

the Home Ministry to regularise them, and for relaxing the rules if necessary ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI DHARAM BIR SINHA) : (a) There are five Class II Gazetted officers belonging to Scheduled Caste community working in this Ministry on *ad hoc* basis for more than three years pending finalisation of the recruitment rules. The question of regularising them will be considered in the light of recruitment rules after they have been finalised.

(b) No, Sir.

Trade Agreement between India and Sudan

3564. SHRI DEVINDER SINGH GARCHA : Will the Minister of FOREIGN TRADE be pleased to state :

(a) whether a trade agreement has been signed between India and Sudan.

(b) if so, the broad features of this agreement ; and

(c) the names of specific commodities which will be exported from this country and of those to be imported from Sudan ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF FOREIGN TRADE (SHRI A. C. GEORGE) : (a) An Indo-Sudan Trade Arrangement was signed between India and Sudan under the existing Indo-Sudan Trade Agreement of October, 1965.

(b) The arrangement is effective for a period of 18 months from July 1, 1971 to December 31, 1972 and envisages total trade of the order of about Rs. 112 crores.

(c) The arrangement provides for the export of tea, jute goods, spices, textiles, lentils and engineering and other goods from India to Sudan and the import of cotton, gum arabic and hides and skins from Sudan into India.

12 hrs.

CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

Reported shortage of coal in the Country

SHRI MUKHTIAR SINGH MALIK

(Rohtak) : I call the attention of the Minister of steel and Mines to the following matter of urgent public importance and request that he may make a statement thereon :

Reported acute shortage of coal in the country which has affected industrial production and the building activities."

THE MINISTER OF STEEL AND MINES (SHRI MOHAN KUMAR-MANGALAM) : The level of production of coal in the country is adequate to meet all demands. The production during the last three years, 1968-69, 1969-70 and 1970-71 was 71.4 ; 75.7 and 70.7 million tonnes respectively. The corresponding pithead stocks and the end of the above years were 5.95 ; 7.08 and 9.21 million tonnes. The accumulation of pithead stocks is due to the difficulty of moving coal from the producing centres to the consumers. Consequently there has been a shortage of coal in the country for industrial production, building activities, power generation etc.

Due to the inability of the Railways to provide sufficient wagons, the despatches of coal during the last three years have been falling. During 1968-69, 1969-70 and 1970-71 the despatches of coal have been 67.55 ; 66.17 and 60.50 million tonnes respectively. The average number of wagons loaded daily have been 7,895, 8,133 and 7,46 for the last three years. In Bengal/Bihar coalfields, the wagon supply position has been much worse than in the rest of the country. It has deteriorated further since April 1971.

The shortage of wagons has been attributed by the Railways to the large-scale thefts of wires, wagon-parts, signalling and other equipment and assaults on Railway staff in the Bengal-Bihar areas, as a result of deteriorating law and order situation.

The Government of India are fully seized of the problem. All possible steps are being taken in association with the State Government concerned to tighten and reinforce security arrangements in the disturbed areas. These steps would, it is hoped, help in improving the law and order situation and restore normalcy in the railway operations soon. As soon as more wagons are available for the movement of coal, the

present shortage of coal in the consuming centres will disappear.

श्री मुख्तियार सिंह मलिक : स्पीकर साहब, वैसे तो हमारे देश के अन्दर जरूरियाते जिन्दगी की तकरीबन सारी चीजों की कमी है, लेकिन आजकल के जो हालात हैं उनको देखते हुए ऐसा कहने पर मजबूर होना पड़ता है कि देश में कुछ अक्ल की भी कमी है। जिस विषय पर मन्त्री महोदय ने स्टेटमेंट दिया है उस बारे में मैं दो, तीन बातें उन से पूछना चाहता हूँ, पंजाब, हरियाणा और दिल्ली स्टेट्स के हालात को देखते हुए मैं कह सकता हूँ, और तकरीबन जिन आनरेबिल मੈम्बर्स से मैंने बात की है उस से मालूम होता है कि सारे देश के अन्दर ही इस कोल की जो कमी है इसकी वजह से स्थिति बड़ी भयंकर है। जो फैंक्ट्रीज कोल पर डिपेंड करती हैं प्रोडक्शन के लिए, जो इंटों के भट्टे हैं, वह आज मजबूर हो रहे हैं फैंक्ट्रीज को बन्द करने के लिये। भट्टे तो तकरीबन बहुत से बन्द हो चुके हैं। इन सारी चीजों को देखते हुए कोल की कमी है, और चीजों की कमी है, लेकिन देश के अन्दर करप्शन की कमी नहीं है।

यह तो सब लोग कबूल कर चुके हैं कोल की शोर्टेज की वजह से एक-एक वेंगन के ऊपर आज चार से पांच हजार रु० का ब्लैक चल रहा है और इंटों, जिनका कंट्रोल रेट 50 रु० में हजार है वह 200 रु० में एक टुक, यानी सी २० में एक हजार इंटें मिलती हैं। इनके बावजूद, मैं हरियाणा की बाबत कह सकता हूँ कि वहां पर सरकार ने भट्टे वालों पर ऐसे रेस्ट्रिक्शन्स लगा दिये कि सरकारी कामों के लिये जितनी फस्ट ग्रेड इंटें थीं सारी ऐक्वायर कर ली और भट्टे वालों को हुक्म जारी कर दिया कि प्राइवेट लोगों को इंटें बेचो तक नहीं।

कोल जो है इन्डियन कमोडिटीज ऐक्ट के नीचे एक इन्डियन कमोडिटी है। 1945 में कोलियरी ऐक्ट के तहत गवर्नमेंट आफ इंडिया ने रेस्ट्रिक्शन्स लगाये थे कि कोई आदमी कोल

के अन्दर डील नहीं कर सकता जब तक कि वह सेन्ट्रल गवर्नमेंट से परमीशन हासिल न कर लें। लेकिन 1967 में भारत सरकार ने उन रेस्ट्रिक्शन्स का एक नोटिफिकेशन के जरिये विदग्ध कर लिया और उसके बाद हर आदमी को अख्तियार मिल गया कि जैसे चाहे कोल में डील कर सकता है। लेकिन स्पीकर साहब मन्त्री महोदय की नोटिस मैं है कि नहीं यानी जब गवर्नमेंट आफ इंडिया ने कोलियरी ऐक्ट 1945 के अन्दर रेस्ट्रिक्शन्स लगाये थे और अपने हाथ में कोल की डीलिंग्स ले ली थी उन को 1967 के अन्दर विदग्ध करने के बाद हर एक आदमी को खुली हूट देने के बावजूद भी कुछ स्टेट्स ने कोल डिस्ट्रिब्यूशन पर, सेल और इम्पार्ट पर अपनी तरफ से रेस्ट्रिक्शन लगा दिये जिसकी वजह से एक वैंस्टड इंटरेस्ट क्रीएट करके कुछ स्टेट्स ने पिछले तीन, चार महीने हुए सेन्ट्रल गवर्नमेंट को ऐप्रोच किया था कि उनको प्रोथोराइज किया जाय कोल के डिस्ट्रिब्यूशन, सेल वगैरह पर रेस्ट्रिक्शन्स इम्पोज करने के लिये। लेकिन केन्द्रीय सरकार ने मना कर दिया। इन्कार करने के बावजूद भी कुछ सूबों ने रेस्ट्रिक्शन्स, लगा दिये हैं जिसकी वजह से वैंस्टड इंटरेस्ट कोल डीलिंग्स के अन्दर क्रीएट होता है। और जैसा मन्त्री महोदय ने बताया कि शोर्टेज कुछ वेंगन्स की कमी की वजह से है, वह एक आर्टिफिशियल शोर्टेज उन रेस्ट्रिक्शन्स के लगाने की वजह से भी क्रीएट होती है।

स्पीकर साहब, एक बड़ा अजीब सा मामला मालूम होता है। इनकी जोइंट रेस्पॉसिबिलिटी है लेकिन मन्त्री महोदय ने रेलवे वालों के ऊपर रेस्पॉसिबिलिटी डाल दी और रेलवे वालों ने अपने वजूहात देखे कि ला एंड्र आर्टि सिचु-एशन ऐसी है कि जिसकी वजह से मूवमेंट ठीक नहीं हो पा रहा है। खैर ला एंड्र आर्डर सिचु-एशन जैसी है, इसका जिम्मा फिर किया जायगा, लेकिन एक बात हर एक को मालूम देती है जैसा मन्त्री महोदय ने कहा, कि बंगाल, बिहार

[श्री मुस्तियार सिंह]

की ला एंड आर्डर सिचुएशन खराब होने की वजह से कोल और बैंगन का भूवमेंट बन्द हो जाता है। स्पीकर साहब, ला एंड आर्डर सिचुएशन इन के बस की बात नहीं। तो मतलब यह है कि कितने असें तक ये सारी चीजें चलती रहेंगी? इसका मतलब यह है कि न नौ मन तेल होगा न राधा नाचेगी। न ला एंड आर्डर सिचुएशन बंगाल, बिहार की ठीक हो न वहां से बैंगन्स का भूवमेंट हो और न कोल की कमी दूर हो।

बहरहाल, मैं इन बातों को अर्ज करते हुए आप के जरिये मन्त्री महोदय से दो, तीन बातें जानना चाहता हूं। पहली बात यह कि क्या यह ठीक है कि कुछ स्टेट्स ने अभी थोड़े दिन हुए सेन्ट्रल गवर्नमेंट से परमीशन मांगी थी कि इस कोल के ऊपर, जैसे कि मिसाल के तौर पर दिल्ली और हरियाणा गवर्नमेंट ने उनसे परमीशन मांगी थी कि कोल के सेल और डिस्ट्रिब्यूशन पर रेस्ट्रिक्शन्स लगा सकें। और क्या यह ठीक है कि सेन्ट्रल गवर्नमेंट ने वह परमीशन देने से इन्कार कर दिया लेकिन उस के बाद भी उन सरकारों ने इस कोल के डिस्ट्रिब्यूशन पर, सेल, परन्ज वगैरह पर रेस्ट्रिक्शन्स इम्पोज कर दिये?

दूसरी बात मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या यह दुरुस्त है कि सारे रेस्ट्रिक्शन्स भारत सरकार ने कोल के ऊपर से 1967 के अन्दर अपने नोटिफिकेशन के जरिये रिमूव कर लिये थे या नहीं? और उसके बावजूद कोई उनके पाय रिप्रेजेन्टेशन्स पब्लिक की तरफ से आये हैं कि स्टेट्स इस तरह के कोल डिस्ट्रिब्यूशन और सेल वगैरह के अन्दर इंटरफीयर कर के एक आर्टिफिशियल कोल शोर्टेज फ्रीएट कर रही हैं?

मैं मन्त्री महोदय से पूछना चाहता हूं कि क्या वह इसके लिये कोई टार्गेट डेट मुकर्रर कर सकते हैं जब तक कोल की यह कमी रिमूव

हो जायेगी? आज जो इंडस्ट्रीज हैं वह इंडस्ट्रियल प्रोडक्शन में सफर कर रही है और उनके बन्द होने की नौबत आ गई है। बिक्र किल्न्स भी तकरीबन 50 परसेंट बन्द हो चुके हैं इसलिए क्या मन्त्री महोदय कोई टार्गेट डेट मुकर्रर कर सकते हैं जिस वक्त तक कोल की शोर्टेज खत्म हो जायेगी और इंडस्ट्रीज को और बिक्र किल्न्स वालों को इस मुश्किल से बचाया जा सकेगा?

SHRI MOHAN KUMARAMANGALAM:

So far as the question as to whether any of the States have asked for permission to administer and impose restrictions on the sale of coal is concerned, the Government of India have not refused permission to any State Government for imposing any control on distribution. So far as we are aware, no such request has been made.

So far as control on coal prices and coal distribution is concerned, the hon. Member is right in saying that the controls were lifted, I think in 1967. As a result there has been no hardship either to industry or to consumer. As I have made clear in the statement, the main reason for the difficulties today faced by the consumer is not because there is not adequate coal or adequate production but there is the difficulty of transport.

I am not able to appreciate exactly what the hon. Member means by referring to artificial scarcity. If he means by that that coal is not available to the consumer, though there is adequate production of coal, that is correct. It is not made available to the consumer due to the difficulties that we are facing, which have been explained in the statement that I have placed before the House.

So far as fixing a target date by which the shortage of coal, or the difficulties of the consumer in getting coal can be removed, is concerned, I am afraid it is not possible to fix any date by which we can see that the consumer will get coal because we are repeatedly facing difficulties. Today is 30th. Only on the 29th, that is yesterday, there was a *bandh* in Durgapur as a result of which 10,000 wagons were immobilised in Durgapur-Asansol area. So, we are faced by various difficulties all the time

and we have to our best to solve them. All I can assure the House is that the government is devoting its most serious attention to attempting to solve these problems that have been created in relation to the transport of coal.

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव (मधेपुरा) : अध्यक्ष महोदय, जैसा मन्त्री जी ने कहा मैं मानता हूँ कि कोल की जो कमी है वह कम प्रोडक्शन की वजह से नहीं है बल्कि मूवमेंट न होने की वजह से है। उन्होंने कहा है कि 1968-69 में 5.95 मिलियन टन कोयला पिटहेड पर था, 1969-70 में 7.08 मिलियन टन था और अब 1970-71 में 9.21 मिलियन टन है। लेकिन जैसा स्टेटमेंट में कहा गया है कि बंगाल और बिहार की ला एंड आर्डर सिचुएशन के कारण वैनो की कमी है, यह मैं नहीं मानता हूँ। वास्तव में यदि कोयले से भरे हुए वैन बंगाल से बंगाल की तरफ जायें, जहाँ कहते हैं कि ला एंड आर्डर प्रॉब्लम है, तो मैं समझ सकता हूँ। बिहार का कोयला इस तरफ भी आता है। जहाँ कोलियरी में कोयले की कीमत 30 रु० पर टन है वहाँ दिल्ली में वह 200 रु० पर टन है। इसलिए यह कहना कि ला एंड आर्डर सिचुएशन के कारण वैनो का मूवमेंट नहीं हो रहा है और इस कारण कोयले का दाम बढ़ा है, यह ठीक नहीं है।

मैं आपको बतलाऊँ कि जैसा स्टेटमेंट में कहा गया है ला एंड आर्डर प्रॉब्लम बंगाल और बिहार में ज्यादा है, लेकिन उसके बावजूद भी पैसेन्जर ट्रेनें चलती हैं। मन्त्री महोदय ने कहा है कि रेलों को गिराने की कोशिश की जाती है, हम लोग भी जानते हैं कि दिन दहाड़े डकैतियाँ होती हैं और कई ट्रेनों को तो रोक कर पूरी ट्रेन को लूट लिया गया है, लेकिन इसके बावजूद ट्रेनों को कंसेल नहीं किया गया। तब फिर क्या कारण है कि जिस वैन में कोयला भरा हुआ होता है, जिसमें इंसान ट्रेवल नहीं करते, उनको ला एंड आर्डर सिचुएशन के कारण बन्द कर दिया गया है? हकीकत यह

है कि हम लोगों के इलाके से जो कोयले के वैन आते रहे हैं उनके लिए, जैसा माननीय सदस्य ने कहा, एक-एक वैन पर काफी घूस देने पड़ती है। जो लोग पैसा नहीं दे पाते हैं उनको वैन नहीं दिये जाते।

मैं चाहूँगा कि जो भी कंसन्ड मिनिस्ट्री हो वह इस पर ध्यान दे और इस आर्टिफिशल स्केग्रसिटी को हटाने की कोशिश करे। वास्तव स्केग्रसिटी कोल की नहीं है, स्केग्रसिटी है वैनो की। वैन भी सरकार के पास काफी हैं लेकिन जो सिस्टम है, जो रेड-टैपिज्म है उसके कारण वैन नहीं मिल पाते। इसलिए जिस तरीके से हो सके इस वैनो की स्केग्रसिटी को हटाने की कोशिश की जाये।

मैं चाहूँगा कि इस दिशा में सरकार क्या स्टेप ले रही है उसकी सदन को पूरी जानकारी देने की कृपा करे।

SHRI MOHAN KUMARA-MANGALAM : When the hon. Member mentions that the law and order situation is comparatively better in areas like Delhi or North India and there is no reason why there should be shortage of wagons, he does not appreciate the fact that shortage of wagons in big areas like Bengal and Bihar necessarily influences the wagon availability throughout the country and particularly in Northern India because the wagons are not just concentrated in one particular area. If you take the question of transport of coal it comes mainly from Bengal-Bihar coalfields and also from Central India coalfields. All the wagons have to be taken as a whole and if there is shortage of wagons in the eastern part of India that affects also the position in the rest of the country. So far as the question of running passenger trains, I can assure the hon. Member that passengers in these areas do also complain about stoppages of trains, cutting of over-head wires as a result of which trains are stopped and are not able to run according to schedule.

SHRI A. P. SHARMA (Buxar) : Is there a real shortage of wagons or are the wagons being held up ?

SHRI MOHAN KUMARA-MANGALAM : So far as Railway Administration's assessment is concerned it does not consider that there is any shortage of wagons. It says there is shortage in availability of wagons due to law and order situation, thefts of various parts of wagons, theft of copper wire and so on.

श्री हुकम चन्द कछवाय (मुरेना) : जो भी पैसा दे दे उसको बंगन मिल जाता है, वैसे नहीं मिलता ।

अध्यक्ष महोदय : आपको इस तरह से बीच में नहीं बोलना चाहिये ।

श्री राम नारायण शर्मा (धनबाद) : अध्यक्ष महोदय, वास्तव में जैसा अभी मन्त्री महोदय ने बतलाया करीब 92 लाख टन कोयला कोलिअरीज के स्टॉक में है और बंगाल और बिहार की कोल फील्ड्स, जो 75 प्रसेंट कोयला प्रोड्यूस करती हैं, 3 लाख 90 हजार लोगों में से 3 लाख लोगों को एम्पलाय करती हैं । वह काफी कठिनाई से गुजर रहे हैं । 1968 में उनको प्रति दिन 6600 वंगन लक्ष्य थे 1970 में वह टारगेट रक्खा गया 7,000 वंगन । लेकिन उनको 1969 में 6370 वंगन मिले और 1/70 में 5778 मिले तथा 1971 के मई महीने तक 5538 वंगन प्रति दिन के हिसाब से मिले हैं । इस तरह से आप देखें तो आपको पता चलेगा कि प्रति दिन 840 वंगन की कमी हुई । इसकी वजह से 62 लाख टन कोयला ये भूख नहीं कर पाए और उम कारण से उनको क्षति उठानी पड़ी । इसकी वजह से कालयरी वालों ने लगभग अस्सी लाख टन कोयला निकाला ही नहीं । जहां चालीस लाख टन का इनके पास स्टॉक रखा करता था अब इनके पास 92 लाख टन का स्टॉक हो गया है । इस तरह से आप देखें तो आपको पता चलेगा कि एक तरफ तो कोयले की भरमार है, अम्बार कोयले के लगे हुए हैं और दूसरी तरफ सारे मुल्क में कोयले का अभाव

आप को नजर आता है । अभी पूर्व वक्ता ने बताया है कि कोयले के अभाव के कारण कोर्गों को दुगुनी, तिगुनी, और चौगुनी उसकी कीमत देनी पड़ रही है । यह जो कमी है इसकी वजह क्या है और इसका परिणाम क्या होता है, इसको आपको देखना चाहिये । जो मजदूर होते हैं वे पीस रेट पर काम करते हैं । इस कारण से जितना उत्पादन कम होता है उसी हिसाब से उतने आदमियों की कमी हो जाती है, उस हिसाब से उतने ही आदमी कम कर दिये जाते हैं । एक तरफ तो आपने पचास करोड़ रुपया लोगों को मजदूरी देने के लिए, एम्प्लामेंट अपरचुनिटीज पैदा करने के लिए इस साल के बजट में रखा हुआ है और दूसरी तरफ इसी साल में आपने पचास करोड़ रुपये से अधिक रुपया मजदूरी के रूप में लोगों से ले लिया है और लोगों को बेकार कर दिया है ।

वंगन्स की पूर्ति का जहां तक सम्बन्ध है, उनकी सप्लाई पोजिशन खराब है और उनकी संख्या गिरती जा रही है । बंगाल और बिहार में मई के प्रथम सप्ताह तक इन्होंने 5538 वंगन दिये और जून के प्रथम सप्ताह में जाकर वंगन की संख्या कम हो कर 5174 रह गई । हर रोज इनका जो टारगेट है वह गिरता जा रहा है । 1970 में इनका टारगेट सात हजार वंगन का था । 1971 में कोकिंग कोल और ब्लैडिंग कोल के लिए एक मीटिंग हुई थी । स्टील प्लांट्स को जो कोल सप्लाई किया जाता है उसके बारे में इन्होंने टारगेट फिक्स किया है कि हम 5600 वंगन्स दे सकते हैं । आप देखें कि सात हजार से घटा कर इन्होंने 5600 पर ला कर अपना टारगेट फिक्स कर दिया है । ये वंगन्स देते नहीं हैं और न ही इनकी देने की नियत है । इसका असर क्या होता है ? बलकत्ता कोल फील्डज के बहुत नजदीक है । बंगाल में कोयला पैदा होता है । बलकत्ता में कोयला तेरह रुपये टन किराया दे कर जा सकता था लेकिन 52 रुपये टन दे कर टर्कों में बह जाता है । इस तरह से आप देखेंगे कि

उसकी कीमत चौगुनी हो जाती है। दिल्ली में सापट कोक की कीमत 56 रुपये और भाड़ा मिला कर 115 रुपये होनी चाहिये लेकिन अब यह हो जाती है 230 रुपये। यह सब क्यों होता है? फिर इस कमी का असर क्या पड़ता है? चिमनियाँ बन्द हैं, ईट बन्द हो गया है, बिन्डिंग कंस्ट्रक्शन एक्टिविटी स्टैंडस्टिल पर आ गई है। इन सब की वजह से कितने ही लोग बेकार हो गए हैं और कितने ही लोगों को काम नहीं मिल पा रहा है। वैंस्टन पार्ट में भी बहुत से उद्योग बन्द हो रहे हैं। जो चलते भी हैं उनको घाटा उठाना पड़ता है। 1968-69 में 39,00,000 लाख टन कोयले का स्टॉक था। 1969-70 में वह 52 लाख टन का था। यह मैं बिहार और बंगाल की ही बात आपको बता रहा हूँ। 1970-71 में 15 लाख 80 हजार टन का स्टॉक था। जो बीमारी है उसका असली कारण क्या है? कारण डिस्ट्रीब्यूशन में गड़बड़ी का है। उन्होंने बताया है कि तार काट दिये जाते हैं। यह भी उन्होंने बताया है कि ला एंड आर्डर की पोजिशन खराब होने की वजह से भी अडचन पड़ती है इनके काम में बाधा पड़ती है। ये जो चीजें हैं इन पर इनको काबू पाना चाहिये। बिहार में अब इनकी सरकार है। बंगाल में भी अब राष्ट्रपति का शासन है और वहाँ का शासन भी इनके हाथ में है। किन को स्पेशल कोटा दिया गया है इसका कच्चा चिट्ठा मेरे पास मौजूद है। स्पेशल कोटा फिक्टिशस लोगों को दिया गया है। स्पेशल कोटा स्पेशलाइज्ड इंडस्ट्री के वास्ते होता है। लेकिन इस स्पेशल सप्लाय के रूप में एक आदमी को एक एक कंसाइनी को जोकि कंज्यूमर है और कंज्यूमर भी जेनुइन नहीं फिक्टिशस है कितना-कितना कोयला दिया गया है, इसका चिट्ठा मेरे पास मौजूद है। अगर आप छानबीन कराने के लिए तैयार हों तो मैं पूरी लिस्ट आपको दे सकता हूँ विद डेस्टीनेशन। ऐसे-ऐसे कंज्यूमर्स को यह दिया गया है जिसका

कुछ पता ही नहीं है। एक जनता कोल ट्रेडर्स है। उनको पीने तीन महीने में 88 बैंगज मिले हैं और ये 88 बैंगज कम से कम बीस डेस्टीनेशंस में गए हैं। इतना बड़ा बिजिनेसमैन वह है या नहीं इसका तो पता नहीं लेकिन 88 बैंगज उसको मिले हैं पिछले पीने तीन महीने में। यह माल बाजार में जा कर बिका है। इसी तरह से शाह एंड वोहरा को पीने तीन महीने में 140 बैंगज मिले हैं। मैं डिटेल्स और डेस्टीनेशन, कंसाइममेंट आदि सब लेकर आपको दे सकता हूँ। एस एन पोद्दार को 54 बैंगज मिले हैं। पीने तीन महीने में। एक दिन में एक रोक निकलता है। शाह एंड वोहरा के नाम पर एक दिन में 75 बैंगज निकले और ये बैंगज गाजियाबाद आए और वहाँ से डिफेंड डेस्टीनेशंस को गए। एक रेट में 60,90 बैंगन निकलता है। एक रोक में रेलवे के अफसरों और स्टाफ को पैंतीस हजार रुपये मिलता है। पैंतीस हजार का जो मार्जिन होता है और जो मिडलमैन देता है वह पैंतीस के 85 हजार बना कर कंज्यूमर से वसूल करता है और जो कंज्यूमर है उस बेचारे को छाती पर हाथ रख कर कीमत अदा करनी पड़ती है। उसका कोई और कंज्यूमर होता है तो वह उससे वसूल करता है। लेकिन है नहीं। हम समाजवाद लाने की बात करते हैं। लेकिन सोशलिस्टिक सोसाइटी रातों रात अफसरों को कैपिटलिस्ट बना देती है। मैं चाहता हूँ कि इस मसले का मुस्तैदी से आप हल निकालें। एक तरफ तो कोयले का अम्बार लगा हुआ है और दूसरी तरफ कोयले के लिए लोग तरस रहे हैं। मैं चाहता हूँ कि आप इसका कोई हल निकालें। जो बैंगज की बनावटी कमी हो गई है इसको दूर करने के लिए सरकार क्या कर रही है?

श्री शम्भूनाथ (सैवपुर) : अध्यक्ष महोदय, इस कार्लिंग एटेंशन नोटिस का सम्बन्ध इस्पात और खान मन्त्री से है। वह प्राइवशन के लिए जिम्मेदार है। लेकिन कोयले की स्केसिटी दूर करने की जिम्मेदारी रेलवे मिनिस्टर की है। इसलिए वह इस प्रश्न का उत्तर दें।

अध्यक्ष महोदय : जवाब उनकी सलाह से ही दिया जा रहा है ।

श्री शम्भूनाथ : सॉर करप्शन भी सलाह से हो रहा है ।

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI HANUMANTHAIYA) : I have no objection in replying to the hon. Member because it pertains to the Railways. I don't deny that there is corruption in the Railways. The only question is how to trace the culprits and bring them to book. I have been making every effort during the last two months. That the hon. Members know. The results will be known a little later.

I am particularly grateful to the hon. Member for giving me information and I will see that these things stop. But corruption does not come in the way of coal supplies because it may only cause mal-distribution. Instead of one man getting, the other man gets. The real thing is the wagon shortage. Even if corruption is completely stopped, there would not be sufficient coal supply for all the needs of the country, as my hon. friend said.

The difficulties we are feeling, you will have to take more seriously. It is the *bandh*, it is the strike, etc. that are affecting coal supplies... (Interruptions) As I said, unless the House, however unpleasant it may be, faces the real question... (Interruptions) In the last four days, two *bandhs* have taken place... (Interruptions) One *bandh* holds up not only the passenger trains but goods trains also are held up all over the area affected because they are connected. If coal is being produced 10 miles from Delhi, there would have been no difficulty. But the coal has to come from those areas where these *barths* and all kinds of criminal activities are going on and I assure the House and the hon. Member who has highlighted this aspect...

SHRI DAMODAR PANDEY (Hazari-bagh) : Absolutely incorrect.

SHRI HANUMANTHAIYA : I repeated this at the meeting we had recently and we propose to take drastic action and we will see. (Interruptions)

SHRI A. P. SHARMA : You seek their co-operation in not having the *bandhs*.

SHRI S. B. GIRI (Warangal) : The hon. Minister has not answered the specific question of corrupt practices by the railway officials.

MR. SPEAKER : Kindly sit down. I have been watching every thing. The Minister deserves all sympathy. He is a good man and he is put to... (Interruptions) He has taken a great risk—full of corruption, full of accidents.

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : अध्यक्ष महोदय, हमारे देश में कोयले का संकट गम्भीर से गम्भीर होता जा रहा है। इस का असर समाज के सभी क्षेत्रों पर पड़ रहा है। कारखाने बन्द हो रहे हैं। दूसरे कामों में कठिनाई हो रही है। जो करोड़ों लोग अपने घरों में कोयले का इस्तेमाल करते हैं, उन को भी महंगे दाम पर कोयला मिल रहा है। खुद दिल्ली में 10 रुपये से अधिक पर एक मन कोयला मिलता है, जब कि पिछले आम चुनाव से पहले वह 5-90 रुपये पर मिलता था। इन तीन चार महीनों में कोयले के दाम में कितना फर्क पड़ गया है, इसी से हम अन्दाज कर सकते हैं कि कोयले का संकट हमारे देश में कितना गम्भीर है।

यह संकट क्यों है? कुछ लोग कहते हैं कि रेल के डिब्बों की कमी है, जब कि दूसरे लोग कहते हैं कि स्ट्राइक और "बन्द" की वजह से यह संकट है। यह ठीक है कि कुछ हद तक स्ट्राइक्स और "बन्दों" का असर कोयले के आवागमन पर पड़ता है। लेकिन क्या मुख्य कारण यही है? नहीं, मुख्य कारण यह नहीं है। मुख्य कारण यह है कि हजारों बैगन बेकार पड़े हुए हैं। पूर्वी रेलवे में पांच हजार बैगन बेकार पड़े हुए हैं, जिन की मरम्मत नहीं की जा रही है। जिस अनुपात में बैगन खराब होते हैं, या चोरों द्वारा उन के पुर्जे निकाल लिए जाते हैं—उस में रेलवे के अधिकारी और पुलिस के लोग भी सामीदार हैं, उस अनुपात में उन की

मरम्मत के लिए काफी मजदूर नहीं रखे जाते हैं। इस वजह से भी रिपेयर कम होती है, डिब्बे बेकार पड़े रहते हैं और कोयला ढोने के लिए डिब्बों की कमी हो जाती है। इस तरफ भी सरकार का ध्यान जाना चाहिए।

हमारे देश में बहुत बेकारी है। अगर रेलवे में मजदूरों की कमी है, तो और मजदूरों की बहाली की जाये। तब सरकार ज्यादा से ज्यादा वंगन बना सकेगी, उन की मरम्मत कर सकेगी और अधिक कोयला ढोया जा सकेगा।

सरकार केवल यह कह कर अपनी जवाब-देही से नहीं बच सकती है कि हड़ताल या "बन्द" की वजह से कोयले का संकट पैदा हुआ है। मैं बता सकता हूँ कि अलग अलग डिविजन में कितने कितने डिब्बे बेकार पड़े हुए हैं, खराब हो गये हैं, उन के पुर्जे चोरी हो गये हैं। आप जानते हैं कि सरकार के अफसरों की मिली-भगत से चोरी होती है, अन्यथा चोरी नहीं हो सकती है। जो चोरी और गोल-माल होता है, उस को रोकने के लिए सरकार ने एक व्यवस्था रखी है और वह उस पर करोड़ों रुपये खर्च करती है। लेकिन उस को सोचना चाहिए कि उस से कितना फायदा होता है।

यह कहा गया है—और यह ठीक है—कि स्ट्राइक और "बन्द" होते हैं। जब तक सरकार की मजदूर-विरोधी नीति और इजारेदारों तथा पूजापतियों को आगे बढ़ाने की नीति रहेगी, तब तक वह स्ट्राइक्स और "बन्दों" को रोक नहीं सकती है। आखिर मजदूर क्यों स्ट्राइक्स करते हैं?—इस लिए कि सरकार ने अभी तक कोल वेज बोर्ड के एवार्ड को अभी तक लागू नहीं किया है, वह मजदूरों की दूसरी दिक्कतों को दूर नहीं करती है, वह उन को बिल्कुल स्टीम-रोलर कर देती है, उन का रिट्रेचमेंट किया जाता है। इस वजह से मजदूरों के लिए लड़ने के सिवा और कोई चोर नहीं होता है।

जहां तक कोलियरीज का सम्बन्ध है, कितनी कोलियरीज बन्द हो गई है? इस संकट के लिए

कोलियरीज के मालिक कितने जवाबदेह हैं? वे क्या गोल-माल करते हैं? कोयले का संकट दिखाने के लिए वे भी मैनपुलेट करते हैं, ताकि उन को दाम बढ़ाने का मौका मिले और वे रेलवे पर दबाव डाल सकें कि कोयले की कमी है, इसलिए उस के दाम बढ़ाये जायें। उन के मैनपुलेशन और उन की देश-विरोधी नीति का मुकाबला करने के लिए सरकार ने क्या कार्यवाही की है? अगर उस ने कोई कार्यवाही की होती, तो इतनी कोलियरीज बन्द न होती। सैकड़ों हज़ारों कोलियरीज बन्द हो गई हैं। उस को रोकने में सरकार सक्षम नहीं है।

इन कारणों से हमारे देश में कोयले का संकट है। अगर सरकार केवल स्ट्राइक और "बन्द" की बात कह कर अपनी जिम्मे-दारी से बचना चाहेगी, तो स्थिति और भी भयावह हो जायेगी और उस स्थिति को टाला नहीं जा सकेगा। सरकार तमाम छेदों को बन्द करने की कोशिश करे। वह केवल एक छेद को न देखे। उसकी आदत है केवल एक छेद देखने की। वह इन तमाम गड़बड़ियों को देखे और रेलवे मंत्रालय तथा इस्पात मंत्रालय दोनों मिल कर इस समस्या का समाधान ढूँढ़ने का प्रयास करें। तभी हमारे देश में कोयले की कमी दूर हो पायेगी। आज कोयले की कमी का असर आम जनता के जीवन पर पड़ रहा है, जिस में मजदूर वर्ग और सरकारी कर्मचारी भी हैं। पार्लियामेंट के सरकारी कर्मचारी कहते हैं कि कोयले की कमी बहुत बढ़ गई है, जब कि हमारी तन्स्वाह महंगाई भत्ता बढ़ाया नहीं जाता है। इस वजह से ये दिक्कतें हैं। इसलिए मेरा यह कहना है कि कोल शार्टेज, वंगन शार्टेज के साथ साथ जो निजी कोयला उद्योग के मालिक है उन की भी गड़बड़ी है और इस को भी आप को रोकना होगा। तो इस को देखते हुए मैं यह पूछता हूँ कि क्या सरकार वर्तमान कोयला संकट को ध्यान में रख कर निजी कोयला खानों का राष्ट्रीयकरण करने के लिए तैयार है या

[श्री रामावतार शास्त्री]

नहीं और अगर नहीं तो क्यों ? क्योंकि इस का भी इस से संबंध है ।

(2) रेल के डिब्बों की मरम्मत के लिए क्या सरकार मरम्मत करने वाले मजदूरों की संख्या में वृद्धि करने का विचार रखती है ? अगर नहीं तो क्यों और रखती है तो उस की योजना क्या है ?

(3) रेल डिब्बों की चोरी, पुजों की चोरी को रोकने के लिए कौन सी कार्यवाही सरकार ने अब तक की है और उस का परिणाम क्या निकला है ?

श्री आखीरी सवाल मैं यह कहना चाहता हूँ क्योंकि यह बहुत बेसिक बात है, जिस के ऊपर यह हमला करते हैं, कोयला खानों में होने वाली हड़तालों को समाप्त करने के लिए क्या सरकार ने मजदूरों को नियमानुकूल मिलने वाली सुविधाओं को दिलवाने के लिए कोई कार्यवाही की है ? यदि हाँ तो उस का व्यौरा क्या है ?

SHRI HANUMANTHAIYA : I hope you will kindly excuse me if I do not answer the general propositions that he has made. The specific point that he has made is about wagon shortage. The Railway Administration feels that there is no shortage of wagons.

श्री रामावतार शास्त्री : अध्यक्ष महोदय, राज्य सभा में राज्य मंत्री कह चुके हैं कि शार्टेज है और यहाँ यह कहते हैं कि नहीं है शार्टेज ।

अध्यक्ष महोदय : आप को क्या हो गया ? सभी तो वह बोले भी नहीं ।

श्री रामावतार शास्त्री : पांच सात दिन पहले वहाँ कहा कि शार्टेज है और आज यहाँ वह कहते हैं कि शार्टेज नहीं है ? तो किसकी बात सही है ?

MR. SPEAKER : Let not the hon. Member base his interruption on the basis of

what was said elsewhere. Let us hear now what the hon. Minister has to say.

SHRI MOHAN KUMARAMANGALAM : I think it was made very clear by my colleague and also myself that there is no shortage in the number of wagons but in the availability of wagons. That has been made clear several times, and, therefore, the hon. Member is not correct in saying that there is a contradiction between the statements of my colleague and myself.

SHRI HANUMANTHAIYA : So far as wagons which have become unserviceable are concerned, we have already issued instructions for their repairs. As my hon. friend has suggested, if necessary, we shall engage more mechanics and more labour, and I went to see that all these wagons are put on the track after repairs.

MR. SPEAKER : Wagons will be nightmare for him for some time.

SHRI CHAPAL BHATTACHARYYA (Giridih) : I do not want to cover the ground which my hon. friends have already covered. I want only to bring to the notice of the House the wide repercussions that this coal transport crisis has generated in the country. Giridih NCDC collieries are getting one-sixth of the number of wagons, all in the name of rational movement of wagons. Barauni is closest to Giridih and Giridih should get all the wagons, but actually it does not get. Giridih got two-thirds of wagons of the orders from Barauni and one-third was given to the private sector. But when it came to allotment of wagons, the ratio was reversed, and two-thirds were given to the private sector and one-third for Giridih, and probably there was money changing hands in it; all this was done in the name of rational coal movement.

Then, normally by the rule of thumb, the public sector corporation, namely the NCDC is getting on an average one-sixth of its requirements. When it comes to allotment of wagons for movement of coal slack or coal dust on which depends the profitability of each colliery, the bulk of it goes to the private sector. When the officer in charge of movement was asked why this discrimination was there, he insolently

replied 'well, that my discretion ; it is none of your business'. This was how a very high official of one public sector company replied to the representative of another public sector company.

Now, transport bottleneck has led to wide repercussions. Normally, the collieries carry one month's stock or 6 million tonnes, but now it has gone up to $7\frac{1}{2}$ million tonnes for Bengal and Bihar and $9\frac{1}{2}$ million tonnes all over India.

Like the influx of refugees, it is going up by the million mark every month. That means Rs. 14 crores have been locked up in pithead stocks. Who is going to foot the bill ? Will it be the Private colliery owners or will it be in the form of retrenchment of labour on the sly by means of lock-outs or lay off or will it be by defaulting in royalties ? I am afraid because of this artificially-generated coal famine as railway wagons are not moving, because some officers are not doing their work and because labour is not pulling its weight due to the epidemic of bundh, there is a shift from coal to oil which will very heavily affect our economy in the shape of a further drain on our foreign exchange. The engineering industry is hard hit. Forests are cut down and better quality coal seams get slaughtered.

The Railway Minister has already studied the problem in depth when he was associated with the ARC and he knows what to do about it. I have nothing to suggest except to say that in view of the urgency of the issue and in view of the circumstances in which we may have to mobilise all our economic resources, he may consider either reverting back to the coal allotment prevailing in 1967 or in the new context constitute a local co-ordinating advisory committee in the areas concerned in which the MPS of the region concerned could have some say so that these incipient difficulties could be solved on the spot.

SHRI HANUMANTHAIYA : The hon. member has analysed the Problem correctly and made a suggestion. I will examine it and see what can be done.

DR. RANEN SEN (Barasat) : The Railway Minister has proved to be a thoroughly useless person, a hopeless Minister. (*Interruptions*).

SHRI SUDHAKAR PANDEY (Chandauli) : There should be a two-hour discussion on this because satisfactory replies have not been forthcoming.

MR. SPEAKER : There has been almost a debate now. I have given that much latitude. There will be another occasion when the Ministry's demands for grants are discussed.

12.48 hrs.

PAPERS LAID ON THE TABLE

Mysore Fire Force (Cadre and Recruitment) Rules

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS AND IN THE DEPARTMENT OF PERSONNEL (**SHRI RAM NIWAS MIRDHA**) : On behalf of Shri K. C. Pant, I beg to lay on the Table—

- (1) A copy of the Mysore Fire Force (Cadre and Recruitment) Rules, 1971, published in Notification No. G. S. R. 163 in Mysore Gazette dated the 3rd June, 1971, under, sub-section (3) of section 39 of the Mysore Fire Force Act, 1964 read with clause (c)(iv) of the Proclamation dated the 27th March, 1971, issued by the President in relation to the State of Mysore.
- (2) A statement explaining the reasons as to why the Hindi version of the above Notification could not be laid on the Table simultaneously. [*Placed in Library. See No. LT-550/71.*]

COMMITTEE ON PRIVATE MEMBERS' BILLS AND RESOLUTIONS

Third Report

SHRI G. G. SWELL (Autonomous Districts) : I present the Third Report of the Committee on Private Members' Bills and Resolutions.