

इस्तेमाल के लिए जा सकते, तो जरूर के चाटे लेकिन भ्रमण भ्रमण चीजें हैं और भ्रमण भ्रमण उनका इस्तेमाल होता है। जैसा मैंने कहा कि बायलर्स के लिए और दूसरी चीजों के जलाने के लिए उसका इस्तेमाल होता है। इसलिए वह एल०पी०जी नहीं है। ता जो चीज वह है ही नहीं, उस तरह से उनको इस्तेमाल करना अव्यवहारिक और तराफोंकी दृष्टि में सभब नहीं है।

SHRI M. SATYANARAYAN RAO: Whether the Minister is aware of the fact that there is acute shortage of cooking gas in the country. Particularly, in Andhra Pradesh, in no district, they have issued any agency at all. We are having so many difficulties. Whether the Minister is taking steps to see that cooking gas is supplied to the consumers.

MR. SPEAKER: It is not related to the question.

SHRI H. N. BAHUGUNA: We are talking of flare of gas and not cooking gas. The two gases are absolutely different. The hon. Member may ask a question about some medicine based on gas, which is not possible for me to answer.

SHRI S. R. DAMANI: The hon. Minister said that certain amount of flare of gas is unavoidable. I want to know what is that certain amount? Because in the statement it is shown that in Gauhati; in 1976-77, it was 7500 but in 1977-78, it came down to 4700. In Barauni, it was 10300 and came down to 3800 and in Cochin, from 4000 it had gone up to 8000. What action you are taking to keep it to the minimum?

SHRI H. N. BAHUGUNA: The hon. Member is quite right when he compares the flaring of gas in Gauhati, Barauni and in Cochin. In Gauhati, the flare has come down almost to about half.

As I said earlier, it depends on many things. One of the factors is that from the Gauhati Refinery LS/HS had to be supplied to Chandrapuri Power House of Assam, which is 25 kms. away. In the previous year, we did not take an ounce of LS/HS. That is why, it had to be flared. Therefore, the flare was higher. Then, in Gauhati, it also depended on what we were producing from the consumer for whom it was committed. The commitment was with the Assam Government. So far as the question of Cochin is concerned, I have not been able to conceive of the answer given by Cochin Refinerics till todate. Cochin does not have a monitoring system. That is a particular type of meter which tells the quantity of gas flared. Therefore, there is an inbuilt weakness in Cochin refinery which we are going to remove by providing monitoring system which alone will determine the quantity. In Barauni, there are some problems, technical problems. But I quite agree with the hon. Member that the minimum size of the flare of gas for each plant has to be fixed according to the project report. Each project report carries that this is the minimum size of gas to be flared if all the cuts indicated are taken into account. If not, the flare will go up.

दिल्ली विद्युत् प्रदाय संस्थान के एक अधिकारी द्वारा बुर्खटना रोकने के उपकरण का आविष्कार

* 850. श्री अनन्त राम जायसवाल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली विद्युत् प्रदाय संस्थान के एक अधीक्षक उनसे मिले थे और उनसे कहा था कि उन्होंने एक ऐसे उपकरण का आविष्कार किया है जो रेलगाड़ियों को टकराने से रोक सकता है ;

(ख) यदि हां, तो सरकार ने उसके आविष्कार की उपयोगिता का पता लगाने के लिए क्या कार्यवाही की है ;

(ग) क्या उक्त अधीक्षक ने अपने आधिष्कार की उपयोगिता सिद्ध करने के लिए किसी रेलवे यार्ड में भ्रमसर देने के लिए अनुरोध किया है और यदि हां, तो क्या उनको कोई भ्रमसर दिया गया था और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण है ; और

(घ) क्या उक्त अधीक्षक अपने आधिष्कार के बारे में सरकार को गत सात वर्षों से सूचित करता रहा है और यदि हां, तो इसके प्रति उपेक्षा के क्या कारण है ?

रेल मंत्री (प्रो० मधु बंबलते) :
(क) से (घ). एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है .

विवरण

(क) जी हा ।

(ख) में (घ). दिल्ली विद्युत प्रवाय संस्थान के एक अधीक्षक श्री बी० पी० शर्मा ने एक ऐसी युक्ति के आधिष्कार का दावा किया है जिससे गाड़ी दुर्घटनाए टल जायेगी । लेकिन, श्री शर्मा अपने अभिकल्प का विवरण बताने के लिए तैयार नहीं थे । इस युक्ति के सवध में किसी तरह के रहस्योद्घाटन में पहले, उनका यह आग्रह था कि इसका प्रदर्शन करके दिखाने दिया जाये ।

बाद में 12 और 13 सितम्बर, 1977 को उन्होंने अनुसंधान, अभिकल्प और मानक संगठन, लखनऊ में अपने मण्डल का प्रदर्शन करके दिखाया था । बनाये जाने वाले मण्डल का पूर्ण मूल्यांकन करने के उद्देश्य से अनुसंधान, अभिकल्प और मानक संगठन ने उनसे अनुरोध किया था कि सभी तकनीकी विवरण सहित वह सफ़्ट विवरण सुलभ कराये । परन्तु उन्होंने ऐसा नहीं किया ।

यह 18-3-1978 की ही बात है जब श्री शर्मा ने इस युक्ति का सफ़्ट डायग्राम प्रस्तुत किया । इस योजना की जांच की गयी है और यह पाया गया है कि यह योजना

बहुत ही खर्चीला, प्रत्यावहारिक और अभिव्यवस्थायी होगी । श्री शर्मा देशारा विकसित युक्ति भी विकलता-संरक्षी नहीं है ।

श्री अनन्त राम जाधववाल : क्या माननीय मंत्री जी यह बतायेंगे कि श्री बी० पी० शर्मा ने अपने उपकरण के बारे में जबानी ही दावा किया है या उसका प्रदर्शन कर के भी दिखाया है ? क्या यह सही नहीं है कि उनके उपकरण से इस बात की पूर्ण सूचना मिल जाती है और अगर एक स्टेशन पर गाड़ी खड़ी हो, और दूसरी गाड़ी आ रही हो तो इस उपकरण से पूर्ण सूचना मिल जाने पर गाड़ीकी टक्कर को सभावना नहीं रहती है ? क्या यह भी सही नहीं है कि इस उपकरण से कहीं पटरी तो टूटी हुई नहीं है, कहीं रेल का पुल तो क्षतिग्रस्त नहीं है, ऐसी घातक अवस्थाओं की भी पूर्ण सूचना मिल जाती है ?

प्रो० मधु बंबलते : सुपरिन्टेण्डेंट दिल्ली इलेक्ट्रिक सप्लाई, शर्मा जी ने एक नया टैक्नीक तैयार किया है । कोलिसन अगर गाड़ी को हाने वाला है उसकी पूर्ण सूचना देने वाला वह है । उसकी जांच हमारे आर० डी०एस०ओ० के अधिकारियों ने की है । खुद मैंने भी उसको देखा है । मेरे मकान पर यह डिवाइस लाया गया था और वह किस तरह से चलता है उसका प्रदर्शन किया गया था छोटे पैमाने पर उन्होंने इसको दिखाया था । इस डेमोस्ट्रेशन को देखने के बाद मैं बताना चाहता हूँ कि सिर्फ रेल अधिकारियों की जो राय है या सलाह है मैं उस पर ही निर्भर नहीं करता हूँ, खुद मैं साइंस और फिजिक्स का एक विद्यार्थी रहा हूँ । इस टैक्नीक को बहुत अच्छी तरह मैंने भी देखा है । चार पांच कारणों से एक्सीडेंट रोकने के लिए जो डिवाइस उन्होंने तैयार किया है वह ठीक नहीं हो सकता है ।

पहली वजह तो यह है कि अगर इस डिवाइस को अमल में लाना है तो बड़े पैमाने

पर बुडन स्लीपरों की आवश्यकता होती। आज हम लोगों की विवकत यह है कि सारे देश में बुडन स्लीपर हम इस्तेमाल नहीं कर सकते हैं। कनक्रीट स्लीपरों की भी जरूरत है। कनक्रीट स्लीपरों की इसलिए जरूरत है कि अगर बैलिड रेल्व है जिस में फिस प्लेट्स एग्जिनिनेट करती हैं और उनका इस्तेमाल करना है तो बुडन स्लीपरों के बजाय कनक्रीट स्लीपरों ज्यादा अच्छे होते हैं।

दूसरी बात यह है कि जो टेकनीक उन्होंने तैयार किया है उस में हर स्टेजमूके दो तरफ बड़े पैमाने पर साथ साथ इंटरमिडिएट रेल्व की जरूरत होती है। ये साथ-साथ खड़ी और बीस फीट लम्बाई रहेगी। इस प्रकार से एडोशनल रेल्व रखनी होंगी। अगर यह होगा तो बलास्ट पैकिंग करने में काफी विवकत हो जाएगी।

इसके बजाय मैं बताना चाहता हू कि जो तकनीक है वह चाहते हैं कि लोकोमोटिव का कांटेक्ट नीचे की जं रेल रहेगी उसके साथ रहे। यह बड़ी डेंजरस पोसिशन है और सुरक्षा के ख्याल से, खर्च के ख्याल से व्यवहार के ख्याल से हम समझते हैं कि वह ठीक नहीं होगा। इसलिए उसे मजूर नहीं किया गया है।

श्री अनन्त राज जायसवाल: आपको क्या एतराज है, आपके मन्त्रालय या बोर्ड को क्या एतराज है कि आपने उनको किसी रेलवे यार्ड में, किसी खाली पट्टी पर डैमंस्ट्रेशन करने का मौका नहीं दिया, उनको इस प्रार्थना पर विचार नहीं किया।

श्री० मधु दंडवते: मैंने बताया है कि जो माडल बनाया गया है उसका लबोरेटरी में डैमंस्ट्रेशन कर सकते हैं। इलेक्ट्रिक सर्किट की भाग उन्होंने की। पहला डिजाइन और सर्किट बताने के लिए वह तैयार नहीं थे। इस तरह से हम जिम्मेदारी नहीं ले सकते थे। जब तक पूरी डिटेल्स नहीं बताएं तब तक जिम्मेदारी नहीं ली जा सकती थी। और

श्री० एस० प्रो० ने पूरी डिटेल्स देव की हैं पूरा सर्किट देव लिया हैं, उसका डिजाइन देव लिया है। हम समझते हैं कि सुरक्षा के ख्याल से उसको भ्रमल में लाना ठीक नहीं होगा, उचित नहीं होगा। उसके बजाय जो आटोमेटिक वार्निंग सिस्टम है जो दो सकराज में इट्रोड्यूस किया है अगर उसको और संकशज में इट्रोड्यूस करे तो ज्यादा अच्छा होगा। यह हम लोगों की राय है।

SHRI KRISHNA CHANDRA HALDER: The Railway Minister, at the time of replying to the Demands for Grants for his Ministry, said that he had placed equipment to prevent accidents on the Howrah-Burdwan section of the eastern railway. May I know what is the difference between the instrument invented by Mr. Sharma and the equipment which his Ministry had placed on the Howrah-Burdwan section of the eastern railway?

PROF. MADHU DANDAVATE: As I gave details earlier, the device, automatic warning system, which we are using on two routes, that is, Burdwan and Howrah and Mughulsaraj and Gaya, is an instrument which is fixed in the locomotive. If there is a signal which is not taken note of by the driver, in that case, that signal, red aspect acting on the track magnet, exercises the electric circuit in the locomotive. The current is set up in the locomotive. Then there is a whistle making the driver to feel that there is a danger signal. If he is very much absent-minded and does not take cognizance of that particular whistle, then within 5 seconds of the whistle automatically the brakes are applied and the train comes to a stop. I think this is the best available device and if we are able to have proper grants and the device is extended to a number of routes, that will be far better than the instrument that has been devised by Mr. Sharma

श्री अनन्त राज जायसवाल: मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं आया है।

अध्यक्ष महोदय : दूसरा प्रश्न नहीं हो सकता है ।

श्री अनन्त राम जायसवाल : रेल एक्सीडेंट रोज हो रहे हैं और आप सवाल पूछने नहीं दे रहे ।

MR SPEAKER Not more than two supplementary questions are allowed under the rules It is not allowed under the rules

श्री श्रीम प्रकाश त्यागी मैं जानना चाहता हूँ कि 1977 में कुल कितने एक्सीडेंट हुए और उन में आपकें

MR SPEAKER That does not arise

श्री श्रीम प्रकाश त्यागी मैं पूछ रहा हूँ । अधिकारियों की भूल में या एक्सीडेंट्स हुए हैं उनकी सख्या क्या है और विशेष रूप से क्या यह सही है कि अधिकारियों की भूल में या इद्दम को भूल में या घटनाएँ हो रही हैं उनका ट्रेनिंग में आक्वगनाइम आपका जो चल रहा है यही मूल कारण है ।

MR SPEAKER We are on machine now not on man at all If you want to ask about machine, you can do; otherwise no

श्री अनन्त राम जायसवाल : अध्यक्ष महोदय पर मवान पृष्ठन दीजिये ।

MR SPEAKER Please study the rules then you will be satisfied

राजी रोड से गिरिडीह तक रेल लाइन

* 852. डा० बी० एन० सिंह : क्या रेल मंत्री यह बनाने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या सरकार ने इस बीच कोह-रमो-हजारीबाग से होकर राजी रोड से गिरिडीह तक बड़ी लाइन बिछाने के लिये

यातायात सबधी प्रयुमान और अन्य तकनीकी सर्वेक्षण किया है, और

(ख) यदि हा, तो अन्नक और कोयले के निक्षेपो वाले इस क्षेत्र के लाखों पिछड़े लोगों को परिवहन सुविधा उपलब्ध कराने और इन खानिजा के परिवहन के लिये ठोस सुविधायें प्रदान करने की दृष्टि से प्राथमिकता के आधार पर इस लाइन को बिछाने का कार्य कब तक शुरू किया जायेगा ?

रेल मंत्री (श्री० मधु इन्द्रवत) . (क) और (ख) काडमा और हजारी बाग टाउन के रास्ते राजी रोड और गिरिडीह के बीच एक नयी बड़ी लाइन बिछाने के लिए यातायात एव-इजीनियरी मूल्याकन सर्वेक्षण का काम चल रहा है । सर्वेक्षण का काम पूरा हो जाने और रिपोर्ट की जाच-पडताल हो जाने के बाद इस पर कोई निर्णय किया जायेगा । परन्तु, यह धन की उपलब्ध पर भी निर्भर करता है ।

DR B N SINGH With due deference to the Minister I must say that it is a very bureaucratic type of reply which leave me as ignorant as I was before I put the question Surveys have taken place The Minister has not said by which time he expects the survey to be completed This is a very backward area inhabited by Harijans, backwards and Adivasis It has got all the potential for development, but unless the railway lines are brought, the area will remain very backward 82 per cent of the people of the district of Hazaribagh are below poverty line May I know from the hon Minister first what is the necessity for conducting so many surveys Three surveys have already taken place, but no decision has been taken This is the fourth survey which the Minister is trying to conduct Secondly, may I know whether any time schedule has been fixed, by which time he expects the survey report to come and the