

**Disappearance of a Soviet Tourist
from Palam Airports**

12 hrs.

**CALLING ATTENTION TO MATTER
OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE**

802. SHRI M. S. SANJEEVI RAO :
SHI JYOTIRMOY BOSU :

REPORTED CANCELLATION OF TRAINS

Will the Minister of EXTERNAL AFFAIRS be pleased to state:

SHRI SHYAMNANDAN MISHRA (Begusarai): I call the attention of the Minister of Railways to the following matter of urgent public importance and I request that he may make a statement thereon:

(a) whether the attention of Government has been drawn to the news-item in 'Hindustan Times' dated the 10th October, 1973 that a Soviet tourist disappeared from Palam Airport on 9th October, 1973; and

"Reported cancellation of trains and the consequent difficulties experienced by the people, particularly in the matter of movement of coal and other essential commodities as well as passengers."

(b) if so, the reaction of Government thereto?

श्री मधु लिमये (बांका) : अध्यक्ष महोदय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। चूंकि इस मामले में माइन्ड मिनिस्ट्री जुड़ी हुई है, पाई साहब यहां बैठे हुए हैं, उन से प्रार्थना की जाय कि वह न जाय।

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS (SHRI SURENDRA PAL SINGH): (a) and (b). Yes, Sir. On receipt of information from the USSR Embassy in Delhi that a Soviet national, Mr. Anatoli Pakhomov, had disappeared from Palam Airport on October 9, 1973, immediate steps had been taken to locate his whereabouts. At around 10.00 p.m. on October 10, 1973, the Police Station at Chankyapuri was informed by the UK High Commission that an intruder had broken into the premises of the British High Commission and was creating a disturbance. The intruder, who was identified as Mr. Pakhomov was removed to Irwin Hospital for attending to the cuts and injuries he had suffered when breaking a window pane while entering the UK High Commission premises and due to jumping from the first floor to evade the police. Mr. Pakhomov was obviously in a disturbed state of mind. On being questioned, he declined to make any statement. In the circumstances, he was handed over to the USSR Embassy for repatriation to his homeland and left for Moscow by an Aeroflot flight early in the morning of October 12, 1973.

श्री प्रदल बिहारी बाजपेयी (ग्वालियर) : रेल मंत्रालय कहता है कि कोयला नहीं है और कोयला मंत्री कहते हैं कि रेल के डिब्बे नहीं हैं—पता नहीं चलता कि वास्तविकता क्या है ?

श्री मधु लिमये : इसी लिये मेरा अनुरोध है कि इन को रोका जाय।

श्री प्रदल बिहारी बाजपेयी : लेकिन मिश्रा जी कहां हैं ?

अध्यक्ष महोदय : ये भी कैबिनेट मिनिस्टर से कम नहीं हैं।

AN HON. MEMBER: What about the Cabinet Minister? Where is Mr. Mishra?

MR. SPEAKER: The Deputy Minister is here.

SHRI ATAL BIHARI VAJPAYEE: It is a question of propriety. We

[Shri Atal Bihari Vajpayee]

have nothing against Mr. Qureshi; he is a respectable colleague of ours. But where is the Cabinet Minister?

MR. SPEAKER: There is no question of propriety involved in this; I have held a number of times that any Minister can answer.

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI): Railways have been experiencing shrinking coal supplies in recent months. Steam coal which is consumed by the Railways and several industries has not been available in quantities sufficient to meet the demand of all consumers of steam coal.

The position was further aggravated in August and September by the locomen's strike and numerous staff agitations and 'go slow' on the Railways which seriously affected and impeded movement. In October, the availability of steam coal was further reduced due to a large number of holidays observed by the collieries when the offers were comparatively much less than those in previous years. The drop in availability of supplies is more pronounced in Bengal and Bihar coalfields, which cater to the bulk of the requirement of Railways and lately in Assam fields where one of the three mines raising coal is reported to have been flooded. In the circumstances, the Railways' share of steam coal from the overall available supplies could not be maintained as minimum essential demand of key industries had also to be catered for.

As a result, the coal stocks with the Railways were severely depleted. In order to make available to the industries their essential requirements of steam coal, the Railways have had to reduce their own coal consumption. To achieve this in a planned manner, Railways have curtailed departmental and shunting services and also undertaken temporary suspension of some short distance less intensively used

passenger trains. Care has, however, been taken to advise the Zonal Railways to see that vital interests such as daily commuters, court passengers, students, industrial workers etc. are not affected. The movement of essential commodities such as food-grains, fertilizers, cement, petroleum products, etc. including coal has, however, not been affected.

According to available indications, steam coal availability is expected to increase in the coming winter months. As and when the availability of steam coal improves and Railways build up the requisite coal stocks in sheds, the cut in train services will be restored in a phased manner.

SHRI SHYAMNANDAN MISHRA: It is quite obvious that the railways today present a dismal picture. In fact, the entire system of transport—rail, air and road—all of them seem to be in great disarray causing great difficulties to the people. Indeed, the whole national mobility has been seriously affected. In any country of the world, the cancellation of even a dozen trains would have convulsed the entire population and brought about a complete overhaul of the department which is responsible for running the railway. But in our country no feathers seem to have been ruffled because of the cancellation of 200 trains—particularly in the Ministry of Railways. The Ministry of Railways presents the very picture of complacency and equanimity. A ministry which can with perfect ease and equanimity announce the cancellation of 200 trains can also be trusted to announce the complete paralysis of the system with equal ease and equanimity. This is what makes us feel very much disturbed. The railways are not proving equal to the tasks which they are entrusted with, either in goods traffic or passenger traffic. If it is so at the present moment when production has gone down considerably both in agricultural and industrial fields, one does not know what is going to happen to

the railways when there is going to be a 15 per cent increase in food production which is anticipated. We hear that food production is going to register an increase to 115 million tonnes. So also we expect that there would a 1/2 million tonnes increase in steel output, and in the entire gamut of industrial production too, there is expected to be a significant increase. With so much fall in production, both agricultural and industrial, when the railway is not coping with the tasks with which it is entrusted, one can be quite different about the future. One of the main reasons that has been advanced by the hon. Minister, and probably that is the most important reason, is that there has been a fall in the supply of loco coal, steam coal, to the railways. Here we have to remember that both coal production and wagon supply happen to be in the public sector. The railways consume about 30 per cent of the entire coal production. Their requirement is of the order of 17 million to 19 million tonnes and they require 1600 to 1700 wagons per day. So, we are bound to ask whether this much of supply to the railways could not be ensured when coal production lies in the public sector. What comes in the way of the allotment of this quantity of coal and of this number of wagons only for the haulage of coal to the railways?

The hon. Minister said that coal supply to the other key sectors of industry has not been affected. There is no doubt about it. But the main artery of the national system is railways. If the railways do not function, nor do the industries in the country function. May I know whether the railways are not also included in the key sector of industries?

Then, is it with the prior approval of the railways that the coal supply has been cut down? It is quite apparent that the hon. Railway Minister does not think that the railways should be high in the priority list for the supply of loco coal. If that were not so, the Minister of Railways would

have put his foot down and said "no nonsense, we require this quantity of coal and it has to be supplied to us." If they did take this stand, then the responsibility would devolve upon the Ministry of Mines. I want to know whether that Ministry came in the way of the supply of adequate supply of coal to the railways. When the Railway Minister made a reference to "key sector of Industries", did he not include his Ministry also in that priority list? So, I want to know how this has happened when both coal and wagon supply are in the public sector. I also want to know whether any private industry like a textile mill or sugar factory has been closed down on account of shortage of coal.

Then, as if to add insult to injury, it is said that these are minor railways and minor trains. There are trains serving backward areas and backward people. If they are to be considered minor trains we know what priority the Government gives to the requirements of the backward people. So, the hon. Minister has to tell us whether the needs of backward areas and people are important or not.

The hon. Member, Shri Madhu Limaye, insisted on the presence of the Minister of Mines. I would say that even the Minister of Industries should be present here to say whether any industry in the private sector had been closed down at a time when the railways had to cancel 200 trains.

Then the hon. Minister said that some holidays have been observed by the workers in some of the coal mines. May I know whether these holidays were observed by the workers earlier? If these holidays were not observed by the workers earlier, then does nationalisation mean more holiday? Is it because of the kind of patriotism that you have been able to inject into the workers that they go in for a larger number of holidays? I would like to know the exact position. The question that arises is whether these holidays were observed earlier or not, and

[Shri Sham Nandan Mishra]

if they were not observed earlier, then my accusation would be that this Government is not capable of running nationalised industries efficiently and well. At this rate they will have ended very soon in discrediting public sector industries. It is anti-socialist Ministries which are running these socialist enterprises, it is an anti-socialist government which is running socialist enterprises, and they will very soon discredit socialist enterprises going as they do. In a very well established undertaking like the Railways they have been able to cause what had not happened ever before.

These are the few questions which I would like to address to the hon. Minister.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: The hon. Member has stated that whatever steps we are taking are anti-socialist. I do not want to enter into an argument with him on our socialism. People have judged both of us and they know who are the real socialists.

SHRI SHYAMNANDAN MISHRA: You have entrusted the Government into anti-socialist hands. Every industry that you have taken over is going down.... (*Interruptions*).

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: I did not interfere when the hon. Member was speaking. I hope he will be patient and hear me.

When we talk about cancellation of trains, it means cancellation of a few trains on a particular section; it does not mean cancellation of all the trains on a particular section. A skeleton service is maintained in all the sections. Therefore, to have this idea that cancellation of trains means that there is no transport available to the people is not correct.

We are running about 10,900 trains every day and are carrying about six

million passengers every day. If I take out the goods trains which have not been cancelled, the total number of passenger trains, both suburban and main lines, is about 5,173 trains every day. According to my hon. friend, 200 trains have been cancelled. It is less than five per cent.

SHRI SHYAMNANDAN MISHRA: More than 200 trains have been cancelled.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: It is three per cent.

The railways are using only steam coal. The overall availability of steam coal at the pitheads of mines was such that we had to see whether we should give priorities to industries or stall certain industries and take the whole coal for ourselves. The hon. Member should appreciate the role the Railways have played in sacrificing a part of the coal to see that the essential industries in the country do not come to a halt. We had the wagons and we could carry more coal for our own railway stock, but we rationed it out and saw to it that the essential industries did not suffer for want of supply of steam coal. The hon. Member himself has said that not one private industry has been closed. To that extent he should have complimented the Railways that we have sacrificed to maintain the essential industries in the country. (*Interruptions*). What I am saying is that there will be no further cancellation because the mines have turned the corner and there is an improvement in the supply of various types of coal. The number of trains so far cancelled will not increase. But we are now trying to build up our own stocks. The railways, unfortunately, had a very small inventory of coal at the end of last month. In some places we had only one day's stock. The hon. Member can understand that a vital transport system like the Railways

which is the artery of the whole economy of the country, should have a certain stock, say, upto 7-8 days' stock which is the minimum. But regarding making available of coal like coking coal to the steel industry, hard coke to the foundry industry, slack coal to the brick kiln industry and other industries, there is no dearth so far as the Railways are concerned in supplying the wagons to these industries.

SHRI SHYAMNANDAN MISHRA: The Ministry of Mines claims that the production of coal has since January and yet you are complaining lack of coal.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: Unfortunately, there is no improvement in the loading of coal from the pitheads. We had some troubles, we had some go-slow by the carriage and wagon staff. The train examiners detained the trains much longer than is required under the Rules. There is also impediment in the movement of coal from the pitheads. As I said, now that the mines have turned the corner and the Railways are in a position to supply the wagons, the position will improve and I can assure the House that there will be no further cancellation of trains and the trains which have now been cancelled will be restored as and when the stock position improves.

SHRI SHYAMNANDAN MISHRA: The main question that I want to raise is—and that is also in relation to what I said earlier, that if the hon. Minister of Mines claims an increase in production of coal from the month of January consistently, then how do you complain of lack of coal?

SHRI PILOO MODY (Godhra): Where did you find this corner?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: The hon. Member knows much about coal. The overall stock position of coal might have gone up, but the Railways are using steam coal. The pro-

duction of hard coke and the slack coal might have gone up. The Railways is entirely based on steam coal and our major requirements come from the Bengal and Bihar collieries.

श्री मधु लिमये (बांका) : अध्यक्ष महोदय, यह बिल्कुल स्पष्ट बात है कि यह जो कोयले का अभाव है यह रेल और कोयला मंत्रालय की मिलीजुली जिम्मेदारी है। इन के कार्यक्षेत्र में भी ओवरलैपिंग है और साथ साथ इन की असफलता भी मिलीजुली है। रेल मंत्री में थोड़ी भी ईमानदारी होती, तो सत्य को स्वीकार करते इन का जवाब देखियेगा इन्होंने मुझ को एक प्रश्न के उत्तर में कहा है, आज 15 तारीख है, दो दिन पहले ही मेरा सवाल था :

"If the shortages are due to the failure of the Railways, what steps the Government propose to take to remedy the situation?"

इसका जवाब इन्होंने दिया है :

"The shortages are not due to the failure of the Railways."

आगे चल कर अभी अभी मंत्री महोदय ने कहा कि लोको की हड़ताल हुई, मजदूरों ने गोस्लो किया, 50 तरह की बमबंट रेल में उत्पन्न हुई। तो वैगन की कभी एक बात हो गई। लेकिन रेल मजदूरों को संतुष्ट रखने में जो असफलता हुई है उसकी जिम्मेदारी रेल मंत्रालय पर है या दूसरे मंत्रालय पर है? पहले तो मैं यह जानना चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस तरह के झूठे जवाब क्यों देते रहे हैं। ईमानदारी इस में होती तो यह कहते कि यह असफलता हमारी भी है और कुछ कोयला मंत्रालय की भी है। लेकिन यह कहते हैं कि :

"The shortages are not due to the failure of the Railways."

पहला मुद्दा तो मेरा यह है।

अध्यक्ष महोदय, एक दूसरे प्रश्न के जवाब में इन्होंने स्वयं माना है कि जो वैगन्स के लिये ब्राडर दिये जाते हैं, इंडेंट्स किये

[श्री मधु लिमये]

जाते हैं और एकचुअल जो लोडिंग है जो माल षट्पया जाता है इस में तकरीबन 30 प्रतिशत से लेकर 40 प्रतिशत की कमी रही है। इन्होंने ही खुद एक प्रश्न के जवाब में अप्रैल से लेकर सितम्बर तक के आंकड़े दिये हैं और कहा है कि 30 से 40 प्रतिशत लोडिंग कम हुई है आर्डस के मुकाबले में।

अध्यक्ष महोदय, एक और इस के सम्बन्ध में जानने की चीज है। यह जो कमी है इस के लिये कई बातें हैं। एक तो वैगनों की कमी, दूसरी रेलवे लाइन्स की जो कैरीइंग कैपेसिटी है उस की कमी, तीसरे पिट हेड्स के पास साइडिंग नहीं है। अब साइडिंग बनाने की जिम्मेदारी मैं नहीं जानता रेल मंत्रालय की है या कोयला मंत्रालय की है? क्यों कि बिना पूंजी लगाये साइडिंग्स बनेंगी नहीं।

इसी तरह एक और सवाल आता है लोडिंग रेलवेज, जहां पर कोयला चढ़ाया जाता है और कैरीइज रेलवेज, इन का किसी तरह का एक सूत्रीकरण नहीं है। तो ये चार, पांच कोयले की कमी के कारण हैं। और सब से बड़ा कारण यह है कि जिस की चर्चा बरिष्ठ सदन में हुई थी और कहा गया था कि मंत्री महोदय के दरबार में दूबारी लोग जाते हैं और जो पैसा देते हैं उन्हीं को वैगन्स अलाट किये जाते हैं। इस का कोई संतोषजनक जवाब राज्य सभा में नहीं मिला। और मेरी भी जानकारी है, एक प्रश्न को आप ने अलाऊ नहीं किया जिस में मैंने कहा था कि इस तरह की जानकारी हमारे पास आ रही है कि बड़े लोग कुल मिला कर एक दिन में दो लाख ४० की घूस देते हैं वैगन्स अलाटमेंट के लिये। आप ने इस सवाल को अलाऊ नहीं किया।

अध्यक्ष महोदय : ऐसी बातें मत किया करे कि अलाऊ नहीं किया। किया है।

श्री मधु लिमये : अध्यक्ष महोदय, सदन के सामने बातें आये इसीलिये हम प्रश्न पूछते हैं और बातें उठाते हैं। लेकिन मेरे तारांकित प्रश्न को नहीं स्वीकार गया था।

श्री पन्ना लाल बाखपाल (गंगानगर) : क्या आप ने भी कभी नोट गिन कर दिये हैं।

श्री मधु लिमये : आप के दल के सदस्यों ने ही राज्य सभा में खुल कर आरोप लगाया है। यह पूरी सरकार दरिद्र नारायण की सरकार नहीं रही है, बल्कि नगद नारायण और हड़प नारायण की सरकार हो गई है। तो मैं क्या करूँ? आप कांग्रेसी सदस्यों से पूछिये। अध्यक्ष महोदय, मैं किसी का नाम नहीं जे रहा हूँ, फिर भी यह हल्ला कर रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय, रेल मिनिसट्री का कहना है कि कोयले की पैदावार में कमी है। इसीलिये मैं चाहता था कि कोयला मंत्री भी मौजूद रहे, और जो आंकड़े दोनों मंत्रालय द्वारा दिये जाते हैं दोनों में कोई मेल नहीं है। दो घण्टे से मैं मिला रहा हूँ, कोई मेल नहीं है। इसलिये हम इन चीजों की सफाई चाहते हैं कि पिछले 10 महीने में माहवार कोयले की क्या पैदावार रही है? 1972 में क्या रही और 1971 में क्या रही, और विभिन्न किस्म का जो कोयला है जिस की अलग अलग उद्योगों को जरूरत होती है, जैसे हार्डकोकिंग कोल की स्टील कारखानों के लिये, स्टोम कोल की रेलवेज के लिये और पथरातू पावर हाउस के लिये इनफॉरियर किस्म के कोयले की जरूरत होती है, लेकिन इन के बारे में आप की योजनाओं में कोई मेल नहीं है।

एक प्रश्न के उत्तर में इन्होंने कहा कि वैगन्स के मुवमेंट में तेजी लाने के लिये हम ने डीजलइंजेशन और इलेक्ट्रिकेशन का प्रोग्राम बनाया है। एक और डीजल की और तेल की कमी चलती है, एक, एक रुपया पेट्रोल का दाम बढ़ रहा है, हो सकता है कि आगे चल कर डीजल का भी दाम बढ़ जाय। और दूसरी ओर व है कोयले की सप्लाई के

लिये हम लोग डीजलाइजेशन का प्रोग्राम ला रहे हैं। एक और कह रहे हैं कि बिजली पैदा करने वाले जो प्रकल्प हैं उन के लिये पर्याप्त कोयला नहीं मिल रहा है, और दूसरी प्रोर आप कह रहे हैं कि हम इलेक्ट्रिफिकेशन तेजी से करेंगे। मंत्री जी ने स्वयं स्वीकार किया है कि गुड्स ट्रेन की और वैगन्स की कभी का एक कारण यह भी रहा है कि बिजली की सप्लाई जो स्टील और कोल इलाके में जाती है रेलवेज को उस में भी कमी आयी है। तो क्या मंत्री महोदय इस के बारे में सदन को जानकारी देंगे कि विभिन्न किस्म के कोयले की पैदावार जनवरी महीने से आज तक क्या रही है ? पिछले दो साल में क्या रही है ?

इसी तरह यह भी बताये कि विभिन्न उद्योगों की जो आवश्यकतायें हैं, जैसे पावर हाउसेज हैं, सीमेंट के लिये भी कोयल की जरूरत पड़ती है, टैक्सटाइल की अहमदाबाद भी मिलें कोयला खर्च करती हैं, छोटे उद्योगों की यह दशा है कि इंट बनाने वाले भट्टों की आवश्यकताओं को सिर्फ 15 प्रतिशत पूरा किया गया है और जो इंटें बनी थीं वह इंटें बरसात में बंद गई 50 प्रतिशत से अधिक क्यों कि कोयला न होने के कारण उन को पका कर मजबूत नहीं बना सका यह छोटा उद्योग इसकी भी जानकारी हमें मिलनी चाहिये।

जहां गोस्ली के मामले आ जाते हैं। उस में एक बात है कि रेलवे में इन दिनों छोटी छोटी यूनियन बहुत बन रही है, कंटेगरी वाइज यूनियन बहुत बन रही हैं। मैं मानता हूं कि लोकोमोन्वाइंट्समें वगैरह की मांगे बहुत जायज हैं। लेकिन हम तो पचास साल ऐसा करके पीछे जा रहे हैं। क्या हब इंडस्ट्रियल यूनियन की और नहीं बढ़ेगे। प्वाइंट्समें की यूनियन है, गार्डज की है, हमारे कुछ सदस्य भी उसके अध्यक्ष हुआ करते हैं, स्टेशन मास्टर्ज यूनियन है, असिस्टेंट स्टेशन मास्टर्ज यूनियन है। इंडस्ट्रियल यूनियन की और हमें बढ़ना है तो रेलवे कर्मचारी को पन्द्रह

लाख के करीब हैं तो उनकी एक ही यूनियन होनी चाहिये। मैं मानता हूं कि शर्मा जी की जो फंडेशन है और आल इंडिया रेलवे मेन फंडेशन है ये दोनों बिल्कुल गाबदूस यूनियन हैं और इनको भी मजदूरों की मांगों को पूरा कराने में असफलता नहीं मिली है। रेलवे एक व्यापारिक संस्था है। उसको पै कमिशन के लफड़े में आप क्यों फंसा देते हैं। जैसे कोल-मांज का सवाल है, स्टील वर्कज का उवाल है, सिमेंट वर्कज का सवाल है उनके लिए जिस तरह से आप अलग बीज बोर्ड बनाते हैं उसी तरह से इनके लिए भी क्यों नहीं बनाते हैं। मैं तो यह चाहूंगा कि सीधी बातचीत की मार्फत उनकी समस्याय आप हल करें; इसको मैं ज्यादा पसन्द करूंगा। यूनियन और फंडेशन और रेलवे मंत्रालय भविष्य के लिए फंसला को कि हम लोग यह मामला पै कमिशन में बिल्कुल कमी नहीं दगे। अगर रेलवे मजदूरों और मैनेजमेंट के बीच में सीधी बातचीत से समझौता हो जाए तो मेरा खयाल है कि यह वाइल्ड कैट स्ट्राइक, गो स्लो आदि बाते नहीं होंगी।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : मम्बर साहब ने सब से पहली बात यह कही कि दोनों महकमों का आपस में कोई तालमेल नहीं है। यह बात सही नहीं है। माइज के महकमे और रेलवे के महकमे में किसी किस्म का टकराव नहीं है बल्कि दोनों मिल कर जो भी समस्यायें होती हैं कोल की दुलाई की हो या कोई और हो काफी ऊंचे लेवल पर मश्वरा करते हैं। लेकिन हम ने इस बात को कभी छिपाने की कोशिश नहीं की कि जब कभी रेलवे का कसूर होता है तो वह अपने कसूर को मानती है और मैं समझता हूं कि माइज वालों की भी कुछ मुश्किलात होंगी और उनका जिन्न वे करते रहते हैं। मम्बर साहब ने यह भी कहा है कि एक प्रश्न के उत्तर में मैंने कहा था कि रेलवे इसकी जिम्मेदार नहीं है कि शार्टेज है। लेकिन इन्होंने सिर्फ एक जुमला ही पढ़ा और अगर वह पूरी तफ्तील

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी]

को पढ़ने तो इनको खुद-ब-खुद अपने सवाल का जवाब मिल जाता।

श्री अशु सिमथे : लिखना चाहिये था कि आंशिक सफलता हमारी भी है, पार्टली हमारी फेल्योर है। मैंने इनका ही वाक्य पढ़ा है।

अध्यक्ष महोदय : पेशेंश होनी चाहिये सुनने की।

श्री अशु सिमथे : मैं एक घंटे तक सुनने के लिए तैयार हूँ। इस तरह का वाक्य वह पहले देते हैं कि हमारी कोई फेल्योर नहीं है।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : कोयले की वैंगज के जिक्र के दम्यान में इन्होंने कोयले की दलाली वाली कोई बात कही है। मैं साफ कहना चाहता हूँ कि जितनी भी वैंगज एलाट होती हैं स्टेट गवर्नमेंट की सिफारिश पर होती हैं। रेलवे मिनिसट्री या उसका कोई अफसर व्यक्तिगत तरीके पर किसी आदमी को कोई वैगन नहीं देते हैं। अगर माननीय सदस्य कोई ऐसी बात हमारे नोटिस में लाए कि किसी शख्स को मेहरबानी के तौर पर या किसी सिफारिश के तौर पर वैगन दी गई है तो उसकी हम जरूर जांच करेंगे लेकिन नियम यह हैं कि स्टेट गवर्नमेंट सिफारिश करती है स्लैक कोल, हांड कोक, साफ्ट कोक की वैंगज के लिए और उसके मुताबिक रेलवे वैंगज मुहैया करती हैं।

कोयले की पंदावार कितनी हुई है डिफ्रंट कैटेगरीज की उसका जवाब तो मैं नहीं दे सकता क्योंकि यह मेरे महकमे से ताल्लुक नहीं रखती है।

जहां तक स्लेक कोल का ताल्लुक है जिसका जिक्र माननीय सदस्य ने किया है जोकि भट्टे वाले इस्तेमाल करते हैं उस में काफी कमी कुछ दिनों से महसूस की जा रही है और भट्टे वालों को उसकी बहज से काफी दिक्कत हो रही है। हमें माइज मिनिसट्री

की तरफ से आश्वासन दिया गया है कि स्लेक कोल का उत्पादन बढ़ाने की कोशिश वे कर रहे हैं और यही सीजन है जबकि ब्रिक वनिंग के लिए कोयला इस्तेमाल किया जाता है और उम्मीद की जाती है कि चन्द महीनों में ब्रिक वनिंग का जो मसला है यह भी हल हो जाएगा।

कैटेगरी वाइज यूनियज को आप क्यों एनकरेज करते हैं, यह प्रश्न भी मम्बर साहब ने किया है। रेलवे की पालिसी इस वक्त यह है कि दो यूनियज जो रिकगना इज्ड हैं उन्हीं के साथ बातचीत की जाए, उन्हीं के साथ वह नेगोशिएशंज करती है। किसी कैटेगरी वाइज यूनियन को हमने रिकगनाइज नहीं किया है। लेकिन इसका मतलब यह नहीं है कि रेलवे कर्मचारियों को अगर कोई शिकायत हो तो उसको सुनने के लिए महकमा तैयार नहीं है। कोई भी रेलवे का कर्मचारी हो उसे हक है कि वह अपनी शिकायत रेलवे के अफसरों के सामने पेश करे लेकिन जहां तक नेगोशिएशंज का ताल्लुक है उसका हक सिर्फ दो ही यूनियज को दिया गया है। हमारी काशिश है कि एक इंडस्ट्री में एक यूनियन रहे और उसके लिए हम काशिश करते हैं। इसी तरह से रेलवे में भी दोनों यूनियज को मिला कर एक यूनियन बने यह हम चाहते हैं। मुझे यह आश्वासन भी दिया गया है कुछ कैटेगरीज की तरफ से कि जिस वक्त वहां पर रेलवे में एक यूनियन बनेगी तो वे अपनी कैटेगरी को यूनियन को खत्म कर देंगे। इस में लियम जी की थाड़ी मदद चाहिये। शास्त्री जी को वह समझा दें कि इस किस्म की बात वह न करे।

श्री राजाबतार शास्त्री (पटना) : मैं भी तैयार हूँ लेकिन . . . (व्यवधान)

श्री अशु सिमथे : एक प्रश्न बहुत महत्वपूर्ण था जिसका जवाब नहीं आया है। रेलवे व्यापारिक संस्थान है। उनको सरकारी आफिस वर्कज के साथ जोड़ कर उनके मामले को

वे कमिशन में दे कर आप रेलवे को चौपट कर रहे हैं। उसकी एफिसेंसी नहीं बढ़ रही है उसको व्यापारिक संस्था के रूप में मान कर क्या आप हिदायत करेंगे कि भविष्य में यह मामला वे कमिशन में नहीं जाए और सीधे बातचीत के जरिये बेज बोर्ड के जरिए इनके मामलों का हल किया जाए। ऐसा अगर हो गया तो बहुत कल्याण होगा।

प्रध्यक्ष महोदय : आप कहते हैं कि एक प्रश्न का जवाब नहीं आया। लेकिन प्रश्न एक ही हो सकता है, ज्यादा नहीं।

श्री शं. लिवरे : आपने प्रक्रिया ही बदल दी है और उसी का मैं भी फायदा उठाता हूँ जैसे दूसरे उठाते हैं।

प्रध्यक्ष महोदय : फायदा भी उठाते हैं और मेरी तरफ उंगली भी करते हैं कि आपने बदल दिया है। सब कुछ करते भी हैं और उसके बाद सारा दोष भी मुझे देते हैं। यह बड़ी गलत बात है। कैसा जानना आ गया है। भला करने वाले के साथ भी बुरा करते हैं।

SHRI BISWANARAYAN SHASTRI (Lakhimpur): I have carefully gone through the statement made by the hon. Minister of Railways. It appears that this statement is inadequate, vague and, in some places self-contradictory. It is inadequate because the statement does not clearly state what is the basic cause of the short supply of steam coal. It reads like this:

"Railways have been experiencing shrinking coal supplies in recent months".

What is the reason? None given. Therefore, it is inadequate.

It further reads:

"Steam coal which is consumed by the Railways and several industries has not been available in

quantities sufficient to meet the demand of all consumers of steam coal".

It appears that the Railways are very eager to bracket other industries also so that the blame can be shared equally.

It is self-contradictory because it says:

"The position was further aggravated in August and September by the locomen's strike and numerous staff agitations and 'go slow' on the Railways which seriously affected and impeded movement".

May I know how a go-slow and other staff agitation can lead to a shortage of supply of steam coal to the Railways? If there is an agitation, if there is go-slow tactic adopted by the railway employees, there must be an increase, due to non-use, of steam coal in stock and it should have been possible to utilise that stock for further running of trains. Therefore, it is self-contradictory.

Then again:

"In October, the availability of steam coal was further reduced due to a large number of holidays observed by the collieries....

The language has to be noted. First it was stated that the position was further aggravated in August and September by the locomen's strike. Now it is contended that it was further reduced due to a large number of holidays observed by the collieries. That means the locomen's strike or the observance of holiday in the collieries are the same thing. I fail to understand this logic. Therefore, I am constrained to say that his statement is self-contradictory.

Thirdly, I would like to point out that it is inadequate, because in the other statement that the Railways made previously, they are very eager

[Sri Biswanarayan Shastri]

to publicise their doings and undoings. Here, nothing is given as to how many trains or how many services have been cancelled or suspended and in what sections and in what zones of the railways. Nothing has been mentioned. Therefore, the statement is both vague and inadequate.

I can cite so many previous instances where even minor things have been elaborated largely but here they have deliberately omitted this, obviously because they do not want to take the House confidence, I presume.

I would like to know, in view of this situation, whether the hon. Minister will be pleased to tell us categorically the number of trains cancelled or suspended during this period zonal-wise in the Eastern, Northeastern and the Northeast Frontier zones, and also the estimated loss to the railways in tonnes and rupees, and whether the railways, in view of the short supply of coal, are going to switch over to dieselisation which is also a dangerous proposition,—as has been stated by the Railway Ministry in some other connection—and whether they are going to stick to that principle.

Finally, I would like to know whether the railways have got their own captive mines to meet the emergency demands. These are my questions to which I would like to have clear answers.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: The hon. Member has said that the statement is vague and it does not contain the information which he desires to have. I would be pleased to give him the information, whatever he wants, but the statement is self-contained, and it contains all the information which was asked for by the hon. Members.

SHRI ATAL BIHARI VAJPAYEE: The number of trains cancelled?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: He says we are trying to share the blame

and he says the railway have failed, the industry has failed and the Ministry of Mines has failed. As I have said earlier, when there is this distress, the Ministry of Industry and Mines and the Railways Ministry have shared the distress of each other, and there is no question of blaming each other.

MR. SPEAKER: What the hon. Member said—and I also could not resist it—was that the other day your colleague said “I have got so much; but the railways must move.” And I see you are sitting side by side.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: The hon. Member asked how it affects the movement of coal. If the loco staff strike, if the engine-drivers do not run the engines, coal will not move. That is very clear. (*Interruptions*) I have already said in this House that the loco running staff strike for that period has cost us about Rs. 14.67 crores.

SHRI ATAL BIHARI VAJPAYEE: We are discussing the coal situation.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: He asked how it affects the movement of coal. He asked how when there is a go-slow activity or when the staff do not work, there is this difficulty. It is a common thing that when the wagons are loaded, and when the wagon staff and the carriage staff and the train examiners delay the examination of the train for hours together, it will not build up the stocks, neither will the coal move to a particular direction.

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : क्या खान पर कोयला है ?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: कोयला है । The number of trains cancelled from 1-11-1973 to 12-11-73 on the Central Railways was 122; no trains were cancelled on the South eastern Railway and two trains were cancelled on the Eastern Railway.

MR. SPEAKER: It is already in the statement. You need not mention it.

SHRI BISWANARAYAN SHASTRI: My last question has not been answered, whether the Railways are going to have captive coal fields to meet emergencies.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: No, Sir.

श्री कमल मिश्र मधुकर (केसरिया) : अध्यक्ष महोदय, यह बात सर्वमान्य है कि कोयले की कमी है और देश भर में 210 गाड़ियाँ रद्द कर दी गई हैं। इस ने लोगों के जीवन के प्रत्येक अंग को प्रभावित किया है और लोग बहुत परेशान हैं, इस बारे में दो मत नहीं हो सकते हैं।

लेकिन सरकार की गलतियों को छिपाने के लिए मंत्री महोदय ने सारा दोष लोको रनिंग स्टाफ की हड़ताल पर डाल दिया है। लोको रनिंग स्टाफ की हड़ताल के बाद सरकार ने उन के साथ जो समझौता किया, आज भी उस की शर्तों पर अमल नहीं हो रहा है। उन लोगों ने अपील की है कि अगर समझौते पर अमल नहीं किया जाता है, तो फिर हड़ताल की जायेगी। इस लिए मंत्री महोदय का उस समझौते पर अमल करने की दिशा में कदम उठाना चाहिए और उन लोगों की जो समस्याएँ हैं, उन का हल करना चाहिए।

इस मंत्रालय के उच्चाधिकारियों पर मेरा खास चार्ज है कि देश की कुछ शक्तियाँ उन के साथ मिल कर इस साजिस में लगी हुई हैं कि पब्लिक सर्विस के जितने कारखाने या संस्थान हैं उनको बंदनाम किया जाये, उनमें सबोटिज किया जाये उन के प्रोडक्शन को गिराया जाये और उन के कर्मचारियों को भी बंदनाम किया जाये। यह सरकार इतनी निकम्मी है कि वह इन षड्यंत्रकारियों को पहचानती नहीं है। मुझे जानकारी है कि रेलवे मंत्रालय के बहुत से उच्चाधिकारी रेलवेज को फेल कराने की दुश्चैष्टा में लगे हुए हैं और मंत्री महोदय की पीठ पीछे खुलेआम उन को गाली देते हैं, लेकिन मंत्री महोदय को उस की जानकारी नहीं है। जिन उच्चाधिकारियों पर मंत्री

महोदय सब बातों के लिए निर्भर करते हैं, प्रशासन को सबोटिज करते हैं और प्रोडक्शन बाधा डालते हैं। उस का जो नतीजा है, वह सब के सामने है।

जहाँ तक वैगन्ज का संबंध है, मंत्री महोदय ने कहा है कि हल यह है कि स्टेट गवर्नमेंट के आर्डर पर ही वैगन दिया जाता है, लेकिन इस हल पर अमल नहीं होता है। मेरे पास इस बात के प्रमाण हैं कि प्राईवेट कम्पनियों और प्राईवेट व्यक्तियों को अनियमित ढंग से बेटन दे दिये गये। रेलवे प्रशासन में जो घूसखोरी और झुठ्ठाचार व्याप्त है, उस की तरफ भी मंत्री महोदय का ध्यान जाना चाहिये।

12.48 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair.]

सरकार के मंत्रालयों में कोआर्डिनेशन न होने की वजह से भी बहुत गड़बड़ियाँ हो रही हैं। एक तरफ से कहा जाता है कि कोयला नहीं है और दूसरी तरफ से कहा जाता है कि वैगन नहीं है।

26 अक्टूबर, 1973 को स्टेटसमैन में दुर्गापुर के बारे में स्टाफ कारेसपॉन्डेंट का आर्टिकल निकला था, जिसमें बताया गया था कि कोलमाइन्स में क्या स्थिति है। उस आर्टिकल में कहा गया था कि विभिन्न अधिकारियों में को-आर्डिनेशन न होने के कारण कोयले के टारगेट पूरा नहीं हो रहा है। उस में यह भी बताया गया था कि मिडलमैन कोलमाइन्स के उच्च-अधिकारियों के साथमिल कर रेक्वायरमेंट से अधिक कोयला ले लेते हैं, जिस के कारण सरकार को सप्लाई में कमी हो जाती है।

ऐसे ही जो पुराने छोटे-छोटे माइन्स को रीआर्गेनाइज किया गया वह सांस्टीफिक बेसिस पर उन को रीआर्गेनाइज नहीं किया गया जिस के कारण भी कोल के प्रोडक्शन

[श्री कमल मिश्र मधुकर]

में दिक्कत पैदा हो रही है। साथ साथ इंडस्ट्रियल डिस्प्यूट्स जो होते हैं उस में अधिकारी लोग नौकरशाहना व्यवहार करते हैं। उन के दिमाग में यह नहीं आता है कि ये राष्ट्रीयकरण के और पब्लिक सेक्टर के कारखाने हैं, इस में मजदूरों के प्रति सहानुभूति होनी चाहिये। डिस्प्यूट्स होते रहते हैं और उनका हल नहीं होता है। साथ ही बड़े अफसर लोग उस में हैं जो आप से मांग कर रहे हैं कि हम को पे स्केल उतना ही मिलना चाहिये जो प्राइवेट कम्पनियों के समय में मिलता था। क्या यह सैंबोटेज करने की बात नहीं है? इन तमाम तथ्यों के चलते ही आप की माइन्स में जितना प्रोडक्शन होना चाहिए वह नहीं हो रहा है। सैंबोटेज है, बड़े अफसरों की नौकरशाही है, आपका मिसमेनेजमेंट है और करप्शन है जिस के कारण तमाम कठिनाइयां पैदा हो रही हैं। यही हालत आप के रेलवे में भी है और इसके कारण ही आप के रेलवे में भी गड़बड़ियां पैदा हो रही हैं साथ साथ माइन्स में भी गड़बड़ियां पैदा हो रही हैं। इसलिए मैं सरकार से कहना चाहूंगा कि आप ने जो आल इण्डिया लोको स्टाफ के साथ समझौता किया उस को भ्रमल करने में जो बाधा आप के सामने आ रही है उस की आप दूर करने जा रहे हैं या नहीं?

दूसरी बात यह मैं यह जानना चाहूंगा क्या इस बात के लिए आप इन्क्वायरी करने आ रहे हैं या नहीं जो यह एक्ट आफ सैंबोटेज हो रहे हैं माइन्स में या दूसरे पब्लिक सेक्टर के कारखानों में या रेलवे में भी जो हो रहे हैं, उस के लिए आप कोई एन्क्वायरी बंटाइए और उन अधिकारियों का पता लगाइए जो आप के काम को सैंबोटेज करना चाहते हैं जिसके चलते आप के लक्ष्य की पूर्ति में बाधा हो रही है।

मैं यह भी जानना चाहता हूँ सरकार से कि यह जो नेशनलाइज किया कोल माइन्स

को उसका मैनेजमेंट अभी ठीक तरह से नहीं किया गया है और साइटीफिक बेसिस पर उसका रिओरिएंटेशन नहीं हुआ। क्या आप ऐसी व्यवस्था करने जा रहे हैं जिसके द्वारा उसका जनवादीकरण हो और साथ साथ वैज्ञानिक आघार पर उसका संगठन हो?

आपके विभिन्न मंत्रालयों में बैंगनज कितने देने हैं और कोल कितना पड़ा हुआ है इन सब चीजों के लिए कोई क्रोमोडिनेटिंग बाडी क्या आप बनाने जा रहे हैं जिसके जरिए कामों में संतुलन हो और कोई गड़बड़ पैदा न हो।

अन्त में मैं जानना चाहता हूँ कि आप ने जो कहा है कि हमारे यहां करप्शन नहीं मैं बताने को तैयार हूँ जो ऐसे अधिकारी हैं क्या उनके खिलाफ आप सख्त से सख्त कदम उठाने के लिए और उनको सजा देने के लिए तैयार हैं या नहीं?

श्री मुहम्मद शफी कुरैशी : प्राखिरी जो सवाल आप का उसका उत्तर मैं पहले दे दूँ। आपने कहा कि जो कल्पना करेंगे क्या उनकी सजा दी जाएगी और आप ने कहा है कि कुछ केसिस आप के पास हैं जो आप देने को तैयार हैं—

श्री सरजू पांडे (गाजीपुर) : इसी हाउस में बजट सेशन में मैं ने बेरी जो रेलवे चैयरमैन थे उनके विरुद्ध आरोप लगाया था और लिख कर भी दिया था उस पर कोई कार्रवाई नहीं की गई।

श्री मुहम्मद शफी कुरैशी : जिस भी अफसर के खिलाफ कोई शिकायत की जाएगी और अगर सबित हो जाएगी कि उस ने करप्शन किया है तो उसको कड़ी से कड़ी सजा दी जाएगी।

बाकी ज्यादातर सवाल गाइनिंग मिनिस्टर से ताल्लुक रखते हैं। उन्होंने

जो इतिला दी है कि कुछ लोग नेशनलाइजेशन के बाद परेशान हो गए हैं और उनकी कोशिश है कि जो महकमे सरकार ने नेशनलाइज किया है, वोटोज के जरिये उनके कार्यकर्त्तों को खत्म कर दिया जाए यह सही हो सकता है और उसको ज्यादा मालूम होगा। सरकार को भी शायद माइन्स मिनिस्ट्री को इस बात की इतलाह होगी लेकिन जहां तक रेलवे के मुतालिक उन्होंने कहा है रेलवे इस बात के लिए चौकन्ना है और मैंने यह कभी नहीं कहा जैसा कि उन्होंने कहा कि लाको स्टाफ का बजह से सारा नुकसान रेलवे को हुआ है और इसी बजह से कोयले का सप्लाई कम हो गई। मैंने कहा कि एक बजह यह भी हो सकती है कि कभी काम में रुकावट आजाए उसकी बजह से भी मूवमेंट में रुकावट आ जाता है। जिसके कारण हमारा स्टाफ नहीं बन पाता और कोयला वक्त पर नहीं पहुंच पाता।

बाका दूसर सवाल माइन्स के मिनिस्टर से ताल्लक रखत हैं। अगर वह चाहें ता उनका जबाब द सकते हैं।

SHRI ATAL BIHARI VAJPAYEE: The House would like to know from the Minister of Steel and Mines whether there is shortage of coal or shortage of railway wagons.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I know the dividing line is very thin and it becomes a little difficult, but at the same time there is a certain procedure. I am only trying to regulate the procedure. There is a certain procedure. The Calling Attention Notice relates to a particular Ministry. The convention is that only those members who have given their names can put questions and the Minister will reply. If other members pitch in and another Minister is also drawn into this, it becomes a discussion not relating to any particular Ministry but a sort of mini-discussion relating to the whole Government. The whole thing is a little complicated.

SHRI BHAGWAT JHA AZAD (Bhagalpur): He can make the state-

ment either today or tomorrow. He is prepared to make the statement.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I know. The Minister is naturally very anxious to defend his Ministry. But my responsibility here is not to allow any Minister to get up and make any kind of statement any one he likes. I am concerned with the procedure of the House. But, then, as I said, we cannot just brush aside this problem. I have always said this is an evolving democracy. Perhaps the rules are not adequate enough to meet all the contingencies. Therefore, as some members have suggested, it might be treated as an exception. I will allow the Minister to make a statement on this condition that there should not be any further questions. If the Minister is willing to make a statement, and the members are anxious to hear him, let the statement be made. But no more questions should be asked after that statement.

12.57 hrs.

STATEMENT RE. PRODUCTION AND SUPPLY POSITION OF COAL

THE MINISTER OF HEAVY INDUSTRY AND STEEL AND MINES (SHRI T. A. PAI): I am glad that the members like to be acquainted with the correct situation. I would like to give it as best as I can. In 1970-71 the production of coal was 72.95 million tonnes; in 1971-72 it was 72.06 million tonnes and in 1972-73 it rose to 76.40 million tonnes. The question whether production has gone down or short up after nationalisation has been a matter of controversy. I would like to say that no magic could happen to bring up that production immediately after nationalisation to any extent, because the coal industry presented a picture where over a period of years there was no investment at all and perhaps slaughter mining and indiscriminate mining also. Along with that the demand for coal was also going up in various sectors.