

RAJYA SABHA

Monday, the 18th December, 1972/27th
Agrahayana, 1894 (Saka)

The House met at eleven of the clock,
MR CHAIRMAN in the Chair.

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

*706. [The questioners (Shri V. K. Sakshalecha, Shri Lal K. Advani, Shri D. K. Patel, Shri Jagdish Prasad Mathur, Shri Rattan Lal Jain, Shri N. K. Shejwalkar) were absent. For answer vide cols. 37—39 infra.]

*707. [The questioner (Shri M. K. Moha) was absent. For answer vide col. 40 infra.]

*708. [The questioner (Shri O. P. Tyagi) was absent. For answer vide col. 40 infra.]

सरकारी क्षेत्र के उद्योगों द्वारा बैगनों को रोक कर
रखा जाता

*709. डा० भाई महावीर :

श्री मान सिंह वर्मा :

श्री रत्न लाल जैन :

श्री ओशम प्रकाश त्यागी :

श्री बीरेन्द्र कुमार सखलेचा :

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) माल के डिब्बों को निर्धारित समय से अधिक समय तक रोक कर रखने के कारण गत तीन वर्षों में सरकारी क्षेत्र के उद्योगों और उपक्रमों से कुल कितनी राशि डेमरेज के रूप में वसूल की गयी, और

(ख) इस प्रकार अनावश्यक रूप से डिब्बों का रोकें रखना कम से कम करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं और उनके क्या परिणाम निकले हैं?

‡[DETENTION OF WAGONS BY INDUSTRIES IN PUBLIC SECTOR

709. DR. BHAI MAHAVIR:
SHRI MAN SINGH VARMA:
SHRI RATTAN LAL JAIN:
SHRI O. P. TYAGI:
SHRI V. K. SAKHALECHA:
SHRI J. P. YADAV:

Will the Minister of RAILWAYS be
pleased to state:

(a) the total amount of demurrage charged from the industries and undertakings in public sector during the last three years on account of detention of wagons for more than the specified time; and

(b) the steps that have been taken to minimise such unnecessary detention and the results thereof?

THE DEPUTY MINISTER IN THE
MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI
MOHD. SHAFI QURESHI): (a) The
total amount of demurrage charges realised from the industries and undertakings in public sector during the last three years is as under:—

1969-70	...	Rs. 169.50 lakhs
1970-71	...	„ 220.46 „
1971-72	...	„ 271.68 „

(b) To minimise detention of wagons regular co-ordination is maintained with the parties to secure quick release of wagons. In case of detention beyond free time demurrage charges as per rules are levied. The rate of demurrage charges having been enhanced with effect from 1-12-1972, the position with regard to release of wagons is likely to improve considerably.

†The question was actually asked on the floor of the House by Dr. Bhai Mahavir.
‡[] English translation.

†[रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) पिछले तीन वर्षों में मार्गजनिक क्षेत्र के उद्योगों और उपक्रमों से विलम्ब शुल्क के रूप में वसूल की गयी राशि नीचे दी गयी है

1969-70 ..	169.50 लाख रुपये
1970-71 ..	220.46 लाख रुपये
1971-72 ..	271.68 लाख रुपये

(ख) माल डिब्बे कम में कम रुके, इसके लिए पार्टियों के साथ नियमित समन्वय रखा जाता है जिससे कि माल डिब्बों को शीघ्र खाली कराया जा सके। यदि माल डिब्बे छूट समय के बाद रुके रहते हैं तो उन पर नियमानुसार विलम्ब शुल्क लिया जाता है। 1-12-1972 से विलम्ब शुल्क की दर बढ़ जाने से आशा है, माल डिब्बों के खाली होने की स्थिति में काफी सुधार हो जायेगा।]

डा० भाई महावीर : श्रीमन्, यह जो जानकारी मंत्री जी ने दी है इससे प्रकट होता है कि सरकारी क्षेत्र ही सरकारी क्षेत्र के रास्ते का कितना बड़ा रोड़ा है। मरकारी क्षेत्र के उपक्रम ही सरकार की रेलों को चलाने में नैसी रुकावट बनाते हैं यह आपके उत्तर से स्पष्ट है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार ने इस बात पर भी विचार किया है कि यह डिब्बे होने के कारण आप भले ही डैम्पेज चार्ज कर ले, लेकिन इससे किसी तरह का समाधान या हल नहीं निकलेगा, कारण यह है कि डैमरेज भी देने के लिए टैक्स पेयर है। पब्लिक सेक्टर को जो लाभ होगा, जो डैमरेज उसको पे करना पड़ेगा वह किसी इंडिविजुअल या प्राइवेट कर्नल पर नहीं पड़ने वाला है, जिसे कि उन्हें तकलीफ हो। तो पब्लिक एक्मचेकर की कास्ट पर ही पब्लिक सेक्टर की इफेफिशियेंसी पनप रही है। क्या आप इस बारे में विचार करेंगे कि यह जो बढ़ता हुआ और इतना भारी लाभ है डैमरेज के कारण, जो पब्लिक सेक्टर को देना पड़ता है, उसकी जिम्मेदारी कुछ निश्चित अधिकाशियों पर डाली जाय और उनको किसी तरह से इसके लिए उत्तरदायी ठहरा कर के कुछ अंश में उनको उमका दण्ड भुगतने के लिए मजबूर किया जाय, यह सारा तो आप उनसे वसूल नहीं

करेंगे, परन्तु आप इतना कर सकते हैं कि उनका प्रमोशन, एक्मटेशन, उनके एलाउसेस और वाकी चीजों पर इसके कारण कुछ अमर पड़े, इसकी कुछ व्यवस्था हो क्या आप इसके बारे में कुछ विचार करेंगे ?

सरी محمد شافع قریشی : سریمن-

ریلوے کی ہمیشہ یہ کونٹنس رہی ہے کہ ویگنس جلد سے جلد ریلیز ہو جائیں تاکہ دوسرے لوگوں کے کام آسکیں۔ جو کانسائنیز ہوئے ہیں وہ اگر مال چڑانے میں کوتاہی کرنے میں ویگنس کو وقت پر خالی نہیں کرتے تو یہ ٹھیک ہے کہ ان کو اس کا ڈیمریج دینا پڑتا ہے اور یہ تو منترالیوں کا کام ہے یا ان بلیک انڈرٹیکنگس کا کام ہے کہ وہ خود اپنی جگہ پر اپنے کرم جاریوں کو ہدایت کریں کہ جونہی ویگنس مال ملے کر آئیں ان کو وہ وقت کے اندر خالی کر دیں یا پھر لوڈ کر کے روانہ کر دیں۔ ہماری طرف سے برابر اس کے لئے کونٹنس ہوئی رہی ہے اور ابھی جو ہم نے ٹائم گھٹا دیا ہے ویگنس کو خالی کرنے کے لئے اور جو ڈیمریج بڑھا دیا ہے اس سے ہم کو ویگنس ملنا ضروری نہیں ہے لیکن روپیہ ضرور ملے گا لیکن اس کے لئے بھی منسٹرس کے ساتھ مل کر کوشش کی جائیگی تا کہ ویگنس جلد سے جلد فارغ ہو سکیں۔

‡[श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : श्रीमन्, रेलवे की हमेशा यह कोशिश रही है कि वैगन्स जल्द से जल्द रिलीज हो जाए ताकि दूसरे लोगों के काम आ सके। जो कमाइनीज होते हैं, वे अगर माल छड़ाने में कोई करने हैं वैगन्स को वकन पर खाली नहीं करते तो यह ठीक है कि उनको उसका

डेमरेज देना पड़ना है और यह तो मंत्रालयों का काम है या उन पब्लिक अण्डरटेकिंग्स का काम है कि वह खुद अपनी जगह पर अपने कर्मचारियों को हिदायत करे कि ज्योंही वैगन्स माल लेकर आए, उनको वह बक्ता के अन्दर खाली कर दे या फिर लोड करके रवाना कर दे। हमारी तरफ से बराबर उसके लिए कोशिश होती रही है और अभी जो हमने टाइम घटा दिया है वैगन्स को खाली करने के लिए और जो डेमरेज बढ़ा दिया है, उससे हम को वैगन्स मिलना जरूरी नहीं है, लेकिन रुपया जरूर मिलेगा लेकिन उसके लिए भी मिनिस्टर्स के साथ मिल कर कोशिश की जायगी ताकि वैगन्स जल्द से जल्द फारिग हो सकें।]

डा० भाई महावीर : मंत्री जी ने जो उत्तर दिया उससे यह पता लगता है कि सरकार का एक हाथ क्या करता है, दूसरे को उसका पता नहीं और दूसरा हाथ जो है उसे चिन्ता नहीं कि पहला हाथ क्या कर रहा है? मेरा प्रश्न यह था मैं फिर से पूछ रहा हू कि क्या रेल मंत्री कैबिनेट में भारत सरकार के दूसरे मंत्रियों के सामने यह बात रखेंगे और उनसे कहेंगे कि रेल नेशनल प्रापर्टी है, रेलों को ठीक चलाने के लिए सारे देश की जिम्मेदारी है और सारे मंत्रालयों की जिम्मेदारी है, इसलिए अलग-अलग सरकारी उपक्रमों में रेलवे वैगन्स ज्यादा देर न रुके इसकी जिम्मेदारी कुछ विशेष अधिकारियों के ऊपर रखने की पद्धति अपनायेंगे, जिससे वह डिस्करेज हो और उनके ऊपर अकुश लगे और इस प्रकार से बेस्ट यूटिलाइजेशन आफ रनिंग स्टाफ और रोलिंग स्टाफ जो है, इसके बारे में कैबिनेट में निर्णय करवाने की कोशिश करेंगे?]

SHRI T. A. PAI: Sir, 30 to 40 per cent of the demurrage comes from the public sector and it is not a very happy thing. We have raised the demurrage both on the private sector as well as the public sector and reduced the delay in order to see that the utilisation of wagons is maximised. We are trying to see that the difficulties of the public sector are got over by giving them every assistance in returning the wagons to

us rather than paying the demurrage. I will certainly take it up with my colleagues to see that our wagons are not delayed. We are more interested in getting the wagons utilised rather than collecting the demurrage either from the private sector or public sector.

DR. BHAI MAHAVIR: I am asking pointedly whether you will evolve a system. He is avoiding that question. The persons concerned should be made personally responsible.

SHRI T. A. PAI: We are trying to understand what exactly are the difficulties, to get over those difficulties. We shall certainly get into the area of fixing responsibility for holding the wagons so that any Department of the Government does not pay demurrage to us.

SHRI K. CHANDRASEKHARAN: The question emphasises the aspect of wagon movement which leads to a great scarcity of wagons which our country as a whole is experiencing in every Railway Department. May I know from the hon. Minister whether it is a fact that the detention of wagons by industries in the public sector has led to the great wagon shortage that we are experiencing throughout the country which has, in turn, led to increase in prices? Are there other vital factors which are responsible for the shortage of wagons and would the hon. Minister go into them and see that the wagon movement is speeded up?

SHRI T. A. PAI: Sir, there have been many reasons for detention of wagons. The need has gone up and the turn-out of wagons has also increased. Detention of wagons in both the public sector and private sector has also gone up. The conditions in the eastern sector were such that partly there was dislocation of traffic. That also was responsible for holding up the wagons. Every effort is being made to bring about the co-ordination of the private sector, the public sector, the customers and the trade to see that the release of wagons is done effectively.

SHRI LOKANATH MISRA: The public sector has been the greatest defaulter. Does the hon. Deputy Minister know what are the reasons for such delays in clearing the wagons? Since they are being made to pay demurrage charges, there must be some reasons behind the delay in the clearance of wagons.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: I am getting the demurrage. I am not paying it. Those people who are paying, will be able to say better what are the reasons for paying the demurrage.

SHRI T. A. PAI: Most of the demurrage comes from the Hindustan Steel and the reason is that every steel plant has its own method of transport of coal, iron ore and all that. We are now trying to see that uniformity is brought about so that the utilisation of wagons is more effective than what has been possible so far.

DR. BHAI MAHAVIR: How much is paid by Hindustan Steel? . . .

SHRI KRISHAN KANT: Could the hon. Minister give the comparative figures in the private sector and the public sector? How much demurrage is paid by TISCO and how much is paid by the Hindustan Steel? I have got complaints that the private sector undertakings get preferential treatment in the allotment of wagons at local level.

SHRI T. A. PAI: The utilisation of wagons in the private sector is certainly much more efficient. I am prepared to admit wherever there is deficiency. As to how much has been collected from the public sector and which public sector undertaking had brought us more, I have answered it. It is not correct to say that wagons are held up or given on priority to the private sector. In fact, every convenience is provided to the public sector and the deficiencies that have arisen shall certainly be removed.

DR. BHAI MAHAVIR: It is not a socialistic answer, Mr. Pai.

MR. CHAIRMAN: Don't interrupt your colleague.

श्री प्रेम मनोहर : अभी मंत्री महोदय ने स्वयं बताया कि हम डेमरेज और व्हाहरफेज कलेक्ट करने के इटरेस्ट में नहीं हैं। हमारा तो केवल एक ही उद्देश्य है कि हमारे वैगन्स जल्दी मूव हो। अभी इसी एक दिसम्बर से हमारी रेलवे मिनिसट्री ने ग्राउन्ड रेंट 5 रु० से बढ़ा कर 125 रु० पर डे कर दिया है, तो मैं अपने मंत्री महोदय से यह जानना चाहूंगा कि वैगन के मामले में तो समझ में आ सकता है कि वैगन के लिए आप डेढ सौ, दो सौ, तीन सौ जो चाहे लगा दीजिए, जिसमें आपके वैगन्स जल्दी से मूव हो लेकिन इसमें आपका क्या उद्देश्य है कि आपने ग्राउन्ड रेंट 5 रु० रोज से बढ़ा कर 125 रु० पहले 3 रोज के लिए और उसके बाद ढाई सौ रुपया रोज कर दिया है। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा क्या उस ग्राउन्ड रेंट बढ़ाने से वैगन मूवमेंट को तेज करने की आपकी कोई योजना है और अगर योजना है तो मैं आपको दृष्टान्त दू...

श्री सभापति : नहीं, अब इसको रहने दीजिए।

श्री प्रेम मनोहर : कि जोधपुर डिविजन में मारवाड स्टेशन है, वहां डेढ-डेढ महीने वैगन्स नहीं मिले और वहां जो राँ मैटीरियल बनता है उसके बिना पेपर इंडस्ट्रीज और केमिकल इंडस्ट्रीज बन्द हो जाएगी और यह नेटर है कि 7-11-72 से इडेंट लगे हुए हैं और वैगन्स नहीं मिले तो मैं स्पेसिफिकली जानना चाहूंगा आपने 5 रु० से बढ़ा कर ग्राउन्ड रेंट 125 रु० किया है तो उसका क्या उद्देश्य है, क्या इन वैगन्स को ..

” شری محمد شفیع قریشی : جب گاڑی مال لیے کر آتی ہے جب ڈبہ آتا ہے نو ہ گھنٹے کے اندر اگر وہ خالی نہ کرے تو اس کا ڈیمرج لمگتا ہے اس کے بعد جب مال اتارا جاتا ہے اس کے

بعد २५ گھنٹے کا فری ٹائم مل جانا ہے لیکن گراؤنڈ پر بھی مال نہیں اٹھانا جائے گا نو جو مال بھر کر ونگس آئینگے ان کا سامان اتارنا مشکل ہو جائیگا اس لئے ضروری ہے کہ گراؤنڈ رینٹس بھی بڑھائیں تاکہ مال لینے والے اپنا مال جلدی سے لے جائیں۔

† [श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : जब गाड़ी माल ले कर आती है जब डिब्बा आना है तो 5 घंटे के अन्दर अगर वह खानो न करे तो उसे डेमेरेज लगता है, उसके बाद जब माल उतारा जाता है उसके बाद 24 घंटे का फ्री टाइम मिल जाता है, लेकिन ग्राउन्ड पर भी माल नहीं उठाया जायगा तो जो माल भर कर वैगन्स आयेगा उनका सामान उतारना मुश्किल हो जायगा इसलिये जरूरी है कि ग्राउन्ड रेट्स भी बढ़ा ताकि माल लेने वाले अपना माल जल्दी से ले जाये।]

श्री प्रेम मनोहर : कितना तक बढ़ाएंगे? 5 रु० से 125 रु० तक बढ़ा दिया है आपने।

MR. CHAIRMAN: No please. You are merely repeating. I won't allow this Next question.

*710. [The questioner (Shri Siaram Kesri) was absent. For answer vide col 40-41 infra.]

IRRIGATED LAND IN RAJASTHAN

*711. SHRIMATI LAKSHMI KUMARI CHUNDAWAT. Will the Minister of IRRIGATION AND POWER be pleased to state:

(a) the acreage of irrigated land at present in Rajasthan, District-wise; and

(b) the acreage of land likely to be irrigated by the end of the Fourth Plan period?

† [] Hindi transliteration.

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF IRRIGATION AND POWER (SHRI BAIJNATH KUREEL): (a) and (b) A statement is laid on the Table of the House.

STATEMENT

(a) A statement showing the district-wise irrigated area (gross) in Rajasthan for 1969-70, the latest year for which it is available at the Centre is attached.

(b) It is anticipated by the State Government that the gross irrigated area at the end of the Fourth Plan in Rajasthan would be about 28.6 lakh hec. District-wise break-up is not available.

STATEMENT

District	Gross Irrigated area (in Hectares)
Ajmer	96,392
Alwar	102,020
Banswara	13,604
Barmer	16,419
Bharatpur	161,472
Bhilwara	163,160
Bikaner	248
Bundi	103,932
Chittor	109,953
Churu	369
Dungarpur	13,915
Ganganagar	635,353
Jaipur	243,079
Jaisalmer	270
Jalore	78,453
Jhalawar	33,540
Jhunjhunu	19,797
Jodhpur	30,437
Kota	132,378
Nagaur	28,544
Pali	74,596
S. Madhopur	105,196
Sikar	48,515
Sirohi	37,043
Tonk	73,992
Udaipur	96,720
TOTAL (1969-70)	2,419,397