Finding no justice from the Quality Control Wing, the Association was constrained to approach the Central Vigilance Commission. As per first C.VC. report, "spurious and under-specification material is used besides many unremediable structural lapses". The Executive Engineer at the site, having the inkling of it, got himself posted as the Executive Engineer, Quality Control, DDA, replacing the very Executive Engineer who had conducted the inquiry against him and had submitted an adverse report.

I, therefore, demand compensation for the structural lapses and spurious, under-specification material which have compromised the lifespan of these houses. Further, the extra cost charged through the escalation process should be refunded to the persons concerned.

(v) Need to provide kerosene to villagers of Eastern Uttar Pradesh and to take action against black marketeers

श्री हरिकेश बहादुर (गोरखपुर): उपाध्यक्ष महोदय, पूर्वी उत्तर प्रदेश में मिट्टी के तेल का भीषण संकट उत्पन्न हो गया है। ग्रामीण क्षेत्रों में दीपक जलाने के लिए भी किसानों एवं मजदूरों आदि को मिट्टी का तेल नहीं मिल पा रहा है। इस कठिन परिस्थिति का लाभ उठाकर कुछ असामाजिक तत्व जखीरेबाजी, चोर-बाजारी और मुनाफाखोरी करने में संलग्न हैं। ये तत्व मिट्टी के तेल को डीजल में भी मिला रहे हैं और मुनाफाखोरी कर रहे हैं। अतः सरकार से मेरी मांग है कि इस संकट को दूर करने के लिए पर्याप्त मात्रा में मिट्टी के तेल का प्रबन्ध किया जाए और चोर-बाजारियों को दंडित करने के कड़े उपाय किए जाएं।

(vi) Need to repair National Highway No. 31 from Maheshkhut to Bihpur in Bihar and to construct new pucca roads in that region

SHRI R.P. YADAV (Madhepura) : Even after 37 years of independence, Bihar, which is the richest in mines and minerals, and paradoxically the poorest in per capita income, is still trying to find its feet on the road to progress and plenty.

Roads are the lifeline and arteries of the all-round development, physical and financial, of any region. The National Highway, the Defence Roads and the Lateral Roads are the sole responsibility of the Central Government and the rest is that of the State Governments.

It is a mere truism that the States, due to financial constraints, cannot on their own either streamline their roads or connect villages through pucca roads.

Even the National High Way for the maintenance of which the Central Government is solely responsible, is not properly looked after. For example, the National Highway—31, which is also known as the Assam Road and is important in itself, is in a pitiable condition from Maheshkhut to Bihpur in Bihar—a track measuring about 20 km in length. It is in such a bad shape and full of potholes that it is well-nigh impossible for vehicular traffic to move at more than 5 to 10 km an hour. Capping it all, the trigger-happy inhabitants of the surrounding villages forcefully deprive the helpless passengers of all their belongings at the point of pistol.

Against the back-drop and keeping in view the utmost importance of roads, I urge upon the Government to accord priority to construct new pucca roads in the region and take special care of National Highway 31 from Maheshkhut to Bihpur so that it is thoroughly repaired and made road-worthy.

(vii) Lock-out in Prathama Bank in Muradabad

श्री चन्द्र पाल सिंह (अमरोहा) : उपाध्यक्ष महोदय, प्रथमा बैंक, मुरादाबाद के सभी शाखाओं में पूर्ण तालाबन्दी, अधिकारियों एवं कर्मचारियों में बैंक प्रशासन से क्षुब्ध होने और व्यापक असंतोष की ओर सदन का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। इसके अध्यक्ष के विरुद्ध सभी कर्मचारियों ने वित्त राज्य मन्त्री, श्री पुजारी जी को ज्ञापन भी दिया है, लेकिन खेद है कि अभी तक इस दिशा में कोई कार्यवाही नहीं की जा सकी है। इस कारण समस्त क्षेत्रीय नागरिक परेशान हैं और विभिन्न प्रकार की कठिनाइयों का सामना कर रहे हैं।

[श्री चन्द्रपाल सिंह]

अत. माननीय वित्त मन्त्री जी से निवेदन है कि प्रथमा बैंक के अध्यक्ष के विरुद्ध सख्त कार्यवाही करें और इस बैंक की सभी शाखाओं में कामकाज चालू करवायें, जिससे जनता को होने वाली कठिनाइयों एवं बैंक के ठप्प कामकाज को सामान्य गति प्रदान की जा सके।

(viii) Need for a railway line between Sardar Sahar-Hanumangarh *via* Mandi Rawatsar in Rajasthan

श्री बीरबल (गंगानगर) : उपाध्यक्ष महोदय, सरदार शहर से वाया मंडी रावतसर होती हुई हनुमानगढ़ जंक्शन तक रेलवे लाइन मंजूर की जाए और यह नई लाइन दो जिलों को जोड़ेगी, जिला श्रीगंगानगर और चुरू। इस लाइन के ऊपर (1) मंडी जंक्शन, नं० (2)मंडी हनुमानगढ़, नं० (3) मंडी रावतसर, नं० (4)पल्लू कस्बा, यह कस्बा जिला गंगानगर का सबसे पुराना और ऐतिहासिक है, इस कस्बे में श्री दुर्गा माता का मेला लगता है और इस मेले में श्रद्धालु यात्री लाखों की संख्या में आते हैं और सरदार शहर से लेकर गांव धन्नासर तक का एरिया जिप्सम का भण्डार है और इस जिप्सम का लदान ट्रकों पर होता है और रोजाना हजारों ट्रक हनुमानगढ़ जंक्शन पर आकर रुकते हैं और सरदार शहर से लेकर हनुमानगढ़ जंक्शन के बीच में बड़े-बड़े गांव भी सैंकड़ों आते हैं। तो मैं आपसे आशा करता हूं कि इस 185 किलोमीटर लम्बी लाइन की मंजूरी देंगे।

(ix) Need to direct the concerned authorities to purchase wheat from farmers in Kheri (U.P.)

श्रीमती ऊषा वर्मा (खीरी) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं एक अत्यन्त महत्वपूर्ण मामला सदन के सामने रख रही हूं।

मेरे प्रदेश उत्तर प्रदेश में और खासकर मेरे संसदीय क्षेत्र लखीमपुर-खीरी में इस समय एक बहुत बड़ा संकट आ गया है। इस वर्ष गेहूं की फसल काफी अच्छी है। लेकिन किसान को बड़ी आपदा आ पड़ी है। बिजली न होने के कारण गेहूं की कटाई व सफाई में काफी परेशानी हो रही है। इसके अलावा जो गेहूं मंडियों में आ गया है उसकी सरकारी खरीद में काफी देर से किसान परेशान है। इतनी मेहनत के बाद अगर किसान को समय पर अपनी फसल का लाभ नहीं होगा तो यह एक बहुत गम्भीर हालत पैदा कर देगा।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि कृषि मन्त्री तुरन्त गेहूं की खरीद के बारे में समुचित आदेश दें।

(x) Need for modernisation of Paradip Port and to improve the railway facilities in Orissa to make Paradip Port profitable

SHRI CHINTAMANI JENA (Balasore) : Paradeep Port in Orissa once considered to be one of the deepest ports in the East Coast of our country, is now going to be totally defunct. As the modernisation of this port was not taken up from the beginning, this port is running in heavy loss as per experts opinion. This port, though constructed in the year 1966 to accommodate 650 tonne ships, could not be modernised yet, but the port of Madras, Visakhapatnam after modernisation long after 1966, are now able to accommodate 1 lakh tonne ships and the Goa port 1.5 lakh tonne ships. The experts opined that due to the lack of railway facilities in the State, the port is running in loss. They have reported that after completion of 147 kms. of Daitari-Banspani rail link, the iron ores and other mineral products from Gandhamardan and Banspani area, instead of the present practice of bringing mineral, covering 664 kms railway line via Rajkharsun, Kharagpur and Cuttack the distance will be reduced by 326 kms and the Railway freights at present paid 66% of the price of these minerals will be reduced to 30% and then only, the Orissa Mining Corporation, who are the sole distributor of iron ore, will be able to compete with the prices of iron ore from Brazil and Australia.

The countries like Japan, South Korea