

LOK SABHA

Tuesday, August 29, 1972/Bhadra 7, 1990 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock.

[Mr. DEPUTY SPEAKER in the Chair]

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

MR. DEPUTY-SPEAKER : Mr. Bharat Singh Chowhan.

SHRI VASANT SATHE : It is such a shocking. ....

MR. DEPUTY SPEAKER : Mr. Sathe what is shocking? The Question Hour is not a shocking affair. I am very sorry, Mr. Sathe, you can not just get up and raise any matter you like.

(Interruptions)

SHRI VASANT SATHE : Two children were killed.

MR. DEPUTY-SPEAKER : No, no please Mr. Sathe. There is a way of raising things. You cannot do that here; and you cannot obstruct the Question Hour like this. We have never done this before and I am very sorry I will not allow you. Mr. Bharat Singh Chowhan.

(Interruptions)\*\*

SHRI SAUGATA ROY : Let the whole thing be expunged.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The whole thing is expunged.

SHRI SAUGATA ROY : Thank you very much.

SHRI VAYALAR RAVI : Thank you very much.

(Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER : Mr. Minister. Please take your seats.

(Interruptions).

MR. DEPUTY-SPEAKER : Mr. Ugrasen, please take your seat. Mr. Chowhan, you have put the question.

Yes, Mr. Minister.

निर्धारित समय के बाद चलने वाली रेलगाड़ियाँ

\* 488. श्री भारत सिंह चौहान : क्या रेल मंत्री मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बहुत सी रेलगाड़ियाँ अपने निर्धारित समय के बाद चलती हैं ;

(ख) यदि हाँ, तो क्या सरकार ने यह सुनिश्चित करने के लिए कि रेलगाड़ियाँ देर से न चलें, कर्मचारियों को प्रोत्साहन देने की कोई योजना तैयार की है ;

(ग) यदि हाँ, तो तत्संबंधी म्यीरा क्या है ; और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री० मधु बंबळते) : (क) बीच-बीच में के दौरान मई 78 महीने में गाड़ियों का समय-पालन सन्तोषजनक नहीं था। लेकिन, जुलाई में समय-पालन 90.6 प्रतिशत तक हो गया है।

(ख) से (घ). गाड़ियों को समय से चलाना रेलकर्मचारियों की सामान्य इच्छा है। फिर भी, गाड़ियों के समय-पालन में सुधार लाने के लिए कर्मचारियों द्वारा किये गये विशेष प्रयासों के लिए नवद पुरस्कारों, प्रशंसित पत्रों आदि के रूप में उन्हें कुछ प्रोत्साहन दिये जाते हैं।

श्री भारत सिंह चौहान : मैं रेल मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि जो गाड़ियाँ लेट चलती हैं उनसे संबंधित अधिकारियों को दण्डित किया जाता है या नहीं ?

श्री० मधु बंबळते : माननीय, जब गाड़ियाँ लेट जाती हैं तो उसके कई कारण होते हैं। जैसे मैंने पहले भी बताया था कि धरममैन पुलिन, घोष से जंजीर खींचने के केलिज जनबरी से मई महीने में सब से ज्यादा थे। उसके बाद जन महीने में कम हुए हैं। जब किसी भी कर्मचारी की पंकचैलिटी कम होती है या वह उसके लिए जिम्मेदार होता है तो उसके बारे में जकर एग्जान लिया जाता है। यह पहले भी मैंने बताया था, उसको फिर दोहराना चाहता हूँ।

श्री भारत सिंह चौहान : उपाध्यक्ष महोदय, यह जो कच्छीगुवा-अजमेर लाइन है, यह अककर सेट चलती है और इसका कारण यह है कि पिछले 50 सालों से

इस साइन पर कोई टेबल रखना नहीं है। इसका भी। इस बाकी में स्टीम इंजन के बारे में भी। इस बाकी में कोई परिवर्तन नहीं किया गया जबकि और साइनों पर किया गया है।

**अन्यथा नवीनः** : धाप प्रश्न पूछिए।

**श्री चारन सिंह चौहान** : मेरा क्वेश्चन यह है कि क्या उस साइन पर डीजल इंजन चलाया जाएगा जिससे कि यांत्रियों को सुविधा मिले क्योंकि यह कच्ची-बुरा-अव्यवहार साइन बहुत बड़ी लाइन है ?

**श्री० मधु बंधुवते** : भीयन यह बात सही है कि हम बाकी के पास स्टीम इंजनों की तुलना में डीजल इंजन कम हैं। मैं माननीय सदस्य को बताता चाहता हूँ कि हमारे पास 8263 स्टीम इंजन, 1903 डीजल इंजन और 844 इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव्स हैं। 1971 के बाद से स्टीम लोकोमोटिव्स मैन्युफैक्चर करने का काम हम लोगों ने बन्द किया है। धापे चल कर डीजल और इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव्स ही रहेंगे। लेकिन जब तक मराने इंजन हैं, वे जल्द तकलीफ देते हैं। उन पर मेंटेनेंस भी काफी करना पड़ता है। माननीय सदस्य की यह शिकायत सही है कि जिन कटज पर पुराने स्टीम इंजन हैं, वहाँ काफी तकलीफ रहती है, वहाँ पास धापे पंचवर्षीय भी होता है। लेकिन प्राहिस्ता प्राहिस्ता जैसे जैसे स्टीम इंजन कम होते जायेंगे, उनकी जगह पर डीजल इंजन लगाये जाते रहेंगे।

**श्री राम कंवर शेरमा** : उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि पिछले दिनों में रेलों के इन्सुलेशन को प्रमोशन दी गयी थी, उनको बलास ए में कर के स्पेशल सेक्टर में कर दिया था, इसके संबंध में अब हमारी निचले स्तर के रेलवे कर्मचारियों से बातचीत हुई तो उन्होंने बताया कि जो अच्छा काम करने वाले हैं, उन्हें इनाम नहीं दिया जाता है, और मंत्री महोदय यह कह रहे हैं हम उनको पुरस्कृत करते हैं तो इनमें कौन सी बात सही है ? क्या रेलों के कर्मचारियों में इस बारे में घसन्तोप नहीं है ? क्या इसकी शिकायतें धापे के पास आयी हैं ? क्या इसकी शिकायत भी धापे के पास आयी है कि जो घसन्तोपदाबाध मेन जाती है वह बायोडूई में जाकर के लेट हो जाती है और उन समय लेट हो जाती है जबकि सामने से कोई ट्रेन नहीं आ रही होती है ?

**श्री० मधु बंधुवते** : भीयन, मैंने पहले ही बताया है कि जब कोई भी गाड़ी लेट होती है तो उसके बाद टाइम को मेकअप किया जाता है और फाइनल स्टेसन पर वह गाड़ी ठीक समय पर पहुँचती है। ऐसे इन्सुलेशन को हम नकद और बिमोक्ष प्रकार के पुरस्कार देते हैं। इस प्रकार की बर्ना पूरी होने के बाद 15 रुपए से 25 रुपए तक हम उन्हें नकद पुरस्कार देते हैं और यह तब देते हैं जब वे टाइम मेक अप करते हैं।

**श्री हरिनाथ नाथ तिवारी** : क्या यह बात सही है कि रेलों की स्टेजों पर खींची जाती हैं और तभी गाड़ी लेट हो सकती है ? क्या यह बात भी सही नहीं है कि जहाँ से लाड़ी चलती है, या जहाँ से गाड़ी खोली

जाती है, अगर उस स्टेज पर इन्फो कार बने चुनना ही नहीं है तो भी लेट हो सकती है ? फिर क्या ट्रेन सिगनल पर रिजर्व की जाती है तो उसे वहाँ पर धावा-धावा चंटा रोकर क्यों लेट किया जाता है ? क्यों नहीं पहले से इस बात का ध्यान रखा जाता कि उस बन्द साइन पर गाड़ी धाने जाती है और इन की कमीवर रखा जाए क्या इन कार्यों से भी ट्राइवों और नहीं होती है ?

**श्री० मधु बंधुवते** : माननीय सदस्य ने पूछा है कि गाड़ियाँ देरी से क्यों छूटती हैं ? उसके बारे में बतलाना जरूरी है। कई मर्तबा जिस सेक्शन पर गाड़ी चलने वाली है उस पर... साइन कमीवरेंस नहीं है, रीपरेटिंग कंपैसिटी और लाइन कंपैसिटी कमीष्पाराह है। तो जिस स्टेज से गाड़ी शुरू करनी है वहाँ विफल न होते हुए भी धापे सेक्शन में जो विफलते हैं उसकी वजह से कई मर्तबा काफी टिकवर्से पैस होती हैं। इसको दूर करने की कोशिश कर रहे हैं।

**श्री हरिनाथ नाथ तिवारी** : जब गाड़ी लेट होती है तो सिगनल पर बंदी करके और लेट कर दी जाती है, इसका क्या जवाब है ?

**श्री० मधु बंधुवते** : हर स्टेज की कोई टर्मिनल कंपैसिटी होती है। मैंने पहले ही कहा कि कई मर्तबा गाड़ी ठीक समय पर जाती है लेकिन हर स्टेज की जो टर्मिनल कंपैसिटी है वह कभी कभी पूरी कमीष्पाराह होती है इसलिए स्टेज से बन्द याई पहले गाड़ी सिगनल के पास रोकी जाती है, और जब स्टेज नलेट-फार्म, से गाड़ी कमीवर हो जाती है तब गाड़ी स्टेज पर जाती है।

**श्री कंवर देव** : इमरजेंसी के समय में एक ही दिन में एक ही घाटे के अनुसार देना के अन्दर सारी गाड़ियाँ समय पर चलने लगी थीं, क्या माननीय मंत्री ममअते हैं कि यह इमरजेंसी का एक फ्रीबीममेंट था ? धापे भी सारी गाड़ियाँ को पंचवर्षीय चलाने के लिए धाप ऐसा घाटे दे सकते हैं या नहीं ?

**श्री० मधु बंधुवते** : इस सवाल का जवाब मैंने पहले भी दिया था कि इमरजेंसी के दिनों में गाड़ियों की जो पंचवर्षीय की उसके मुकामते में प्राहिस्ता प्राहिस्ता पंचवर्षीय बढ़ती रहे। उसके बाद मई महीने में गर्मी में कम हुई थी। जहाँ तक शीत गेज का सवाल है लगातार हर महीने में हमारी कोशिश होने के बाद मई महीने में 1978 के पंचवर्षीय शीत गेज पर 82.4 परसेंट थी, जून 1978 में 85.1 परसेंट हो गई, जुलाई में 90.6 परसेंट हो गई और उसके बाद अगस्त महीने में 90.4 परसेंट हो गई। और भी थोड़ा सा उसमें सुधार हुआ है और कई ऐसे फौज हैं जहाँ, 95, 96 परसेंट भी पंचवर्षीय हुई है। तो इमरजेंसी न होते हुए भी हमारी कोशिश होगी कि पंचवर्षीय जारी रहे नहीं तो धाप मांग करते कि इमरजेंसी लाए।

**श्री बीरनाथ शर्मा** : मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि एक पंचवर्षीय में जैसे मरु-बढ़ीवा पर एक ही कोई है तो एक कोष एक बका लेट होने पर दो, बार दिन तक वह लगातार लेट होती चली जाती

है क्योंकि कोच एक ही है। और कुछ गाड़ियों की वैसे काचर-कोठा वैसे-कार को बन्द कर रखा है कोचों की कारों के कारण तो चाप सैट पर तो ब्याज होने, लेकिन तो गाड़ियां बन्द कर रही हैं या बिनाके पास केवल एक ही कोच है उन कोचों की बढाने के बारे में क्या सरकार कोई कार्यवाही करेगी ?

श्री० मधु दंडवते : मैंने एक समय समय में, बताया था उन गाड़ियों के लिये जो स्टेशन इनक से चलती हैं और इन्स्टीच के लिए स्टेशन कोच की बन्द करती हैं। लेकिन जब कोचों की कमी हो गई तो हुमारे सामने प्राथमिकता का ब्याज था। चाकर स्टेशन की स्टेशन कोच बना है और एक गाड़ियों की बना है। और एक गाड़ियों के बारे में विचार करने के बन्द हुमने तब बिना बन्द चाकर स्टेशन बन्द हो जाते हैं तो सब इन्स्टीच को तकलीफ होती है, हुमारे इन्स्टीच इन्कन के लिये भी तकलीफ होती है। इसलिये जब स्टेशन कोच बन हो क्या 150 परसेंट आफ ट्रेड को हुमको बन्द करना पड़ा। लेकिन जैसे जैसे कोच बना बिलवा जायेगा हुन कुछ और चाप चाकर की गाड़ियां फिर बन्द करे, और जो क्लिगत माननीय सदस्य ने रची है उसकी तरफ बन्दर ब्याज देने।

श्री जगजुबल : मंत्री जी ने रेलों की रफ्तार बढाने और समय पर चलने के लिये बताया जिसके लिये यह चाकरबाब के पास हैं। लेकिन क्या मंत्री जी बताये कि 30 मई तक कितनी गाड़ियां समय पर चलीं उनका परसेंटेज क्या है, और कितनी गाड़ियां समय पर नहीं चलीं, उनका परसेंटेज क्या है ?

श्री० मधु दंडवते : मैंने तो बताया, अभी चापके सामने जो चाकरें ब्रीड गेज के बलाए उसमें बताया कि मई 1978 में पंचमूएलिटो 82.4 परसेंट रही है और मई रीड गेज पर 86.1 परसेंट रही, और हिजुस्तान में जो 11,000 गाड़ियां चल रही हैं उसमें 6,000 परसेंट ट्रेड हैं इसलिये 6,000 परसेंट ट्रेड का हिस्सा बना कर चापके सामने यह परसेंटेज रखा है चाप कैमकुलेसन कर सीजिए।

**SHRI ANNASAHAB GOTKHINDE :**

Sir, we are informed that the Janata Party train was waiting outside the outer signal. Because of the mediation efforts in which the Railway Minister was also involved. I would like to know whether he will assure the House that the said train will reach the destination in time.

**PROF. MADHU DANDAVATE :** I welcome the question. It might be true that the Janata Party train might actually be waiting at the outer signal, but in the Emergency the Congress train and democracy were completely derailed. They have actually allowed the derailment.

#### Railway Station at Sheloo

\*489. **SHRI D.B. PATIL :** Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether there is a constant demand for the last 20 years for a railway station at

Sheloo (between Neral and Wangani) on Bombay Poona line ;

(b) whether it is a fact that near about 2500 passengers from that area travel by railway ;

(c) whether it is also a fact that a station is provided for, if there are more than five hundred passengers travelling daily from a particular spot ; and

(d) if so, what are the reasons for not sanctioning and constructing a station at Sheloo ?

**THE MINISTER OF RAILWAYS (PROF. MADHU DANDAVATE) :**  
(a) Yes, Sir. A statement is laid on the table of the House.

(b) About 2200 passengers travel daily from Neral and Vangani stations which are at a distance of 4.87 Kms. and 3.26 Kms. respectively from the proposed site.

(c) There is no such rule.

(d) The proposal was examined in the past but was not found operationally feasible and there was no financial justification also. However, this proposal is being examined afresh in view of the persistent demand from the people in this area.

#### Statement

#### Railway Station at Sheloo

The following representations have been received from the public for opening a station at Sheloo since 1958 :—

S. No.	Name of the party from whom the representation was received	Year
1	2	3
1	Shri M.J. Dave, Village Sheloo, Taluka Karjat Distt. Kolaba . . . . .	1958
2	Shri Tukaram Laxman, Sonavale & others village Sheloo, through the Commissioner, Bombay Division . . . . .	1959
3	The Collector of Kolaba . . . . .	1961
4	A joint representation from the residents of Village Bhadwal & Damat, Taluka-Karjat (Kolaba) . . . . .	1961
5	Shri B.N. Dighe, the then M.P., Lok Sabha . . . . .	1964