

SHRI KHURSHED ALAM KHAN: I quite appreciate the hon. Minister has inherited a certain legal difficulty and legacy from the past which has been made richer during his time by the prolonged negotiations. But may I know from him whether at least he will fix a uniform price and uniform terms and conditions for the supply of gas, whether it is supplied by these agents or directly by the companies?

SHRI H. N. BAHUGUNA: All I can assure him is that such a thing is in mind and very soon the whole thing will be brought under a uniform system. Much time is not wasted in doing this.

DR. RAFIQ ZAKARIA: May I draw the attention of the hon. Minister to the plight of the consumers in this regard, as far as the city of Bombay is concerned? As soon as I resigned my Ministership, I know with what great difficulty I could get one cylinder and this process is going on. Therefore, simple elimination of certain agents is not going to solve the problem. So, Sir, I would like to know from the honourable Minister—I have raised this question last time also—whether, in the interest of the consumers, it would not be better if he takes over the Bombay Gas Company and if he sees that alongwith the cylinders, supply also becomes available so that all the blackmarketing and the delay and the difficulties that take place are eliminated.

SHRI H. N. BAHUGUNA: Sir, let me make the point very clear: The Bombay Gas Company is a municipal venture.

DR. RAFIQ ZAKARIA: No, it is not a municipal venture; it is a private venture.

SHRI H. N. BAHUGUNA: It is looked after by the Municipal Board and it is under a licence given by the State Government to the Municipality and the Government has nothing to do with that Company. We do not propose to take it over because most

of it is junk and we do not propose to take over any junk.

DR. RAFIQ ZAKARIA: Sir, I would like to point out one thing. As the Minister for Urban Development, I had dealt with this problem. But the Minister is not properly informed when he says that it is a municipal concern of the State Government. Simply because the Municipal Board has to get a licence from the State Government or simply because the State Government has to give the licence, it does not mean that it becomes the responsibility of the municipality or the State Government only. The only question that is involved is one of funds and, Sir, if he gets the junk, he will get it for a song and if he gets it for a song, it would be good because the entire distribution will be at his disposal and I think that, in the interest of the consumers, he should be bold enough and he is an able Minister and we all appreciate his courage.

SHRI H. N. BAHUGUNA: Sir, we have gone into this question and found that the existing Bombay Gas Company, as it is, is not worth being touched even with a barge-pole by us. But, if the State Government wants to do something about it, we will have no objection.

MR. CHAIRMAN: All right. Next Question. Mr. Bhishma Narain Singh.

रेलपथ का नवीकरण

* 694. श्री श्रीराम नारायण सिंह †:

श्री खुरशीद आलम खान :

श्री इब्राहीम कलानिया :

श्री भगवान दीन :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेल पथ के काफी बड़े भागों के नवीकरण का कार्य काफी

†The question was actually asked on the floor of the House by Shri Bhishma Narain Singh.

पहले हो जाना चाहिये था और ऐसे रेलमार्ग गाड़ियां चलाने के लिए असुरक्षित समझे जाते हैं ; और

(ख) यदि हां, तो इस दिशा में सरकार क्या कदम उठाने का विचार रखती है ?

†[Renewal of permanent way

*694. SHRI BHISHMA NARAIN SINGH:†

SHRI KHURSHED ALAM KHAN:

SHRI IBRAHIM KALANIYA:

SHRI BHAGWAN DIN:

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that fairly large portions of permanent way are overdue for renewal and that such tracks are considered unsafe for operational use; and

(b) if so, what steps Government propose to take in this direction?]

रेल मंत्री (प्रो० मधु दण्डवते) : (क) और (ख) एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) और (ख) यद्यपि यह सच नहीं है कि रेल मार्ग के बड़े भागों का नवीकरण काफी पहले हो जाना चाहिए था और ये भाग गाड़ी-परिचालन के लिए असुरक्षित हैं, फिर भी स्थिति यह है कि भारतीय रेलों की लगभग 61,000 किलोमीटर मार्ग दूरी में से ट्रंक और मुख्य लाइनों के लगभग 6000 मार्ग किलोमीटर का प्राथमिक नवीकरण अपेक्षित है। रेल पथ के ऐसे भागों के नवीकरण का कार्यक्रम, प्रत्येक वर्ष निधियों की

उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए चरण-बद्ध आधार पर तैयार किया जा रहा है। तथापि रेलपथ के जिन भागों का नवीकरण अपेक्षित है, उनका आवश्यक नैमित्तिक नवीकरण करके उन्हें अच्छी हालत में बनाये रखा जाता है जिससे गाड़ियों का निरापद परिचालन सुनिश्चित हो सके।

भारतीय रेलों पर रेलपथ के नवीकरण सम्बन्धी काम को गति प्रदान करने के उद्देश्य से आगामी वर्षों में रेलपथ के नवीकरण के लिए अधिक धन की व्यवस्था करने का प्रस्ताव है।

†[THE MINISTER OF RAILWAYS (PROF. MADHU DANDAVATE): (a) and (b) A statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) and (b) Though it is not a fact that large portions of permanent way are overdue for renewal and that track on these portions is unsafe for operation of trains, out of about 61,000 route kms. of Indian Railways about 6000 route kms. of trunk and main lines is due for primary renewal. Renewals of such portions of track are being programmed in phases every year, subject to the availability of funds. The portions of track due for renewal are, however, maintained in fit condition, by carrying out necessary casual renewals of track components so as to ensure safe operation of trains.

In order to step up the pace of track renewals on the Indian Railways, it is proposed to make increased funds available for track renewals during the coming years.]

श्री भीष्म नारायण सिंह : मान्यवर, माननीय मंत्री जी ने प्रश्नोत्तर में बताया है कि 61 हजार किलोमीटर मार्ग दूरी में से ट्रंक

†[] English translation.

†The question was actually asked on the floor of the House by Shri Bhishma Narain Singh.

और मुख्य लाइनों की लगभग 6 हजार किलोमीटर लाइन का प्राथमिक नवीनीकरण अपेक्षित है। तो मैं मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि आपने जो 6 हजार किलोमीटर फिक्स किया मार्ग नवीनीकरण के लिए, यह किस आधार पर आप तय करते हैं कि किस मार्ग का नवीनीकरण पहले अपेक्षित है।

दूसरी बात, आपने यह भी बताया है कि चरण-बद्ध कार्यक्रम आप बनाते हैं निधि की उपलब्धि के आधार पर। तो जो यह नवीनीकरण का चरण-बद्ध कार्यक्रम आप तय करते हैं उसका आधार क्या है ?

प्रो० मधु दण्डवते : श्रीमन्, जब रेल के बारे में हम जांच करते हैं तो अल्ट्रा-सोनिक डिवाइस के जरिये रेलों में जो आन्तरिक फ्लॉज नहीं होती है उसके बारे में तलाश किया जाता है कि उसमें क्रैक्स आने की संभावना तो नहीं है और अल्ट्रा-सोनिक डिवाइस के जरिये यह पता लगाया जाता है कि इन फ्लॉज की लम्बाई कितनी हो सकती है, उसके बारे में कैलिब्रेटेड इंस्ट्रूमेंट से पूरी मालमात मिलती है। यह जानकारी मिलने के बाद हमने तय किया है कि जितनी हमारे पास लाइन है मेन और ट्रंक रूट्स की उसमें से 6 हजार किलोमीटर रूट की दूरी प्राइमरी रिन्यूवल के लिए आवश्यक है। उसके आधार पर यह तय किया गया है।

श्री भीष्म नारायण सिंह : जैसा आपने बताया कि चरण-बद्ध, फैंजवाइज प्रोग्राम बनाते हैं तो उसका क्या आधार है। यह भी आपने बताया है कि हम फंड्स की अवेलिबिलिटी, निधि की उपलब्धि के आधार पर इसको तय करते हैं। तो यह सेप्टी का मामला है तो क्यों आप ऐसा नहीं कर सकते हैं कि प्राथमिक नवीनीकरण के जो कार्यक्रम बनाते हैं उसकी आवश्यकता को महसूस करके निधि को उपलब्ध करायें बजाय इसके कि निधि उपलब्ध हो उसके अनुसार रिन्यूवल करें ?

प्रो० मधु दण्डवते : जब मैंने फेजज का जिक्र किया है तो हर वक्त हम यह देखते हैं कि जिस रूट पर ट्रैफिक डेंसिटी ज्यादा है उसको हम प्राथमिकता देते हैं और वहां नवीनीकरण के काम को प्राथमिकता देते हैं। दूसरी बात यह है कि प्राइमरी रिन्यूवल जो होते हैं वह ट्रंक रूट और मेन लाइन पर होते हैं। वहां से पुरानी लाइट हटाने के बाद इनको हम कमडेंसिटी वाल ब्रांड गेज, मीटर गेज, नैरो गेज पर लगाते हैं। तो इस आधार पर ट्रैफिक डेंसिटी को प्राथमिकता देकर हम तय करते हैं कि कौन से रूट का नवीनीकरण हम पहले करें। उसके आधार पर यह तय करते हैं।

श्री भीष्म नारायण सिंह : मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि जो डिटेल्स दुर्घटनाओं की हैं उनसे आप ऐसा मानते हैं कि उनके यह भी कारण हो सकते हैं कि नवीकरण समय पर नहीं किया गया ?

प्रो० मधु दण्डवते : जैसा मैंने पहले एक मर्तबा बताया था कि जहां ट्रेक्स में बड़ी असुरक्षा है वैसी जगह पर, जैसे हड़डी पर क्रैक आ जाता है, और फ्रैक्चर हो सकता है, हमारा ऐसा अनुभव है कि पिछले चंद महीनों में तीन रूटों पर इस प्रकार के फ्रैक्चर हुए हैं। इसकी वजह यह भी है कि वहां की रेलें भी खराब थीं और वहां ट्रैफिक डेंसिटी भी ज्यादा थी। आपने जो सुझाव दिया वह ध्यान में रख कर हम नवीकरण अपने हाथ में लेते हैं।

SHRI KHURSHED ALAM KHAN: Sir, it is really difficult to share the optimism of the hon. Minister in this matter because a large number of rail fractures have been reported during the last one and a half years, and the Minister must be aware of it. Besides, I would also like to know why, on such a section as Bombay-Poona where you have the prestigious train like the Deccan Queen, it is also not allowed to run on certain sections of

that track because the track is not considered very safe. I would also like to know whether you are unable to buy these rails for lack of funds or it is due to the difficulty in arriving at the agreed price with the suppliers. If there was any difficulty in arriving at the agreed price, why was this matter was not submitted for arbitration, negotiations or mediation?

PROF. MADHU DANDAVATE: Sir, I would split this question into two parts. As far as the first part is concerned, I am neither an optimist as alleged by him nor am I a pessimist as I suspect him to be. But I am a realist. As far as the second part of the question is concerned, it is true that there are certain financial constraints. At the beginning of the Fifth Five Year Plan, about 2400 km. of backlog was there. At the beginning of the sixth Five Year Plan, the backlog of 6000 km., including something that is likely to come up, will be there. That would require an amount of Rs. 560 crores, nett. We have actually assigned Rs. 350 crores. Lastly, there was the question about the difficulty coming up because we are not getting the allocation or difficulty about the price. Sir, both aspects are there. As far as the price structure is concerned, if there is some difficulty with the Bhilai Steel Plant and others from whom we are getting rails, we would leave the entire matter to the Finance Ministry, and with the cost accounting machinery they will decide about the price, and we are prepared to pay that without any argument at all. That is the present position.

श्री इब्राहिम कलानिया : सभापति जी, भावनगर-राजकोट डिवीजन पर नेरोगेज, मीटरगेज जो रेल पथ है वह पुराना हो चुका है और बड़ी मात्रा में उसका नवीकरण नहीं हुआ है जिसके कारण लोगों पर खतरे की तलवार लटकती रहती है। मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि इस डिवीजन के अन्तर्गत ऐसे कितने रेल पथ और कौन-कौन से हैं जो काफी पुराने हो चुके हैं और उनके नवीकरण के कार्यक्रम का ब्यौरा क्या है ?

प्रो० मधु दण्डवते : जहाँ नवीकरण ट्रैक्स का करना होता है वह दो तरह से होते हैं— एक प्राइमरी रेन्यूअल और सेकेंडरी रेन्यूअल। जिस डिवीजन का आप जिक्र कर रहे हैं वह ब्रोड गेज नहीं मीटरगेज है जहाँ प्राइमरी रेन्यूअल हुए हैं और ट्रैक्स हैं वहाँ सेकेंडरी रेन्यूअल कर सकते हैं। जिस डिवीजन का जिक्र किया गया है वहाँ का पूरा हिसाब मैं नहीं दे सकता लेकिन आपको यह बताऊंगा कि ट्रंक रूट और मेन-लाइन जो सारे देश में है उसमें से जितनी लम्बाई पर नवीनीकरण जरूरी है वह है ब्रोडगेज 3288 किलोमीटर, मीटरगेज 2847 किलोमीटर और नेरोगेज 80 किलोमीटर है और दूसरी लाइन पर ब्रोडगेज 2103 किलोमीटर, मीटरगेज 2668 किलोमीटर और नेरोगेज 1167 किलोमीटर है। कुल हिसाब यह है कि टोटल किलोमीटर रेन्यूअल के लिये है ब्रोडगेज 5391 मीटर, मीटरगेज 5515 मीटर और नेरोगेज 1,247 किलोमीटर है। इन आंकड़ों से पता लगेगा कि करीब करीब मीटर गेज और ब्रोड गेज, इन दोनों में रिन्यूअल के आंकड़े एक ही हैं। लेकिन प्राइमरी रिन्यूअल में दिक्कत यह है कि हमें उनमें रेल रेल्स लाने पड़ेंगे और सेकेंडरी रिन्यूअल के लिये हमें रेल्स हटानी पड़ेंगी। उसका इस्तेमाल हम मीटर गेज में कर सकते हैं। जिस डिवीजन का उन्होंने जिक्र किया है वहाँ पर भी काफी रिन्यूअल की जरूरत है।

SHRI ANANT PRASAD SHARMA: Sir, the hon. Minister has stated that track renewal is undertaken under three conditions. Firstly, the tracts are tested; secondly, they take into consideration the density of the traffic and thirdly they examine the condition of the track and see whether they can do it on priority basis on the main line or other sections. I would like to know as to how these three categories are fixed. Suppose they find after testing that the route kilometer is more than 6000 kilometers, in that case will they stick to the figure laid down by him or will they go beyond

that and even if funds are not available, they will find the funds, as he has said, from other places by reducing the expenditure on other items because this is more important than other work?

PROF. MADHU DANDAVATE: Sir, in addition to what I have stated earlier, there is one more factor which the hon. Member should take note of. Even before testing the track by ultrasonic devices, we know the general life of a track. For primary renewals, the life is 20 to 25 years and for secondary tracks, it is 25 to 30 years. Knowing when exactly the track was laid or the rails were manufactured, we tentatively know at what stage the life of a particular rail is. Further detection by ultrasonic devices gives us the facility of having the knowledge fractures that are likely to take place. He has also asked another question that is how we are going to stick only to 6000 route kilometers. In fact, that particular number has been arrived at on the basis of life span of lines and with the help of detecting instruments and if further detection indicates that more fractures are likely to take place on further routes, we will not stick to these 6000 kilometers. For instance, for the health of the population we will always go not by the fixed number of those who are suffering from diseases, but if more diseases are discovered, we have to treat them. In a similar manner, if more rails are detected which are likely to have fracture, then we will take action. In that event, we may have to go even beyond 6000 kilometers.

SHRI KALYAN ROY: What about the fractures in the Cabinet?

PROF. MADHU DANDAVATE: Fracture in the Cabinet is an internal problem. No ultrasonic device is required for that.

श्री सुन्दर सिंह भंडारी : श्रीमन्, मंत्री महोदय ने ट्रक रूट्स पर ब्रॉड गेज और मीटर गेज तथा नैरो गेज का माइलेज बताया है

और यह बताया है कि किन लाइनों में नवीनीकरण की आवश्यकता है। मैं यह जानना चाहूंगा कि क्या कोई स्पेसिफिक सेक्शन हैं जहां पर इस प्रकार के डिफेक्ट आईडेंटिफाई किये गये हैं या माइल टू माइल इस चीज का पता लगाया जाता है? मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि जब तक इन सेक्शन का रिन्यूअल नहीं हो जाता है, तब तक ऐसे कौन से प्रिवेंटिव मेजर्स लिये गये हैं—जैसे स्पीड को घटाना या इसी प्रकार के दूसरे काम, जिनसे गाड़ियों का अनावश्यक रूप से एक्सीडेंट न हो और पैसेजरो को खतरों का सामना न करना पड़े?

प्रो० मधु दण्डवते : रेलों के सर्वेक्षण के बाद जब हमें यह पता लगता है कि रेलों में कहीं पर कुछ दिक्कतें हैं या धोखा है या उनमें सेपटी कम है तो ऐसी जगहों पर दो काम हो सकते हैं। पहला काम तो प्राइमरी रिन्यूअल या नवीनीकरण का काम हो सकता है और जब तक नवीनीकरण नहीं होता है तब तक रेल की रफ्तार कुछ सीमित रखनी पड़ती है। इस प्रकार से गाड़ियों की रफ्तार को सीमित करके सुरक्षा करने की कोशिश की जाती है।

श्री सुन्दर सिंह भंडारी : क्या आप उन सेक्शन का नाम बता सकते हैं?

प्रो० मधु दण्डवते : मैं यह बता सकता हूँ कि नार्थ ईस्ट फ्रंटियर रेलवे में ऐसे सेक्शन है जहां पर रेल फ्रैक्चर के कुछ एक्सीडेंट हुए हैं। वेस्टर्न रेलवे में भी इस प्रकार के कुछ सेक्शन हैं इसी प्रकार से सेंट्रल रेलवे में भी कुछ जोन्स हैं। कुल मिलाकर इनकी संख्या 6 हजार किलोमीटर है।

श्री सुन्दर सिंह भंडारी : क्या आप उन जोन्स का नाम बता सकते हैं जहां पर रेलों की स्थिति बहुत कमजोर है और उनकी कब से आईडेंटिफाई किया गया है?

प्रो० मधु दण्डवते : इस बकत मेरे पास उन सब सेक्शनस के नाम नहीं हैं, लेकिन मैं आपको यह बता सकता हूँ कि 2-1-78 को नार्थ ईस्ट फ्रंटियर रेलवे की आसाम मेल में रेल फ्रेक्चर की वजह से एक एक्सीडेंट हुआ था, लेकिन उसमें कोई हानि नहीं हुई। 30-1-78 को वेस्टर्न रेलवे में 89-डाउन से रतलाम और भोपाल सेक्शन में इस प्रकार की तकलीफ हुई है। और 11 डाउन दादर मद्रास एक्सप्रेस का एक्सीडेंट कुर्दवाड़ी टूशोलापुर सेक्शन में हुआ, यह तीसरा सेक्शन है जहाँ पर इस प्रकार की हानि हुई है। इन तीनों सेक्शनस का मैंने जिक्र किया है इसके इलावा दूसरे भी सेक्शनस हो सकते हैं जिनकी सूचना इस समय मेरे पास नहीं है।

श्री कल्प नाथ राय : सभापति महोदय, रेलवे में दुर्घटनाओं के मुख्यतः दो कारण हैं। एक तो रेलवे ट्रेक्स का ठीक न होना और दूसरा रेलवे के मेटेनैस डिपार्टमेंट का ठीक से कार्य न करना। क्या मंत्री महोदय यह बतलाने की कृपा करेंगे कि जो मेटेनैस डिपार्टमेंट है उसकी बिल्कुल क्रिमिनल नेगलीजेंस के कारण बहुत सी दुर्घटनाएं होती हैं, और क्या मेटेनैस डिपार्टमेंट के लोग ऐसा ही व्यवहार नहीं कर रहे हैं जैसा कि आजकल जनता पार्टी के नेता इस सदन के साथ व्यवहार कर रहे हैं? क्या वे इनको ठीक करने के लिए कोई प्रयत्न करेंगे?

प्रो० मधु दण्डवते : श्रीमन्, रेल के सवाल में राजनीति को लाया गया लेकिन मैं अपने जवाब में राजनीति नहीं लाना चाहता हूँ। मैं यह बतलाना चाहता हूँ कि यह कहना ठीक नहीं होगा कि यह सारे एक्सीडेंट मेटेनैस की कमी की वजह से हो रहे हैं। इस सदन में मैंने दो तीन मर्तबा बताया है कि कितनी दुर्घटनाएं स्टाफ फेलियर्स के कारण हुई हैं, कितनी मेटेनैस की वजह से और कितनी सिगनल फेलियर्स की वजह से हुई हैं। इन सब की लिस्ट मैंने सदन के सामने

रखी है। इसलिए यह कहना ठीक नहीं होगा कि मेटेनैस की तरफ ध्यान नहीं दिया गया इसलिए सारे एक्सीडेंट हो रहे हैं। अलग अलग फेक्टर्स हैं और सब की तरफ हम ध्यान दे रहे हैं।

श्री रामेश्वर सिंह : श्रीमन्, माननीय मंत्री जी क्या यह बतायेंगे कि भूतपूर्व सरकार की अकर्मण्य नीतियों के कारण ही रेलवे में इतनी दुर्घटनाएं हुई हैं और जो रेलवे की व्यवस्था में त्रुटियां हैं यह तीस वर्ष के कांग्रेस पार्टी के कुशासन के कारण हैं और जो भी बर्बादी हुई है, क्या यह उसी का परिणाम नहीं है? जितनी भी रेलवे दुर्घटनाएं हो रही हैं वे कांग्रेस के कुशासन के कारण हो रही हैं? (Interruptions)

प्रो० मधु दण्डवते : श्रीमन्, मैं कांग्रेस का नाम नहीं लेना चाहता हूँ। लेकिन कई मर्तबा मैंने यह बताया है कि पिछले 10-15 साल का यह ट्रेक रेनुअल्स का जो बैंक-लाग रहा है उसकी वजह से तकलीफ हुई है। मैंने आंकड़े दिए थे और शायद माननीय सदस्य ने सुने नहीं। पांचवीं पंचवर्षीय योजना के शुरू होने के समय 2400 किलोमीटर का बैंक-लाग था यह बढ़ कर अब 6000 किलोमीटर हो गया है। हो सकता है यह पैसे की कमी का कारण रहा हो। यह बात सही है कि पुराना बैंक-लाग है, लेकिन उसका इंतजाम हमें करना पड़ता है।

Gas Distribution Agencies

*695. SHRI GOVINDRAO RAM-CHANDRA MHAISEKAR: Will the Minister of PETROLEUM, CHEMICALS AND FERTILIZERS be pleased to state:

(a) whether Government have decided to fix the minimum and maximum number of gas connections to be distributed by one agency; if so, what are the details in this regard; and