

SHRIMATI MARGARET ALVA Let us forego Lunch Hour tomorrow.

मैलाना ओबैदुल्ला खान आज़मी (उत्तर प्रदेश): उसको टाला जा रहा है। कल भी उसको टाला गया था।

उपसभापति: कोई कल नहीं टाला गया था। कल अग्रवाल साहब ने सब को बुलाया था। जिनको लगता है कि ये मामले बहुत अहम हैं, वे रात को 12 बजे तक भी बैठ कर उसको बोल सकते हैं। अगर लोग अपने घर चले जाते हैं तो ये उनकी जिम्मेदारी है कि वे मामले की अहमियत को नहीं समझते हैं।

श्री प्रमोद महाजन (महाराष्ट्र): रिजर्वेशन में तो कैंटी फॉरवार्ड सिस्टम होना चाहिए। लेकिन इसमें कैंटी फॉरवार्ड ऐबमेंट होने के कारण होते हैं तो कैंकलाग बहुत बढ़ता जाता है।

उपसभापति: I agree with you. और जो नहीं आया

that should lapse and a new Special Mention should come. On that point I agree with you. It should not be carried forward, carrying forward can be with the Government business. Now, we take up the Appropriation Bills. Shri C.K. Jaffer Sharief.

I. THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 4 BILL, 1994

II. THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 5 BILL, 1994

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C.K. JAFFER SHARIEF): I beg to move:

That the Bill to provide for the authorisation of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31st day of March, 1992 in excess of the amounts granted for those services and for that year, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

I beg to move:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the consolidated Fund of India for the services of the financial year 1994-95 for the purposes of

Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

THE QUESTIONS WERE PROPOSED.

उपसभापति: श्री राम रतन राम, 15 मिनट के लिए बोलिएगा क्योंकि दो नाम और भी हैं।

श्री राम रतन राम (उत्तर प्रदेश): मैं हम उपसभापति जी, भारतीय रेल में करीब सात हजार स्टेशन हैं व 62486 किलोमीटर की रेल लाइनें हैं और 16,49,000 कर्मचारी इस में कार्यरत हैं और 86,000 कैंजुअल लेबर हैं। इस पूरी व्यवस्था पर रेलवे का करीब 6,590 करोड़ 30 लाख रुपए खर्च होते हैं। जहां पर इस का जाल नहीं है, जहां पर रेलवे लाइनें नहीं हैं, वहां पर रेलवे लाइनों के लिए लोग डिमांड करते हैं। जहां पर छोटी लाइनें हैं वहां पर बड़ी लाइनों की डिमांड करते हैं। जहां पर सिंगल लाइनें हैं वहां पर डबल लाइनों की डिमांड करते हैं। जहां पर डबल लाइनें हैं वहां पर इलेक्ट्रिफिकेशन की डिमांड करते हैं, और अधिक लाइनें चाहते हैं। असल में हमारी रेलवे जनता की सुखसुविधा और समृद्धि की प्रतीक है। इसके बिना लोगों को तकलीफ होती है और इसके रहते हुए लोगों को बहुत सुख और सुविधा मिलती है। इसलिए यह आवश्यक है कि जहां लाखों पैसेजर प्रतिदिन इसमें ट्रेवल करते हैं, उनकी सुखसुविधा पर ध्यान दिया जाए और उनकी जनों सेफ हो, इस पर भी ध्यान दिया जाए लेकिन रेलवे विभाग में ऐसा नहीं हो पा रहा है।

कर्मचारियों की संख्या 16 लाख 49 हजार है। पर वास्तव में यहाँ पर आरक्षण की बात शुरू होती है कि वहाँ कमजोर वर्ग के लिए, आरक्षित वर्ग के लिए आरक्षण किया गया है या नहीं। महोदया, 1991-92 में एस्सी और एस्टी अधिकारियों और कर्मचारियों की संख्या 2,73,990 थी और 1992-93 में यह घटकर 2,70,627 हो गई और आरक्षण का प्रविशत भी घट गया। एक बात और नोट करने की है कि 1991-92 में ग्रुप "डी" में 1197 अधिकारी थे वहीं 1992-93 में यह संख्या घटकर 1077 हो गई। यह कम क्यों की जा रही है? इसी प्रकार सफाई कर्मचारियों की संख्या भी घटती नजर आ रही है। जहाँ 1991-92 में सफाई कर्मचारियों की संख्या 43,972 थी वहीं 1992-93 में यह घटकर 40,233 हो गई। जहाँ तक सफाई कर्मचारियों के आरक्षण का सवाल है उसमें एस्टी के लिए आरक्षण साढ़े सात परसेंट है और दह केवल 6.21 परसेंट धरा गया है। इसे पूरा करने की कृपा की जाए।

महोदया, जहाँ तक कैंजुअल लेबर की बातों का सवाल है, उसके बारे में काफी शिकायतें मिल रही हैं। आज रेलवे में 86,000 कैंजुअल लेबर काम कर रहे हैं लेकिन इसके

बारे में रेलवे मंत्रालय या रेल विभाग पूरी तरह से असफल रहा है कि इनमें एससी और एसटी कर्मचारियों को भी रखा जाए। इन 86,000 में कितने लोग एससी और एसटी के हैं, ये सारे बातें इसमें छिपाई गई हैं। यही नहीं, हमें शिकायतें मिली हैं कि आजकल रेल मंत्रालय और खासकर रेल मंत्री के स्टाफ का कार्यालय इम्प्लॉयमेंट एक्सचेंज का दफ्तर बना हुआ है। हर रेलवे जोन में डाई सी से तीन सी कैंजुअल लेबर की भर्ती हो रही है और जो आदेश जनरल मैनेजर के यहां से जा रहे हैं, उसमें कही भी रिजर्वेशन का जिक्र नहीं है इस पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है। मेरे पास जनरल मैनेजर द्वारा हस्ताक्षर किए गए आर्डर में से 8 आदमियों के नियुक्तिपत्र की कॉपी है जिससे स्पष्ट होता है कि फर्रुखाबाद के एक बस्ती के 3 लोग भर्ती किए गए हैं और लखनऊ के 4 लोग भर्ती किए गए हैं लेकिन इसमें कोई भी शैड्यूलकास्ट और शैड्यूलट्राइब का नहीं है।

महोदया, इसी प्रकार नार्थ-ईस्ट-रेलवे में भी भर्ती की जा रही है। वहां पर भी शैड्यूलकास्ट और शैड्यूल ट्राइब लोगों के रिजर्वेशन का कतई ध्यान नहीं रखा जा रहा है। अगिरर ऐसा क्यों हो रहा है? महोदया, स्वर्गीय राजीव गांधी जी ने 1989 में यह आदेश दिया था कि शैड्यूलकास्ट और शैड्यूलट्राइब के लोगों के जो रिक्त स्थान हैं, उनकी पहचान की जाए और उन पर नियुक्तियों के लिए विशेष प्रयास किए जाएं। उस समय कुल मिलाकर 45 हजार रिक्त पदों की पहचान की गई थी और उन पदों को भरने के लिए स्पेशल ड्राइव चलाया गया था। महोदया, अभी 2 साल पहले तक जो भर्ती हुई थी उसमें साढ़े 17 हजार वैकेंसीज भरी नहीं गई थीं। महोदया, 19 तारीख को हमारे वित्त मंत्री डा. मनमोहन सिंह जी ने लोक सभा में ऐलान किया था कि प्रधान मंत्री ने जो 10 प्रतिशत स्थान कम करने के निर्देश दिए थे उसके अनुसार उन्होंने 18 हजार पद समाप्त किए हैं और साढ़े तीन हजार पदों को उन्होंने पहचान कर ली है जिनको खतम करना है लेकिन यह स्क्रीम रेलवे पर भी क्यों नहीं लागू हो रही है?

महोदया, अभी 20 तारीख को राजीव जी की जयंती मनाई गई थी और उसमें सबने, सभी नेताजी ने यह संकल्प लिया था कि हम राजीव जी के सपनों को साकार करेंगे लेकिन राजीव जी का जो सपना था अनुसूचित जाति की 45 हजार वैकेंसीज को भरने का, उसको साकार करने के बजाय, इसको तोड़ने की चेष्टा रेल मंत्रालय कर रहा है। यह बड़े दुःख की बात है कि जहाँ राजीव गांधी विशेष प्रयासरत थे, स्पेशल ड्राइव चलाकर उन्होंने उन पोस्टों को भरने की कोशिश की, वहाँ पर वर्तमान समय में 3-4 हजार को वैकेंसीज भरी जा रही है। और शैड्यूल कास्ट्स और शैड्यूल ट्राइब्स के रिजर्वेशन का जरा भी ध्यान नहीं रखा जा रहा है। रेलवे डिपार्टमेंट, रेलवे बोर्ड का यह डायरेक्टिव है कि कैंजुअल लेबर The casual labour

would not come within the purview of the Reservation Order even though they may be recruited for more than 45 days.

लेकिन इसके बाद आप गलातियां करते हैं। किसी गलत फहमी के आधार पर हमारे रेल मंत्री जो नियुक्तियां कर रहे हैं। बाद में जो अमेंडमेंट हुए हैं।

There would be no reservation for the Scheduled Castes and Scheduled Tribes for appointment of substitutes even if they are recruited for more than 45 days. However, adequate number of the Scheduled Castes and Scheduled Tribes are ensured at the time of recruitment and adequate number means, not below the percentage of the Scheduled castes and Scheduled Tribes." This amendment has made it very clear that there must be reservation for the Scheduled Castes and scheduled Tribes in every appointment whether they belong to the casual labour or whether they are Class I, Class II, Class HI or Class IV employees.

जब केंटरिंग सर्विस की बात करती हूँ तो ऐसा लगता है रेलवे मंत्रालय अनुसूचित जाति, जनजाति हित विरोधी काम कर काम करने के लिए तैयार हो गया है। 3 हजार स्टेशनों पर व 100 जोड़ी गाड़ियों में विभाग द्वारा केंटरिंग की व्यवस्था है जबकि 2903 स्टेशनों पर व 54 जोड़ी गाड़ियों में प्राइवेट टेकेदारों द्वारा केंटरिंग की व्यवस्था की जाती है। विभाग द्वारा केंटरिंग की व्यवस्था शुरू करने के पहले प्राइवेट टेकेदारों द्वारा केंटरिंग की जाती रही है। लेकिन उसमें कमी को देखते हुए, उसकी दुर्व्यवस्था को देखते हुए रेलवे विभाग ने निर्णय लिया कि विभाग द्वारा केंटरिंग सर्विस शुरू की जाए। लेकिन आज फिर हम प्राइवेट टैक्सेशन की ओर बढ़ रहे हैं। विभागीय व्यवस्था से 91-92 में 98.72 करोड़ का टर्नआवर हुआ जबकि 92-93 में 107.53 करोड़ का टर्न आवर था। केंटरिंग सर्विस के द्वारा 92-93 में 4.37 करोड़ का लाभ हुआ जब कि प्राइवेट टेकेदारों से फीस के रूप में जो लाभ हुआ 91-92 में वह 2.12 करोड़ और 92-93 में यही फीस 2 करोड़ 20 लाख थी। फिर प्राइवेट टैक्सेशन कराने की क्या व्यवस्था थी। प्राइवेट केंटरिंग में एकरूपता नहीं है। हरदोई स्टेशन पर चाय की कीमत 3 रुपये प्रति धर्मस है तो हावड़ा स्टेशन पर यह चार रुपये की है जबकि विभागीय केंटरिंग के दामों में एकरूपता है, क्वालिटी में एकरूपता है। प्राइवेट टेकेदार अपनी मज्जी से चार्ज कर रहे हैं इसको रोकने की आवश्यकता है। सबसे दुख की बात यह है कि सन् 91-92 में रेलवे बोर्ड ने एक आदेश जारी किया कि जलपान और भोजन की व्यवस्था प्राइवेट टेकेदारों को दी जाये और यह भी आदेश दिया गया कि बड़े-बड़े स्टेशनों पर ठेकों में आरक्षण नहीं दिया जायेगा और आरक्षण की व्यवस्था केवल छोटे स्टेशनों पर होगी। रेल मंत्री जी बैठे हुए हैं मैं यह कहना

3.00 P.M.

चाहता हूँ कि सरकार अनुसूचित जाति, जनजाति की तरफकी के लिए योजनाएं बना रही है और आप बड़े-बड़े स्टेशनों पर आरक्षण समाप्त करके उनको हानि पहुंचा रहे हैं। इससे अनुसूचित जाति, जनजाति के लोगों को आगे बढ़ने का मौका नहीं मिलता। मैं जानना चाहता हूँ कि आप छोटे-छोटे स्टेशनों पर आरक्षण दे रहे हैं बड़े-बड़े स्टेशनों पर क्यों नहीं?

एक बात और कहना चाहता हूँ लखनऊ से बम्बई को जो ट्रेन जाती है उसमें पेंटरी कार की व्यवस्था है। उसका किराया ठेकेदार दस हजार रुपये महाना देता है। लेकिन अगर उस पेंटरी कार को सेकिण्ड क्लास की बोगी बना दें तो 76 से 80 सीटें बढ़ जाती हैं।

जिसमें करीब 76 से 80 सीटें होती हैं जिससे करीब 20 हजार रुपये का लाभ रेलवे को होता आने-जाने में ही वहां के ठेकेदार एक ट्रिप में 15 हजार रुपये का फायदा करते हैं। लखनऊ से बम्बई और बम्बई से लखनऊ तक उसको 15 हजार का फायदा होता है, एक ट्रिप में जब इतना फायदा एक ठेकेदार कमा रहा है और आप घाटे में नहीं हैं तो फिर प्राइवेटाइजेशन करने की क्या आवश्यकता है?

आपने जो बुकलेट जारी किया है, उसमें टिकट लास के बारे में भी रेड किया है लेकिन यह नहीं दिया कि कितने रेड किये गये, कितने लोग पकड़े गये, कितनों के विरुद्ध कार्रवाई की गयी और कितनों से धनराशि आपने समूल को? इसकी व्याख्या होनी चाहिए। अभी लखनऊ में फर्जी टिकट जारी करने की मशीन पकड़ी गयी, फर्जी टिकट पकड़े गये, इत्यादि में फर्जी मशीन पकड़ी गयी, कुण्ड हरनाम गंज स्टेशन पर फर्जी टिकट पकड़े गये और जब उन पर रेड किया, जब धरपकड़ शुरू हुई तो अकेले पूर्वोत्तर रेलवे के लखनऊ स्टेशन पर ही टिकट की बिक्री में प्रतिदिन 2 लाख 40 हजार रुपये की वृद्धि हुई। इस प्रकार एक साल में 9 करोड़ रुपये की हानि होती रही और यह घंघा कई साल तक होता रहा और रेलवे को अपूर्णीय क्षति होती रही। यही कारण है कि आज आपको अपने रेलवे विभाग के लिए आना पड़ रहा है।

महोदया, स्टीम लोकोशैड 1992-93 में 38 और 1993-94 में 28 बन्द कर दिये गये। यह बिना नोटिस के बन्द कर दिये जाते हैं जिसके कारण सैकड़ों कर्मचारी सरप्लस हो जाते हैं। उनको अन्य कामों में प्रशिक्षित करके लगाने में एक वर्ष का समय लग जाता है। इस प्रकार अनियमित रूप से स्टीम शैड बन्द करने के कारण हजारों लोगों को बिना काम के खेतन देना पड़ता है। सबसे आम्ब्व्य की बात है कि स्टीम इंजन को फेज आउट करने के बाद भी उनके

स्पेयर पार्ट्स खरीदे जा रहे हैं। 1990-91 में 12 करोड़ 10 लाख रुपये के स्पेयर पार्ट्स तथा 1991-92 में 18 करोड़ 20 लाख रुपये के स्पेयर पार्ट्स खरीदे गये। जब स्टीम इंजन फेजआउट हो रहे हैं, स्टीम इंजन के लोको शैड आप बंद कर रहे हैं, तो करोड़ों रुपये के स्पेयर पार्ट्स खरीदने की क्या आवश्यकता है। यही वजह है कि सरप्लस स्टॉक में बढ़ोत्तरी हो रही है। 1992-93 में सरप्लस स्टॉक का ओपनिंग बैलेंस 38.45 करोड़ रुपये था जब कि क्लोजिंग बैलेंस 49.81 करोड़ का था। इस प्रकार मिसमनेजमेंट से जो हानि हो रही है, यदि आप उनका डिम्पोज़ल कर देते तो जो हानि हो रही है, इसका मुंह न देखना पड़ता। 1992-93 में इन्वेंट्री जो आती थी, ओपनिंग बैलेंस 812 करोड़ रुपये का था। रिस्लीट व इश्यू के बाद क्लोजिंग बैलेंस 962 करोड़ रुपये का हो गया। यह क्यों बढ़ा? लगता है, कहीं पर मैटिरियल आइडल पड़ा हुआ है या जरूरत से ज्यादा खरीदा गया है। उदाहरण के लिए पूर्वोत्तर रेलवे ने सन् 88 में लाखों रुपये के बिलैट्स खरीदे गये परन्तु उनका इस्तेमाल अभी तक नहीं किया गया। इसी प्रकार गॉज कनवर्शन मुञ्जफरपुर रक्सौल के लिए हो रहा है। पहले तो वहां के लिए लोहे के सी-एस् टी-9 लगाने की प्लानिंग थी, आर्डर भी दे दिया गया, पर बाद में निर्णय लिया गया कि कंक्रीट स्लैपर लगाए जाएंगे और वह आर्डर अभी तक कैंसिल नहीं किया गया। इसमें भी हानि होने की सम्भावना है।

रेलवे विभाग में 685 शिक्षा संस्थाएं हैं जिनमें प्राइमरी से लेकर इंटरमीडिएट कालेज तक हैं और केवल एक अवासीय विद्यालय है जो झंडीपानी, मसीरू में स्थित है और वहां इंग्लिश मीडियम का है। वहां के प्रिंसिपल को हिन्दी मीडियम के प्रिंसिपल से ज्यादा तनखाह दी जाती है क्योंकि वह इंग्लिश मीडियम का है। उसमें अधिकारियों, उच्च अधिकारियों के बच्चे पढ़ते हैं। मैं माननीय रेलवे मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि कृपया बताएं कि क्या उसमें क्लासथी और क्लासफोर कैंटागिरीज के इम्प्लाइज के बच्चे भी पढ़ते हैं और क्या वह एक्सेर्ड कर सकते हैं और उनकी संख्या कितनी है? एक बात मैं और कहना चाहूंगा कि 685 जब आपके यहां शिक्षण संस्थाएं हैं। वहां वही प्रिंसिपल दस-दस, पन्द्रह-पन्द्रह सालों से काम कर रहे हैं। आप यहां अगर केन्द्रीय विद्यालय संगठन की तरह रेलवे शिक्षा संगठन बनाते और उसे चलाते तो अच्छा होता।

आपके यहां हिन्दी अधिकारी की पोस्ट होती है। लेकिन जो टेकनीकल पोस्टों में होते हैं उनको राजभाषा अधिकारी बना दिया जाता है और इस प्रकार उनके पद का सदुपयोग नहीं हो पाता। यदि उन्हीं स्थानों पर इंटरमीडिएट कालेज के प्रिंसिपल आ जाएं तो उन्हें काम करने का भी अवसर मिलेगा और अपनी क्षमता दिखाने का अवसर मिलेगा और साथ ही प्रोत्रति का भी अवसर मिलेगा। इसलिये मैं

निवेदन करूंगा कि इस बारे में भी आप विचार कर लें।

रेलवे विभाग ने समाज कल्याण के काम अच्छे किये हैं। 112 हास्पिटल, 672 डिस्पेंसरीज खोली गयी हैं और 13725 बेड्स हैं। इन पर दो सौ करोड़ रुपये से अधिक खर्च होता है। लेकिन यह नहीं दिखाया गया कि कितने रोगियों का आपने उपचार किया है और कितने चंगे हुए हैं, कितनी कैजुएल्टी हुई और कितने हास्पिटल से बाहर भेजे, ट्रीटमेंट करने के लिये, जिससे पता लग सके कि इन अस्पतालों की स्थिति क्या है। जो कंसल्टेंट्स रखे गये हैं उनका क्या रोल है। एन. इ. रेलवे बादशाहनगर के अस्पताल में यह शिकायत है कि वहां रेगुलर एनेस्थिस्ट के न होने के कारण सीजेरियन ऑपरेशन के लिये रोगियों को बाहर ले जाना पड़ता है। रेलवे अस्पताल में उनको यह सुविधा उपलब्ध नहीं होती। कृपया इसको देख लें और जल्दी से जल्दी इसकी व्यवस्था करने की कृपा करें।

पेंशन अदालत तो आपने खोली है लेकिन उनको फाइनेल करने का अधिकार नहीं है। जो भी मामला पेंशन का होता है उसको हेडक्वार्टर में रेफर किया जाता है। मैं निवेदन करूंगा कि डी.एम. (आर) को इस बात का अधिकार दिया जाय कि वह इसको फाइनेल कर सके।

रेलवे ने 1985-2000 तक के लिये कारपोरेट प्लान बनाया है जिसके अन्तर्गत योजनाबद्ध तरीके से रेलवे का विकास हो सके लेकिन मुझे बताया गया कि कारपोरेट प्लान के अन्तर्गत काम नहीं हो रहा है और वह कोल्ड स्टोरेज में पड़ा हुआ है, उस पर कोई कार्यान्वयन नहीं हो रहा है, इस ओर मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

गेज कन्वर्जन (समय की घंटी)... एक मिनट।

उपसभापति: आप 19 मिनट बोल चुके हैं। आपकी पार्टी के लोगों का टाइम कटेगा, इसलिये मैं कह रही हूँ।

श्री राम रत्न राम: आमान परिवर्तन के कई प्रोजेक्ट एक साथ लिये जाते हैं और इसके लिये बहुत कम अमाउन्ट दिया जाता है। पश्चिम रेलवे में राजकोटबेरावल, 185 किलोमीटर का मार्ग आमान परिवर्तन के लिये लिया गया है। इसके लिये 100 करोड़ रुपये अनुमानित व्यय है, लेकिन केवल तीन करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। अगर इस तरह से आप अमाउन्ट सेंकशन करेंगे तो इसको कई साल लग जायेगे। इसलिये जो भी प्रोजेक्ट लें, गेज कन्वर्जन का, उसके लिये पूरे रुपये दें और उसका काम जल्दी से जल्दी करें क्योंकि गेज कन्वर्जन से ट्रैफिक डिस्टर्ब हो जाता है, बंद हो जाता है, गुड्स ट्रेन बंद हो जाती हैं और रेलवे का नुकसान होता है।

श्री श्री में मधुरा से कानपुर जो मीटर गेज है उसकी ब्राड गेज में कन्वर्जन की बहुत आवश्यकता है क्योंकि यह इंडस्ट्रियल बेल्ट में है। फर्रुखाबाद में आलू बहुत पैदा होता है और वहां का आलू विदेशों में जाता है। लखनऊ से लेकर कानपुर तक जो गेज कन्वर्जन हो चुका है लेकिन फर्रुखाबाद छोटी लाइन है इसलिये वहां बहुत दिक्कत हो रही है और व्यापारिक नुकसान हो रहा है।

मैं एक बात और माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा। शाहगंज-मऊ सेक्शन को छोटी लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के लिये हमारे माननीय सदस्यों ने बड़ा जोर दिया है। माननीय ईश दत्त यादव जी, राम नरेश यादव जी और मसूद खां साहब ने बहुत जोर दिया है कि शाहगंज से मऊ रेल लाइन का कन्वर्जन किया जाय। लगता है कि उनको ओब्लाइज करने के लिये रेलवे मंत्री महोदय ने एक फंक्शन कराया और उन्होंने यह घोषणा की कि आमान परिवर्तन किया जायेगा। लेकिन जब मैंने पूछा कि क्या इसके लिये प्लान में पैसा रखा गया है, कितना सेंकशन किया गया है तो उन्होंने उत्तर दिया कि इसको आठवीं योजना में नहीं लिया गया है और कोई रूपया इसके लिये सेंकशन नहीं किया गया है। अभी मैं शाहगंज गया था जो लोगों से पूछा कि यह रेल लाइन परिवर्तन क्यों नहीं हो रही है जब कि इसका मंत्री महोदय से इनामुरेशन कर दिया है। वहां की गरीब जनता का इस पर रीएक्शन यह था कि "बड़ा शोर था उनके हाथों के ड्रम का" आगे मैं कुछ नहीं कहूंगा।

इस तरह से गरीब जनता का उपहास न करें और न अपने को उपहास का विषय बनाएं और न गरीब जनता को अपमानित करें। जहां पर भी आप इनआमुरेशन के लिए जाएं वहां पहले यह इनश्योर कर लें कि वह प्लान में इक्लूडेड है, उसके लिए रूपया स्वीकृत है या नहीं तथा वह काम इनआमुरेशन के पश्चात् शीघ्र शुरू हो सके। आप यह सारी व्यवस्था पहले कर लें इन शब्दों के साथ आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now, Mr. Vayalar Ravi.

SHRI M.A. BABY (Kerala): Madam, why don't you let him speak from this side?

THE DEPUTY CHAIRMAN: Let him speak from that side. It is for him. I don't have any objection so long as he has no objection. Mr. Vayalar Ravi, you have 15 minutes' time, you finish before that.

SHRI VAYALAR RAVI (Kerala): Madam Deputy Chairman, it is always nice if Mr. Baby would like to come to this side. He is a very nice person. He is always welcome to this side.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Wherever he speaks from, he speaks for Kerala.

SHRI VAYALAR RAVI: You are correct. Madam.

Madam, on this occasion we are not going to analyse the economics of the Railways but to speak about the needs of the States and to offer some suggestions keeping in view our experience of the Railways. Hon. Minister J after Sharief has taken some steps to improve the conditions of rail journey in Kerala for which we express our gratitude. I request the hon. Minister to consider certain urgent problems, pressing problems, that we are facing today in Kerala. Before coming to them. I have to make a general observation regarding catering.

[The Vice-Chairman (Shrimati Kamla Sinha) in the Chair]

I hope you will agree with me that catering need not be a profitable affair. It can be a "noprofit no loss" affair. When caterers effect frequent increases in the rates of food items, it creates a hardship to the passengers who perform long journeys from Trivandrum to New Delhi. They will have to spend a lot of money on food items. Therefore, we need not consider any demand from caterers to increase the prices of food items because the prices are already oversaturated. This is my personal feeling. This is my request to the hon. Minister. When we travel from Trivandrum to Cochin, we don't know how much the caterers charge on coffee and other small items. They are charging very-high rates. Of course, we need not be concerned about the Members of Parliament. But we must be concerned about the travelling public.

The other thing is about privatisation of catering services. I don't know what our policy is and what the decision taken by you is. But there are many employees who are working in this for many years. I hope you will not resort to any action which will throw these employees out of employment. It is a humanitarian problem. Also, what is the guarantee that privatisation of catering services will improve the quality and supply of food items? It is a matter to be considered. The first and major consideration should be the interests of the employees who are working

with your Catering Departments. Please see that they are not unemployed.

Now I come to another point. You have constructed the Alleppey line. It is very strong. On this line, trains can pass at a speed of more than 100 kilometres per hour. I believe that this line is not being utilised now. I want that this line should be utilised on a larger scale. Emakulam is an industrial place. The public sector enterprises located in Emakulam, including the Cochin Port Trust, had received representations from the workers for provision of a train to enable them to come from the Alleppey side in the morning to do their work in Erreikulam and go back to their places in the evening. Our policy is to discourage urbanisation as much as possible. Emakulam is a fast developing city and we don't want more people to come to Emakulam and congest the area. So, we have to see that these workers live in the peripheral areas of Emakulam or outside the Emakulam city. One major area in the Alleppey district is Cherthala. Cherthala is a most beautiful place. Very nice people come from this

area ... (*Interruptions*)... I am not the only person. The Alleppey line can help these people. But there is no train in the morning which can help the workers to come to Emakulam in the morning and go back to the Alleppey side after their work. I hope the Minister will consider running a train in the morning.

Then, the other thing is the doubling of the railway line. On the Alleppey line, of course, we can extend some more (rails). Then, another thing is about the Guruvayur Train which you have already introduced. It has become a very popular train. Unfortunately, there is no first class apartment in which the people can travel. Only half of the portion is first class. That half portion is not enough for people who want to go to Trichur or the other places. The congestion on the other trains can be reduced, if we can introduce one more first class because MPs usually travel by first class. Many MLAs also travel by first class. Many people want to go to the Temple also. So, there is no first class. Only half a portion or about 10 or 20 seats are available. So, this also should be considered. We will be very happy if you can introduce

an AC compartment also. It will help all the people including Ramachandran Pillai and myself as we both come from the same place. So, it will also help us to travel from Trivandrum.

Madam, the other thing is about the frequent complaint on two issues. Kerala is a land where we have heavy rains. Assam, Bengal and Kerala have heavy rains. When it rains, we have no option but to take either an umbrella or something. This is a problem because you don't have a covering on the stations. Ernakulam station is also not fully covered. Many stations have not been fully covered on the platforms. I know the Minister can very well reply that the funds are limited. But taking the climatic conditions of different parts of the country, he must take this fact into account while making allotment of funds for modification of the railway stations. Where there is more rain, the platforms should have been covered. Otherwise, it is a real problem for the travellers. This is one of the points which I wanted to make. Bangalore also has the same problem. In Karnataka also, the same problem is there.

The other important thing is about the doubling of the line. There is an agitation also about the doubling of the line and also electrification. This is a matter which many Members, either in Lok Sabha or in the Rajya Sabha, have always raised. The Minister always says, "We will consider it". But the consideration never goes beyond that. There was some report also that appeared in the press. I believe that it may not be a correct report. I wish it wasn't the truth that the allocation for doubling has been reduced. I believe this is a wrong report. I want it to be a wrong report. Whatever you have allotted for doubling of the line between Trivandrum and Quilon, Quilon and Kayamkulam, has to be fully utilised and this doubling has to go on full speed because only then we will be able to make a full utilisation of the newly constructed Allepey line. It is also reported in the press that some of the materials have been taken away from Kerala to some other destination. I do not know whether it is true or not. I think that kind of a report may be exaggerated. But I request that the Minister should look into it, whether it is correct or not.

Madam, then we come to some of the other

facilities that are there in the trains. I would like to talk about the long distance trains. We, the Members of Parliament, because of the time constraints, travel by air. We do not have enough time to travel by trains. But we do hear sad stories. I received a complaint and I sent it to the Minister. The Keratites and the other people from the south, who live in Patna, are looted in the trains. Even, a murder of a passenger took place between Asansol and Patna. The antisocial elements crash into the train, open the door, get into the train, loot the people. There are robberies, etc. So, security in the trains has to be strengthened — security of women, security of families. Of course, we can only make a representation to the Minister. It will be done by the railway authorities. Madam, I believe, unfortunately the railway authorities who are responsible for this simply close their eyes. I request that the Minister must be very firm, especially regarding the protection of the life and property of the passengers. He must be very firm. If they are failing in their duty, he should not hesitate to throw them out of the organisation because they are unfit to be the employees of the Railways if they fail to protect the honour of women who travel in trains, especially at midnight.

Madam, I can tell you the experience of my wife. She travelled in the second class compartment from Cochin to Delhi. There the people were wrestling. I don't know what the fun is that after we leave Andhra Pradesh the train stops at every point. It stops from Nagpur onwards. There are a number of trains coming from that side to Delhi but I don't know why only the K. K Express is forced to stop at every point—for whom and for what? These trains come with a full load of people from the South. There is no point in stopping them at every station. So, I believe, the Minister must see to it that the K. K Express does not stop at every point. Earlier its stop was at Gwalior. When we used to travel, it was somewhere near Itarsi. Now it stops everywhere and so many people get in which is horrible. Madam, my wife told me that 3-4 years back when she was travelling in the train the people in the train said in Hindi "Let us throw this lady out." Luckily she knows Hindi. She called some annymen for her protection. If it happens to ladies and

people come and say that they can throw out the ladies and take the seats, it is horrible. For these long distance trains originating from South side or from Calcutta, whatever it may be, when you are nearing Delhi, there should not be so many stops because the people have been sitting for 56, 54, or 48 hours.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI KAMLA SINHA) : Mr. Ravi, you have been allotted fifteen minutes.

SHRI VAYALAR RAVI : Madam, I am an obedient Member of Parliament. The hon. Railway Minister must make a policy that for long distance trains the number of stops should be reduced. For trains coming from the South the stops can be limited for changing trains for other destinations. That is one policy decision which you have to take. This complaint which I am making might have been made by the people from Mangalore and Bangalore as we come from the same place. There are certain things which should be taken into account. I believe, there has been a lot of improvement in the Railways—improvement in the behaviour of the staff and improvement in the management. But the only thing which you have to introduce is the modern technique of management. Introduction of modern technique of management could make you both profitable and efficient.

One important point which I forgot to tell you, Madam, is that your policy of reduction of employees has to be reviewed. Unfortunately, there has been no reduction in the cadre of IRS. In their case the pyramid is the other way round. There is no reduction for senior officers, Class I and Class II officers. It is improving or enlarging. At the same time the Class IV employees and the lower grades are being reduced. It means that you are throwing away or closing the doors for the poor people who cannot go to engineering colleges or for IRS or for M. A. degree. These are people who are 10th class or 8th class pass. You are closing the doors for those people. I believe that policy has to be reviewed because it affects the efficiency also. So, don't think that only IRS People could run the railways. When you can keep the doors, wide open for IRS or other cadres, please don't close the doors for poor people because that is one of the sources of

distribution of wealth among the poor people. With these words, I support this demand.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI KAMLA SINHA): Shri Sarada Mohanty. The Janata Dal has got 20 minutes and there are two speakers.

SHRI SARADA MOHANTY (Orissa): Madam Vice-Chairman, I am very happy that the hon. Minister has allotted more funds for two long pending projects of laying railway tracks in the State of Orissa. But, I am sorry to say that the officer who has been deputed to supervise the execution of that project always remains at Calcutta Garden Reach Office.

He is not going to Bhubaneswar, to the C.A.O. Office. My request to the hon. Minister is that the officer should be at Bhubaneswar. Previously, the officer was there at Bhubaneswar. We should have the officer at Bhubaneswar itself so that he would be able to oversee the progress of the work and these two projects, i.e. the Talcher-Sambalpur line and the Japura-Banspani line, could be completed within the stipulated period.

My second point is that there is only one superfast train running between New Delhi and Puri. But there is no officer to look after the amenities of the passengers. I very often travel by that train. By the time one reaches Kharagpur, there would be no water in the train. When we complain about it, nobody cares. I, therefore, request that one officer should be detailed to look after the amenities of the passengers who travel by this superfast train between New Delhi and Puri.

I have one more request to make to the hon. Minister of Railways. At present, exMPs. are not allowed to travel by the Shatabdi and Rajdhani trains. The Railway Minister should consider this. I think there would be some 200-300 exMPs. They should be entitled to travel by the Shatabdi and Rajdhani trains.

I hope the hon. Railway Minister would consider these requests of mine. Thank you, Madam Vice-Chairman, for giving me this opportunity to speak. (*Interruptions*)

THE VICE-CHAIRMAN: (SHRIMATI KAMLA SINHA): Thank you, Mr. Mohanty.

You have finished before your time.
(Interruptions)

Now, Shri Nilotpal Basu. Your Party has ten minutes time.

SHRI NILOTPAL BASU (West Bengal):
Yes, I know.

Madam Vice-Chairman, I believe this discussion on the Railway Appropriation Bills has given us an additional opportunity to raise certain policy issues connected with the Railways. Now, it would be a truism to reiterate the importance of the Railways. All of us are aware of the role of the Railways as an engine of socioeconomic development of the country.

At the very outset, I would like to come to the question which is being subjected to a very high-profile campaign by the Government, i.e. the programme of gauge conversion. We are hearing day in and day out that revolutionary progress has been made by the Ministry of Railways and the Government as such, so far as gauge conversion is concerned. I would like to make it very clear that we are not opposed to gauge conversion as such. But we are against the disproportionate thrust that is being given to this programme. I would like to elaborate this point. The Ministry had claimed that 3,000 kms. have been converted against the target of 6,000 kms. The point is, how far has this gauge conversion led to desaturation of traffic. We know that the quadrilateral and the diagonal routes that connect the metropolitan cities account for 75 per cent of the traffic. We would like to know specifically how far the gauge conversion programme that the Government has undertaken has led to desaturation of the routes.

The second point I would like to make about gauge conversion is that when this Government came into office and when the Prime Minister was pointedly asked about the programme of employment generation to the tune of one million per year, he gave an assurance.

It was on the floor of Parliament that the Prime Minister had assured that this gauge conversion will account for a large employment generation. I would like to know specifically from the minister what has been the component of employment generation so far as this programme is concerned, and what number

of mandays have been generated due to the introduction of this programme.

Now, so far as gauge conversion is concerned, all of us are aware that the Committee for Expansion of Railway Network, headed by Mr. M. Menezes—he had systematized the question of gauge conversion—had recommended that 2,902 kilometres of new broad gauge lines will be constructed, 2,306 kilometres of conversion will take place and 4,000 kilometres of doubling of tracks will take place. Now we find that the other two recommendations have been thrown to the winds—the construction of new lines and doubling of tracks—and the the Ministry of Railways is shouting at a very high decibel level that in gauge conversion they have made tremendous progress. Now the point I would like to ask is, why the Ministry has been selective in choosing only two components of the recommendations and rejected the other two recommendations.

Now, the Menezes Committee had also specified very concrete targets, that 600 million tonnes of freight and 4,500 millions of passengers will be carried by the railways by 2000 A.D. Now we would like to know what is the actual position because, so far as freight is concerned, now the actual achievement was only 363.6 million tonnes in 1993-94 and, so far as passenger traffic is concerned, it was only 42 million passengers as against the targeted 4,500 million passengers. Now, the undue and disproportionate thrust that has been attached to this programme has been very lucidly and very scathingly exposed by the sixth Report of the Standing Committee. I think, if I quote para 2.63 of the report of the Standing Committee, the House will be convinced and the Minister also will be convinced that they are really giving a disproportionate thrust to these programmes. I quote:

"The Committee note that investment planning of Indian Railways during the first two years of the Eighth Plan has been somewhat inconsistent with the strategy suggested by the Planning Commission in the Eighth Plan inasmuch as Railways have channelled relatively larger capital funds for the implementation of massive gauge conversion policy. The

Railways have justified such allocation to enable them to meet the future traffic growth and development of backward and tribal areas. Nevertheless, the Committee feel that this has adversely affected developmental activities in certain areas such as new line construction, doubling traffic facilities, track renewals, etc. In order that no infrastructural imbalances are created in the long run, the Committee would recommend that Railways may review the position in this regard."

[I would like to take this opportunity to appeal to the Railway Minister to really reconsider, reevaluate and review their decision of allotting the kind of funds that they have allotted for this programme.

Now I would like to come to the second principal issue, the question of electrification. Now I have a report published by (the Bangalore edition of *The Hindu* dated 22nd July 1994 about electrification.

The Railway Minister, as has been reported in the press, has made this point on electrification. I would like to quote the report:

"On the electrification of routes, Mr. Sharief said, there had been a mismatch between the availability of electric locomotives and the electrical traction work taken up by the Railways. Due to the shortage of electrical locomotives, the Railways were operating diesel locomotives on electric lines. Hence, the Government has decided to go slow on the electrification work and given priority for addition of new electrical locomotives."

There is a catch in this. Why I say that there is a catch in this is because those who have a little technical knowledge would understand that diesel engines are of 2600 HP, whereas electric locos are of 3900 HP. The diesel locomotives can haul only 70 per cent load. That is why only 70 per cent of the potential of hauling is utilised if we run diesel locos on the track. The point is this. Why are electric locos not there? What has been the perspective planning of the Railway Board. What has been the perspective planning of the Indian Railways?

There is the Chittaranjan Locomotive Works under the Railway Ministry. It produces high quality electric engines. There is the BHEL which can manufacture electric locos. Why is their capacity not being utilised? Should I infer that this is to pave the way for import of engines from ABB or Hitachi? It is alleged that there is a mechanical lobby in the Railway Board, which is prevailing on Railway Ministry's decisions which is leading to such a crisis. Because the prices differ...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI KAMLA SINHA): You have only two minutes left. Kindly conclude.

SHRI NILOTPAL BASU: There is a vast price difference. The indigenously manufactured loco costs only Rs. 3 crores, whereas the imported loco costs Rs. 30 crores. These are being imported from ABB. Will the Minister clarify the position of the Ministry? Because he is coming before the House for certain supplementary grants, we would like to be convinced that the money which has already been allocated to it has been properly utilised.

About these electric locos, there are other irregularities also. The specifications which were given in the tender earlier for the imports which were made from Hitachi and ABB, were subsequently changed. For example, the D.C. component in catenary which was less than 1 amp. in the original specification, was adjusted after sale to less than 2 amp. Similarly, the second harmonic in catenary was changed from less than 2 amp. to less than 4 amp. The Pospometric current in catenary was changed from less than 6 amp. to less than 10 amp. So, why these changes were done in the specification to suit the actual sale should be properly clarified by the Minister. These are very serious issues, and they are not mere technical points that I seek to raise in the House.

I would also like to know this from the Minister. The locos and the EMUs are having speed control features. Extra money has been spent for this. Are these speed loops in operation, or have these been bypassed?

That point also I would like to know. Similarly, there are many other features which are alleged to have been bypassed. I would

like to know from the Minister who authorised such changes which are technical in nature. (*Interruptions*)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI KAMALA SINHA): Please conclude. Your time is up.

SHRI NELOTPAL BASU: Just two minutes more. I am making some important points.

Now I come to the relative share of road and rail traffic. The point is that while in 1950-51 the freight traffic carried by the Railways was 88 per cent and 68 of the passenger traffic, it has come down to 40 per cent in the case of freight traffic and to less than 18 per cent in the passenger traffic in 1991-92. Why the share of the rail traffic is coming down in this country? Is it because all of us are aware of the kind of environmental concerns that are coming up globally and we share that common concern? Here I would like to quote a study made by a Member Electrical, Railway Board, Mr. J. Upadhyay in the Bulletin *The Indian Railways*, April 1994 issue. It says:

"Studies conducted in some developed countries indicate that air pollution by Road systems as compared to Rail in terms of co-equivalence is 8 times for passenger and 30 times in freight transport."

The point is why it is coming down. On the one hand day in and day out we are hearing that the country is progressing, there is tremendous economic growth, but in a reply to an Unstarred Question in the Rajya Sabha, the Minister says that the traffic is not picking up. That is why we cannot order more engines. That is why thousands of families of workers working in wagon industries in Bengal and other parts of the country are starving. On the one hand you say there is economic growth and the Railways are improving by leaps and bounds and on the other hand you are saying that the traffic load is not going up. I would like a clarification from the Minister as to what the actual position is.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI KAMLA SINHA): Please conclude.

SHRI NILOTPAL BASU: I would like to make the final point while concluding. So far

as the growth of the Railway network is concerned, there is a tremendous degree of regional imbalance. As Mr. Vayalar Ravi has pointed out, I would also like to make two or three points about the situation in West Bengal and in the entire Eastern and North-Eastern ' regions. In the last Budget the Finance Minister had announced certain tax holi days for new investments in the North East. There are members from the NorthEast on both sides of the House. Let them say what has been the result of this. I believe there has been no new investment on account of those tax holi days. Simply because the infrastructural development is not there it has been so. We talk of national integration, we talk of translating the development in all parts of the country, but we are adopting a course which is just perpetuating the regional imbalance that already existed. Is it fair? Is it not mocking at the people of a particular State? Is it fair to grant just one crore of rupees for Balurghat Eklakhi line? You tell us that you are trying to develop tourism in Rajasthan all by introducing the Palace on Wheels?

But what about the toy train project in Daijeeling? In reply to an Unstarred Question, the hon. Minister gave an assurance that surveys will be conducted and the circular railway project of Calcutta will be completed. What about mat? I think the whole House and the people of this country want a specific reply from the Minister.

Madam, I am thankful to you for having given me some extra time. ... (*Interruptions*)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI ' KAMLA SINHA): Just a second, please take your seat.

Shri P.M. Sayeed, Minister of State in the Ministry of Home Affairs wants to make a statement regarding ambush of an Assam Rifles column in Manipur by underground elements on the 18th August, 1994. This will be taken up before the House rises for the day.

REFERENCE

Re. Alleged Manhandling of M.P.s by Police in Delhi

SHRI ASHOK MITRA (West Bengal):