

MR. SPEAKER : I have seen it; The requisite memorandum is there. I now put the question to the House.....

श्री शिव चन्द्र भा : अध्यक्ष महोदय, क्या प्रेसीडेंट का रेकमेंडेशन है ?

MR. SPEAKER : It is not needed in this case. You study it again. There are ample opportunities. The question is.....

श्री शिव चन्द्र भा : मेरा एक दूसरा प्वाइंट प्राफ आर्डर है.....

MR. SPEAKER : Will you please sit down ? What should be the convention when the Speaker is on his legs. Should I receive directions from you ? Please sit down. In this case.....

SHRI ANNASAHIB SHINDE : There is no expenditure involved from the consolidated Fund of India.

MR. SPEAKER : There is no expenditure involved. There is nothing for the President to come in.

श्री शिव चन्द्र भा : मेरा दूसरा प्वाइन्ट प्राफ आर्डर है

MR. SPEAKER : My ruling is there. Now the question is :—

"That leave be granted to introduce a Bill to provide for the establishment of two independent Agricultural Universities in place of the Punjab Agricultural University constituted by the Punjab Agricultural University Act, 1961, and for matters consequential on, or connected with the establishment of those independent Agricultural Universities."

The motion was adopted.

SHRI ANNASAHIB SHINDE : I introduce the Bill.

श्री शिव चन्द्र भा : अध्यक्ष महोदय, यह बिल्कुल गलत तरीका चल रहा है।

MR. SPEAKER : This is not final. या जरा इनको और देख लें बाद में भी मौका आयेगा, उस वक्त आपकी सुन लेंगे।

STATEMENT RE. HARYANA AND PUNJAB AGRICULTURAL UNIVERSITIES ORDINANCE

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FOOD AND AGRICULTURE, COMMUNITY DEVELOPMENT AND COOPERATION (SHRI ANNASAHIB SHINDE): On behalf of Shri Jagjivan Ram I beg to lay on the Table a copy of the explanatory statement giving reasons for immediate legislation by the Haryana and Punjab Agricultural Universities Ordinance, 1970, under rule 71 (1) of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha [*Placed in Library. See No. LT—2752/70*]

12.42 hrs

RAILWAY BUDGET, 1970-71—GENERAL DISCUSSION—Contd.

MR. SPEAKER : Now we take up the general discussion on the Railway Budget. The time left is 5 hours 35 minutes. I hope you will like the Minister to reply tomorrow. He will reply after lunch hour.

An objection was raised by Shri Asoka Mehta that last time we voted during the lunch hour. Of course, this was put to the House before doing it and then it was discussed in the Business Advisory Committee also. That is why I did it. I do not know whether there is any convention. But if the House keeps it, the ordinary procedure has to be followed. I am looking at this matter to see if there is any convention. I am sorry I could not come across any convention. I did it with the consent of the House.

SHRIMATI TARKESHWARI SINHA (Barh) : In the past it was being followed like that, that during lunch hour generally there will not be any voting.

MR. SPEAKER : I am advised by the present Committee that I should do away

with the lunch hour. Suppose we start vomiting, we cannot stop it even if the lunch hour intervenes. We started voting earlier and we could not stop it.

Now on the Railway Budget the debate will continue and we have the half-hour discussion which we will take up at 6-30 p.m. You know we will have a prolonged sitting.

श्री बसवन्त (भिवंडी): अध्यक्ष महोदय, रेल की ग्रामदनी में माल भाड़े के किराए से और यात्रियों के किराये से बढ़ोतरी होती है, इस लिए रेलवे की ग्रामदनी बढ़ाने की ओर तो हमें देखना ही होगा, लेकिन इसके साथ-साथ हमें यह भी देखना होगा कि फिजूल खर्ची कम हो। इसी बजट में 1 करोड़ 55 लाख रुपए खोए हुए माल या क्षतिग्रस्त माल की क्षतिपूर्ति के लिए रखा गया है। जब निजी रोड परिवहन से माल यातायात करते हैं तो उसमें कोई क्षति नहीं होती और न ही क्षतिपूर्ति के लिए कुछ देना पड़ता है। मगर रेलवे में क्षतिपूर्ति के लिए रखना जरूरी हो जाता है। इस क्षतिपूर्ति में माल भेजने वालों और रेलवे के कर्मचारियों का अन्दरूनी सम्बन्ध रहता है जिससे रेलवे को हानि होती है। मैं बम्बई की बन्दरगाह का एक उदाहरण आपके सामने रखना चाहता हूँ। वहाँ से पेट्रोल, मिट्टी का तेल और डीजल देश भर में निर्यात होता है। जब वहाँ पेट्रोल या डीजल से वैगन भरी जाती है तो वैगन में जितनी जगह होती है, उससे कम माल भरा जाता है। जब गाड़ी शान्तिग या यार्ड में चली जाती है तो उसकी सील तोड़ दी जाती है, उसके बाद वे लोग क्षतिपूर्ति की मांग करते हैं। जो बचा हुआ माल होता है, उसको दूसरी वैगनों में जिन में कम माल भरा होता है, उनमें भर दिया जाता है। इस तरह से वे लोग रेलवे से क्षतिपूर्ति का पैसा बसूल कर लेते हैं और रेलवे को इससे बहुत ज्यादा हानि होती है। इसी प्रकार की क्षतिपूर्ति के लिए बजट में 1 करोड़ 55 लाख रुपए रखा गया है।

दूसरी बात में लोहे की चोरी के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ। हर स्टेशन पर रेल की मरम्मत के लिए अर्च्छा लोहा, पटरी, धमेल और पट्टियां रखे जाते हैं। हर 10 या 15 साल के बाद पुरानी पट्टियां निकाली जाती हैं और उनके स्थान पर नये माल को लगा दिया जाता है। पुराने माल को रेल मंत्रालय विभागीय स्तर पर नीलाम करता है। यहाँ पर ही लोहे की चोरी शुरू होती है। जिनके पास फरनेस है या फैंबट्रीज हैं, वे लोग इनको खरीदते हैं और पिघलवा कर सिल्ली बनवाते हैं, जिसका दाम लगभग 600 रु० टन है। नीलाम में थोड़ा-सा माल खरीद कर एक टुक के स्थान पर 5-6 टुक माल ले जाते हैं और चूँकि उनके पास नीलाम की रसीद होती है, इसलिए उसकी चैकिंग नहीं हो पानी। इसी तरह से जो लोग माल चुरा कर ले जाते हैं, वे भी उस माल को इन्हीं लोगों को सस्ते दामों पर बेच देते हैं। ये लोग उस माल को पिघलवा कर फौरन उसकी सिल्ली बनवा देते हैं। इन लोगों के कारखाने ग्राम तौर पर शहर से काफी दूर और पुलिस चौकी से काफी दूर होते हैं। इस चोरी को रोकने का एक ही उपाय है—रेल मंत्रालय जो इस लोहे को नीलाम करता है, इसका नीलाम न करे और खुद उस लोहे को पिघलवाये तथा उस पर सीलें लगवा कर और गोले बनवा कर बेचे। चूँकि उस माल पर सीलें लगनी होगी, इसलिए यदि उसकी चोरी होगी तो उसको पकड़ना आसान होगा, वरना हमेशा यह चोरी चलती रहेगी और रेलवे को नुकसान होता रहेगा। यदि मंत्री महोदय इस तरफ ध्यान दें तो बहुत बड़ी हानि में बचा जा सकता है।

अब मैं बम्बई की उपनगरीय रेलों के सम्बन्ध में कुछ सुझाव आपके मार्फत मंत्री महोदय के सामने रखना चाहता हूँ। उनके बजट भाषण में कुछ अंश में आपके सामने पढ़ कर सुनाना चाहता हूँ। उन्होंने कहा है—

[श्री बसवन्त]

“अनुपनगरीय यात्री यातायात में 23 प्रतिशत वृद्धि की आशा है। उपनगरीय यातायात में इससे कुछ अधिक वृद्धि का अनुमान है। उपनगरीय यातायात इतनी तेजी से बढ़ रहा है और इसमें इतनी अधिक भीड़-भाड़ होने लगी है कि अधिक उपनगरीय गाड़ियों की व्यवस्था करने के लिए भारी पूंजीगत व्यय करना होगा, उपनगरीय यात्री यातायात की सुविधाओं का विस्तार करने के लिए चौथी योजना में 40 करोड़ रुपये से अधिक लागत की योजनायें शामिल की गई हैं।”

यह आपके इस भाषण का अंश है। अब मैं पांच साल पहले के दूसरे रेल मंत्री महोदय के भाषण का कुछ अंश आपके सामने उद्धृत करूंगा। ये शब्द उन्होंने 1965 के रेल बजट भाषण में कहे थे।

“उपनगरीय यातायात और दूसरे यातायात पर अलग अलग विचार करने की आवश्यकता है, क्योंकि उपनगरीय यातायात न केवल बड़े शहरों के आसपास एक सीमित क्षेत्र में होता है, बल्कि इसमें अधिक तेज वृद्धि और खास तौर से व्यस्त घंटों में इसके संकेन्द्रित होने के कारण कुछ विशेष समस्याएँ उत्पन्न हो जाती हैं और इसके लिए खास किस्म के चल स्टॉक की जरूरत होती है।” इसी के पंरा 24 में कहा गया है “सच है कि संसार के बड़े बड़े नगरों की भांति बम्बई में भी व्यस्त घंटों में यातायात को कारगर ढंग से सम्भालना कठिन होता है।”

अब, मैं बम्बई, कलकत्ता और मद्रास में जो सर्वान सेशनज की गाड़ियाँ चलती हैं, उन के सम्बन्ध में 1961 में जो गणना हुई है उसके अनुसार 1961 में बम्बई की 41 लाख 82 हजार आबादी थी, कलकत्ता की 29 लाख 27 हजार मद्रास की 17 लाख 29 हजार आबादी इनमें से जो यात्री यातायात के लिए उपनगरीय

गाड़ियों का इस्तेमाल करते हैं, बम्बई में उन की संख्या 9 करोड़ है, कलकत्ता में 2.70 करोड़ और मद्रास में 82 लाख है। अब आप देखें कि पिछले तीन सालों में उपनगरीय-गाड़ियों के लिए जो कोचेज उपलब्ध किए गए उनकी संख्या इस प्रकार से है— बम्बई के लिए 43, कलकत्ते के लिए 67 और मद्रास के लिए 78। परसेन्टेज के हिसाब से बम्बई के लिए 5 सरसेन्ट, कलकत्ते के लिए 10 परसेन्ट और मद्रास के लिए 74 सरसेन्ट। इससे पता चलता है कि बम्बई में, जहाँ 9 करोड़ का यातायात होता है वहाँ तो आप 5 परसेन्ट कोचेज भेजते हैं और जहाँ कम यातायात है वहाँ ज्यादा कोचेज भेजते हैं। मन्त्री महोदय ने अपने भाषण में जो सूचियाँ दी हैं उनको देखने से पता चलता है कि रेल सम्पत्ति की क्षति, रेल कर्मचारियों पर आक्रमण, डकैती और लूट-पाट—इस प्रकार की 124 घटनाएँ हुई हैं। इनमें से 31 घटनाओं का सम्बन्ध पूर्वी रेलवे से है और उनका सम्बन्ध पश्चिम बंगाल से हो सकता है। कहने का मतलब यह है कि जहाँ पर इस प्रकार की घटनाएँ ज्यादा हैं वहाँ पर तो ज्यादा डिब्बे दिये जाते हैं लेकिन जहाँ पर इस प्रकार की घटनाएँ घटित नहीं होती हैं वहाँ पर डिब्बों की सप्लाई करना मुनासिब नहीं समझा जाता है। मैं मन्त्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि पिछले तीन सालों में बम्बई सबवेन के लिए जो 43 कोचेज दिए गए हैं वे तो पुरानी कोचेज को रिप्लेस करने के लिए भी पर्याप्त नहीं हैं और ऐसी दशा में ज्यादा गाड़ियाँ कहाँ से चलाई जा सकती हैं? कलकत्ते में जोसेफ एन्ड को० तथा मद्रास में वेल्यूपुरम, इन दो फॅक्टरीज में कोचेज बनते हैं और वहीं पर दे दिए जाते हैं, बम्बई को कोचेज नहीं दिए जाते हैं। मैं प्रार्थना करूंगा कि मन्त्री महोदय इस पर ध्यान दें वरना इन्सान की सहनशीलता की भी एक सीमा होती है। बैठने की बात तो दूर, अगर लोगों को गाड़ी में खड़े होने की जगह भी न मिले तो फिर वे क्या कर सकते

हैं ? मैं मन्त्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि बम्बई सबबंन के लिए कोचेज बढ़ाने के लिए वे ज्यादा से ज्यादा ध्यान दें ।

अब जहाँ तक बम्बई की भीड़ का सम्बन्ध है उसको कम करने के लिए मैं दो तीन सुझाव रखना चाहता हूँ । जहाँ बम्बई के डाक यार्ड का सेला नावा उप डाक यार्ड नौवहन और परिवहन विभाग बना रहे हैं वहाँ जाने के लिए दरिया के बीच से चार मील सड़क का बनाना परिवहन विभाग के विचाराधीन है । वैसे हमें सेला-नावा 4 मील ग्रंडर ग्राउन्ड रेल बनाने का विचार करना होगा । दूसरे बम्बई और चचंगेट से कुर्ला और माहीम तक दस मील ग्रंडर ग्राउन्ड या ओवरहेड रेल बना सकते हैं । तीसरा सुझाव जिसको आप तुरन्त काम में ला सकते हैं वह यह है कि अभी उपनगरीय गाड़ियों में जो बोगियां चल रही हैं उनके स्थान पर आप 12 बोगी की एक ट्रेन चला सकते हैं । इसमें सिर्फ नए कोचों की आवश्यकता होगी । जो प्लेटफार्म हैं वह कहीं कहीं 18 बोगी ट्रेन के लिए तैयार हैं इसलिए इसमें कोई दिक्कत नहीं आयेगी । इससे कम खर्च में तुरन्त ही उपनगरीय यातायात में सुधार हो सकता है ।

मध्य और पश्चिम रेलवे के माल बंगनों का आदान प्रदान दादर पर होता है । इस स्थान पर दिन भर में 600 से ऊपर उपनगरीय गाड़ियां आती हैं जिनके लिए समय नहीं मिलता है । पश्चिम रेलवे का बांदरा गुडन यार्ड और मध्य रेलवे का कल्याण और कुर्ला मान यार्ड हमेशा खचाखच भरा रहता है । हम अगर उसके डैम-रेज का हिमाय निकालेंगे तो हर साल उसकी धनराशि लाखों रुपए में होगी । दोनों रेलवे के माल डिब्बों के आदान-प्रदान के सिलसिले में दिवा-बसीन, दिवा विगर और दिवा बाणगांव तारापुर का सर्वे हुआ । बसीन के लिए 4 करोड़ बिरार के लिए 6 करोड़ और तारापुर के लिए 10 करोड़ की धनराशि खर्च होने का अनुमान है । महाराष्ट्र के मुख्य मन्त्री ने दिवा तारापुर

लाइन के निर्माण की सिफारिश की है । तारापुर लाइन का निर्माण बहुदेशीय होगा । बम्बई परिसर में बसने वाले उद्योग बम्बई से दूर जायेंगे । तारापुर देश का एक वैभवशाली स्थान है जोकि दोनों लाइनों से जोड़ दिया जायेगा । सुरक्षा के दृष्टिकोण से बसीन पुल और ठाणा मध्य रेलवे का पुल जो है उससे अलग सम्बन्ध बनाये रहेंगे । इस दृष्टिकोण से दिवा तारापुर लाइन के निर्माण के लिए महाराष्ट्र सरकार के सुझाव के ऊपर सरकार विचार करे और जल्द से जल्द निर्माण कार्य आरम्भ हो ।

अब मुझे कोकण रेलवे लाईन के सम्बन्ध में निवेदन करना है । करीब करीब 50 साल से कोकण वासियों की मांग है कि कोकण रेल बनाई जाये, उसका फासला मंगलौर तक हो जाये । हम देखते हैं कि भारतवर्ष में मंगलौर से दीवा तक यही एक ऐसा भाग है जहाँ रेलवे लाइन नहीं है और बहुत दिनों से लोगों की वहाँ पर मांग चली आ रही है । अभी 20 मील की जो लाइन है उसमें न तो मुनाफा होता है और न कोकण में उसका कोई पर्याप्त फायदा होता है । मैं मन्त्री महोदय से प्रार्थना करूँ कि जो निर्माण कार्य शुरू हुआ है उसको गति से चलाया जाये ।

बम्बई पूना रेस स्पेशल जोकि ग्रंजों के जमाने से चल रही है, उसकी क्षमता फर्स्ट क्लास में 180 और थर्ड क्लास में 440 थी लेकिन मन्त्री महोदय के जमाने में उसमें कभी कभी फर्स्ट क्लास में 69 और थर्ड क्लास में 65 सवारी आती हैं । ऐसे स्पेशलों को बन्द किया जाये । और उसके 15 मिनट पहले पूना एक्सप्रेस जाती है उसमें अतिरिक्त बोगी जोड़ दी जाय । यह मेरी प्रार्थना है ।

श्री लखन लाल कपूर (किशनगंज): अध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट पर बहस के पहले दिन रेल मन्त्री की तरफ से यह एलान किया गया

[श्री लखन लाल कपूर]

कि 19 सितम्बर, 1968 के हड़ताली कर्म-चारियों की ब्रेक इन सर्विस को कन्डोन किया जायेगा लेकिन ब्रेक इन सर्विस के पीरियड में जो जूनियर थे वे सीनियर हो गए, उनको जो पदोन्नति मिल चुकी है उसका फायदा उन लोगों को किस प्रकार से मिलेगा ? इसलिए एकाडिंग टु सीनियरिटी उनको कन्फर्मेशन मिलनी चाहिए। अगर ऐसा नहीं होता है तो यह उनके साथ अन्याय होगा।

दूसरी बात यह है कि हड़ताल के सिलसिले में जो लोग पीड़ित हुए हैं उनके ऊपर अभी भी केसेज हैं और कुछ लोग अभी भी सस्पेन्डेड और डिस्चार्ज्ड हैं उनको तो लेने की बात कही गई है लेकिन जो कोर्ट केसेज हैं उनके सम्बन्ध में अभी कोई किल्यरकट आदेश नहीं है कि उनके ऊपर जा मुकदमे हैं उनको उठा लिया जायेगा। मैं समझता हूँ ऐसे बहुत थोड़े लोग ही होंगे। उनके ऊपर भी आपको सद्भावना दिखलानी चाहिए। इसके अलावा जो लोग मारे गए हैं सरकार की गोलियों से उनके परिवार के लोगों को सरकार की ओर से क्षतिपूर्ति की व्यवस्था होनी चाहिए तथा उनके परिवार में अगर कोई कार्य करने वाले लोग हों तो उनको रेलवे के अन्दर कहीं न कहीं सर्विस में लिया जाना चाहिए ताकि उन परिवारों का भरण-पोषण हो सके।

13 hrs.

इसके साथ साथ मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे के अन्दर जो तीन लाख कंजुअल लेबर हैं उनके सम्बन्ध में बार-बार सवाल उठाये जा चुके हैं कि कंजुअल लेबर सिस्टम को हटाकर उन लोगों को सी.पी.सी. स्केल के अनुसार ट्रीट किया जाये। उन लोगों के साथ जो अन्याय चला आ रहा है उसको दूर करने के लिए मन्त्री महोदय तुरन्त ध्यान दें।

इसके अलावा क्लास 3 और क्लास 4 के जो एम्पलाईज हैं उनके प्रमोशन की कोई व्यवस्था नहीं है।

वह स्टैगनेट हैं जो जहाँ हैं वहीं पड़े हुए हैं। उस के लिए बार-बार यह ऐप्योरेंस भी दिया गया, पिछले बजट संशन के दौरान यह वचन दिया गया था कि इन लोगों के विषय में हम सोचेंगे और इन को भी प्रमोशन देने की बात की जायगी लेकिन खेद का विषय है कि आज तक उस वचन को पूरा नहीं किया गया है और वह उसी तरीके से पड़े हुए हैं। इस के कारण उन लोगों के अन्दर काफी असन्तोष है और एजिटेशन होते रहते हैं। रेलवे मंत्रालय को इस पर ध्यान देना चाहिए।

इस के साथ-साथ जहाँ तक क्लास तीन और क्लास चार का सवाल है...

MR. SPEAKER : He may continue after the lunch recess.

13.02 hrs.

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

The Lok Sabha re-assembled after Lunch at Five Minutes Past Fourteen of the Clock.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

RE : QUESTION OF PRIVILEGE

MR. DEPUTY-SPEAKER : Shri Laxhan Lal Kapoor may now continue his speech on the railway budget.

श्री शशि भूषण (खारगोन) : उपाध्यक्ष महोदय, मैंने एक प्रिविलेज मोशन पेश किया है। शुक्रवार को छुट्टी थी शिवरात्रि की और "हिन्दुस्तान" अखबार ने लिखा है कि शनिवार को छुट्टी नहीं है और यहाँ बँठक होगी पालिया-मेंट की। "नवभारत टाइम्स" ने लिखा है कि इतवार को हमारी बँठक होगी।

MR. DEPUTY-SPEAKER : That has nothing to do with the business before us.