper that this period has been restricted to seven days. But, at the same time, I would have been happier if there had been a clause that after seven days, if these goods are not cleared from the warehouse, the goods will be impounded, so that in future no businessman or consignee will dare to keep them in the warehouse and thereby create an artificial scarcity in the market in order to raise the prices.

So far as unloading is concerned, there is inordinate delay in unloading in most of the marshalling yards, specially in Howrah and Sealdah in West Bengal. So there is a definite need for increasing the number of marshalling yards in the busier centres or stations.

Regarding this sending of goods by wagons and also wagon-breaking and the loss incurred by the Railways in this connection, certain people have started talking that it has become the practice now—I do not know how far it is true—that sometimes these wagons are not even loaded at the point of entry or are partially loaded. It is simply sealed empty. At the terminal point, they have simply to break the seal. That is all. They do not even have to take the trouble of carrying the goods in lorries. That should be checked.

The other malpractice is regarding the selling of tickets at the stations. For example, last week there were persons who were paying more than Rs. 30 or Rs. 40 for purchasing a single third class ticket in the three-tier to come to Delhi. Now all this should have been taken into account while coming forward with a Bill of this nature. Then I would have been much happier.

Another point which has come to our notice is the system of booking wagons at the big centres. For example, I understand that if somebody pays or deposits Rs. 35 per wagon, he can book 1,000

[Dr R K Chakrabarti]

wagons in advance without giving any reason or sending any material for loading purposes. Now if you take Rs 35,000, until and unless his turn is over for 1,000 wagons nobody else can get these wagons. So what he does is, he goes to the market and sells them at a premium of Rs 80 or Rs 90. After taking 1,000 wagons, he makes profit by releasing these wagons at a price higher by Rs 50 to Rs 60 for each wagon. So this also should be looked into. There must be a provision that a person cannot have a wagon until and unless he brings the goods to the station, just like standing in the queue for purchasing the ticket. Some such method should be evolved to avoid this sort of cornering of wagons by some persons in collusion with some members of the staff in the Railways. Then I come to the question of attaching different bogies with vestibules. The first class or other class bogies with vestibules are attached in such a manner that corridor facilities are not properly available to the bearers, the waiters, and they have to run on the platforms at the danger of their lives to serve the passengers who are at the rear end of the train or at the beginning of the train. This matter should be looked into properly in future.

We also find that in certain stations or at certain convenient places some categories of staff are staying on there permanently. So far as I understand, there is a system of transfer, transferring doctors, station masters and other people from one station to another. The railway job is a transferable job. But we find that at some stations some people have had a monopoly, there is no change. So I think there should be at least a mandatory rule either in the Act or in the rules framed thereunder that a person shall not be staying in one place for more than three or four years, and if there is no change or no transfer taking place, then the proper people should be taken to task.

Lastly, I try to finish by saying that sometimes we take certain decisions without going into the details or without consulting public opinion without inviting the opinion of the people who are most affected by the system. For example, recently a decision has been taken by the railways for the abolition of the second class in the railways. There are so many problems arising by the abolition of the second class. Sometimes when we have to take a decision, we simply leave it to the bureaucracy to take a decision and try to implement it. We knew and we had experienced the problems when the inter class was abolished and we had to have this second class. Now again you are going to abolish the second class. I shall just quote a letter published in the Times of India of 13th inst. I am quoting it to emphasise my point.

"The Ministry has obviously overlooked another point. What will be its policy towards the railway and other Government employees entitled to free second class passes and also a large number of people given second class fare by the UPSC and other interviewing and examining bodies? If some of them are now given first class passes, it will increase the pressure on that class of accommodation. If the decision has something to do with socialism, then abolition of the first class would be more to the point. This will also result in considerable decrease in overcrowding since there are at least three or four first class coaches available on Mail and Express trains."

If socialism is the goal or if socialism is the reason for changing or abolishing the second class, then I think these points mentioned above should be considered. Now we are simply trying to create a richer class and a poorer class abolishing the whole of the middle class from the map of the railways. Thank you.

SHRI KALYAN ROY (West Bengal). Sir, I must say that this is a good Bill out of a bad Ministry. It is not a dogmatic view, but the general impression in the country today is that the Railway Ministry suffers from chronic inefficiency, chronic corruption, mismanagement and bad planning. And we are in a mess today because of the persistent refusal of the Railway Ministry to review its activity and plan, whether in relation to placing orders for wagons or in relation to the manner in which the wagons are allotted or regarding building railway lines where they are most needed. Today's ills and sufferings are entirely due to the top planners in the Railway Board and the top officials who think that what they say or think is the best and others have no right to criticise. The trouble is that Ministers have come and Ministers have gone. You have noticed that there were so many in this Department. Yet the same problem crops up every session. I was surprised when one hon. Member said that this is rather hasty and will be harsh to the traders. I do not know what experience he has got. I have my own personal experience, which has been echoed by other hon. Members, that this 30 days' time is a racket. In other words, in every Puja in West Bengal huge stocks of textiles are allowed to lie in the marshalling yard and the traders refuse to lift them resulting in acute scarcity of cloth to the people and terrible profit later on to the traders. At least the Railways have moved to ease the situation to a certain extent. From that point of view it is welcome and I would not have minded if the period of seven days is further reduced. But then they have taken more or less a reasonable view. But is it enough, I ask Shri Qureshi? He is a very consistent man in his Ministry. Shri Nanda has gone. Shri Hanumanthaya has gone. Shri Pat has now come and I do not know when he will go. But Shri Qureshi has been there always and I do not think he will go away unless he decides to go back to Kashmir. You

know the question of wagons has been there always. The Railways move coal and coal is one of the biggest sources of revenue for the Railways. There was a crisis in supply of wagons to move coal and this has resulted in accumulation of 9 million tonnes of coal in the pithead. Things slightly improved in the first part of this year. But is it not a fact that again accumulation has started in the NCDC mines, Bharat Coking Coal Mines and in the Raniganj area because of lack of wagons? This has resulted again in a coal famine in various parts of the country. This is a chronic problem which is being discussed in every session. Yet this particular problem has been allowed to remain. One of the causes is that there is rampant corruption in allocation of wagons.

Following from this, I come to the coal price. Today I heard that Government is going to give substantial increase in the coal price which will mainly go to the non-coking mine owners who are in the private sector. Is there any truth that you are going to give further rise in the coal price in respect of coal that you are going to buy from non-coking coal mine owners? This one item will upset the entire railway economy to the tune of a few crores of rupees resulting in a further increase in the train fare. Is there any substance in this news? Is it the only way of making the Railways economic? I do not want to go into details. But I would only point out an instance of absolute madness on the part of the Railways—if I am allowed to use that word. A railway line was opened up between Singrauli and Katni. I am sure that Shri Qureshi is not happy about that line. The original estimate was to move 25 million tonnes of coal per annum. It was then found that ultimately by the end of the Fifth Plan it will take 10 million tonnes. Up-till-now Rs 17.44 crores have been spent on this line. Up till-now not a single ounce of coal has been moved nor there is any possibility of taking 10 million tonnes in

[Shri Kalyan Roy]

100 years I am not going deep into it because, Sir, the Public Accounts Committee has taken note of it. I am only reading from the Report of the Comptroller and Auditor-General. Never before has there been such a colossal wastage of money in opening uneconomical lines for nearly Rs 18 crores. Who is responsible for it? Is this not a case fit for being gone into by the CBI? How was the contract given? How was this particular line chosen? Who was responsible for it? Was it the then Chairman of the Railway Board or was it the then Railway Minister?

On the other hand Sir you are closing down the lines which are mostly needed by the people just as the one about which there was a discussion in the House, that is, Martin Burn line. Here is a line which is mostly used by the middle-class people, by the working people, by the poor people, who are often coming to and going from Calcutta to attend their offices and so on. But, Sir, that line has been closed down. Why? We have been told that it is uneconomical. A few crores are being spent every year on this. At the same time, you are spending nearly Rs. 19 crores for a line for goods which will never come. I do not know what answer Mr Qureshi can give to this. Is it only the question of wagons not being unloaded by the traders which is very true? What about the other point which has been made by the Comptroller and Auditor-General of India in his Report for 1970-71? What about the missing and unconnected coal wagons?

Sir, it has been mentioned at page 13 of the Report that in evidence before the Public Accounts Committee the Railways have stated that the high incidence of missing and unconnected coal wagons was expected to improve with the introduction of the new procedure of machine-linking. It has, however, been

noticed that this has not at all improved. The same is the case with the question of remodelled marshalling yards. Here again, Sir, it has been pointed out—it is at page 13—that in the marshalling yards at Kalyan, Chitapur, Asansol, Sitarampur, Erode, Ratlam, Phulera and Baroda which were remodelled at considerable cost more than five years ago, the average detentions to wagons increased after remodelling. What a wonderful remodelling your officers have done. Mr Qureshi! Crores of rupees have been spent on Sitarampur yard, on Asansol yard and other yards. It was expected that the wagon movement would be quicker. But, Sir, detentions have increased. If this is the condition of your administration, do you think that simply by reducing it from 30 days to seven days the Railways will be able to economise, will be able to earn more profit and will be able to clear its deficit? If you think so, you are living in a fool's paradise. That cannot be done. That is why Dr Chakrabarti correctly said that you are attacking the monster piecemeal. The monster is not hurt, he is not yet wounded, but he is going on disturbing the public economy. That is what the Railway Minister is doing today.

Now, Sir, I come to the question of locomotives. Even in relation to the locomotives, which are going to drag these wagons, what is the performance? Again, Sir, the Public Accounts Committee has pointed out that in the Diesel Loco Works at Varanasi, only 82 locos were produced in 1969-70 as against the anticipated production of 105 locomotives. The same is the situation at Chittaranjan also. But, of course, at Chittaranjan you have stopped building steam engines. So, Sir, whether in the case of locomotives or in the case of the marshalling yards or in the case of investing on lines, your picture is a picture of utter darkness. You can't deny that. Denial will not improve the situation. I have told before also here in this House that one of the greatest stumbling-blocks in the recovery

in the growth of India is the failure of the Railways, not because there were strikes or lock-outs, not because there is lack of capacity or lack of investment, not because of any other factor, but because the Railways have failed to move jute for the jute industries, coal for the consumer, paper for the people, coffee, tea, wheat and rice and other things for the public. From whatever angle you may look at it, the Railways either blame the people or find some other reasons for their failures. But they never face their facts, which are absolutely sordid. This problem has to be tackled in cooperation with the labour, with people. But what is their attitude? May I ask Mr. Qureshi?

The entire bulk of working class are getting 8.33% bonus. You talk to the workers who are going to load and unload, who drive the engines. The other workers side by side are getting 8.33% But you deny the basic minimum bonus to railway workers, most of whom work hard, work day and night, in difficult situations, and dangerously also sometimes. There may be strikes, there will be *gheraos*, there will be slow-down, 'work to rule' and so on. You say that wagons are not moving because "we have so much disturbance and law and order is not proper". But who is creating this law and order problem, Mr. Qureshi? Who is responsible? Who is creating unrest among the railway employees? Please answer this question.

When I came here, Sir, the day before yesterday I was in Asansol. It took me half an hour to get into the station. Why? The railway employees were shouting slogans before the Asansol railway station, demanding 8.33 per cent bonus. Naturally the trains were delayed. If I ask why trains are delayed, he will say that workers are not cooperating. But that is the general feature of the country. But it is the Railway Ministry which is creating problems which, I feel, should be dealt with sympathetically. I

do not mean to say that Mr. Qureshi is not a sympathetic man. He is for the down-trodden classes. But I think he is in wrong company. He is presiding over a Board which is basically anti-working class. That is the problem.

Then, Sir, before I finish I have to draw the attention of the Railway Minister to a very painful letter which we have received from the Minister of Food and Agriculture of West Bengal. This is dated 28th November, addressed to me. A copy of the letter was sent to Mr. Pai. It arose over a question and answer relating to building of railway lines in the Sunderbans areas of West Bengal. The Sunderbans areas, as you know, have 4500 sq. miles and more than 2 millions population, 48 per cent of whom belong to Scheduled Castes and Scheduled Tribes. It has tremendous possibilities. So the Ministry of West Bengal was trying desperately to have some railway lines in that area. There is no railway at all there. A survey was started and we were expecting that it will be linked up with West Bengal. That is practically an isolated area. This is the gateway of West Bengal. It is only a few miles away from Calcutta. Now the Minister replied on 27th of November that his Ministry have no intention to build a railway link there. At the time when a survey is being conducted and when an assurance has been given to the West Bengal Ministry that this preliminary survey will be followed by a detailed survey and other steps will be taken, at that time if the Railway Minister gives such a sort of answer in Parliament, then what impact it would create among the officers who are doing the survey work? They will definitely come to the conclusion that the Railway Ministry is not interested to build any railway line in that area, and they would also write a report in order to suit the whims of Mr. Pai. I do not know what is the thinking of the Railway Ministry. On the one hand, they say one thing to the West Bengal Government and on the other they say

[Shri Kalyan Roy.]

something else in the Parliament. So Mr. Kashi Kant Moitra has written a very strong letter, saying—I am quoting:

“The reasons given by the Deputy Railway Minister, as reported in the Press, are clearly untenable and misconceived....”

He has also sent a copy of his letter to Mr. Pai. So, I would like to know what your actual attitude is, what your policy is, towards building up lines in the Sunderbans area which is very vital, which is absolutely essential for the development of the backward areas of West Bengal.

Lastly, before I sit down, I must point out once again something which I have been pressing for a long time. The basic, core industries are situated today in eastern India—basic, core industry meaning steel, coal, aluminium and heavy industries. It is because the raw materials are there. It is not that we wished and they were given to us. Coal is there, iron ore is there, manganese is there, mica is there, and naturally the basic industries will be built up there. But Mr. Qureshi will agree with me that in the last five years, in comparison with the investment made in the South, whether it is in Tuticorin or in the Bellary-Hospet area or anywhere else in Tamil Nadu, Andhra or Mysore, the total investment in Bihar, Orissa, West Bengal and Assam is negligible. And yet you want this area to contribute more for the progress of the entire country.

From Mughal Sarai to Calcutta the entire area is completely neglected and I have been told by top officers that your Five Year Plan cannot succeed unless you build more tractions, more lines connecting Mughal Sarai and Calcutta—because more steel has to be moved, more coal has to be moved—nearly 100 million tonnes of coal has to be moved, iron

ore has to be moved, mica has to be moved, manganese has to be moved, aluminium has to be moved, jute to be moved. And yet, for some reason the Railway Board is neglecting these particular lines in Bihar, Orissa, West Bengal and Assam. I wish I knew that reason; we are trying to find out the reason. Is it because of provincialism or is it because of some basic antipathy towards the east? Something must be there why this area is completely neglected. Whether in the matter of allocation of wagons, whether in the matter of having better railway stations or in the introduction of more passenger cars or development of more areas or investment in new lines, I find that the stepmotherly attitude continues. I hope that when we make these allegations the Minister also will take it seriously because I hate, and I think Parliament will also hate to hear the allegations being repeated year after year, month after month, session after session. They must study what is wrong with it and deal with it. If the Minister refuses to look into the workings or misworkings of the Railway Board—the Railway Ministry as a whole—instead of trying to defend it—because once you defend corruption, once you defend inefficiency in such a vital sector—then your Five Year Plan will be in a mess.

SHRI MONORANJAN ROY (West Bengal): Mr. Deputy Chairman, Sir, I have not found it stated in the Statement of Objects and Reasons of the Bill that the Railway Ministry wants to control wagon breakers, while not allowing the business magnates from keeping their goods for one month. I do not know what their purpose is; I do not find any mention about this. Why?

The reason given is that it is causing slower movement of wagons. There is a more serious reason than anything else in causing this artificial scarcity of wagons. When wagons are booked and once they reach the destination, wagon breakers are informed, sometimes from the very place from which they are booked. The same

merchants inform their counterparts at the destination that such and such goods are going, and the wagon breakers are accordingly instructed to operate. And the same merchants claim huge compensation from the railways. I hope Mr. Qureshi will kindly listen to the debate.

DR. K. MATHEW KURIAN: He is listening to two persons—Mr. I. K. Gujral and yourself.

SHRI MONORANJAN ROY: Now, Sir, this artificial scarcity, rising prices and corruption in the booking of tickets, booking of goods and wagons, allotment of wagons, etc. are the outcome of the present system, present social and economic system in which we are living today in India. This capitalist system is bound to bring in corruption. The then Railway Minister, Shri Nanda, wanted to do away with corruption and he formed a committee he sent his own men to Moghul Sarai but we did not find anything excepting coming out of a statement in the press that he is dealing with corruption. How the corruption has come down is being experienced by both the passengers and those who book their goods and unfortunately those who are not big merchants to bribe and have their goods booked. We cannot expect and we do not expect also that it will go by way of putting some restrictions on the question of keeping the wagons for longer time than seven days. Within seven days also they can do as they like. Although there will be some restriction, this wagon-breaking and other sorts of corruption cannot be stopped only by these means. That is my first point.

Then, Sir, corruption has become so rampant and it is so much associated with the entire railway system today that I do not know what can be done. The social system itself breeds corruption, it is true. Somewhere it is more and somewhere it is less but with the railways, I think, corruption is the most rampant. I can cite an example. I was a little late

in coming to this House as I was sitting in the Railway Reservation office on the third floor for booking a ticket to Howrah for one of my friends. I sat there for more than half an hour and I wanted a ticket by Assam Mail to Siliguri but I failed to get even sitting accommodation for 17th, 18th or 19th. I can assure Mr. Qureshi that I can get a 3-tier sleeper if I can pay Rs. 19 or Rs. 20 or Rs. 25 more for that ticket outside. I do not believe that the class-III employees are responsible for this. There is a gang operating throughout. And the Railway Board, I do not think, have got any intention to stop such a thing. For the operation of these gangs not the poor employees are to be blamed but the top officials and the police are also linked with them. This is my own experience and the experience of hundreds of thousands of people daily. That is my point number one. Now, Sir, I do not know what explanation the Railway Minister has got to give. We also sometimes experience the same difficulties in booking our own tickets as Members of Parliament but I do not like to go into that because we are privileged in that way and most of the privileges we get other people do not get at all and they are the worst sufferers in this respect. I think one of our friends has mentioned and I do join my voice with him that they should abolish the first class altogether and give instead four or five three-tier bogeys. That will be of help to some more passengers who want to travel.

Now you have introduced one month time for booking in advance and that has created opportunities for those black-marketeers. It has been of no help for the ordinary passengers because when it was ten days, at least ten days before the date of travel people could go to the queue and it would have been difficult for the booking clerk to say that all the seats have been booked. Now with one month time allowed for advance booking anyone can say that all the berths have been booked. Of course it is not

[Shri Monoranjan Roy.]

that poor clerk who is responsible for all the trouble. Big gang operate, pay the money and book the tickets and then those tickets are sold in the black market. If you do not stop this it means you do not show any sympathy for the ordinary passengers. You say plainly this is the system we have to live in.

Now, Sir, about coal and wagon shortage. The small colliery owners came to us and said that they had to lay off thousands of workers in their collieries because there was acute shortage of wagons. Bengal coal, Andrew Yule and other big monopoly collieries find no difficulty in getting wagon allotments. Difficulties are faced only by the small collieries and in the name of shortage of wagons there is discrimination in allotment between the big monopolists and the small colliery owners. This matter we pointed out during the Budget debate also. They are now facing a very difficult position because the collieries are closing down and thousands of workers are being rendered unemployed. Of course this is a problem which is not connected with the Railways. Again because coal could not reach North Bengal due to shortage of wagons the price of coal rose to Rs. 4 Rs. 5, Rs. 6 per maund in Siliguri. I went there at that time and it was due to some bottleneck in the Farakka. Because the wagons could not reach there, the price of coal went up like anything.

Now I come to Farakka. One year has passed after the Farakka Barrage was completed but still the Assam Mail is not diverted *via* Farakka. Why I do not understand. We raised that question in the Consultative Committee meeting. (*Time bell rings*) Sir, I have to be given some more time.

SHRI PITAMBER DAS : Sir, I have a point of order. The scope of this Bill is very limited. It is preventing the detention of wagons and reducing the period from 30 days to 7 days. It has absolutely nothing to do with passenger traffic.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: That is why I rang the bell, because he was not speaking on the Bill.

SHRI MONORANJAN ROY: I am dealing with all the points because in this House when we discuss things we try to give a comprehensive view of them. When I started I referred to the limited scope of the Bill, but this is concerning the Railway itself.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: At that time you can discuss the entire Railway administration.

Dr. K. MATHEW KURIAN (Kerala): Rajya Sabha, in its wisdom, has been discussing wider issues every time, but why limit it only on this Bill?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, no. There is a certain limit to which you can go.

SHRI MONORANJAN ROY: My colleague, Mr. Kalyan Roy, referred to the Howrah-Amta Railway. Again and again we have raised this question . . .

DR. K. MATHEW KURIAN: Mr. Pitamber Das, in his own wisdom, brings in wider issues every time.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: There is a limit to which you can stretch.

SHRI PITAMBER DAS: I do it in the proper contest. I never bring in irrelevant matters.

SHRI MONORANJAN ROY: I have referred to the Howrah-Amta Railway . . .

DR. K. MATHEW KURIAN: This is the proper moment.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: At the time of speaking on the Railway Appropriation Bill you could have brought it up.

SHRI MONORANJAN ROY: The Prime Minister, just on the eve of the last election, declared that the Howrah-Amta Railway line would be reopened, but it has not come to see the light as yet.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I think you wind up.

SHRI MONORANJAN ROY: Another point is the linking of the railway between Balurghat and Raiganj in West Dinajpur. The people there have been appealing to you again and again. Will you take some steps on that score? Balurghat is the granary of West Bengal so far as paddy is concerned. Also, they produce jute. Jute and paddy they cannot be sent by train. They are to take resort to trucks as a result the cost becomes too high. That is why there is the repeated appeal from the people of that area.

Now, Sir, the last point is about the payment of bonus to workers. It is the Railway workers who will see that the goods are taken delivery of within seven days. The Railway worker who is working in the workshop works with the same tools as used by the workers in the private sector or in a public undertaking like Hindustan Steel, or MAMC or HMT. They will be paid bonus, but not the Railway workers. Till today a sum of Rs. 2.25 is paid per day to the casual labour. It is a shame on the part of the Railway Ministry to pay Rs. 2.25 per day even today. Here is a petition given by the workers of the South Central Railway, with the signatures of 250 persons.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You have taken more time. Please wind up.

SHRI MONORANJAN ROY: One minute. The workers in the Construction Department and in the Telecommunication and Signals Department of the South Central Railway are being paid Rs. 2.25 per day. They appeal to you to pay Rs. 3/- per day. That means Rs. 78 per month total. To that also you have not responded. This is how you are building socialism and removing *Garibi*. I appeal to you and this petition I will pass on to you just now.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Bhardwaj.

7—17 R. S./72

SHRI JAGAN NATH BHARDWAJ (Himachal Pradesh): Mr. Deputy Chairman, I support the Bill. I have to say a few things...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Take only ten minutes.

SHRI JAGAN NATH BHARDWAJ: I will not take more than five minutes.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Everybody will take not more than 10 minutes.

SHRI JAGAN NATH BHAR WAJ: I think the Railways are sticking to old ways and old fashions. In view of the changed circumstances, it has become necessary for them to take to modern ways. For example, in the field of goods carriage, the Railways should provide efficient and honest service to the users. This can be possible only by taking special pains in this direction. This Bill no doubt is a step in this direction. But I think that much more positive and serious efforts will have to be made to bring the Railways on a modern footing.

Now, it is evident that there is competition between the Railways and motors and buses and trucks. As against that, the best course for the Railways is to specialise in long-distance running and fast running and in carriage of goods-carriers. If the Railways pay special attention to this point, the users of wagons may feel in a much comfortable condition.

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAM SAHAJ) *in the Chair*]

So far as corruption is concerned, there is a lot of corruption on the Railways, for example, in the matter of reservations made for wagons. Along with this, I say there is corruption in the field of reservation of seats also. The scarcity and difficulty, in fact, is not so much of a real nature as it is man-made. It is artificial. For example

[Shri Jagan Nath Bhardwaj.]

I have seen in the case of reservation of seats, there are so many seats available. But the *babu* at the ticket counter says that all of them have already been booked. They will put up a list outside and say, "See! All the seats outside and say, "See! All the seats have been reserved." But when you go two or three stations ahead, the seats will be available and you will find that all the men who try for these seats are accommodated. I do not know on what condition they are accommodated, but then they are accommodated.

In this connection, I would suggest that there should be what may be called a flying squad or some other arrangement to check this sort of corruption. I think, along with the list that they paste outside, the numbers of tickets also should be indicated. Then there are chances that much corruption in the matter of reservation of seats may not be possible.

That is all that I have to say.

श्री श्यामलाल यादव (उत्तर प्रदेश): माननीय उप-सभाध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से इस बिल के सम्बन्ध में निवेदन करना चाहता हूँ कि जिस उद्देश्य से यह 30 दिन से 7 दिन किया जा रहा है, मैं समझता हूँ कि उससे उस उद्देश्य की पूर्ति नहीं होगी। अगर ही जाए तो मुश्किल बहुत प्रसन्नता होगी क्योंकि वगन पहुंचने के बाद उसे खाली करने के लिए जो व्यवस्थाय होनी चाहिए और व्यवसायी को इन्तिला मिलनी चाहिए और उसे जो व्यवस्था करनी पड़ती है वह नहीं हो पाती। इन्तिला पहुंच भी जाए तो भी वगन वहा नहीं पहुंचता इसलिए इसकी पूर्ति होना बहुत मुश्किल दोखता है। उस सम्बन्ध में जो सबसे बड़ी दिक्कत होती है वह रास्ते में बैगनों की चोरी हो जाती है, पिलफरेज हो जाता है, लेकिन उसको रोकने में रेलव असमर्थ हो जाती है। इसलिए मैं समझता हूँ कि व्यावसायिक रूप में बैगन्स की कमी पड़ती है, ठीक समय से वह गंतव्य स्थान

पर पहुंचते नहीं, ठीक समय से उनका माल नहीं ले जा सकते हैं। जो आदमी बिजिनेस करता है वह इतजार नहीं कर सकता, इतना मस्ता बिजिनेस नहीं कि रोक कर पैसों का नुकसान उठाये। लेकिन वास्तव में जो दिक्कत है जिसकी वजह से यह कमी है बैगन्स की उसका तरफ हम सरकार का ध्यान दिलाना चाहेंगे। उसका एक बहुत बड़ा कारण है कि जो बैगन्स का रिजेशन हो रहा है, जो चोरी हो रहा है, उसकी वजह से हो रहा है।

मान्यवर, मूगलसराय की बात है। रेल मंत्री जी पहले भी मान चुके हैं कि वहा रेलवे में बहुत बड़ी चोरी होती है और साल में कई करोड़ रुपये की चोरी वहा पर होती है। कई बार प्रयास हुआ कि उस चोरी को रोकना जा सके और वहा बैगम का मूवमेंट ज्यादा तेजी से हो, उसके लिए नन्दा जी जब थे जैसा कि अभी कल्याण राय जी कह रहे थे तब उन्होंने कुछ स्कीम चलाई थी और थोड़े दिनों तक जब कि वह स्कीम जारी रही तब कुछ असर पड़ा लेकिन फिर बाद में वह व्यवस्था ढोली पड़ गई और अब इधर वर्तमान मंत्री जी ने उस पर कुछ जोर दिया है जो रेलवे की चोरी रोकने के लिए प्रयत्न किया है और मेरा ऐसा खयाल है कि सभवत आपके मशविरे से या रेलवे के अधिकारियों के मशविरे से वहा के पुलिस कप्तान और जिला अधिकारों ने एक कदम उठाया कि जो निश्चित रूप से चोर है, जिनको सारे लोग जानते हैं, एक एक आदमी जानता है, अधिकारी जानते हैं, जिनके ऊपर मुकदमें चल रहे हैं, उन लोगों को जो आन्तरिक सुरक्षा कानून था उसके अन्तर्गत लिया गया। इस तरह के दम आदमियों के विरुद्ध वारेट जारी किया गया एक तो जेल में या दो पकड़े गये और बाकी सात आदमियों के मकान और उनकी जायदाद तमाम कुर्क कर ली गई। ऐसी व्यवस्था है कि जिला अधिकारी 12 दिन तक अपने आदेश से रख सकते हैं उनकी गिरफ्तार लेकिन उसके बाद राज्य सरकार का उसके लिए अनुमोदन होना आवश्यक है। मुझे ताज्जुब

है क्योंकि जितने लोगों के खिलाफ वारेट और कुर्की को कार्यवाही हुई सारे के सारे प्रख्यात चोर थे रेलवे का माल चोरी कर के मुगलसराय में बहुत सम्पत्ति बना रखी थी हर आदमी जानता था कि उनका यह काम है, उनका राजनीतिक प्रभाव था और मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि उत्तर प्रदेश की सरकार ने, जहाँ चीफ मिनिस्टर वहाँ के, वाराणसी के, रहने वाले हैं, उनसे जिला अधिकारियों के उस आदेश का अनुमोदन नहीं किया, नतीजा यह हुआ कि वह सारे के सारे चोर फिर मुक्त हो गये हैं। इस सम्बन्ध में सारे राजनैतिक दलों ने वहाँ पर विरोध किया और जब गवर्नर वहाँ गये थे अकबर अली खां साहब जो कि हमारे यहाँ के हमारे हाउस के सदस्य थे तो उन्होंने कहा कि इस तरह का अनर्थ नहीं होना चाहिये कि जो वास्तव में चोर हैं उनको इस तरह छोड़ दिया जाय। ये दस दिन बन्द रहे और रेलवे अधिकारी जानते हैं कि रेलवे को चोरी बन्द थी सारी जनता जानती है लेकिन आरोप यह लगाया जाता है कि इस सम्बन्ध में आदेश प्राप्त करने में कुछ चीजे इस किस्म की हुई जिसका प्रभाव पड़ा और जानबूझ कर यह आदेश नहीं दिया गया क्योंकि मैं जानता हूँ कि मुख्य मंत्री जी भी कम से कम उसमें एक जो प्रख्यात चोर था जिसको सब लोग जानते हैं उसके घर पर चीफ मिनिस्टर होने के बाद गये हुए थे, उसके घर पर एक दो घंटे रहे और उनको जलपान वगैरह भी कराया गया, उसका भाई भी राजनैतिक नेता है, वह रूलिंग पार्टी में है, तमाम पार्टियों से होते हुए रूलिंग पार्टी में पहुँच गया है, कई मुकदमों में स्मगलिंग के चल रहे हैं, इसलिये मैं नहीं कह सकता कि मुख्य मंत्री जानते नहीं थे कि यह रेलवे वॉगन ब्रेकर्स और चोर है, जिनका यह पेशा है। तो इस तरह से रेलवे के चोरों की अगर सरकार

प्रोत्साहन देगी, उनके विश्वास मुनासिब कार्यवाही नहीं होगी तो फिर क्या होगा। अधिकारियों का जिन्होंने सोच समझ कर कदम उठाया उनका मनोबल गिर गया और उन्हें इस तरह से आभास हुआ कि उनके अधिकार जो थे उनकी उपेक्षा हुई, यही नहीं बल्कि जनता में यही भावना हो गई कि सरकार खुद नहीं चाहती है कि रेलवे की चोरी बन्द हो और शायद इसमें सरकार का ही लाभ हो रहा है, जब कदम उठाया जाता है तो उसे भी बीच में खत्म कर दिया जाता है। मैं चाहता हूँ कि रेलवे के मंत्री जो इस बारे में स्थिति को स्पष्ट करें क्योंकि इसका तमाम लोगों पर असर पड़ता है कि जानबूझ कर यह आदेश नहीं दिया गया और उनको फिर से छूट दे दी गई कि जावो रेलवे को लूटो।

इसके साथ ही, मान्यवर, मैं यह कहना चाहता हूँ कि खास तौर से रेलवे के जो वॉगन्स के मूवमेंट में दिक्कत पड़ती है तो आये दिन उपद्रव होता रहता है उससे नुकसान होता है, वगस दिनों दिन पड़े रहते हैं, उनकी चीजे नष्ट हो जाती हैं और किसी न किसी तरीके से उस सम्बन्ध में भी रेलवे के अधिकारों कहिये या जो म्यानीय अधिकारी होते हैं उनका सहयोग नहीं मिलना है। अभी मैं मान्यवर, कहना चाहता हूँ कि आजमगढ़ जिले में बहुत बड़ा कांड हो गया एक मामूली सी घटना को ले कर के। उसके दो पक्ष हैं। एक पक्ष है कि छात्र बिना टिकट यात्रा कर रहा था उसको रोका गया और इसलिये उसने बदले में मजिस्ट्रेट पर हमला किया और दूसरा पक्ष है कि मजिस्ट्रेट ने जानबूझ कर छात्र पर कमरे में गोली चलाई उसे आहत किया और इसको ले कर के सारा उपद्रव वहाँ पर हुआ और मऊ स्टेशन का कितना नुकसान हुआ, लाखों

[श्री श्यामलाल यादव]

रूपये की क्षति हुई और, मान्यवर, यही नहीं अब रेलवे का शाहगंज से बलिया तक का पूरा सेक्शन जाम हो गया है। कोई मूवमेंट ट्राफिक का नहीं होता है। थोड़ा बहुत पैसेंजर गाड़ी चल पाती है। सारे जिले में इर्द-गिर्द में एक उग्र वातावरण बनता जा रहा है कि वहां शांति और व्यवस्था भी नहीं और उसको कायम करने में आप कोई सहयोग नहीं दे रहे हैं और न म समझता हूँ आप कुछ कर रहे हैं। मेरो ऐसी धारणा है कि जो भी सरकार है, चाहे वह स्थानीय सरकार ही, उसको इस तरह का रुझान नहीं उठाना चाहिए। जो हिंसक तत्व है, जो उग्रत्व करते हैं, जो लोगों को सम्पत्ति को, सार्वजनिक सम्पत्ति को नष्ट करते हैं, खास तौर से यातायात के मार्ग में बंगस के मूवमेंट में रुकावट करते हैं उनके विरुद्ध कार्यवाही को जाए और अगर कभी कार्यवाही को भी जाती है तो बाद में उसको उठा लेते हैं क्योंकि वे भी कहते हैं जो कुछ करना हो कर लो, एक न एक दिन मामला खत्म हो जाएगा। इस तरह की चोख का बुरा असर पड़ने वाला है। तो मैं चाहूंगा, मंत्री जो स्थिति को स्पष्ट करेंगे कि कैसे सम्पत्ति को सुरक्षा होगी और गाड़ियों का मूवमेंट ठोक से हो सकेगा।

आखिर मैं मान्यवर, मैं एक चीज और कहना चाहता हूँ कि रेलगाड़ियों को लेट रनिंग अभी पैसेंजर ट्रेन्स में खास कर नहीं है। आपने थू गाड़ियां चलाई आप डोजल इंजन लगा रहे हैं, लेकिन एक्सप्रेस गाड़ियों में डिले हो जाती है या पैसेंजर गाड़ियों में डिले हो जाती है तो सारे रेलवे के मूवमेंट में उसका असर पड़ जाता है। और मालगाड़ियों के मूवमेंट में असर पड़ जाता है। जैसे मैंने कहा, अपर इंडिया एक्सप्रेस पहले ठोक से चलती थी अब लेट रनिंग होने

लग गई। वह हमेशा लेट आएंगे और आज तक कोई सुधार नहीं कर पाए। उसी तरह से जो सुविधाएं हैं उनमें भी कोई बढ़ोतरी नहीं करते। इस सिलसिले में मैं एक ही बात कहना चाहता हूँ, मुगलसराय को बात करते हुए, कि वहां पर प्लैटफार्म में कोई इन्क्वायरी आफिम नहीं, सारो लैक्टिक लाइन है इसलिए पब्लिक को सारा ऊंचा पुल पार करके बाहर जाना पड़ता है। कोई वहां पर पब्लिक इन्क्वायरी नहीं है, न कोई रिटायरिंग रूम है पैसेंजर्स के लिए।

जहां तक कमचारियों की बात है हमें इसमें कोई आपत्ति नहीं, जितनी सुविधाएं आप दे सके आप दे लेकिन उसमें जो शेड्यूल कास्ट और शेड्यूल ट्राइव्स वे लोग हैं उनको विशेष सुविधा मिलनी चाहिए, जैसे आपने आदेश भी दिए हैं। लेकिन एक शेड्यूल कास्ट एन्ड शेड्यूल ट्राइव्स वेलफेअर असोसिएशन नार्थ ईस्टर्न रेलवे है, मान्यवर। उसमें मुझे जाने का मौका मिला। उन लोगों की शिकायत है, उन्होंने उनको मंत्री जी को लिख कर भेजा था। मैंने भी उनको शिकायती को आपके पास भेजा कि वहां पर जो गवर्नमेंट के आदेश है, शेड्यूल कास्ट और शेड्यूल ट्राइव्स को भर्ती के लिए, उनको तरक्की के लिए, सेलेक्शन प्रोड के लिए उसका पूर्ण परिपालन करना और उनको मान्यता देना, ये सब ऊंचे अधिकारी नहीं देते हैं। इससे उन लोगों में बहुत असंतोष है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा, इस पर वे विचार करें और उन लोगों की जो वास्तविक शिकायत है उनको दूर करें और आपने उनके बारे में जो आदेश दे रखे हैं उनको पूर्ति करें। उनकी असोसिएशन को उचित सुविधा दें ताकि वे आपको सहयोग दे सकें और अपने सार्थियों को संतुष्ट कर सकें।

एक और निवेदन करके मैं खत्म करना चाहता हूँ। रेलवे केटरिंग बहुत ही खराब होती जा रही है। मैं समझता हूँ, आप ईमानदारों के साथ इस बात को मान लीजिए कि रेलवे केटरिंग व्यवस्था को आप छोड़ दीजिए और यह काम प्राइवेट केटरर को दे दिया जाए। एक ही उदाहरण देना चाहता हूँ। जब हम लखनऊ से आ रहे थे तो हमारे साथ एक एम० पी० सज्जन और सफर कर रहे थे। सम्भवतः सवा 9 बजे होंगे उन्होंने पूछा कि खाना मिल सकता है—कन्डक्टर से उन्होंने कहा जो डाइनिंग एटेंडेन्ट होता है कि हमको खाना कासगंज स्टेशन पर मिल सकेगा? तो उसने कहा, यह रेलवे केटरिंग है, 9 बज गए हैं, अब खाना नहीं मिलेगा। अगर प्राइवेट केटरिंग होती तो काफी रात तक खाना मिल सकता था। जिन लोगों के हाथ में केटरिंग है वे अपने फायदे में जा रहे हैं। एक बार मैंने रेलवे में खाना खाया 3 महीने पहले दिल्ली में बनारस जाने हुए और मैं बनारस जाकर बोमार पड़ गया, तब से रेलवे का खाना छोड़ दिया। जब हमको ऐसा खाना मिलता है तो आम जनता को कैसा खाना मिलता होगा। खूब लूट मर्च हुई है, कोई व्यवस्था आपकी उसको रोक नहीं सकती है क्योंकि ऊपर से लेकर नीचे तक सब कर्मचारी मिले हुए हैं, वे यह केटरिंग अपने फायदे के लिए करते हैं। जो नौकर हैं, उनको घाटा हो, मुनाफा हो उससे कोई मतलब नहीं। उन सबको वेतन आप देगे, महंगाई भत्ता देगे, उन्हें आप बोनस भी देने जा रहे हैं, वह भी दे दीजिएगा, सब कर दीजिएगा। दो करोड़ कर्मचारी हैं चाहे फैक्ट्रियों के अंदर रहे, चाहे राज्य कर्मचारी हों, चाहे किन्हीं संस्थाओं में नौकर हों...

इन्हीं लोगों के ऊपर सारा रुपया और सारा धन खर्च किया जा रहा है और

इस तरह से 70 फीसदी जो सरकारी कर्मचारी हैं उनके लिए दो करोड़ रुपया खर्च किया जा रहा है, लेकिन देश की जो 55 करोड़ जनता है, उनकी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। देश की जो यह जनता है उसके लिए न वेज बोर्ड है, न बोनस की व्यवस्था है, न मकान की व्यवस्था है, न मिनिमम रिक्वायरमेंट प्राप्त करने की व्यवस्था है और इस तरह से उनका तरफ कोई भी ध्यान नहीं दिया जा रहा है। सम्भवतः आप यह सोचते होंगे कि यह जो दो करोड़ हमारे कर्मचारी हैं उन्हें संतुष्ट करके देश के ऊपर हमेशा के लिए कब्जा बनाया जा सकता है और इस तरह से 55 करोड़ जनता के ऊपर शासन किया जा सकता है। यही कारण है कि आप दन लोगों की घोर उपेक्षा कर रई हैं और इन लोगों की तरफ ध्यान न देकर रातदिन इन कर्मचारियों की भलाई की तरफ ध्यान दे रहे हैं और उन के ऊपर सारा रुपया खर्च कर रहे हैं।

इसी सिलसिले में एक बात और निवेदन कर देना चाहता हूँ कि अभी हाल में बकिंग कमेटी की मीटिंग में बिहार के मुख्य मंत्री श्री केदार पांडे आये हुए थे। उनका बयान जो उन्होंने अखबार में दिया था उसको मैंने पढ़ा था। उनका कहना था कि 70 फीसदी जो रुपया है वह सरकारी कर्मचारियों के ऊपर खर्च कर दिया जाता है जो दो हजार तक वेतन पाते हैं और इस तरह से ये लोग आराम की जिन्दगी बसर कर रहे हैं। यही वे लोग हैं जो देश में समाजवाद लाने वाले हैं क्योंकि जितने भी सरकार के कार्य हैं वे इन्हीं के द्वारा कार्यान्वित किया जाता है। इन्हीं लोगों के हाथ में आज व्यवसाय भी है।

(Time Bell rings.)

मैं एक मिनट में समाप्त कर दूंगा। तो मैं यह निवेदन कर रहा था कि आप

[श्री श्यामलाल यादव]

रेलवे कर्मचारियों को ओर ज्यादा ध्यान दे रहे हैं, उन्हें बोनस दे रहे हैं तो किसानों को बोनस क्यों नहीं देते, मजदूरों को बोनस क्यों नहीं देते और इन्हें कर्मचारियों को ही बोनस क्यों दिया जाय ?

इन शब्दों के साथ मैं चाहता हूँ कि मंत्री जी इन बातों की ओर ध्यान देंगे।

श्री यशपाल कपूर (उत्तर प्रदेश) :
उप सभाध्यक्ष महोदय, यह विधेयक लाकर मंत्री जी वैंगनों की कमी को पूरा करने का प्रयास कर रहे हैं। यह बात सदन में और बाहर भी कही गई है कि रेलवे वैंगन भी मरद करते हैं इस काम में कि जाँ हमारी आवश्यकता की वस्तुएँ हैं, जोवन की, उनके दाम बढ़ाने में बहुत मदद करते हैं, क्योंकि सब से सस्ता गोदाम किसी व्यापारी को कहीं मिल सकता है तो वह रेलवे का वैंगन ही है। चाहे दाल हो, तेल हो, उसे व्यापारी स्टेशन में ही रोक लेता है और इस तरह से महीने, दो महीने में छुड़ाकर बाजार में कमी दिखला देता है और फिर उस चीज के दाम बढ़ाकर ज्यादा दामों पर बेचता है और इस तरह से नफाखोरी का यह एक साधन बन गया है।

जब यह बात रेलवे मंत्रालय के ध्यान में लाई गई, तो यह प्रसन्नता की बात है कि उन्होंने इस ओर ध्यान दिया और यह जो 30 दिन का समय था उसको घटाकर 7 दिन कर दिया। साथ ही उन्होंने यह भी कर दिया कि जो ठीक समय पर वैंगन नहीं उठाएँगे, उसके लिए जो जुर्माना वगैरह बढ़ाया है, उससे भी असर बहुत पड़ेगा। लेकिन यह देखने की बात है कि जो असली कठिनाई है उससे समस्या का समाधान होगा या नहीं ?

यह तो सभी जानते हैं कि देश में रेलवे वैंगनों की कमी है और उस कमी को पूरा करने के लिए रेलवे मंत्रालय को पूरा ध्यान देना पड़ेगा। क्या रेलवे मंत्रालय ने कोई ऐसी योजना अगले दस, बीस साल के लिए सोची है, खास तौर पर रेलवे वैंगन बनाने के लिए। पिछले कुछ वर्षों में कुछ ऐसी भावना रेलवे मंत्रालय में रही कि जैसे हमारे यहाँ बहुत ज्यादा वैंगन हो गये हैं और जो लोग वैंगनों का निर्माण करते थे, चाहे वे निजी क्षेत्र में हो, वे बन्द हो गये और वे कारखाने जिन्हें प्रोत्साहन देकर लोगों से कहा गया था कि आप इस तरह के कारखाने खोलें उन लोगों को भी अपना सब कामकाज छोड़ना पड़ा है। जहाँ तक मुझे याद ईलाहाबाद में इस तरह का कारखाना था और बीच में यह भी खबर आई थी कि रेलवे मंत्रालय का दक्षिण में जो रेलवे वैंगनों का कारखाना है, उसके भी बन्द होने की बात है। अच्छा हुआ कि वह बन्द नहीं हुआ। लेकिन अब भी इस बात की बहुत आवश्यकता है कि जहाँ हमने पैसिजर्स के लिए, सवारियों के लिए डिब्बे बनाने या रेलवे इंजन—चाहे वे बिजली के हो या डीजल के हो—बनाने की योजना बना रखी है, वहाँ उसी प्रकार हर प्रकार का माल ढोने के लिए वैंगन बनाने के लिए भी अगले 10-20 वर्ष की योजना अभी से बनानी चाहिए। जब हम हर प्रकार का अनुमान लगा सकते हैं कि अगली पंचवर्षीय योजना में या उससे आगे की पंचवर्षीय योजना में कितनी वस्तुओं की मांग बढ़ने वाली है, कितना उत्पादन बढ़ने वाला है, तब हम यह अनुमान भी लगा सकते हैं कि निर्माण कार्यों में काम आने वाली वस्तुओं—चाहे वह मिट्टी हो, रेत हो, सीमेंट हो या लोहा हो—और दूसरी इसी प्रकार की वस्तुओं को लाने ले जाने के लिए रेल के वैंगनों की कितनी आवश्यकता पड़ेगी

क्योंकि यह माल ट्रकों द्वारा सब जगह पहुंचाया नहीं जा सकता। इससे एक लाभ तो यह होगा ही कि आगे चल कर अधिक वैगन बनेंगे और माल लाने-लेजाने में सुविधा रहेगी, दूसरे उसके साथ ही साथ यह लाभ भी होगा कि वैगन बनाने वाले कारखाना को चालू कर देने से और नए कारखाने खड़े कर देने से इजीनियरों को काम मिलेगा और दूसरे लोगों के लिए भी राजगार का रास्ता खुलेगा।

इसी के साथ साथ रेल की पटरियां बिछाने की जो योजना बनाई जा रही है उसके सम्बन्ध में मेरा एक सुझाव है। जम्मू को कन्या कुमारी से मिलाने की योजना पर जोरों से काम हो रहा है। हमारे सिचाई विभाग वाले भी गंगा को कावरी से मिलाने की योजना कर रहे हैं। मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि हम इमी प्रकार की लम्बी लाइनों पर जोर देंगे या ग्रामीण क्षेत्रों के लिए ही, जहां हमारे किसानों ने कृषि में रूढ़ि बढ़ाया है और बढ़ा रहे हैं, जो राष्ट्र के लिए अन्न पैदा करते हैं और जो सारे जीवन का स्रोत हैं, क्या उनके लिए भी रेल मंत्रालय कुछ विचार कर रहा है कि रेलों के बिछाने का प्रोग्राम ऐसा हो कि न केवल बड़े शहरों को सामान पहुंचाने की सुविधा रेल द्वारा मिले बल्कि गांव के लोगों की आवश्यकताओं की पूर्ति भी रेल द्वारा हो सके ?

आज किसी क्षेत्र में सड़क निर्माण का कार्य हो रहा है और वहां मिट्टी नहीं मिलती और वह 200-250 मील से उठा कर लानी पड़ती है तो ट्रकों में लाने से बहुत ज्यादा दाम देना पड़ता है। वहां रेल नहीं है, इसलिए ट्रक द्वारा लानी पड़ती है। आप कह सकते हैं कि सरकार का खर्चा होता है, लेकिन सड़क महंगी बनती है और महंगी बनती है इसलिए कम बन पाती है और उससे जनता को कष्ट होता है। इसी प्रकार अगर किसान को अपने

कुएं के लिए और अन्य कामों के लिए लोहे की, सीमेंट की और ऐसी वस्तुओं की आवश्यकता हो तो उसको बहुत ज्यादा दाम देकर ट्रकों द्वारा वे चीजें अपने ग्रामीण क्षेत्रों में ले जानी पड़ती हैं। अभी तक ग्रामीण क्षेत्रों को रेल की सुविधा का लाभ नहीं मिल रहा है, इसलिए मेरी भावना है कि रेल की सुविधा ग्रामीण क्षेत्रों को पूरी तरह से उपलब्ध होनी चाहिए। इन्हीं शब्दों के साथ, मैं आपके द्वारा रेल मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि जहां इन्होंने यह विधेयक लाकर एक कमी को दूर करने की कोशिश की है, वहां साथ ही साथ वे रेलवे वैगन्स को बढ़ाने और उन वैगन्स को वहां तक पहुंचाने की भी सुविधा दें जहां लोगों को आवश्यक वस्तुओं का पहुंचाना जरूरी है।

श्री भूपेन्द्र नारायण मंडल (विहार) : उपसभापति जी, जो विधेयक अभी इस सदन में प्रस्तुत है वह बहुत छोटा और बहुत सीधा विधेयक वहां गया है। सही माने में वह छोटा और सीधा तो है, लेकिन जो कारण इस में बतलाए गये हैं कि 30 दिन को क्यों 7 दिन कर दिया जाय, मैं समझता हूँ कि वह कारण आंशिक सत्य तो हो सकते हैं लेकिन पूरी तरह सत्य नहीं हैं। बल्कि कहना चाहिए कि 1/4 भाग तो वह सत्य है और 3/4 भाग वह सत्य का दूसरा पक्ष है और वह दूसरा पक्ष यह है कि जो भ्रष्टाचार रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन में व्याप्त है उस की वजह से भी वैगन्स मिलने में गड़बड़ होती है। एक तो जितने वैगन्स चाहिए उतने वैगन्स हैं नहीं। चतुर्थ योजना में जितने वैगन बनाने की बात हुई थी मिड टर्म एंप्राइजल में देखा गया कि उतने वैगन नहीं बन पाये। उस से आगे से भी कम वैगन्स बने हैं। तो एक तो योजना में फैन्योर इस की वजह से हुआ है और दूसरी तरफ जो भ्रष्टाचार एडमिनिस्ट्रेशन

[श्री. यशपाल कपूर]

में व्याप्त हो गया है उसकी वजह से इस तरह की गड़बड़ होती है और सत्य का यह जो पक्ष है, सत्य का ज्यादा पक्ष इस में है और सत्य का कम पक्ष उस में है जो कि मंत्री जो ने बताया।

7 दिन की अवधि रखने से एक गड़बड़ और होगी। जो लोग बाजार के व्यापारी हैं उन को भले ही पता चल जाय, उन को भले ही खबर मिल जाय कि हमारा माल आ गया है, लेकिन जहां तक मुझे मालूम है, स्टेशन जा कर इक्वायरी करने में कि उन का माल पहुंचा है या नहीं, बड़ी दिक्कत होती है और यह जानकारी देने में बड़ी आनाकानी को जाता है, ट्रेरी की जाती है और झूठलाया जाता है और इसलिए मैं समझता हूँ कि इस अवधि को 7 दिन की कर के आप ने करप्शन का एक और दरवाजा खोल दिया है। जो सहूलियत लोगों को 30 दिन की अवधि में मिलती थी वह अब चली जायेगी और इस लिए अगर मंत्री जो इस अवधि को बढ़ाना ही चाहते हैं तो 7 दिन से बढ़ा कर इस को 15 दिन कर दिया जाय क्योंकि दूर के आदमी को कब माल आया और कब नहीं आया इस का पता नहीं लग पाता है। वह कब इक्वायरी करने आयेगा। अगर मंत्री जो इस बात की जिम्मेदारों लें कि ओरिजिनेटिंग स्टेशन से जब ट्रेन स्टार्ट होगी तो इतने दिन के अंदर निश्चित रूप में अपने डिस्टिनेशन पर पहुंच जायेगी, तो ठीक है और तब मैं समझता हूँ कि यह विषय ठीक होगा। लेकिन जब तक इस बात की गारंटी नहीं है कि ट्रेन कब अपने डिस्टिनेशन पर पहुंचेगी तो यह जनता के हित में नहीं होगा। और जो लोग मान भेजते हैं उन में केवल शहर को जाता ही नहीं है। देश के लोग भी रेलवे से अपना माल भेजते हैं और

उन को किस समय, कब उन का माल आया इस का पता करने में देर लग सकती है और उन को इस तरह से नुकसान उठाना पड़ सकता है। इस लिए मैं चाहता हूँ कि मंत्री जो इस पर भी कुछ ख्याल करें।

जो अभी करप्शन की बात बर्ह गयी है, उसी सिलसिले में एक नयी करप्शन की बात मैं भी कहना चाहता हूँ। वह करप्शन की बात क्या है। मैं नहरसा जिले में रहता हूँ और मधेपुरा स्टेशन पर मुझे गाड़ी में चढ़ने का मौका मिलता है। मुझे आज ही नुनने को मिला कि मधेपुरा स्टेशन पर जो पैसेंजर टिकट ले कर चढ़ते हैं, सहरसा उस के दो स्टेशन के बाद ही है, वहां पर उन से टिकट का कलेक्शन कर लिया जाता है। और फिर वही टिकट उसी डेट का टिकट लौटा करके फिर सहरसा स्टेशन से मधेपुरा जाना है और जब टिकट की माग होती है तो पहले वह लौटाया हुआ टिकट दिया जाता है और जब वह टिकट की कमी हो जाती है तब नया टिकट दिया जाता है। यह भी आज ही हमने सुना है। अगर इस तरह का करप्शन है तो मैं चाहता हूँ कि सी०आइ०डी० इक्वायरी या इस तरह की इक्वायरी इसकी ही जिससे कि क्या यह सच बात है, वह बात पकड़ में आये।

जो डेली गाड़ी में आजकल गड़बड़ होती है, अक्सर वहां देखते हैं कि रास्ते में इंजन फेल कर जाता है। अभी हाल की बात है, असम भेल से मैं गया था और असम भेल का जो नया टाइम टेवल बनाया गया था उसमें जो सहूलियत थी उसको तो ले लिया गया है, लेकिन उसके बदले में क्या करना पड़ा कि हमको गुड्स ट्रेन में जाना पड़ा और गुड्स ट्रेन का भी इंजन रास्ते में जाकर कहा कि

ठडा हो गया और जब कि कोशिश की जाती थी उसको आगे बढ़ाने के लिए तो जरा ऊँची जगह थी, तो ऊँचाई पर नहीं चढ़ पाता था। इंजन का रास्ते में फेल हो जाना, यह तो हमने कितनी ही ट्रेनों में देखा है। एक कारण तो हमारे जिले का यह भी हो सकता है कि चूक वह पिछड़ा जिला है, इसलिए पुराने इंजन, पिछड़े हुए इंजन, सड़े हुए इंजन वहाँ जाने हैं, यह भी बात है। सिर्फ वहाँ ही नहीं दिल्ली जो गाड़ो आती है उसमें भी हमने यह बात देखी है। यह भी एक कारण देर होने का हो जाता है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि मंत्री जो इन ओर भी ध्यान दें।

जो गुड्स स्टेशन में रहते हैं या जो ट्रेन में रहता है उसकी दिन-रात चोरी होत रहती है। कोई उसको देखने वाला नहीं है। कभी कभी तो ऐसा होता है कि जो रेलवे प्लेडर है, जो रेलवे में गुड्स जिम मर्चेंट ने मंगाया, और जो स्टेशन मास्टर होता है, ये दोनों कसिपरेसी करते हैं उसके बाद डेमेन्र सूट लाय जाता है और उस सूट से रेलवे से रुपया वसूल किया जाता है और आपस में बंटवारा किया जाता है, इस दंग की बात भी होनी है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि सारा एडमिनिस्ट्रेशन जब तक ठीक नहीं किया जाएगा तब तक कुछ ही नहीं सकता है। लेकिन जो सरकार का व्यवहार है, उसको करप्शन दूर करने के लिए, उसको ठीक करने के लिए सरकार को खुद अपने में ठीक होना पड़ेगा तब उन विभागों को भी ठीक किया जा सकता है। लेकिन सरकार में भी गड़बड़ी है जैसे कि चुनाव के जमाने में जब कि करोड़ों रुपये खर्च करने का जरूरत पड़ती है तो निश्चित ही उस सरकार के इंतजाम में भी करप्शन रहेगा और उसके विभागों में भी करप्शन रहेगा और जब करप्शन रहेगा तो उसका लाजिम

नतीजा होगा कि एडमिनिस्ट्रेशन को भी उसस नुकसान पहुँचेगा और जनता को भी पहुँचेगा और इस बिल का नतीजा यह होगा कि जो देहान का आदमी, दूर का आदमी, गरीब आदमी कभी कभी गुड्स ट्रेन में अपनी चीज मंगाता है, वह पोललाइज होगा, इसका नतीजा वह होगा।

SHRI T. V. ANANDAN (Tamil Nadu): Sir, there has been in the country an accusation on the Railway Ministry that they are not supplying the demands of wagons in the country. I suppose, Sir, that in order to get over that difficulty the Railways are contemplating, by introducing this amending Bill, of reducing the number of days from 30 to 7. It is good in one way. Let them try. The Railways have got now more than 4 lakhs of wagons. I think the Railways will now take care of the proper distribution of wagons also and thus avoid the people and the business community attacking or finding fault with the Railways in the matter of supplying wagons.

Sir, I may here say—although it is not pertinent to the subject now that the system of railway service in this country has to be changed. I say this, Sir, with vast experience of how other railways are run in the world. Today, Sir, the railways in our country serve the people to a tune of about Rs. 125 crores. For these services not a pie is returned back by the Government to the railways. I will be satisfied if the Government does not demand the interest on the capital laid on the railways. The railways carry a social burdon to the tune of Rs. 125 crores which is not returnable to them.

Ours is a poor country. Leave aside the carriage of foodgrains, sugar and defence requirements also—because our country must be defended; it is all right. But why on other items? It was all right when we were in the initial stages of freedom, twenty-five years back, when

[Shri T. V. Anandan]

we were children in a free democratic country. But it is twenty-five years old now. Last month I saw an announcement by the MMTC. It had not only paid 12% dividend but this year it has also had a net profit of about Rs. 5.03 crores. At whose cost? It is at the cost of the railways. The railways carry, freight-free, iron ore to the harbour for exportation to earn foreign exchange. When it has declared a net profit of Rs. 5.03 crores, has not the railways got a right to claim at least a portion of that profit so that it could set off its own loss? I am of opinion that the railways is not at all running in loss in this country. There is, for instance, the suburban traffic. There is a loss of Rs. 12 crores in suburban traffic. Therefore, my suggestion to the Railway Minister will be: Approach the Cabinet to revise the policy which was laid down twenty-five years ago. Leave aside foodgrains carriage and defence carriage. But what about others? Why give concessional rates for carriage of coal for the steel industry where the employees got a bonus? Unfortunately, the railwaymen do not get a pie of bonus; they are not entitled to it at all. Therefore, it is high time the policy of accounting is now revised. It is for the Cabinet to take a decision to revise the policy because today all the industries which have grown in this country can stand on their own legs.

Then, Sir, the Defence Ministry has got its own budget of about Rs. 1200 crores. Why not these Rs. 30 crores for carrying their requirements be included in the Defence budget and avoid the Railways sharing the burden to that extent? We are always saying that the railways carry a special burden of Rs. 125 crores. It is high time the Railway Minister and the Government of India thought over this because this is something peculiar and strange to this country.

All over the world this policy is being followed—in Canada, Great Britain, France, New Zealand—and everywhere the Government is subsidising the cost of social burden but in this poor country of ours it amounts to Rs. 54 crores—for carrying foodgrains and defence requirements leave this. But cannot the Government of India subsidise to some extent for carrying other items so that the railways are not forced to increase the rates of freight in this poor country?

I may also state here that the Kanyakumari line has been started. The foundation stone was laid; it is very good. The demand was there for about ten years which has now been conceded. But at the same time let me tell the Railway Minister that in spite of representation from all the M.L.A.'s of the Kanyakumari Distt. stating that the officer-in-charge, the Engineer-in-chief or Executive Engineer who is stationed at Tinnevely does not care for public opinion.

Sir, I believe, to avoid cutting a mound to a depth of about 40 feet, he is now dislocating residential quarters, tombs, mosques and even schools. The MLAs met him, convinced him but that young officer is not prepared to yield to the consensus of public opinion. Against the public opinion how can a railway be initiated there in Tirunelveli, especially when all the MLAs of this district have staged a protest? I know the headquarters of the railways is at Delhi, it is far away from there but the Ministry should immediately pay attention to the representation received from the MLAs and issue instructions to the officer concerned to respect the public opinion at Kanyakumari.

Coming to the next vital item, I think the Railway Ministry is aware that the railwaymen have come to Delhi from all over India and tomorrow there is demonstration of about one lakh railwaymen from all over India to establish.

their right for bonus. When concerns which are running in loss can give although not in the name of bonus but as *ex gratia* payment, why cannot these 14½ lakhs of railwaymen who do heroic service, about whom we speak highly in this House and in the other House of the work they did during the two wars with Pakistan, get bonus? The railways are not running in loss. If a subsidy of Rs. 50 crores or Rs. 60 crores is given by the Finance Minister, that can very easily be paid to the railwaymen in this country as bonus and their contentment will create a very good opportunity for the Railways for expansion and to serve the country very ably.

With these words, Sir, I support this amendment of the Bill.

شری محمد شفیع قریشی : وائس

چیئرمین صاحب—میں معزز ممبران کا مشکور ہوں جنہوں نے اس بحث میں حصہ لیا۔ کچھ نے تو جو بل کے موضوع ہے اس پر اپنی بحث جاری رکھی اور کچھ معزز ممبران نے بل کے باہر کے موضوع بھی اس میں لائے ہیں لیکن اس کا مطلب یہ نہیں ہو سکتا ہے۔ میں ان کی اہمیت کو کم سمجھتا ہوں۔ جو پوائنٹس انہوں نے اپنی بحث کے دوران اٹھائے وہ اپنی جگہ پر کافی اہم ہیں اور اس کی اہمیت کو ہم نظر انداز نہیں کر سکتے ہیں۔

اس مختصر بل میں مقصد یہی تھا کہ پرانے قانون کے تحت ریلوے کی ذمہ داری جو تھی کہ مال ایک جگہ سے اٹھایا جائے دوسرے جگہ پر پہنچایا جائے تو جہاں تک مال کے ایک جگہ سے دوسری جگہ پہنچانے کا تعلق ہے ریلوے کی یہ بہت بڑی اہم ذمہ داری ہے کہ اس مال کی پوری حفاظت ہو اور ویسی حالت میں جیسی حالت کنسائز نے مال دیا تھا اسی حالت میں کنسائنی (consignee) کے ذمہ کر دیا جائے۔ لیکن جیسا کہ ہاؤس کو معلوم

ہے جہاں پر یہ مال بھرا جاتا ہے اور جہاں پر یہ مال اتارا جاتا ہے اور جہاں پر اس مال کو اتار کر رکھا جاتا ہے ہر جگہ کسی نہ کسی جگہ پر چوری بھی ہوتی رہتی ہے اور نتیجہ کے طور پر ریلوے کو تقریباً 12 کروڑ روپے کا کلیم ہر سال دینا پڑتا ہے۔ جو مال کھو جاتا ہے یا چوری ہو جاتا ہے، نقصان جس مال کا ہو جاتا ہے۔ پچھلے دو تین برس سے ہم نے دیکھا کہ ملک کی جو صنعتی ترقی ہوئی اس میں کافی اتھان بڑھا لیکن اس کے ساتھ ساتھ ریلوے کی ویکٹس کی ضروریات ہم پوری نہیں کر پائے کہوں کہ کچھ تو کسی وقت تک ہماری ایسٹرن سیکٹر میں حالت ٹھیک نہیں رہی اور وہاں سے ویکٹس کی جو آمد و رفت تھی اس میں کافی دقت پڑتی رہی اور جیسا کہ یہاں پر عام رجحان ہے کہ جب بھی کسی چیز کی کمی ہو جاتی ہے تو کچھ ہمارے لوگ جو تاجر ہیں۔ سب کو نہیں کہتا کہ سب لوگ بڑے ہیں کافی بڑی تعداد ان تاجر لوگوں کی ہے جو تجارتی رول اپناتے ہیں۔ لیکن ایسے لوگ بھی ہیں جو کمیوں کا نا جائز فائدہ اٹھا کر شاپینج کا ناجائز فائدہ اٹھا کر بڑے قسم کے طریقے اپناتے ہیں اور سارے کاموں پر سارے کاروبار پر اس کا اثر پڑتا ہے۔

نو ریلوے ویکٹس جو ہمارے پاس موجود ہیں انکا پورا پورا استعمال کیا جائے اور اس کمی کو محسوس کرتے ہوئے جو پیدا ہو گئی ہے اس میں ایک طریقہ ایسا اختیار کریں کہ ان ویکٹس کو تقسیم اس طرح کی جائے کہ ہمارے جو پبلک سیکٹر پوروجیکٹس ہیں ہمارے جو پرائیویٹ انڈسٹریز کے ہمارے چھوٹے چھوٹے تاجر کی ضروریات کو ہم پورا کر سکیں۔

لیکن جیسا کچھ کہ مائٹلے سدسی نے ابھی یہاں کہا کہ کچھ لوگوں نے تو ریلوے کے ذہن میں ویکٹوں میں گودام بنا رکھے

[شری محمد شفیع قریشی]

ہوں اور وہ نہیں چاہتے کہ ریلوے ڈپوں کو خالی کر کے مال اتارا جائے کیوں کہ وہ مارکیٹ کی حالت کو دیکھنا چاہتے ہیں۔ جونہی مارکیٹ میں قیمتیں بڑھ جاتی ہیں تب وہ مال اتارنا پسند کرتے ہیں۔ جو ڈیسریج اور وارفیج چارجیز جو ان پر پڑتے ہیں وہ آخر کار کنزومر پر چاکر پڑتا ہے اور یہی بڑی وجہ ہے کہ قیمتیں بڑھ جاتی ہیں۔ اسی لئے ریلوے نے سوچا کہ جس قدر بھی ہو سکے اپنا مارکیٹ کو سدھارنے کے لئے قیمتوں کو کم کرنے کے لئے وہ اپنا حصہ ادا کرے تاکہ قیمتوں کو بڑھانے سے بچتا رہے اور ان سب چیزوں کو مد نظر رکھتے ہوئے ہم نے یہ سوچا اور یہ ضروری بھی ہو گیا کہ جو ہم تاجروں کو 30 دن کا وقت دیتے تھے اپنا مال اتارنے کے لئے اس میں کمی کی جائے۔

ابھی ماہیٹے سدسے پتھل جی نے کہا اور شاید ان کا یہ خیال تھا کہ 7 دن کا ٹائم دیتے ہیں لیکن ہم نے 30 دن کو گھٹا کر 7 دن کر دیا ہے۔ یہ سٹے اس وقت سے لاکو ہوگا جب مال لادا جائے گا گاڑی میں اور اتارا جائے گا تب تک کے لئے کیا ہے۔ ایسی بات نہیں ہے بلکہ جس وقت مال گاڑی پر لادا جائے گا اور مال اپنے مقام پر پہنچ جائے گا۔ ڈسٹینیشن پر اس کے بعد ریلوے کے ذمہ سے مال کو دام میں مال اتارنے کا جو 5 گھنٹے کا وقفہ ہے وہ فری ٹائم ہے جب یہ مال اتار کر شہد میں آ جاتا ہے تو پھر 48 گھنٹے کا ٹائم وہاں پر ملتا ہے۔

श्री पीतांबर दास : यह बात तो आपने बाच में साफ कर दी थी ।

श्री محمد شفیع قریشی : جن لوگوں

نے یہ پوئڈت اٹھایا تھا وہ شاید موجود ہیں تھے۔ اس فری ٹائم کے ختم ہونے کے بعد 7 دن کا وقت دیا جائے گا۔ اگر تمام ٹائم کلکیت کریں...

श्री महावीर त्यागी : जिनका माल है उमको इस बात की इत्तीला मिल जायेगी कि उमका माल पहुंच गया है ?

श्री محمد شفیع قریشی : اس کا

مطلب یہ ہوا کہ 7 دن کا فری ٹائم ملنے کے بعد ایک تاجر کو اپنے مال اٹھانے کے لئے 7 دن مل گئے اور 7 دن کے دوران جو مال کو دام میں پڑا رہے گا اگر اس کی چوری ہو جاتی ہے اس میں کسی طرح کی خرابی ہو جاتی ہے یا پھر کوئی اور شکایت ہو تو اس کے لئے ریلوے ذمہ دار ہوگی۔ پہلے یہ ذمہ داری ہماری 30 دن تک پڑتی تھی اب میں سمجھتا ہوں کہ چوروں کو پورا مدت میں چوری کرنے کا 30 دن کا جو موقعہ ملتا تھا وہ اب صرف 7 دن کا ہی رہ جائے گا اور میں سمجھتا ہوں کہ اس کا بہت زیادہ اثر ہوگا۔

Dr. R. K. Chakrabarti : The intensity will increase.

ش्री محمد شفیع قریشی : چوری تو

ختم نہیں ہوگی لیکن اگر چوروں کی تعداد بڑھ جائے گی تو یہ علیحدہ بات ہے۔ اور اس کا بھی ہم پر بندھ کر سکتے ہیں۔ لیکن حقیقتاً بات یہ ہے کہ ایک کنسائنی کو قریب 10 دن کا وقفہ مل جاتا ہے اور اس وقفہ کے دوران جو ریلوے کے ذمہ داری ہے...

श्री महावीर त्यागी : मैं यह पूछना चाहता हूँ सामान आने की तारीख का नोटिस उसको मिल जायेगा ?

श्री محمد شفیع قریشی : قائدہ کے

مطابق اور نیٹم کے مطابق کنسائنی کو اطلاع پہنچ جاتی ہے کہ اس کا مال پہنچ چکا ہے اور اگر ڈپوری لے لے۔ لیکن اب ہم جو قائدے 50 یا 60 برس پہلے بنے تھے شاید اس زمانے میں بنے تھے جب ٹیلیفون کا عام استعمال نہیں ہوتا تھا اور دوسرے کمیونیکیشن کرنے کے ذرائع نہیں تھے تو ان چیزوں کی آڑ کو لے کر یا قانون کی آڑ لے کر ہم یہ نہیں کہہ سکتے کہ ہم اس طرح

کی سویدھا ناجروں کو نہیں دینے گئے - اس لئے ہم نے سوچا ہے کہ جس پرکار بھی ہو اور جیسے ہی کنسائیڈی کا مال پہنچے ریلوے کے پاس جو بھی ذرائع ہوں اس کے ذریعہ اس کو اطلاع دی جائے خواہ وہ تار کا ذریعہ ہو ٹیلیفون ہو اگر کنسائیڈی نے کوئی ٹیلیفون کا نمبر دیا ہو تو اس کو ٹیلیفون کر دیا جائے گا اور اس طرح سے اس کو سب طرح سے اطلاع دینے کی کوشش کی جائے گی کہ اس کا مال پہنچ گیا ہے -

SHRI SANAT KUMAR RAHA : In case the postal delivery is not made timely, in case the Railway Receipt does not reach in time, what happens?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI : There can be occasions when our trains might reach earlier and the documents might reach later but that will be rare. Anyway, I do not have any doubts about the efficiency of the P. & T. Department. They will see, now that we have geared up the whole machinery, that they also play their part and they will see that the postal deliveries are made in time.

اس سے نقصان پہ ہوتا ہے کہ 30 دن مال گودام میں پورا رہتا ہے - جو مال بہرے ویکن آتے ہیں ان کو ان لوڈ نہیں کیا جا سکتا - اور ان کے ان لوڈ نہ ہونے کی وجہ سے تمام لائن میں پیچھے نکل کونجیشن ہو جاتا ہے جیسا میں نے شروع میں کہا ریلوے کا سسٹم جسم کم طرح ہے - جیسے ہمارے جسم میں خون چلتا ہے - اگر کسی نازی میں رکاوٹ آ جاتی ہے تو ہمارے سسٹم پیدا ہو جاتا ہے تو ساری جسم پر اس کا اثر پوتا ہے اسی طرح ریلوے کے گوداموں میں اگر کونجیشن ہو جاتا ہے تو دقت ہوتی ہے - اس کا ایک حل یہ ہے کہ 30 دن کا وقفہ ہٹا کر 7 دن کا وقفہ دیا جائے - مجھے ہندوستان کے تجارت کرنے والے لوگوں پر پورا وشواس ہے کہ وہ اس طرح کی سویدھا کا پورا فائدہ اٹھائیں گے - جس سے ہماری ویکن خالی ہو سکیں اور ہمارے کام آ سکیں -

ایک جگہ سے دوسری جگہ لے جانا جن چیزوں کو نہایت ضروری ہے اور جو اس میں دقت پیدا ہوتی ہے وہ اس سے دور ہو جائے گی -

کچھ اہم باتیں اٹھائی گئی ہیں - میں اس سدن کا زیادہ سمئے لینا نہیں چاہتا لیکن ایک بات عرض کرنا چاہتا ہوں - ابھی ذکر کیا گیا کہ اسٹیل پلانٹس کے لئے اور دوسری پبلک سیکٹر پلانٹس کے لئے کونلہ نہیں پہنچایا جاتا - میں ایک بات صاف کہنا چاہتا ہوں کہ اسٹیل پلانٹ کی جو انویسٹمنٹ بنی ہوئی ہے - خراہ وہ 10 دن کا اسٹاک رکھنا چاہیں یا 15 دن کا اسٹاک رکھنا چاہیں جب بھی ضرورت پڑی ہے ہم نے ان کی ویکنوں کی مانگ کو پورا کیا ہے - تھرمل پلانٹ اسٹیل پلانٹ یا پبلک سیکٹر پروجیکٹ آج بھی اگر اپنے کونلہ کا ذریعہ بڑھانا چاہتے ہیں نو ریلوے اس کو لانے کے لئے پوری طرح تیار ہے - ایک بات میں یہ بھی عرض کرنا چاہتا ہوں کہ آپ دیکھیں کہ پچھلے ایک برس میں جو ہمارے ملک میں مانسون کے نہ ہونے کی وجہ سے یا زیادہ پانی آنے کی وجہ سے حالت ہوئی ہے اس میں جہاں تک فوڈ کورپنس کا موومنٹ رہا ہے مجھے فخر ہے کہ ریلوے نے اس کام کو نہایت خوبی سے انجام دیا ہے - جہاں تک سیمنٹ کے موومنٹ کا تعلق ہے یا فرتلائز کے موومنٹ کا تعلق ہے ریلوے نے کوئی کوتاہی نہیں رکھی ہے بلکہ میں یہ بھی کہوں گا کہ ہمیں پرائیویٹ سیکٹر کی طرف سے جو بہت ہی کم ہماری تعریف کرتے ہیں اس بارے میں خط ملے ہیں کہ ریلوے نے سیمنٹ کے معاملہ میں جس مستعدی سے اور تیزی سے کام کیا ہے وہ واقعی قابل تعریف ہے - ویکنس کے رجسٹریشن کے متعلق کہا گیا - میں نہیں کہتا کہ اس بل کے لانے سے جتنے مرض ریلوے میں ہیں وہ سب

[شری محمد شفیع قریشی]

دور ہو جائیں گے لیکن مرض کے علاج کی یہ ایک شروعات کی گئی ہے۔ ابوی ویگن کے رجسٹریشن کی فیس 35 روپیئے ہے۔ کچھ لوگ یہ جان کر کہ فلان کموڈیتی جیسے کوئلہ ہے فرتلائز ہر یا فوڈ گریپس ہیں اس میں کوئی کمی ہونے والی ہے تو کافی تعداد میں ویگن اپنے نام سے رجسٹر کروا لیتے ہیں۔ ہم نے یہ کرنے کی کوشش کی کہ جہاں ویگن کی کمی پیدا ہو وہاں زیادہ ویگن دیئے جائیں۔ اس کا نتیجہ یہ نکلا کہ جن لوگوں نے رجسٹریشن کافی تعداد میں کروا رکھے تھے انہوں نے عین وقت پر رجسٹریشن کینسل کروا دیئے۔ اس سے ہمارے کام میں روکاوٹ پیدا ہوتی ہے لیکن ان ساری مشکلات کے باوجود ہم نا امید نہیں ہیں۔ ویگن رجسٹریشن کے معاملہ میں ہم یہ کرنے کی سوچ رہے ہیں کہ اگر کوئی 10 ویگن رجسٹر کرنا چاہتا ہے تو ہم اس کے لئے ایک دست مقرر کرینگے لیکن اگر کوئی زیادہ ویگن رجسٹر کروانا چاہتا ہے تو ریلوے اس بارے میں وچار کر رہی ہے اس حساب سے اس کی رجسٹریشن فیس بھی بڑھا دی جائے تاکہ جو لوگ منافع خوری کرنا چاہتے ہیں رجسٹریشن کے بہانے ان کو اس کا موقع نہ ہو۔

اور باتیں اٹھائی گئیں۔ کیمبرلنگ کے متعلق۔ ریژرویشن کے متعلق بھی کہا گیا۔ میں جانتا ہوں کہ ہمارے بہت سے ممبران کو تکلیف ہو رہی ہے۔ کافی مہمان آچکے ہیں ان کے پاس یہ بھی چاہ رہے ہیں کہ مہمان ایشیا 72 کا نظارہ دیکھنے کے بعد واپس جائیں۔ میں یقین دلاتا ہوں کہ ریلوے نے اسپیشل ٹرینس بھی چلائی ہیں۔ پچھلے ایک دو مہینے سے یہ دقت آگئی ہے اور جتنی کوشش ہو سکتی ہے ویکتی مدت طریقہ سے یا کلکتہ طریقہ سے ہم اس کو دور کرینگے۔ جہاں تک ریژرویشن کا سوال ہے اس کے

متعلق پارلیمنٹری کمیٹی بن گئی ہے۔ جب وہ رپورٹ دے گی ہم اس پر عمل کرینگے۔ اور باتوں کو میں سمجھ کرنا نہیں چاہتا کہوں کہ وقت کی کمی ہے۔ انہیں الفاظ کے ساتھ میں ہاؤس سے اپیل کرتا ہوں کہ وہ اس بل کو پاس کرے۔

† [श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : वाइस चैयरमन साहब, मैं मुअजिज मेम्बरान का मशकूर हूँ जिन्होंने इस बहस में हिस्सा लिया कुछ ने तो जो बिल में मौजूद है उस पर अपनी बहस जारी रखी और कुछ मुअजिज मेम्बरान ने बिल के बाहर के मौजूह भी इस में लाये है लेकिन उसका मतलब यह नहीं हो सकता है। मैं उनकी अहमियत को कम समझता हूँ। जो प्वाइंट्स उन्होंने अपनी बहस के दौरान उठाये वे अपनी जगह पर काफी अहम हैं और उसकी अहमियत को हम नजर अन्दाज नहीं कर सकते हैं।

इस मुख्तसर बिल में मकसद यही था कि पुराने कानून के तहत रेलवे की जिम्मेदारी जो थी कि माल एक जगह से उठाया जाय दूसरी जगह पर पहुंचाया जाये तो जहातक माल के एक जगह से दूसरी जगह पहुंचाने का ताल्लुक है रेलवे की यह बहुत बड़ी अहम जिम्मेदारी है कि इस माल की पूरी हिफाजत हो और वैसी हालत में जैसी हालत कन्साइज ने माल दिया था उसी हालत में कन्साइनी के जिम्मे कर दिया जाता है और जहां पर इस माल को उतार कर रखा जाता है हर जगह किसी न किसी जगह पर चोरी भी होती रहती है और नतीजा के तौर पर रेलवे को तकरीबन् 12 करोड रुपये का कलेम हर साल देना पड़ता है। जो माल खो जाता है या चोरी हो जाता है या मुकसान जब माल का हो जाता है। पहले दो तीन बरस से हम ने देखा कि मुल्क की जो सनती तरक्की हुई उसमें काफी उत्पादन बढ़ा लेकिन उसके साथ साथ रेलवे की वॉगन्स की जरूरियात हम

† [] Hindi transliteration.

पूरी नहीं कर पाए क्योंकि कुछ तो किसी बन्त तक हमारी इस्टर्न सेक्टर में हालत ठीक नहीं रही और वहाँ से वेगनस की जो आमदोरफत थी उस में काफी दिक्कत पड़ती रही और जैसा कि यहाँ पर आम रजहाँ है कि जब भी किसी भी चीज की कमी हो जाती है तो कुछ हमारे लोग जो ताज़र हैं—सब को नहीं कहता कि सब लोग बुरे हैं काफी बड़ी तादाद उन ताज़र लोगो की है जो तिजार्ती रोल अपनाते हैं लेकिन ऐसे लोग भी हैं जो कमियो का नाजायज़ फायदा उठा कर शाटिज का नाजायज़ फायदा उठा कर बुरे किस्म के तरीके अपनाते हैं और सारे कामों पर सारे कारोबार पर उसका असर पड़ता है। ये रेलवे वेगनस जो हमारे पास मौजूद है उनका पूरा पूरा इस्तेमाल किया जाय और उस कमी को महसूस करते हुए जो पैदा हो गई है उसमें एक तरीके ऐसा अल्टियार करे कि उन वेगनस की तबसीम इस तरह की जाय कि हमारे पब्लिक सेक्टर प्रोजेक्ट्स हैं हमारे जो प्राइवेट इण्डस्ट्रिज़ के हमारे छोटे छोटे ताज़र की जरूरियात को हम पूरा कर सकें।

लेकिन जैसा कि कुछ माननीय सदस्यों ने अभी यहाँ कहा कि कुछ लोगों ने तो रेलवे के डिब्बे में वेगनों में गोदाम बना रखे हैं और वे नहीं चाहते कि रेलवे डिब्बों को खाली करके माल उतारा जाये क्योंकि वे मार्किट की हालत को देखना चाहते हैं। ज्योंही मार्किट में कीमते बढ़ जाती हैं तब वे माल उतारना पसन्द करते हैं। जो डेमरिज और वारफी चाजिज जो उन पर पड़ते हैं वे आखिरकार कन्जूमर पर जा कर पड़ता है और यही बड़ी बजह है कि कीमते बढ़ जाती है इसलिये रेलवे में सोचा कि जिस कदर भी हो सके अपना मार्किट को सुधारने के लिये कीमतों को कम करने के लिये वह अपना हिस्सा अदा करे ताकि कीमतों को बढ़ने से बरकरार रखा जाय और उन सब चीजों को मद्देनजर रखते हुए हम ने यह सोचा और यह जरूरी भी हो गया कि जो हम ताज़रों को 30 दिन का वक़्त

देते थे अपना माल उतारने के लिये उसमें कमी की जाय।

अभी माननीय सदस्य पटेल ने कहा और शायद उनका यह ख्याल था कि 7 दिन का टाइम देते हैं लेकिन हमने 30 दिन को घटा कर 7 दिन कर दिया है। यह समय उस वक़्त में लागू होगा जब माल लादा जायगा गाड़ी में और उतारा जायगा नबन के लिये किया है। ऐसी बात नहीं है बल्कि जिस वक़्त माल गाड़ी पर लादा जायगा और माल अपने मुकाम पर पहुँच जायगा। डिस्टिनेशन पर उसके बाद रेलवे के डिब्बे से माल गोदाम में माल उतारने का जो पाँच घंटे का वक़फा है वह ऊपरी टाइम है और जब यह माल उतर कर शेड में आ जाता है तो फिर 48 घंटे का टाइम वहाँ पर मिलता है।

श्री पीताम्बर दास : यह बात तो आपने बीच में साफ कर दी थी।

श्री मुहम्मद शफ़ी कुरेशी : जिन लोगो ने यह प्वाइंट उठाया था वह शायद मौजूद नहीं थे इस फ्री टाइम के खत्म होने के बाद 7 दिन का वक़्त दिया जायगा अगर यह तमाम टाइम कालकुलेट करे . . .

श्री महावीर त्यागी : जिस काल माल है उसको इस बात की इतिला मिल जायेगी कि उसका माल पहुँच गया है ?

श्री मुहम्मद शफ़ी कुरेशी : इसका मतलब यह हुआ कि 3 दिन का फ्री टाइम मिलने के बाद एक ताज़र को अपने माल उठाने के लिये 7 दिन मिल गये और 7 दिन के दौरान जो माल गोदाम में पड़ा रहेगा अगर उसकी चोरी हो जाती है उसमें किसी तरह की खराबी हो जाती है या फिर कोई और शिकायत हो तो उसके लिये जिम्मेदार होगी। पहले यह जिम्मेदारी हमारी 30 दिन तक पडती थी अब मैं समझता हूँ कि चोरों को यार्ड में चोरी करने का 30 दिन का जो मौका मिलता

[श्री मुहम्मद शफी कुरेशी]

था वह सिर्फ 7 दिन का ही रह जायगा और मैं समझता हूँ कि उसका बहुत ज्यादा असर होगा।

DR R K CHAKRABARTI: The intensity will increase

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : चोरी तो खत्म नहीं होगी लेकिन अगर चोरो की तादाद बढ़ जायगी तो यह इलायदा बात है और उसका भी हम पर बन्दोबस्त कर सकते हैं लेकिन हकीकतन बात यह है कि एक कन्साइनी को करीब 10 दिन का वकफा मिल जाता है और उस वकफे के दौरान जो रेलवे की जिम्मेदारी है ...

श्री महावीर त्यागी : मैं यह पूछना चाहता हूँ कि सामान आने की तारीख का नोटिस उसको मिल जायेगा ?

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : कायदा के मुताबिक और नियम के मुताबिक कन्साइनी को इत्तला पहुँच जाती है कि उसका माल पहुँच चुका है और आ कर डिलीवरी ले ले लेकिन अब हम जो कायद 50 या 60 बरस पहले बने थे शायद उस जमाने में बने थे जब टेलीफोन का आम इस्तेमाल नहीं होता था और दूसरे कम्युनिकेशन करने के जराय नहीं थे तो इन चीजों की आड को लेकर के या कानून की आड ले कर हम यह नहीं कह सकते कि हम उस तरह की सुविधा ताजरो को नहीं देंगे। इस लिये हम ने सोचा है कि जिस प्रकार भी हो और जैसे ही कन्साइनी का माल पहुँचे रेलवे के पास जो भी जराय हो उसके जरिये उसको इत्तला दी जाय ख्वाह वह तार का जरिया हो, टेलीफोन का अगर कन्साइनी ने कोई टेलीफोन का नम्बर दिया हो तो उसको टेलीफोन कर दिया जायेगा और इस तरह से उसको सब तरह से इत्तला देने की कोशिश की जायगी कि उसका माल पहुँच गया है।

SHRI SANATKUMAR RAHA In case the postal delivery is not made timely, in case the Railway Receipt does not reach in time, what happens ?

SHRI MOHD. SHARI QURESHI: There can be occasions when our trains might reach earlier and the documents might reach later but that will be rare. Any way, I do not have any doubts about the efficiency of the P. & T. Department. They will see, now that we have geared up the whole machinery, that they also play their part and they will see that the postal deliveries are made in time.

इससे नुकसान यह होता है कि 30 दिन माल गोदाम में पड़ा रहता है। जो माल भरे वगन आते हैं उनको अनलोड नहीं किया जा सकता। और उनके अनलोड न होने की वजह से तमाम लाइन में पीछे तक कन्जेशन हो जाता है। जैसा मैंने शुरू में कहा रेलवे का सिस्टम जिस्म की तरह है जैसे हमारे जिस्म में खून चलता है। अगर किसी नाडी में रुकावट आ जाती है थरामीसिस पैदा हो जाती है तो सारे जिस्म पर उसका असर पड़ता है इसी तरह रेलवे के गोदामों में अगर कन्जेशन हो जाता है तो दिक्कत होती है। इस का एक हल यह है कि 30 दिन का वकफा हटा कर 7 दिन का वकफा दिया जाय। मुझे हिन्दुस्तान के तिजारत करने वालों लोको पर पूरा विश्वास है कि वह इस तरह की सुविधा का पूरा फायदा उठायेगे। जिससे हमारे वेगन्स खाली हो सके और हमारे काम आ सके। एक जगह से दूसरी जगह ले जाना जिन चीजों को निहायत जरूरी है और जो उस में दिक्कत पैदा होती है वह उससे दूर हो जायगी।

कुछ अहम बातें उठाई गई हैं। मैं इस सदन का ज्यादा समय लेना नहीं चाहता लेकिन एक बात अर्ज करना चाहता हूँ। अभी जिकर किया गया कि स्टील प्लाट्स के लिये और दूसरे पब्लिक सेक्टर प्लाट्स के लिये कोयला नहीं पहुँचाया जाता। मैं एक बात साफ कहना चाहता हूँ कि स्टील प्लाट की जो इन्वेंटरी बनी हुई है। ख्वाह वह 10 दिन का स्टाक रखना चाहें या 15 दिन का स्टाक रखना चाहे जब भी जरूरत पड़ी है हमने उनकी वेगन

की मांग को पूरा किया है। थरमल प्लांट, स्टील प्लांट या पब्लिक सेक्टर प्रोजेक्ट आज भी अगर अपने कोयले का जखीरा बढ़ाना चाहते हैं तो रेलवे उसको लाने के लिये पूरी तरह तैयार है। एक बात मैं यह भी अर्ज करना चाहता हूँ कि आप देखें कि पिछले एक बरस में जो हमारे मुल्क में मानसून के न होने की वजह से या ज्यादा पानी आने की वजह से हालत हुई है उसमें जहाँ तक फूड ग्रेन्स का मुवमेन्ट का ताल्लुक है या फर्टे-लाइजर के मुवमेन्ट का ताल्लुक है रेलवे ने कोई कोताही नहीं रखी है बल्कि मैं यह भी कहूँगा कि हमें प्राइवेट सेक्टर की तरफ से जो बहुत ही कम हमारी तारीफ करते हैं उस बारे में खत मिले हैं कि रेलवे ने सीमेंट के मामले में जिम मुस्तेदी से और तेजी से काम किया है वह वाक्यी काबले तारीफ है।

वेगन्स के रजिस्ट्रेशन के मुत्तलक कहा गया, मैं नहीं कहता कि इस बिल के लाने से जितने मर्ज रेलवे में हैं व सब दूर हो जायेंगे लेकिन मर्ज के इलाज में की यह एक शुरुआत की गई है। अभी वेगन के रजिस्ट्रेशन की फीस 35 रुपये है कुछ लोग यह जान कर कि फलां कमोडिटी जैसे कोयला है फर्टेलाइजर है या फूड ग्रेन्स हैं उस में कोई कमी होने वाली है तो काफी तादाद में वेगन अपने नाम से रजिस्टर करा लेते हैं। हमने यह करने की कोशिश की कि जहाँ वेगन्स की कमी पैदा हो वहाँ ज्यादा वेगन दिये जायें। इसका नतीजा यह निकला कि जिन लोगो ने रजिस्ट्रेशन काफी तादाद में करवा रखे थे उन्होंने ऐन वक्त पर रजिस्ट्रेशन कैंसिल करा दिए। इससे हमारे काम में रूकावट पैदा होती है लेकिन इन सारी मुश्किलात के बावजूद हम नाउम्मीद नहीं हैं। वेगन् रजिस्ट्रेशन के मामले में हम यह करने की सोच रहे हैं कि अगर कोई 10 वेगन रजिस्टर कराना चाहता है तो हम उसके लिये एक रेट मुकरर करेगे लेकिन अगर कोई ज्यादा वेगन रजिस्टर करवाना

चाहता है तो रेलवे इस बारे में विचार कर रही है इसी हिसाब से उसकी रजिस्ट्रेशन फीस भी बढ़ा दी जाय ताकि जो लोग मुनाफा खोरी करना चाहते हैं रजिस्ट्रेशन के बहाने उनको उसका मौका न हो।

और बातें उठाई गईं, कंटेनरिंग के मुत्तलक। रिजर्वेशन के मुत्तलक भी कहा गया। मैं जानता हूँ कि हमारे बहुत से मेम्बरान को तकलीफ हो रही है। काफी मेहमान आ चुके हैं उनके पास, यह भी चाह रहे हैं कि मेहमान एशिया 72 का नजारा देखने के बाद वापस जायें। मैं यकीन दिलाता हूँ कि रेलवे ने स्पेशल ट्रेन्स भी चलाई हैं पिछले एक दो महीने से यह दिक्कत आ गई है और जितनी कोशिश हो सकती है व्यक्तिगत तरीके से या ब्लेक्टिव तरीके से हम उसको दूर करेंगे जहाँ तक रिजर्वेशन का सवाल है उसके मुत्तलक पार्लियामेंटरी कमेटी बन गई है। जब वह रिपोर्ट देगी हम उस पर अमल करेंगे और बातों को मैं टेकअप नहीं करना चाहता हूँ क्योंकि वक्त की कमी है इन्ही इलफाज के साथ मैं हाऊस से अपील करता हूँ कि वह इस बिल को पास करें।]

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAM SAHAI): The question is:

"That the Bill further to amend the Indian Railways Act, 1890, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAM SAHAI): Let us now take up the clause-by-clause consideration of the Bill.

Clause 2 was added to the Bill.

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

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: Sir, I move:

"That the Bill be passed."

The question was proposed.

श्री पीताम्बर दास : (उत्तर प्रदेश) : माननीय उपसभापति जी, मैं इन मौके को एक अहम चीज की तरह मंत्री जी का ध्यान दिलाने के लिए इस्तेमाल करना चाहता हूँ। इसमें कोई शुबा नहीं है कि जो माल ढोने वाले डिब्बों की कमी कभी कभी दिखाई देती है उसकी एक बहुत बड़ी वजह यह रही है कि उन डिब्बों को उस अरसे से ज्यादा रोके रखा जाता है कि जितने अरसे की कानून में इजाजत है। मैंने खुद भी पिछली बार सप्लीमेंटरी डिमांड्स पर बोलते हुए इस बात की तरफ इशारा किया था और मिसाल दी थी भिलाई, रूरकेला और दुर्गापुर की कि जहाँ जरूरत से कहीं ज्यादा समय तक के लिए डिब्बे रोके रखे जाते हैं। इसीलिए उनकी कमी दिखाई देती रही है और केवल मेरा ही ऐसा विचार नहीं था। 1972 की जुलाई में यानी इसी साल जो रेल मंत्री साहब के बयान अखबारों में छपा था उस में उन्होंने भी कहा था कि हमारे यहां डिब्बों की कमी नहीं है, लेकिन तिजारत करने वाले लोग और यह पब्लिक सेक्टर वाले जरूरत से ज्यादा समय तक उन डिब्बों को रोक लेते हैं, इस वजह से उनकी कमी दिखाई देती है। पिछली बार बोलते हुए मैंने इस बात के ऊपर मंत्री जी को वधाई भी दी थी और स्वागत किया था उनके उस कदम का कि जो उन्होंने वारफेज और डैमरेज की रकम बढ़ाई थी। डिब्बों का डिटेंशन कम करने के लिए जो यह काम उठाया जा रहा है मैं उसका भी स्वागत करता हूँ। और इन दोनों कामों के लिए मैं रेलवे डिपार्टमेंट को वधाई देना चाहता हूँ कि उसने इस कमी को दूर करने के लिए बहुत हद तक एकाएक अच्छा कदम उठाया है। मैं यह आशा भी करता हूँ कि इन दोनों चीजों का नतीजा यह होगा कि जो डिटेंशन आफ वैगन्स है वह जरूर कम हो जायेगा, लेकिन इसमें जो एक खतरा है उसकी तरफ मैं खास तौर से मंत्रीजी का ध्यान दिलाना चाहता

हूँ। वह यह है कि हम ने चौथी योजना काल के लिये गुड्स ट्रैफिक को एंटीसिपेट करके उसके पीगर्स, तय किये थे। हमने एक अंदाजा लगाया था कि चौथी योजना काल में, उसके दौरान हम इतना माल ढोयेंगे। उसी हिसाब से हमने रेल गाड़ी के डिब्बों का इंतजाम किया था। लेकिन अब पता यह चल रहा है कि जितना माल ढोने का अंदाजा हमने लगाया था उतना माल हमारे पास आया नहीं। तो उतना माल ढोने के लिए हमने रेलगाड़ी के डिब्बों की जो व्यवस्था की थी, उतने डिब्बे काम में नहीं आयेंगे। यानी वे तो इसके मायने डिब्बे खाली रहेंगे। अब पांचवी योजना के लिए जो हमने अपने एंटीसिपेटेड गुड्स ट्रैफिक तय किये हैं वह चौथी योजना के बारे में जो टारगेट्स सोचे गये थे उससे ज्यादा बनाये हैं। चौथी पंचवर्षीय योजना में हमारे वः टारगेट्स भी पूरे नहीं हुए थे। पांचवी पंचवर्षीय योजना में हमने उससे भी ज्यादा अनुमान लगाया है और उसके लिए हमने और अधिक डिब्बों की व्यवस्था की है। सप्लीमेंटरी डिमांड्स में भी उसका जिक्र आया है कि हमने ज्यादा वैगन्स का आर्डर किया है। मैं यह बताना चाहता हूँ कि हमने जो अब यह कदम उठाए हैं तो इनकी वजह से डिटेंशन कम होगा तो वैगन्स रिलिज होंगे। हमने अपने ट्रैफिक टारगेट्स ऊचे फिक्स कर लिये उसके लिये इंतजाम कर लिया। उतने टारगेट्स पूरे होने वाले नहीं हैं गुड्स ट्रैफिक के, इसलिए एक स्टेज यह आ सकती है जब हमारे पास रेलवे के डिब्बे आवश्यकता से अधिक हो जायेंगे कंपैसिटी आइडल हो जाएगी। उसके दो नुकसान हो सकते हैं—एक तो यह कि नेशन का कैपिटल ब्लॉक हो जाएगा यानी हमारी जो पूंजी है वह मालगाड़ी के उन डिब्बों में अनावश्यक रूप से लग जाएगी जिसकी कोई जरूरत नहीं है। रेलवे को नुकसान यह होगा कि उसकी कैपिटल एट चार्ज बढ़ जायगी और उसकी वजह से उसकी डिविडेंड लायबिलिटी

[شری محمد شفیع قوریسی]

کیا جائے بجائے اس کے کہ ویگنس کی کمی دے اور مال ایک جگہ سے دوسری جگہ نہ پہنچایا جا سکے۔

† [श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : पिताम्बर दास जी ने जो एक प्वाइंट उठाया यह सही बात है कि जो हमने निशाना बनाया था पिछले प्लान में उतना माल रेलवे को मिलेगा। उससे हमको कम मिला है। इसके साथ साथ एक बात जाहिर हुई है कि हमारे पास एक्सस वेगन्स नहीं रहे। क्योंकि जो वेगन्स के आर्डर्स हमने दिये थे बनने के लिये वे सबके सब पूरे नहीं हुए। वे वह काफी बेक लाग तकरीबन 12 हजार, 15 हजार वेगनस का अभी तक पूरा नहीं हुआ है। तो उस हिसाब से हमारे पास कोई ज्यादा वेगन्स नहीं हुए लेकिन अब हमने यह किया है कि बजाय इसके कि हम एक प्लान के पिरियड का या एक साल का हिसाब लगा कर देखें कि हम कितने वेगन्स की जरूरत है। हमने प्रास्पेक्टिव प्लान 15 या 20 साल के लिये बनाया है कि कहां पर हमारे स्टील प्लांट्स से हमें कितना लोहा मिलेगा, फूड ग्रेन मुवमेंट कितना होगा, फर्टिलाइजर मुवमेंट कितना होगा, सीमेंट का कितना होगा और दूसरी चीजों का मुवमेंट कितना होगा। इसका बाकायदा प्लान किया जा रहा है।

DR. K. MATHEW KURIAN: Can you even plan for one year because it depends on the weather.

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : I will come to that point also हम यह भी चाहते हैं कि जो हमारे वेगन्स बिल्डर है चाहे वे प्राइवेट सेक्टर में है या पब्लिक सेक्टर में उनको भी कम से कम यह एक किस्म का ऐहसास हो जाय कि आने वाले 5 या 10 बरसों में उनको वेगन्स बनाने के इतने आर्डर्स मिलते रहें ताकि वे अपनी कपेसिटी को इसी हिसाब से बनायें और उनके

† [] Hindi transliteration.

लिये यह प्राब्लेम् न हो जाय कि क्योंकि रेलवे वाले वेगन्स बनाना कम कर देंगे तो उनकी जो लेबर है उसको बेकार करन का मौका पैदा हो जायगा। इन तमाम चीजों की जांच हो रही है और बल्कि रेलवे मंत्री का यह भी ख्याल है कि एक खास सील रेलवे रिक्वायरमेंट्स के लिये रेलवे बोर्ड के अंदर कायम किया जाय जो अनालाइज्ड कर के बताता रहे कि आने वाले 15 बरसों में ट्रेफिक की दर क्या रहेगी, किन किन जगहों पर माल ले जाना पड़ेगा। इसके हिसाब से कितने वेगन्स होने चाहियें उसकी वह पूरी जांच करेगा। इस वक्त तक हमने तकरीबन 40 हजार वेगनस बनाने का आर्डर दिया है। उनमें से कुछ पुराने वेगन्स के रिप्लेसमेंट के लिये होंगे कुछ नये स्टाक में दाखिल हो जायेंगे लेकिन उससे भी मैं समझता हूं कि जिस तरीके से यह मुल्क को तरक्की करनी है अगर वह तमाम निशाने पूरे हुए तो मैं यकीन दिलाना चाहता हूं पिताम्बर दास जी को कि रेलवे का प्लानिंग ऐसा होगा कि जरूरत के मुताबिक वेगनस रहेंगे। और मैं इस बात का भी कायल हूं कि 100 या 200 वेगन्स ज्यादा रहें तो वह बरदाशत किया जाय बजाए उसके कि वेगनस की कमी रहे और माल एक जगह से दूसरी जगह न पहुंचाया जा सके।]

SHRI SANAT KUMAR RAHA (West Bengal): What is the guarantee for the supply of these 40,000 wagons. Only words? Words always fail.

SHRI OM MEHTA: They never fail.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAM SAHAI): The question is:

"That Bill be passed."

The motion was adopted.