

**SHRI H. N. BAHUGUNA:** I am not used to say hard things. Therefore, I am not able to say anything except that the then Government committed errors of judgement a number of times. I never said it. I do not want to say it again. But since hon. member wanted to know, I may say that this has been an error of judgement on the part of the previous Government.

**SHRI RAGAVALU MOHANARAN-GAM:** In the statement given by the hon. Minister it has been stated that Rs. 21 crores have been spent on the project. Without entering into the details, what made the previous Government or authority concerned just to start the work during the Second Five Year Plan period. Having spent Rs. 21 crores now they say it is of no use unless we know the results of Talcher and Ramagundam.

**MR. SPEAKER:** He has answered that question.

**SHRI RAGAVALU MOHANARAN-GAM:** How have they spent Rs. 21 crores?

**MR. SPEAKER:** According to him it is an error of judgement.

**SHRI RAGAVALU MOHANARAN-GAM:** Without entering into the details and knowing about the feasibility of the scheme how they spent Rs. 21 crores and after having spent Rs. 21 crores, they have come to the conclusion that it was not feasible.

**SHRI C. N. VISWANATHAN:** The hon. Minister said before this House that this happened due to an error of judgement of the previous Government. Will the hon. Minister make enquiry about the loss of Rs. 21 crores which is a national loss? They should have given up the fertilizer plant. Will the Government enquire into the matter and appoint a commission?

**MR. SPEAKER:** That is only a supplementary.

**SHRI H. N. BAHUGUNA:** I am not the one who contributes to the philosophy of entrusting every question to Commission—whether the demand relates to mighty or the small men.

**श्री हुकम चन्द कच्छबाय :** माननीय मंत्री जी ने इस बात को स्वीकार किया है कि पिछली सरकार की भूल के कारण यह कारखाना कोरबा से रामगुंडम ले जाया गया था। इस पर जो भी रूपया खर्च हुआ, 24 करोड़ रूपया खर्च हुआ वह कोरबा में खर्च हुआ। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या राजनीतिक प्रभाव और दबाव के कारण ही इस कारखाने को कोरबा (मध्यप्रदेश) से रामगुंडम ले जाया गया? यदि हाँ तो क्या प्राय मध्यप्रदेश की खाद्य की आवश्यकता को देखते हुए और कोरबा में कायला काफी मिलेगा, इस बात को ध्यान में रखते हुए, जो पिछली सरकार के समय में काफी छानबीन के बाद यह निर्णय लिया गया था कि यह कारखाना कोरबा में चल सकता है, क्या आप उस निर्णय को कायम रखेंगे?

**श्री हेमवती नन्दन बहुगुणा :** इस पर 24 करोड़ रूपया नहीं, 21-12-78 तक 21.04 करोड़ रूपया खर्च हुआ है। यह कारखाना कोरबा से रामगुंडम ले जाया गया यह बात सही नहीं है। 1962 में कोरबा के मामले में निर्णय हुआ था कि वहाँ कोयले पर आधारित कारखाना लगे। उस के बाद विचार में रामगुंडम और तलचर भी आया। कुछ समय तक पैसा नहीं मिला, कुछ समय तक और कुछ हुआ। आखिर में यह बात सही है कि जब पैसा मिला था तो कोरबा में काम शुरू होना चाहिए था। रामगुंडम या तलचर में भी हो सकता था। लेकिन तत्कालीन सरकार ने 1974 में यह निर्णय किया कि पहले रामगुंडम और तालचर में देख लिया जाय कैसा काम होता है। क्योंकि इसकी जो टेक्नोलॉजी है यह बात सही है कि हमारे यहाँ इस पर पूरा अनुभव नहीं है, और दुनिया में भी बहुत जगह इस टेक्नोलॉजी का अनुभव नहीं है, केवल साउथ अफ्रीका में है, लेकिन चूँकि वहाँ से हमारा कोई राजनीतिक सम्बन्ध नहीं है इसलिये पता भी नहीं चल सकता है कि क्या हो रहा है। फिर भी जो विशेषज्ञ लोग थे उनकी कमेटी बना कर के 4, 5 देशों में उनको भेजा गया और वहाँ से लौट कर उन्होंने यह कहा कि इस टेक्नोलॉजी पर काम तो ही सकता है, पर रामगुंडम और तालचर में देख लीजिये फिर फैसला कीजिए। अभी 12 साल हुए हैं, दो साल और बाकी हैं, राम बनबास से 14 साल में लौटे थे, यह भी लौट जायगा।

गया और घनबाद के बीच गाड़ियां

\* 411. श्री रीत लाल प्रसाद वर्मा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि : (क) क्या यह सच है कि स्वतंत्रता के बाद पूर्वी रेलवे पर गमा और घनबाद के बीच पडचे बाले स्टेशनों पर रुकने वाली मेल और यात्री गाड़ियों की संख्या में कमी हो रही है और माल गाड़ियों की संख्या में वृद्धि हो रही है जिसके परिणामस्वरूप इस क्षेत्र के लोगों के आवागमन में कठिनाइयां हो रही हैं,

(ख) क्या यह भी सच है कि जनता, संसद सदस्यों, विधायकों और अन्य समाजिक कार्यकर्ताओं ने गया और घनबाद के बीच दिन में एक प्रचवा

दी यात्री गाड़ियां चलाने की बार-बार मांग की है और जन हित में "समर स्पेशल" (आठ महीने चलने वाली) और "पूजा स्पेशल" (एक महीना चलने वाली) गाड़ियों को नियमित गाड़ियां बनाने की भी अपील की है, जिसके लिए रेलवे को कोई कटिनाई नहीं होगी बल्कि इसकी माय में भारी वृद्धि होगी; और

(ग) यदि हां, तो जनता की उक्त मांगों के बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

रेल मंत्री (प्रो० मधु दण्डवते) (क) से (ग). एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

#### बिबरण

(क) जी हां, यद्यपि इस मार्ग पर बंगाल-बिहार के कोयला क्षेत्रों से उत्तरी भारत को जाने वाले कोयले सहित अनिर्वाय मान यातायात की प्रमुख निकामी का संचलन होता है, तो भी ग्रांड कांड, के धनबाद—गया खंड पर स्थित स्टेशनों पर ठहरने वाली सवारी गाड़ियों की संख्या में कोई वृद्धि नहीं हुई है।

(ख) और (ग). इस खंड पर ठहरने वाली अतिरिक्त यात्री गाड़ियों को चलाने और पूजा/गमियों की विशेष गाड़ियों को नियमित गाड़ियों के रूप में चलाने के लिए भी अनेक मांग की जाती रही है, लेकिन परिचालनिक दृष्टि से इसे व्यावहारिक न पाये जाने के कारण इसकी स्वीकृति नहीं दी गयी क्योंकि पूजा और ग्रीष्म ऋतु में विशेष गाड़ियां वर्ष में लगभग 5 महीने उस समय चलायी जाती है जब मान यातायात अपेक्षाकृत कम होता है।

श्री रीत लाल प्रसाद वर्मा : अध्यक्ष जी, सबसे पहले जो मंत्री जी ने उत्तर दिया है वह असंतोषजनक है, अपने आप में भी पूर्ण नहीं है। मैं उनको जानकारी देना चाहता हूँ और अपने क्षेत्र की करीब 20 लाख जनसंख्या की भावनाओं को ध्यान में रखते हुए क्षोभ प्रकट करता हूँ कि धनबाद में गया तक कोई 17, 18 स्टेशन हैं और वहाँ पिछले 30 साल में, अग्रजों ने जो गाड़ियां चलायी थीं उनके अलावा आज तक कोई भी सवारी गाड़ी नहीं बढ़ी है जब कि वहाँ की जनसंख्या काफी बढ़ी है। मैं बनाना चाहता हूँ कि धनबाद बंगाल और बिहार से कोयला ढोने के लिये रेलवे स्टेशन बनाया है, यह केवल मान गाड़ियां ढोने के लिये है। तो वहाँ जो जनसंख्या बढ़ गई है उसके आने जाने के लिये आपने क्या व्यवस्था की है ? केवल एक सवारी गाड़ी चलती है 30 सालों से, और एक राजधामी ऐक्सप्रेस तथा एक डी-नक्स गाड़ी चलती है जो कहीं नहीं रुकती है। हम लोग संसद सदस्य जो उस क्षेत्र से हैं.....

अध्यक्ष महोदय : आप सवाल पूछिये, भाषण क्यों बने हैं।

श्री रीत लाल प्रसाद वर्मा : हम लोग 3, 4 एम०पी०ज० वहाँ से आते हैं और रात में तीन बजे गाड़ी चलती है। डी-नक्स भी नहीं रुकती है जब कि उसके लिये बारबार जनता ने और अधिकारियों ने लिखा है, जिसका कोई जवाब नहीं है। तो मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि जो स्टेशन हैं क्या उनको आप बन्द कर देंगे जब वहाँ कोई सवारी गाड़ी नहीं है, और खाली मान गाड़ियां ही चलायें। लेकिन अगर आप चाहते हैं कि जनता को कुछ राहत हो तो क्या आप सवारी गाड़ियां बढ़ायेंगे ?

प्रो० मधु दण्डवते : अध्यक्ष महोदय, जैसा मैंने प्रश्न के उत्तर में बताया है, दिक्कत यह है कि जिस खंड का माननीय सदस्य जिक्र कर रहे हैं उसमें मान का कोयले की यातायात बहुत बड़े पैमाने पर है। यह ग्रांड कांड का ऐसा हिस्सा है जिस पर मान का यातायात बहुत बड़े पैमाने पर है। अगर ज्यादा पैमेंटर गाड़ियां बढ़ा देंगे तो कोयले का यातायात रुक जायगा जिसकी वजह से सारी इंडस्ट्री और मजदूरों के लिये दिक्कत पैदा हो जायगी। इसलिए जितनी ट्रेन्स हैं उस पर ही निर्भर रहें। अभी कोई तस्वीर हमारे सामने नहीं है कि वहाँ और सवारी गाड़ियां शुरू करें।

श्री रीत लाल प्रसाद वर्मा : मंत्री जी ने जो अभी जवाब दिया है कि अभी सवारी गाड़ियां बढ़ाने का कोई औचित्य नहीं है, मजदूर बेकार हो जायेंगे, तो मैं उनसे पूछना चाहता हूँ कि क्या धनबाद और गया के बीच ही वह गाड़ियां रुक जाती हैं ? वह गाड़ियां मुगलपराय आ कर के दिल्ली तक पहुँचती हैं। अगर वह गाड़ियां यहाँ आ जाती हैं और दूसरी गाड़ियां भी चलती हैं तो क्या हमारे क्षेत्र में ही कुछ सवारी गाड़ियां बढ़ा देने में व्यवधान है ? वहाँ कोडरमा स्टेशन है, हजारी बाग उत्तरी छोटा नागपुर की कमिश्नरी है, हजारी बाग है, गिरिडीह जिले हैं, इन सब जिलों के अधिकारी लोग भी संकट में रहते हैं। हम लोग भी संकट में रहते हैं, तो क्या डीनक्स को केवल वहाँ 5 मिनट के लिये रुकवायेंगे और एक और सवारी गाड़ी बढ़ायेंगे, जिसमें सब लोगों को सुविधा हो सके ? क्योंकि यह अधिकारियों के लिये ही पूजा स्पेशल और समर स्पेशल चलते हैं, जनता के लिये कुछ नहीं है। तो क्या जनता के लिये एक गाड़ी बढ़ायेंगे और डीनक्स को वहाँ रुकवायेंगे ?

प्रो० मधु दण्डवते : मैं तो इन्कार करता हूँ इन जानकारी की कि पूजा स्पेशल और समर स्पेशल अधिकारियों के लिये चलाई जाती है। जिन लोगों का जनता के साथ तालुक है, उनको मालूम है कि पूजा स्पेशल और जनता स्पेशल में मामूली इन्सान सफर करते हैं, इनमें अधिकारियों का सवाल नहीं है।

एक सवाल इन्होंने डीलक्स का हाल्ट देने के लिए दिया है कि उसके लिये तैयार है या नहीं ? फास्ट मडिमें को रोकने के बारे में हमने कुछ तरीका तय किया हुआ है। अगर सुपर फास्ट ट्रेन को एक हाल्ट दिया जाता है तो उससे गाडी के समय में 15,20 मिनट का फक पड़ जाता है। हमलिये डीलक्स को वहा रोकने का सवाल नहीं है।

श्री रामदास सिंह : मंत्री ने अपनी रिपोर्ट में बंगाल, बिहार के कोयले का और पैसेंजर ट्रेन न चलने की बात कही है। मंत्री महोदय के जवाब से लगता है कि हमको अपना सवाल एनर्जी मिनिस्टर और रेलवे मिनिस्टर दोनों को इकट्ठा करके पूछना चाहिये क्योंकि उस एरिये में जहां पर पैसेंजर ट्रेन चलाने के लिये बात आई है, वहां पर 9 मिलियन टन कोयला स्टॉक में है और आज एक-तिहाई बैगन वहां पर मफलाई होता है। हम लोगों ने रेलवे अधिकारियों से पूछा 5 एम० पी० उनके पास गये थे, उन्होंने कहा कि बैगन को दक्षिण में भेज दिया गया है। हम यह जानना चाहते हैं कि हमारा माल भी न उठे, एक-तिहाई उठता है, और वहां पर जंगली जगह में पैसेंजर को जाने के लिये रोड्स भी नहीं हैं जिससे बग से जा सकें काफी समय खराब होता है, इसलिये मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि जरूर से जरूर मंत्री महोदय, वहां पर गाड़ी चलाये और इसका चलाना बहुत जरूरी है।

MR. SPEAKER: It does not arise. He has given a complaint.

श्री ईश्वर चौधरी : अनेक वर्षों से वाया गया होकर रेल गाड़ी चलाने की मांग आ रही है, इस सम्बन्ध में एक व्यापक रूप में मांग-पत्र भी 10 लाख जनता की ओर से रेल मंत्री को दिया गया है जिसमें प्रधान मंत्री भी साथ हैं। मांग-कर्त्ताओं ने स्पष्ट कहा है कि ऐतिहासिक नगरी गया को अगर लाइन न बड़ाये तो गाड़ी वहां अवश्य बढ़ायें। जनता 21 जनवरी से बाध्य हो जायेगी ग्रेन कोट होकर सवारी गाड़ी चलाने के लिये। क्या इस मांग को महेनजर रखते हुए मंत्री महोदय तत्काल कोई निर्णय लेने जा रहे हैं कि गया-धनबाद के बीच जल्द में जल्द सवारी गाड़ी बड़ाये ? यदि नहीं तो क्यों ?

प्रो० मधु बण्डवते : सिर्फ एक ही जानकारी मैं दे दूँ, जिस संवर्धन का जिक्र वह कर रहे हैं उसकी हालत 1977-78 में लाइन कैपेसिटी-यूटिलाइजेशन का परसेंटेज 93.6 परसेंट रहा और 1978-79 में 104 परसेंट रहा। उसकी वजह यह है कि बड़े पैमाने पर वहां माल का यातायात हो रहा है, जब तक हम लाइन कैपेसिटी बढ़ाते नहीं हैं, तब तक माल के यातायात में परिवर्तन न डालते हुए और गाड़ी बढ़ाना कस्य नहीं है। मैं बताना चाहता हूँ कि यू ट्रेन जो गया, धनबाद होकर इस संवर्धन में जाते हैं, वह है गया धनबाद, हावड़ा-हरादून एक्सप्रेस, हावड़ा देहरादून जनता गाड़ी,

वाराणसी पैसेंजर, ए० सी० एक्सप्रेस, जम्मू-तबी सियालदह एक्सप्रेस, बाम्बे मेल, कालका मेल और राजधानी एक्सप्रेस वाई बीकली बर्गर।

श्री बी० पी० मण्डल : मंत्री महोदय ने बताया है कि वह पैसेंजर ट्रेन्ज नहीं बढ़ाना चाहते हैं और जितनी गाड़ियां पहले थीं, उतनी ही गाड़ियां चलेंगी अगर मंत्री महोदय सेन्सम रिपोर्ट को देखें तो उन्हें पता चलेगा कि अंग्रेजी जमाने के मुकाबले में पापुलेशन कई गुना बढ़ गई है और मजदूर भी बहुत ज्यादा बढ़ गये हैं। जिस स्टेट से कोयला ले कर सरकार सारे हिन्दुस्तान के कारखानों को चलाती है, उस एरिया की पापुलेशन और मजदूरों के लिए मंत्री महोदय एक गाड़ी भी नहीं बढ़ाना चाहते हैं, यह कैसी बात है। इस बात को ध्यान में रखते हुए क्या मंत्री महोदय वहां ट्रेनों की सुविधा बढ़ाना चाहते हैं या नहीं ? क्या मंत्री महोदय इस बारे में एनक्वायरी कारायेंगे कि अगर वहां पर पापुलेशन बढ़ी है, तो उसके मुताबिक गाड़ियों की संख्या भी बढ़ाई जाये ?

प्रो० मधु बण्डवते : बिहार की आबादी तो जरूर बढ़ी है, लेकिन अंग्रेजों के जमाने के मुकाबले में इस संवर्धन में कोयले का यातायात भी काफी बढ़ा है। लेकिन माननीय सदस्य ने जो सुझाव दिया है, उसको ध्यान में रखते हुए हम इस बारे में विचार करेंगे।

#### Security Amount for Gas Consumers

+

\*412. SHRI PUNDALIK HARI DANWE;

SHRI SUBHASH AHUJA:

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

(a) whether it is a fact that the deposit amount is charged for the gas cylinders from the consumers;

(b) if so, the details thereof and amount taken by each company;

(c) what was the initial amount of deposit for each cylinder charged and whether the amount of deposit has now been raised;

(d) if so, the details thereof; and

(e) the reasons for raising the deposit amount?

THE MINISTER OF PETROLEUM AND CHEMICALS AND FERTILIZERS (SHRI H. N. BAHUGUNA):  
(a) to (e). A statement is laid on the Table of Lok Sabha.