

**Deterioration in Punctuality of Trains**

\*472. SHRI M. S. SANJEEVI RAO:  
SHRI SUKHEDEO PRASAD  
VERMA:

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether Punctuality of trains has sharply deteriorated during the past few months; and

(b) if so, the steps proposed to be taken to improve the situation?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI): (a) and (b). A statement is laid on the table of the Sabha.

*Statement*

(a) The punctual running of trains during the past few months has deteriorated mainly on account of prolonged and disruptive occurrences of the nature of Andhra Pradesh Agitations, Students' agitations, the strike of Engineers of the U.P. Electricity Board, locomen's strike etc. The shortage of water due to drought conditions and frequent power cuts and failures also affected the maintenance of locomotives. During July, 1973, the punctuality performance on the Broad Gauge, however, registered improvement as compared to the performance during July, 1972.

(b) Punctuality performance of trains is closely watched at all levels by the Zonal Railways and for selected Mail/Express trains at Railway Board's level. Avoidable detentions are taken up and remedial action taken to improve the running of trains. In some trains even alarm chain apparatus has been blanked off to effect an improvement in punctuality.

SHRI M. S. SANJEEVI RAO: What are the specific reason that are obstructing the punctuality of trains? What concrete measures does he propose to take to improve the situation? He should give clear answers to these

questions and state by what time he would be able to ensure total, unqualified and absolute punctuality of trains.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: The punctuality performance of trains during the months January to March 1973 was affected seriously in South Central, Southern and South-Eastern Railways due to Mulki Rule agitation in Andhra and in the Eastern and North Eastern and Northern Railways due to the strike of engineers of electricity boards in U.P. In the past few months the punctuality of mail and express trains has been affected by the loco staff strike and the work to rule agitation by mail train examining staff of the South Eastern Railways. The frequent power cuts and power failures have also affected not only the running of trains but also locomotives in the Indian Railways. There have been breaches and also some water shortage which has affected the punctuality of trains. Every effort is being made to see that the punctuality of Indian Railways improves.

SHRI M. S. SANJEEVI RAO: As you know very well, the late running of trains causes terrible inconvenience to the students, public servants and businessmen. To compensate for that inconvenience some advanced countries like Japan give some cash payment. Does the hon. Minister propose to give compensation to travellers by Indian Railways if the trains are late, not by a few minutes but by more than one hour?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI L. N. MISHRA): We have no such proposal with us. But I can assure him, as I said two days ago that we are making a special effort to improve the punctuality of trains. A new drive has been launched and we hope it will improve the position.

श्री सुखदेव प्रसाद वर्मा : गाड़ियों के विलम्ब से चलने के सम्बन्ध में जिन कारणों का उल्लेख मंत्री महोदय ने किया है, उनके प्रलावा

और भी कारण है। चैन बुलिंग की वजह से भी गाड़ियां लैट होती हैं। साथ ही स्टेशन से गाड़ियां समय के बांद खुलती हैं। डबल लाइन न होने की वजह से और सिगल लाइन रहने की वजह से मेल तथा दूसरी ट्रेज को बहुत देर तक रुकना पड़ता है। क्या इन सब कारणों पर मंत्री महोदय ने विचार किया है? जो चैन बुलिंग होता है, देर से गाड़ियां खुलती हैं इसको रोकने के लिये तथा इस को ठीक करने के लिये कौन से कारगर कदम उठाने का सरकार ने विचार किया है?

श्री एल० एन० मिश्र : माननीय सदस्य ने ठीक बात उठाई है। वह भी बिहार से आते हैं और मैं भी बिहार से आता हूँ। चैन बुलिंग सबसे ज्यादा बिहार में होती है और गाड़ियां सबसे ज्यादा वहां रोकनी जाती हैं, खासकर समस्तीपुर डिविजन में और गया और पटना के बीच में। बहुत सी गाड़ियां से हम लोगों ने जो बंकुम है वहां से चैन की हटा भी दिया है। फिर भी गाड़ियां रोक दी जाती हैं। एक अजीब तरीका अपनाया है। जो जायन करने की जगह होती है उस पर लोग लाठी मार देते हैं और एक डिब्बे का दूसरे डिब्बे से सम्बन्ध तोड़ देते हैं और जहां उतरना होता है उतर जाते हैं। डेढ दो सी वार पी एक के आदमियों को हमने हर एक डिविजन में लगाया है जो हार गाड़ी में बैठकर जाया करेंगे, धूमों और जो लोग इस तरह का काम करेंगे उनको पकड़ने की कोशिश करेंगे। माननीय सदस्य यह भी जानते हैं कि जो सजा पहले पचास रुपये थी उस को सवा दो सी कर दिया गया है। नए किस में कुछ और भी हम करना चाहते हैं।

जहां तक इस बारे में कुछ स्टेपज लेने का सम्बन्ध है, हम प्रान्तीय सरकारों के सहयोग से ही इसको रोक सकते हैं। मैं माननीय सदस्य की जानकारी के लिए बता दूँ कि देश के पन्चमी और दक्षिणी भागों में इस प्रकार चैन बुलिंग नहीं होती है। खास तौर से बिहार

और उत्तर प्रदेश के पूर्वी भागों में बहुत बड़े पैमाने पर चैन-बुलिंग होती है, जिस से गाड़ियां लैट हो जाती हैं।

**SHRI MUHAMMED KHUDA BUKSH:** Recently, the Railway Ministry has designated certain trains as "Super Fast Trains" and has imposed a special surcharge on the tickets for travel on such trains. If such trains run late, will the hon. Minister be prepared to refund the surcharge that is levied and collected on the tickets of those trains?

**SHRI MOHD. SHAFI QURESHI:** There is no such proposal under consideration at this stage.

**SHRI SAMAR GUHA:** I will put just a reverse question.

The Rajdhani Express every time, every day, reaches at least an hour earlier either towards Delhi or towards Howrah. Then, for 2-3 hours, its speed is completely slowed down. I want to know from the hon. Minister whether it is possible that at least one hour can be saved by increasing the speed of the Rajdhani Express in its arrival at Delhi or Howrah.

**SHRI MOHD. SHAFI QURESHI:** The whole question is about track setting. Once the track gets set, then we can increase the speed. This question will be examined.

श्री डी० एन० तिवारी : ग्रामी लोको मोटिव के बाद भी नार्थ-ईस्टर्न रेलवे में कोयला न होने की वजह से बीस गाड़ियां कीमल कर दी गई हैं। इतना ही नहीं, जो गाड़ियां चलती भी हैं, वे बिना चैन-बुलिंग के भी वी, तीन, चार घंटे लैट चलती हैं। नार्थ-ईस्टर्न रेलवे में जो चाट टु चाट जहाज हैं, उन के चलने का कोई ठिकाना नहीं है। क्या मंत्री महोदय यह बताने की कृपा करेंगे कि कोयले के अभाव में जो गाड़ियां बन्द हुईं वे क्यों बन्द हुईं और समय पहले कोयला क्यों नहीं मंगाया गया? ये बातें प्लान के अंशवारों में छपी हैं। मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि स्टीमर के यातायात के बारे में क्या रुकवट है जो स्टीमर मल होने के लिये

रखा गया है, उस पर पैसेज से को क्यों ले जाया जाता है ? समस्तीपुर डिविजन इतना बड़ा है कि उस से कंट्रोल नहीं होता । क्या मंत्री महोदय सोनपुर में इस को कोई व्यवस्था करेंगे जिस से ज्यादा अच्छी तरह कंट्रोल किया जा सके ?

**श्री एल० एन० मिश्र :** जहाँ तक सोनपुर में रेलवे आफिस खोलने का सवाल है, वह अभी नहीं करना है । वहाँ डिविजन नहीं खोलना है । यह प्रस्ताव हमारे सामने नहीं है । तीन दिन पहले जब सप्लीमेंटरी डिमांडज पर बहस हो रही थी, तो माननीय सदस्य ने जहाजों का प्रश्न उठाया था । मैंने बताया था कि या तो हम पुराने जहाजों की जल्दी से जल्दी मरम्मत करके उन को ठीक हालत में लायेंगे, या हम बाहर से छोटे छोटे स्टीमर लाना चाहते हैं । डील के बारे में मैंने कहा है कि हमारा यह प्रयास रहेगा कि गाड़ियां पंचचञ्चल हों ।

**SHRI D. N. TIWARY:** The trains were cancelled and they were running late due to non-availability of coal. I want to know about that.

**SHRI L. N. MISHRA:** It is not a fact that we did not have coal. There was coal. We wanted to preserve it for running goods trains which were engaged in the transport of foodgrains and other essential items. Some of the passenger trains were cancelled, specially during the loco men strike. In most of the zones, the trains are running normally. In the Samastipur Division only, we are having some difficulty. There was coal but we kept it for a rainy day, when the situation might deteriorate further, so that the goods trains alone could be moved.

**राजघाट सिंचाई परियोजना में कार्य**

\* 473. डा० गोविन्द दास रिछारिया : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रधान मंत्री ने इस वर्ष राजघाट सिंचाई परियोजना का उद्घाटन किया था ;

(ख) इसके कार्य में अब तक कितनी प्रगति हुई है ; और

(ग) इस परियोजना के कार्य के कब तक पूरा हो जाने की संभावना है ?

**THE MINISTER OF IRRIGATION AND POWER (DR. K. L. RAO):** (a) The foundation stone of the Rajghat Dam Project was laid by the Prime Minister of India on April 14, 1973.

(b) Preliminary works have commenced from this year.

(c) The project is likely to be completed in 6 to 8 years.

**डा० गोविन्द दास रिछारिया :** राजघाट बांध परियोजना का प्रारम्भिक कार्य मौके पर चार महीने से शुरू नहीं हुआ है । क्या यह सच है कि वहाँ मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश के इंजीनियरों में झगड़ा है कि इस बांध को कौन बनायेगा क्योंकि इस में दोनों प्रदेशों का रुपया लगा हुआ है । मैं यह भी जानन चाहता हूँ कि इस परियोजना के सम्बन्ध में कोई कंट्रोल बोर्ड या कमेटी बनाने का फैसला कब तक हो जायगा जिस से यह कार्य मौके पर तेज गति से शुरू हो सके ।

**DR. K. L. RAO:** The dam belongs to both Madhya Pradesh and Uttar Pradesh. In order to have the project implemented, a Control Board has to be set up. There is a difference of opinion between Uttar Pradesh and Madhya Pradesh about the composition of the Control Board, and we are trying to sort out that difference. We have written to both the Governments to let us have their final replies.

**डा० गोविन्द दास रिछारिया :** मंत्री महोदय ने यह नहीं बताया है कि कंट्रोल बोर्ड बनाने में क्या देरी है क्योंकि कार्य । उसी समय शुरू होगा जब कंट्रोल बोर्ड बन चुकेगा । मंत्री महोदय के उत्तर से ऐसा लगता है कि इस सम्बन्ध में वहाँ सबसे बड़ी