क्या मंत्री महोदय को यह जानकारी है कि 1978 में मध्य प्रदेश सरकार ने कुल 40, 588 वैगन्ज की मांग की थी, मगर केवल 24,000 वैगन्ज का आंवटन किया गया और उसमें भी संयक्त संचालक, यातायात और डिविजनल सुपरिन्टेंडेंट ने एककों के लिए पचास पचास प्रतिशत की कटौती की है ? अगर यह बात सत्य है तो इस स्थिति में सुधार करने के लिए मंत्री महोदय क्या कदम उठाने जा रहे हैं और कब तक इस समस्या का हल हो जायेगा ?

प्रो० मधु दण्डवते : मैंने पहले ही मान लिया है कि जिन कैटेगरीज का प्राडक्शन कम है, उनके लिए हमारा एलाटमेंट भी कम है । अगर साफ्ट कोक को छोड़ दें, तो दूसरी कैटेगरीज में हमारा एलाटमेंट 75 परसेंट से ज्यादा है—हमने मांग के 75 परसेंट से ज्यादा एलाटमेंट की है । मैं मानता हूं कि चन्द कैटेगरीज में कोल का प्राडक्शन कम है और चन्द जगहों में वैगन्ज का एलाटमेंट भी कम है । मैं बताना चाहता हूं कि एनर्जी मिनिस्ट्री और रेलवे मिनिस्ट्री आपस में को-आर्डिनेशन कर के इस सवाल को हल करने की कोशिश कर रहे हैं।

श्री राम नरेश कुशवाहा : अध्यक्ष महोदय, मैंने समय समय पर एनर्जी मंत्री का ध्यान अखबारों में पढ़ा है कि कोयला खानों में जाम है और वैगन न मिलने से उसकी आपूर्ति नहीं हो रही है तथा हर जगह कोयले की कमी है । अभी इसी प्रश्न के पहले रेल मंत्री जी ने कहा कि कोयले की कमी से रेलें बन्द करनी पड़ रही है । तो मैं आपके माध्यम से जानना चाहता हूं क्या रेल मंत्री और ऊर्जा मंत्री के बीच घोषित युद्ध चल रहा है और दोनों एक दूसरे से असहयोग कर रहे हैं नहीं तो फिर कौन अपराधी है, किसका दोष है और कहां पर गड़बड़ी है ?

प्रो० मधु दण्डवते : मान्यवर, दोनों मंत्रालयों में कोई आपसी संघर्ष नहीं है । चन्द सैक्शंस ऐसे हैं जिनके बारे में कोयले की कमी है । जहां तक स्लैक कोल की बात है वैगन मूवमेंन्ट में कुछ कमी रही है। जहां तक स्टीम कोल का जिक्र हुआ वह स्टीम ट्रैक्शन चलाने के लिए बहुत आवश्यक होता है । अभी हमारी कल ही बैटक हुई है, कोई घोषित या अघोषित युद्ध की बात नहीं है, एनर्जी मिनिस्ट्री ने मान लिया है कि स्टीम कोयले की कमी है और जनवरी के आखिर तक कमी दूर होने की आशा है । इसमें एनर्जी मंत्रालय की कोई गलती इसलिए नहीं है कि बड़े पैमाने पर बंगाल में बाढ़ आ गई और रानीगंज माइन्स में बहुत बड़े पैमाने पर पानी भर गया । वैक्युम पम्प के जरिए से पानी निकालने की कोशिश की गई है । इसलिए प्रोडक्शन की कमी है । हर दिन 2500 टन की प्राडक्शन में कमी है । इसलिए कोई युद्ध की बात नहीं है ।

SHRI K. MALLANNA: This situation exists all over the country, not only in Madhya Pradesh. Southern Railway is facing critical coal shortage and has been forced to cancel....

MR. SPEAKER: Madhya Pradesh is not in Southern Railways.

SHRI K. MALLANNA: It is a question of coal shortage. Coal shortage has forced to cancel all passenger train service at Olavakot Division. Coal supply in other divisions is also meagre. Is it a fact that 50 per cent of the goods train movement has been curtailed? All the passenger trains in this area have been cancelled. Trains on all these stations have been stopped. May I know from the hon. Minister....

MR. SPEAKER: There is a separate question on that.

I have admitted a separate question on that subject.

SHRI K. MALLANNA: It is a question of coal shortage all over the country.

MR. SPEAKER: There is a separate question on this subject.

Electrification of Delhi-Jhansi Section

*408. SHRI UGRASEN: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) is it a fact that the Report of the Committee on Relative Economics of Diesel and Electric Traction on Indian Railways had been submitted to the Railway in the last week of June, 1978;

(b) is it a fact that the Committee in their Report has unanimously recommended taking up of phase-wise new railway electrification projects commencing from mid 1978-79 to 1989-90 giving first priority to the electrification of Delhi-Jhansi Section; and

(c) if so, what decision has been taken by the Railway Ministry and

what is holding up the commencement of the Railway Electrification works of Delhi-Jhansi Section and when this Project is likely to be cleared for commencement?

THE MINISTER OF RAILWAYS (PROF. MADHU DANDAVATE): (a) and (b). Yes, Sir.

(c) The report of the Committee is under consideration of the Ministry of Railways and no final decision has been taken so far on the report of the Committee. Planning Commission have recently cleared electrification project of Delhi-Mathura section, including Delhi-Avoiding Line, as a first phase of electrification of Delhi-Jhansi section and approved of commencement of electrification work on the section during the current year.

श्री उग्रसेन : इस बात को देखते हुए कि विद्युतीकरण की सापेक्ष मितव्ययिता सम्बन्धी समिति का प्रतिवेदन जन, 1978 में आ गया था और इस बात की आवश्यकता महसूस करते हुए कि दिल्ली झांसी सैक्शन का विद्युतीकरण जोकि बहुत दिनों से लटका हुआ है वहां पर विद्युतीकरण में जो कर्मचारी काम करते थे उनका दूसरे सैक्शंस में भी अब काम खत्म हो गया है और रेलवे के इस विभाग में सारे कर्मचारी बेकार बैठे हुए हैं, उन कर्मचारियों को काम मिले तथा योजना कमीशन की सिफारिशों के आधार पर योजनाबद्ध रूप में दिल्ली झांसी सैक्शन का विद्युतीकरण भी हो जाये क्या मंत्री जी तत्काल इसपर कार्यवाही शुरु करेंगे ?

प्रो० मधु दण्डवते : खुशी की बात है कि जिस सैक्शन का जिक्र माननीय सदस्य कर रहे हैं उसके एक हिस्से, दिल्ली-मथुरा सैक्शन के विद्युतीकरण का काम जल्दी शुरु किया जायेगा और हमें उम्मीद है इस काम को पूरा करने के बाद प्लानिंग कमीशन से अगले सैक्शन की स्वीकृति ले आयेंगे।

श्री उग्रसेन : मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं — जब दिल्ली से झांसी का एक सैक्शन है, तो क्या प्लानिंग कमीशन ने अपने वही पुराने दिमाग को सामने रख कर आधे के लिये ही मंजूरी दी ? क्या मंत्री जी प्लानिंग कमीशन को डांट बतायेंगे कि जब कोई योजना लेनी है तो पूरी योजना को लिया जाय ?

प्रो० मधु दण्डवते : मान्यवर, प्लानिंग कमीशन की तरफ से जब स्वीकृति दी जाती है तो अलग-अलग सैक्शन के लिये दी जाती है। कोई भी काम हम शुरू करेंगे तो एक-एक हिस्से को शुरू करेंगे। यदि आज हम को पूरे की स्वीकृति नहीं मिली है, तो मैं समझता हूं—जब यह काम शुरु हो जायगा और श्री उग्रसेन जी का आशीर्वाद रहा, तो प्लानिंग कमीशन से अनुरोध करेंगे कि अगले सैक्शन की भी स्वीकृति दी जाय ताकि यह सारा काम पूरा हो जाय।

श्री सोमजी भाई डामोर : कमेटी ने दिल्ली-बड़ोदा वाया दोहाद के बारे में रिपोर्ट दी है— ऐसी हम को जानकारी है। क्या यह काम शुरु हो गया है, यदि नहीं शुरु हुआ है तो कब शुरु होगा ?

MR. SPEAKER: That does not arise.

SHRI VIJAYKUMAR N. PATIL: In view of the fact that Delhi-Jhansi is a vital link between most of the northern States and Maharashtra, MP, will the hon. Minister try to give priority and urge the Planning Commission to take up the remaining sections, that is, Mathura-Jhansi of this line for urgent electrification?

PROF. MADHU DANDAVATE: As far as the committee that was appointed for the purpose is concerned, the hon. Member will be happy to know that if the lines that have been recommended for immediate work of electrification, the first priority has been given to Delhi-Jhansi and Mathura Gangapur city—567 km. We will continue to urge the Planning Commission to give consent to this particular section so that the work can be started immediately.

SHRI O. V. ALAGESAN: I am not as fortunate as my friend, Mr. Ugrasen. He has got all that he wanted. I would like to know whether this is the same committee as the Raj Committee or is it a more recent committee. I would also like to know whether the Government will be pleased to place the report of the Committee on the Table of the House. I would also like to know what are the other sections that have been recommended by this committee for electrification. It is not right that one region gets every thing and the other regions are left high and dry.

PROF. MADHU DANDAVATE: The hon. Member is right. The reference is only to the Raj Committee. There is another committee known as Motive Power Committee which has nothing to do with it. He will be very happy to know the various lines that have been recommended by the Raj Committee in a corporate plan. I will just read out within two minutes. "In addition to the present works in hand, that is, Waltair-Kirandul, Madras-Vijaywada, Madras-Thivellore, the Raj Committee has recommended the following projects in the corporate plan (1974—89):

1. Delhi-Jhansi and Mathura Gangapur City.
2. Vadodara-Ratlam and Godra-Anand.
3. Sitarampur-Mughalsara
4. Bhusaval-Nagpur.
5. Jhansi-Bina.
6. Bina-Katni-Anuppur.
7. Bina-Bhopal-Ratlam.
8. Bhopal-Itarsi.
9. Sonenagar-Barkakhana.
10. Durg-Nagpur

And the alternative is Botori-Itarsi or Anuppur-Bilaspur.

MR. SPEAKER: But not Bangalore *via* Madras.

Delay in Commissioning of Korba Fertilizer Project

+

409. SHRI RAGANALU MOHANARANGAM:

SHRI P. S. RAMALINGAM:

Will the Minister of PETROLEUM, CHEMICALS AND FERTILIZERS be pleased to state:

(a) the reasons for delay in the commissioning of Korba Fertilizer project; and

(b) the amount invested so far and the anticipated cost escalation due to delay?

THE MINISTER OF PETROLEUM AND CHEMICALS AND FERTILIZERS (SHRI H. N. BAHUGUNA): (a) Korba was taken up for implementation as a coal based fertilizer project. It was slowed down in the middle of 1974 due to resources constraint. It was also decided that further implementation of the project as well as setting up additional capacity, based on coal as feedstock should be considered only after experience becomes available of the operation of the two coal based plants under commissioning at Talcher and Ramagundam which are exected to commence commercial production in July, 1979.

(b) The question of revising the cost estimates of the project will be taken up after experience of Talcher and Ramagundam becomes available. An expenditure of Rs. 21.04 crores has been incurred on the project upto the end of October, 1978.

SHRI RAGAVALU MOHANARANGAM: It is a well known fact that Korba was taken up for implementation as a coal based project during the Second Five Year Plan. It was closed down in the year 1974. But even further implementation of this project and setting up of additional capacity is also completely depending upon the two coal projects at Talcher and Ramagundam. It was stopped in the year 1974 during the Second Five Year Plan period. Setting up of additional capacity will start depending on the coal based projects which commence in 1979. What exactly is the reason for the inordinate delay for that of 9 years, when it was started in 1970?

SHRI H. N. BAHUGUNA: I am sorry to say that reply already contains the position and I cannot elaborate upon that except to say that it is a hard fact that this particular plant was conceived in 1962 but it was ultimately given up somewhere in 1974.

SHRI C. N. VISHWANATHAN: What was the reason?

MR. SPEAKER: Shri Mohanarangam has put the question. No supplementary please.