

implemented, the only step that I can take is ensuring effective implementation.

### Conversion of loan into Capital at Charge

\*1036. SHRI CHITTA BASU: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether any decision has been taken on the proposal sponsored by the Ministry for the conversion of loan into capital at charge for the Railways; and

(b) if not, the reasons thereof?

THE MINISTER OF RAILWAYS (PROF. MADHU DANDAVATE): (a) No, Sir.

(b) The proposal is under examination in consultation with the Ministry of Finance.

SHRI CHITTA BASU: I think the hon. Minister will recall that he mentioned about this proposal during his Budget speech. May I know from the hon. Minister the general features of this proposal which his Ministry has prepared, and in what way it is going to help the railway passengers?

PROF. MADHU DANDAVATE: We have already set up two committees. One Committee will undertake the work of review of the present capital structure of the railways. The second one will go in depth into the question of the social burdens. If these two problems are adequately settled, I think there will not be much difficulty in making advance.

As far as the first is concerned, there are some concrete proposals. One proposal that we are examining is this. On 31st March, 1978, the debt of the Indian railways to the general revenues was of the order of Rs. 368 crores. If this can be added to the capital-at-charge, which is of the order of Rs. 4,500 crores, we can keep

on paying six per cent dividend, so that our surpluses are not utilised and spent up in only trying to repay the past debts. Secondly, we have also suggested that once our surpluses are protected, the balance portion of that can be set aside as a development fund and from that a considerable amount may be made available for the construction work in the backward areas. The third suggestion is this. I am very sorry to say that in our country today the railways are bearing social burdens of the order of Rs. 170 crores. We are losing Rs. 69 crores because we are moving commodities below cost. We are losing Rs. 80 crores because we are giving cheap season tickets on the suburban railways and other fare concessions. We are losing Rs. 21 crores on uneconomic lines. The total loss is Rs. 170 crores. Everywhere in the world the social burdens are borne by the general revenue. Ours is the only railway which is bearing it. We are, therefore, examining that also.

SHRI CHITTA BASU: May I know whether there has been any inter-ministerial dialogue or discussion or consultation on these proposals which he has just mentioned, and by which time decisions are likely to be taken by Government?

PROF. MADHU DANDAVATE: It is obvious that on this matter unless there is effective dialogue with the Finance Ministry, the proposal will never get through, and that dialogue is already under way.

### चेतक एक्सप्रेस में डीजल इंजन लगाना

\*1037. श्री भानु कुमार शास्त्री :  
क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उदयपुर (राजस्थान) के ऐतिहासिक और पर्यटन महत्व को ध्यान

में रखते हुए सरकार का विचार चेतक एक्सप्रेस में डीज़ल इंजन लगाने का है ;

(ख) यदि हां, तो इस बारे में क्या कार्यवाही की जा रही है; और

(ग) यदि नहीं, तो चेतक एक्सप्रेस को उदयपुर पहुंचने में लगने वाले समय को कम करने के लिए सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की जा रही है ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री शिव नारायण) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठना ।

(ग) 15/16 चेतक एक्सप्रेस की गति रफ्तार 36.9 कि० मी० प्रति घंटा है जो मीटर लाइन की गेल/एक्सप्रेस गाड़ियों की अधिकतम भारतीय गति रफ्तार 37 कि० मी० प्रति घंटा को तुलना में अनुकूल है । 15/16 चेतक एक्सप्रेस के यात्रा समय में और अधिक कमी करना इस समय व्यावहारिक नहीं है ।

श्री जगन् नुनार शास्त्री : ऐसा लगता है कि मंत्री महोदय ने जिस गाड़ी के बारे में उत्तर दिया है उससे कभी यात्रा नहीं की है या उसका रिकार्ड उनके पास उपलब्ध नहीं है । नाम तो है चेतक एक्सप्रेस, महाराणा प्रताप का घोड़ा और है छकड़ा गाड़ी । एग्जिक्यूटिव डेप्यूल्ट टाइम से, जो समय लिखा हुआ है । रेलवे टाइम टेबल के हिसाब से उस में बीस घण्टे लगते हैं । 810 किलोमीटर की यात्रा बीस घण्टे में की जा सकती है । जैसे एग्जिक्यूटिव कर दे दिया है यह मेरी समझ में नहीं आया है । मुझे इस पर बहुत आश्चर्य हो रहा है । यह एक मैकेनिकल क्लिपिंग्स क्लिपिंग्स है । यह भी उपरोक्त व्यावहारिक प्रश्न को देख कर करनी चाहिए, श्री । जो एग्जिक्यूटिव टाइम है उस को देख कर

करनी चाहिये थी । क्या मंत्री महोदय बताएंगे कि महीने में तीस दिन होते हैं, उन में से कितने दिन यह गाड़ी समय पर आती है ? मुझे आज यहाँ आए हुए बागह महीने हो गए हैं, एक भी दिन यह समय पर नहीं आई, एक घण्टा, आधा घण्टा, दो घण्टे हमेशा यह लेट होती रही है । आपने अनुपात निकाल कर बता दिया है लेकिन समय पर यह कभी आती नहीं है । इसलिए जो आपका एग्जिक्यूटिव है यह गलत है । प्रश्न मेरा यह है कि उदयपुर से दिल्ली के बीच चलने वाली कोई और गाड़ी नहीं है । जब से चेतक गाड़ी शुरू हुई है तब से यह समय की कमी का मवाला उठाया जाता रहा है । मैं जानना चाहता हूँ कि क्या समय को कम करने के लिए आप कुछ स्टेजों पर स्टापेजिज नहीं रखने का विचार कर रहे हैं ? पॉलिटिकल कंसिडरेशन के आधार पर एक साल में आपने स्टापेजिज बढ़ा दिए हैं इसलिए भी यह लेट हो जाती है । क्या आप स्टापेजिज कम कर के और डीजलाइजेशन करके इसको कम समय में लाने की चेष्टा करेंगे और यह करीब छः बजे पहुंच जाए इस मुद्दा को स्वीकार करेंगे ?

श्री शिव नारायण : आए दिन इस एम भी लिख कर दे देते हैं कि यहाँ पर स्टापेजिज प्रोवाइड किए जाएं । आप कहते हैं कम कर दिए जाएं । आपने जो शिकायत की है उसकी जांच करके आपको रिपोर्ट दे दी जाएगी ।

श्री जगन् नुनार शास्त्री : कौन से स्टेज नए बढ़ा दिए गए हैं क्या इसके लिए जांच की आवश्यकता है ?

श्री शिव नारायण : आपने लेट रनिंग की बात की है । बिना इनकावायरी किए मैं उसका जवाब नहीं दे सकता हूँ ।

श्री जगन् नुनार शास्त्री : यह गाड़ी इंडिपेंडेंट गाड़ी नहीं है । अजमेर से आकर

जाने वाली गाड़ी चित्तौड़ में आ कर मिलती है तब मिल कर यह आती है। उसके लेट होने पर यह भी लेट हो जाती है। क्या आप एक इंडिपेंडेंट गाड़ी नई गाड़ी कोई राजस्थान को नहीं दे सकते हैं और इस गाड़ी का डीजलाइजेशन नहीं कर सकते हैं, इस में कौन सी कठिनाई है ?

**रेल मंत्री (प्रो० मधु दण्डवते) :** माननीय सदस्य ने निश्चित रूप से डीजलाइजेशन का सवाल उठाया है। गुड्रज ट्रेज का ज्यादा हार्लिंग करने के लिए डीजल इंजन हम को ज्यादा उनके लिए देने पड़ते हैं। जितना गुड्रज ट्रैफिक हम ढो रहे हैं उस में से 22 परसेंट स्टीम ट्रैफिक है, 54 परसेंट डीजल इंजनों से चल रहा है और 24 परसेंट सिर्फ इलेक्ट्रिक ट्रैक्शन से चल रहा है। हमारी हालत यह है कि जितने लोकोमोटिव हमारे पास हैं उन में स्टीम के 8263 हैं, डीजल के 1903 हैं, इलेक्ट्रिक ट्रैक्शन वाले इंजनों की संख्या 844 है। डीजल इंजनों की कमी होने की वजह से ज्यादा गुड्रज ट्रैफिक के लिए हम दे रहे हैं। इसलिए डीजलाइजेशन अभी नहीं कर सकते हैं। लेकिन आगे चल कर विचार करेंगे।

**श्री भानु कुमार शास्त्री :** इंडिपेंडेंट गाड़ी के लिए मैंने कहा है। उसका जवाब नहीं आया है।

**प्रो० मधु दण्डवते :** उस पर विचार करेंगे।

**श्री भानु कुमार शास्त्री :** अध्यक्ष महोदय मैंने पूछा था . . . . .

**MR. SPEAKER:** First you made a suggestion. They said they will consider it; they will examine it. Then you put another question. He has answered it. That question was about dieselisation. The Minister referred to the difficulties and he

further added that he will consider it.

**SHRI BHANU KUMAR SHASTRI:** Dieselisation of an independent Chetak Express train.

**SHRI RINCHING KHANDU KHRI-ME:** About Gauhati Express . . . .

**MR. SPEAKER:** That does not arise. You will have to put in independent question for that.

**श्री बी० पी० मंडल :** मंत्री महोदय ने बताया कि डीजल इंजनों का ज्यादा इस्तेमाल गुड्स ट्रेन्स में करते हैं। तो मैं जानना चाहता हूँ कि क्या इनकी सरकार में पैसेंजर की सुविधा से गुड्स की सुविधा को ज्यादा देखने की इनकी पौलिसी है ?

**प्रो० मधु दण्डवते :** इस गलतफहमी में मण्डल जी न रहें। अगर इस देश की जनता को भी सुविधा देनी है तो इस देश की इंडस्ट्रीज को और इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट को जिन्दा रखना बहुत जरूरी है, और एम्प्लायमेंट पोर्टेशियल के लिए भी जरूरी है। इसलिए हम लोगों ने ज्यादा डीजलाइजेशन गुड्स ट्रैफिक के लिए रखा है, लेकिन आगे चल कर उसका संतुलन भी बदल सकता है।

### Personal Branch Work

\*1038. **SHRI SUBHASH AHUJA:** Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) are the Government aware that the ultimate venue for clearing Personnel Branch work are the tables of Office staff in Personnel Branch unlike other Technical Departments in Railways;

(b) if the reply to part (a) is affirmative, are the Government of the opinion that the work of Personnel Branch staff are on par with the nature of work of office staff of other Technical Departments; and