[Shri A. Nallasivan]

cidents in Nizamuddin area of Delhi are only a pointer. So the Government should always be vigilant. The Ram-Janmabhoomi and Babri Masjid issue should be solved either through mutual discussions or through the verdict of the courts, but should not be allowed to be taken to the streets.

The Address rightly states that our policy is rooted in our commitment to non-alignment and our aspirations for a peaceful world free of domination, exploitation and war. We are glad that our Prime Minister is attending the inauguration of independence of Namibia at the head of a delegation. We are also happy that our Prime Minister is the Chairman of the Reception Committee to welcome the great national liberation leader, Dr. Nelson Mandela to our country. We also note with satisfaction that the Address assures that the pace of diplomatic exchanges between India and China is being accelerated and that subserves the interests of both our countries. Recently there was a report in the papers that in an interview to *New York Times* our Foreign Minister, Shri I. K. Gujral has stated that "non-alignment is irrelevant today". But subsequently he has issued a statement saying that he did not say so, but only that circumstances have changed and that they are to be taken into account. I am unable to understand what he means by that. We feel that the pressure of imperialists would continue to be there as a threat to the Third World and non-aligned countries and their interests demand the continuation of such a non-alignment policy. Ours biggest non-aligned country cannot afford to give it up. I want the Government to clarify its position further on this issue. . The Address, where it deals
5 P.M. with the United States of America, refers to "the objectives shared by our two democracies". In our opinion, this reference is most uncalled for. In the background of what the United States of America did to Panama and how it intervened in the elections in Nicaragua, it is not proper to compare our democracy with the U.S. democracy which does not hesitate to interfere, with subversive designs, in the internal affairs of other countries.

Finally, I would request the Government of India to insist upon the Government of Sri Lanka to fulfil its obligations to the Sri Lankan Tamils, namely (1) to devolve more autonomous powers on the North-Eastern Provincial Council and (2) to guarantee the safety and security of all sections of the Sri Lankan Tamil people. If the Government of India fails to honour its commitments in this regard, it will only help inflame the ethnic passions and the continuance of the ethnic conflict. That will ultimately help only the imperialist powers to intervene in and destabilise that region and gain a foothold in Trineomalee. I would, therefore, request the Government of India to take up this issue seriously with the Governemnt of Sri Lanka.

With these words, Sir, I conclude and I thank you for giving me this opportunity.

STATEMENT BY MINISTER

Accident involving No. 9020 Up Dehradun Bombay Central Express train on 14.3.1990

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI GEORGE FERNANDES): Sir, I deeply regret to apprise the House of an unfortunate accident to train No. 9020 Up Dehradun-Bombay Central Express at about 15.25 hrs. on 14.3.1990 on the Ratlam-Dahod BG Double line electrified section of the Ratlam Division of Western Railway. While this train with 16 coaches was on the run between Ratlam Junction and Morwani stations the 6 rearmost coaches derailed, of which 4 coaches, marshalled 12th to 15th from train engine, capsized at km. 646/23. As a

result of this derailment, 7 passengers lost their lives and 26 passengers sustained injuries, out of which 3 were grievous.

Immediately on receipt of information about the accident, Medical Relief Vans and Road Ambulances with Divisional officers and Doctors were rushed to the site from Ratlam. Divisional Railway Manager/Ratlam alongwith his officers immediately left for the site of the accident. Local civil and police officials also reached the accident spot. The injured were admitted to the civil and railway hospitals at Ratlam.

The General Manager, Western Railway and senior officers who were on inspection at Ankleshwar about 350 kms. from the site of accident also rushed to oversee relief arrangements at site.

Member Engineering, Railway Board also proceeded to the accident site.

The Commissioner of Railway Safety, Western Circle, who was with General Manager, Western Railway on inspection also proceeded to the site of accident. He has commenced a statutory inquiry into the accident from 19.3.1990.

Ex-gratia relief to the next of kin of the dead and to the injured has been arranged.

I and all railway men and women extend our deepest condolences to the kith and kin of those who lost their lives and sincere sympathies to the injured in this unfortunate accident.

I am sure the House joins us in extending heartfelt condolences to the bereaved families.

डा० रत्नाकर पाण्डेय (उत्तर प्रदेश) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी हमारे रेल मंत्री जी ने पश्चिम रेलवे के रतलाम खंड के विद्युतीकृत दोहरी बड़ी लाइन के रतलाम दाहोद खंड पर 14 मार्च 1990 को लगभग 15.25 बजे 9020 अप देहरादून बम्बई सेंट्रल एक्सप्रेस की दुर्घटना के संबंध में जो स्टेटमेंट दिया है उसे मैं देख गया हूं इसमें 7 यात्री मृत्यु को प्राप्त हुए है और 26 को चोटें आयी है जिनमें से 3 गम्भीर रूप से घायल हैं। हर स्टेटमेंट में बताया जाता है कि दुर्घटना होने पर सरकारी अधिकारी चले जाते है। होस्पिटल के लोग डाक्टर वगैरह सारी सेवा सुश्रूषा कर रहे हैं, उसका विवरण आपने दिया है और अंकलेश्वर से महा-प्रबंधक भी गये हैं, सदस्य, इंजीनियरिंग भी गये हैं, रेल सुरक्षा के आयुक्त भी गये हैं। मृतकों के परिवारों को सूचना दे दी गई है। मंत्री महोदय ने संवेदना भी प्रकट की है। हम लोग भी और पूरा सदन उनके प्रति संवेदना प्रकट करता है और शोक संतप्त परिवारों को मेसेज भी कन्वे कर दिया गया है। लेकिन मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि वे कौन से कारण थे जिससे छ: सवारी डिब्बे पटरी से उतरे ? उस समय क्या गाड़ी निर्धारित स्पीड से अधिक तेजी से चल रही थी और क्या सुव्यवस्थित ढंग से संचालित हो रही थी ? जो डिब्बे पटरी के सामने खड़े थे उनका एक्सीडेंट हुआ, क्या उस समय सिगनल क्लीयर था जिस पर वह यात्री गाड़ी आगे बढ़ी ? मैं मंत्री महोदय से यह भी कहना चाहता हूं कि रेलवे की व्यवस्था अंग्रेजों के समय की बनी हुई है, पराधीनता के युग से चली आ रही है। जो रेलवे की पटरियां हैं उनकी कार्य क्षमता समाप्त प्राय: है। जो पुल या क्रोसिंग्ज हैं या रास्ते पार करने वाले स्थान हैं उन सब का जो जीवन था वह शेष हो चुका है और एक तरह से उनकी कार्य क्षमता चूक चुकी है, उन्होंने अपना काम कर लिया है। इस दिशा में हमारी पिछली सरकार ने बहुत कुछ काम किया है। वर्तमान रेल मंत्री जी ने बगहा रेलवे लाइन का शिलान्यास भी किया है। उनकी रुचि गरीबों के लिए काम करने की है। मैं उनसे जानना चाहता हूं कि जो एक्सीडेंट होते रहते हैं इनके कौन से मेकेनिकल कारण हैं जिनके कारण ये दुर्घटनायें होती हैं ? इन दुर्घटनाओं से

[श्री रत्नाकर पाण्डेय]

जो क्षति होती है उसके बारे में एक ट्रैन्ड चल रहा है कि ब्यूरोक्रेट जो कुछ लिखकर देते है, फर्नांडीज जी, उसको आप पढ़ देते हैं और कह देते हैं कि डाक्टर गया, अस्पताल के लोग गये, रेलवे के बड़े बड़े अधिकारी गये, मंत्री महोदय गये, यही परम्परा चल रही है। इसको चेंज करने की जरूरत है ताकि सच्ची चीज सामने आ सके और विस्तार से हम उसका विश्लेषण कर सकें। इन सब चीजों को जानने की जरूरत है। आपकी जो नई थिंकिंग है, नया सेट अप है, रेलवे के संबध में आपकी नीति क्या है, यह मैं जानना चाहता हूं। जो मेकेनिकल एसिस्टेन्ट्स हैं, जो चूक चुके हैं, समाप्त हो गये हैं उनको बदलने के लिये क्या व्यवस्था कर रहे हैं ताकि दुर्घटनाए न हों और सावधानीपूर्वक यात्रा हो सके। हमारी रेलवे के जो कर्मचारी हैं, विशेषकर ड्राईवर और ट्रेन को पायलेट करने वाले लोग, उनमें सुधार लाने के लिए आप क्या कर रहे हैं, यह मैं जानना चाहता हूं।

SHRI SUKOMAL SEN (West Bengal): Sir, the first point is that this is only a formal statement and, in our country, these railway accidents are taking place repeatedly, whether major or minor, resulting in loss of lives.

These things are already there, the Court of Inquiry, relief measures, medical facilities, compensation to the next of kin, etc. These are all formal things. But I would like to know one thing from the honourable Minister of Railways. I would like to know from the honourable Minister, who is a new Minister in charge of Railways in the new Government whether, to minimise the accidents, he would have a new approach towards the problem or whether he will follow the conventional methods of making a statement and then anticipating another accident. I would like to know whether this system will continue or as a new minister in the new Government he will follow a new approach so that these accidents can be minimised and, if it is so, I would like to know the details thereof.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. G VIJAYA MOHAN REDDY): Shri Jagesh Desai. Not here. Shri Abrar Ahmad. Not here. Shri Ram Chandra Vikal. Not to speak on this. Shri Hari Singh. Not here. Yes, Prof. Chandresh P. Thakur.

PROF. CHANDRESH P. THAKUR (BIHAR): Mr. Vice-Chairman, Sir, any railway accident brings a lot of misery to those who are directly involved and also to the rest of the country. We are familiar with the problem of the overage coaches which the Railways has. There is the problem of delayed and overdue track renewal and replacement, there is the problem not so infrequently, of the carelessness of the railway staff. In addition to that, I suspect that we have a Minister who reluctantly accepted the portfolio of Railways and, lately he is overworked because of the Kashmir affairs which he has to look after and, therefore, he is not getting sufficient time to attend to the problems of the Railways. In the process, it seems, the frequency of the rail accidents has increased and worse still, in some cases, there are repeated accidents, month after month I am particularly drawing the attention of the Minister to the North-Eastern Railway which passes through his constituency. I was travelling the other day and near Bhatni I was detained for 18 hours because there was a derailment and I was told by the railway staff that during the previous month, there was an accident exactly at the same place. So, it seems that the facts are known and the problems occur in the same region and yet corrective actions are not forthcoming. More specifically I would like to ask for clarifications on other counts:

Firstly, is there any evidence of a prima facie reason behind this current accident?

Secondly, in every such case, there is the routine appointment of an inquiry committee. What happens to

the reports of these committees and what is the final outcome of these reports in terms of quality of services which ensures confidence among the travelling public?

Thirdly, are these courts of inquiry or committees manned by competent people? Do they carry out their job with a high degree of sincerity and honesty?

I appreciate the sentiments expressed with regard to the victims of this accident. But, in the absence of any concrete action, this amounts to shedding crocodile tears by the Ministry, particularly by Minister. Personally, I know, the Railway Minister has in his heart sympathy for the victims. But the way it comes in the documents, repeately without any progress, really creates problems with regard to credibility. Therefore, would the Minister be able to assure that there will be no accidents, ideally, and that they will be few and far between and, under no circumstances, there will be repetition of the accident in the same place, in the same

THE VICE-CHAIRMAN (DR. G. VIJAYA MOHAN REDDY); Now, Dr. Narreddy Thulasi Reddy.

DR. NARREDDY THULASI REDDY (Andhra Pradesh): Sir, the Committee of Experts on the Report of the inquiry by the Commissioner of Railway Safety, which went into the accident of No. 26 Down Bangalore-Trivandrum Express near Peru-man bridge in July, 1988, strongly urged upon the Indian Railways to build up expertise in the study of vehicle dynamics and rail wheel interaction. I would like to know from the honourable Minister whether the Government will consider this point.

Secondly, the objective of the Indian Railways is to be in the 21st century while the working conditions of the staff are reminiscent of the 19th century. It is said that that is the main reason for the frequent accidents. Is it a fact? If it is so, now are you going to solve tins problem the real cause is never disclosed On most occasions human error is cited as tne reason to close tne matter, file various departments in tne Railways attempt to pass tne Duck from one to tne other. All this contributes to continuing accidents, 'mere is no accountability for the different departments in the railways. I would like to ask . the Honourable Railway Minister whether he is going to fix any responsibility or accountability on the various departments.

Dealing with the safety aspects of railway operations, while presenting the Railway budget the honourable Minister gave the indices of safety performance. He gave figures of train accidents in relation to million train kilometres. He said that the index of safety performance dropped from 2.2 in 1980-81 to .59 in 1988-89. I would like to know whether this index is on a par with the performance of West Germany, Britain and some of the other European countries. I would also like to know the above indices zonal-wise in India.

I would like to know whether there are refreshers courses for railway men regarding safety consciousness.

It is said that nearly 4000 kms of railway track and nearly 2000 engines are overdue for replacement by the end of the Seventh Five Year Plan. It is a fact that these overdue tracks and engines are mainly responsible for the accidents?

Last year 556 railway mishaps took place which claimed 142 lives. Out of these 124 accidents occurred in South-Central Railway only. What are the reasons? Has the Government probed this high rate of accidents in the South-Central Railway..

Lastly, the railway safety mechanism apparently has to keep pace with the modernisation programmes. Modernisation does not mean only computerisation of tickets and freight.

[Shri Narreddy Thulasi Reddy]

Proper maintenance of railway track, most notably bridges, and signal equipment is important. These are the clarifications I would like the honourable Minister to give me.

SHRI KAPIL VERMA (Uttar Pra-desh) : It is the most unfortunate accident because firstly, it was on a broad gauge double line and then it was electrified also. Probably the statement is the same as that delivered in the Lok Sabha. So, it is a little outdated. But still I want to know and I have heard and various press reports suggest that there was an accident at the same place two or three days before this accident. A goods train derailed there. It means there was a sufficient warning. In these circumstances the most important question what precautions were taken after the goods train derailed. Why were not proper lessons drawn? Was the House informed about it? Secondly, reports have also come that the rail lines in that area and a bridge in the close vicinity there through which the train passes there, are very old. I want to know whether any measures were taken for their renovation, for their maintenance, and when it was last inspected. What measures were taken, what precautions were taken, to keep the line in the proper order? In fact, the hon. Minister has made a very cursory ■statement, a very brief statement, not very serious. It is something very old. It is a copy of the same thing. He must have received some indication between the 14th and 15th. On the 15th you made a statement. Today is the 20th. Some new developments must have taken place. You must have received some information from various people who visited that area as to what is the reason of that accident. The Minister, who is highly connected and intelligent Minister, with social background, must have found out. I presume he must have heard from the people who was responsible for it. What action has been taken against them? *Prima fade* he must have come to some conclusion. I do not want the standard reply that inquiry is going on and when you receive the report you will tell us. The Minister, I believe, will not resort to this kind of thing. He must have taken some speedy action, I believe He says: so many dead and so many injured. The injured position is old. I want to know what is their present condition and things of that kind. The statement says that compensation is being given. I want to know much compensation has actually been distributed. And what measures are you actually taking to prevent such accidents in future?

THE VICE-CHAIRMAN (DR. G. VIJAYA MOHAN REDDY): Shri S. S. Ahluwalia.

श्री सुरेंद्र जीत सिंह अहलुवालिया (बिहार) : उपसभाध्यक्ष महोदय, बड़ा अफ़सोस होता है कि 14 तारीख को यह घटना घटी और आज 20 तारीख है, एक रिपोर्ट पता नहीं अखबार से लिख डाली गयी कि फ़लां फ़लां संस्था और फ़लां फ़लां रिलीफ़ के लिए लोग पहुंच गये और उन्होंने मदद की, किसी को मरने में और किसी को मरने से बचाने में। इससे कुछ हल नहीं निकला। कहीं दंगे हो जाते हैं और कोई मर जाता है तो तुरन्त राजनैतिक बेनीफ़िट लेने के लिए 50 हजार रुपये या 1 लाख रुपये का मुआवजा नियुक्त कर दिया जाता है, क्यों, क्योंकि कहा जाता है कि यह पलिस की जिम्मेदारी थी इसलिए दिया जा रहा है। उपसभाध्यक्ष महोदय, ये 7 लोग जो मर गये हैं इनको 50-50 हजार रुपये दिये गये हैं या नहीं ? अगर नहीं तो क्यों नहीं ? . . . . ये एक लाख कहते हैं। रेलवे एक लाख रुपये दे. . . . (व्यवधान)

AN HON. MEMBER: Rs. 2 lakhs each they are giving.

SHRI S. S. AHLUWALIA: Rs. 2 lakhs each?

lakhs each? अच्छी बात है। मैं जानना चाहता हूं कि कितने पैसे दिये गये हैं ? क्योंकि

इसमें सिर्फ़ लिखा है कि मुआवज़ा दिया गया है, अंकों में नहीं है कि क्या दिया गया है। अफ़सोस इस बात का है कि इस स्टेटमेंट के आने में क्यों देरी हो रही है। हम समझ सकते हैं कि मंत्री महोदय बहुत ज्यादा मसरूफ़ हैं क्योंकि उन्हें कुछ अतिरिक्त भार भी दिया गया है। काश्मीर का दौरा करते रहते हैं। मैं आपके माध्यम से यह भी पूछना चाहता हू कि क्या उनको कोई स्टाफ़ नहीं दिया गया है। वे रेलवे का ही स्टाफ़ ले जाते हैं साथ में और क्या रेलवे के स्टाफ़ ने रेलवे बोर्ड ने भी कोई स्टेटमेंट तैयार करने की या सूचना एकत्र करने की जरूरत नहीं समझी. दूसरा जब ये सदन के पास आ रहे हैं तो एक डायरी सी बनाकर ले आ रहे हैं कि फ़लां फ़लां चीज पहुंच गयी थीं। उपसभाध्यक्ष महोदय, यह हाउस की तौहीन है। आप सहमत होंगे कि जब 15 तारीख को एक छोटा सा स्टेटमेंट दे दिया था तो आज पूरी तरह से तैयार होकर आना था कि कारण क्या थे....

THE VICE-CHAIRMAN (DR. G. VIJAYA MOHAN REDDY): Please put your questions.

SHRI S. S. AHLUWALIA: These are my questions. If you cannot understand my queries, I can't help it.

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा कि जिस रूट पर यह ट्रेन चल रही थी उस रूट पर कितनी अधिकतम गति सीमा की अनुमति है... उस ट्रैक पर कितनी अधिकतम गति सीमा की अनुमति है और उस वक्त इस ट्रेन की कितनी अधिकतम गति थी?

दूसरा, इस ट्रैक का निरीक्षण लास्ट कब की गई थी और क्या जिस वक्त डिरेलमेंट हुआ है, उसके कुछ दिन पहले, या उस वक्त उस ट्रैक पर कोई काम चल रहा था? या इसको हम समझे कि कोई सेबोटेज है, कोई आतंकवादी या किसी उग्रवादी ने कोई काम किया, कोई फ़िश-प्लेट हटाए थे, अभी तक क्या पता लगा है, इस सदन के सब सदस्य जानना चाहेंगे।

मान्यवर, उसके साथ-साथ एक तकनीकी प्रश्न है कि उस रूट में, उस पैच की भार सहने की क्षमता क्या है? कहीं ऐसा तो नहीं है कि उस ट्रैक की जो रेलवे लाईन है, रेल्स हैं, वह फ़ैटीग्ड हो चुकी हैं और उसको चेंज नहीं किया गया। उस रेल को कब किया गया था और उसकी भार सहने की क्षमता क्या है?

धन्यवाद।

श्री जार्ज फर्नांडीज : उपसभाध्यक्ष जी, जहां तक दुर्घटनाओं का सवाल है, सब से पहले मैं यह कहना चाहूंगा कि पिछले एक अरसे से इस मामले में जो रेल का .... (व्यवधान)

SHRI MENTAY PADMANA. BHAM (Andhra Pradesh): Sir, some of us don't follow. We would like to know the details. I request the hon. Minister to speak in English.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. G VIJAYA MOHAN REDDY): The translation is available.

SHRI MENTAY PADMANABHAM: Let the Minister speak in English,

(Interruptions)

डा० रत्नाकर पाण्डेय : यह राजभाषा की अवहेलना कर रहे हैं। राजभाषा की अवहेलना मत कीजिए।.... (व्यवधान) यह बर्दाश्त नहीं किया जाएगा।

SHRI M. ML JACOB (Kerala): Please don't make it an issue. The Minister has a right to speak in any language he wants.

SHRI MENTAY PADMANA-BHAM: That is his discretion. I simply made an appeal to him. There is nothing wrong in it.

(Interruptions)

SHRI S. S. AHLUWALIA: He read the entire statement in English. We did not object to it.

(Interruptions)

श्री जॉर्ज फ़र्नांडीज : उपसभाध्यक्ष जी, मैं यह कह रहा था कि रेलवे एक अरसे से प्रयास कर रहा है कि यह जो अपघातों की संख्या है, इसे कम किया जाए। मैं मानता हूं कि माननीय सदस्य इस बात की जानकारी जरूर रखते हैं कि पिछले दस सालों में रेल प्रशासन ने जो प्रयास चलाए हैं, उन प्रयासों के चलते ही अपघातों की संख्या कम होती गयी है। वर्ष 1980-81 में रेल में कुल 1013 अपघात हुए थे, वर्ष 1981-82 में कुछ बढ़े थे और 1130 पर पहुंचे थे। मगर वहां से संख्या में जो गिरावट का दौर शुरू हुआ, मुझे खुशी है कि वह गिरावट आज तक बढ़ती ही गयी है, उसमें कहीं रुकावट नहीं आयी है। इसलिए यह कहना ठीक नहीं होगा कि रेल चलाने के काम में जो सबसे महत्व की बात मैं मानता हूं कि सुरक्षित रेल चले, उसमें रेल ने प्रयास नहीं किया या जो भी लोग पूरी सुरक्षा के साथ रेल को चलाने की जिम्मेदारी अपने कंधों पर लेते हैं, उन लोगों ने अपने ढंग से प्रयास नहीं किया। यह ठीक नहीं होगा। वर्ष 1988-89 का यानी पिछले वर्ष का जो आंकड़ा है वह यह दिखाता है कि जहां 1980-81 में 1013 अपघात हुए थे, वहां 1988-89 में वह संख्या घटकर 545 पर आ पहुंची है।

उपसभाध्यक्ष जी, एक माननीय सदस्य ने "पर मिलियन ट्रेन किलोमीटर्स" कितने अपघात होते हैं, इसका यहां पर जिक्र किया। दुनिया के अन्य मुल्कों के मुकाबले हमारा अपघात का अनुपात कैसा है, इसके बारे में भी एक प्रश्न छेड़ा गया। उपसभाध्यक्ष जी, 1980-81 में पर मिलियन ट्रेन किलोमीटर्स दो अपघात होते रहे और 1988-89 में वह 0.9 पर पहुंचे हैं। यानी दस सालों में अक्षरशः आधे से कम तक उसको पहुंचाने का काम रेल व्यवस्था ने करने में कामयाबी पायी है। अभी यह साल पूरा होने में कुछ दिन बाकी हैं, मगर फ़रवरी तक के जो आंकड़े मेरे पास हैं, पिछली अप्रैल की एक तारीख से फ़रवरी तक के वह मैं सदन के सामने रखूंगा। वह यह दिखाते हैं कि जहां 545 अपघात हुए थे पिछले साल यानी 1988-89 में. . . (**व्यवधान**)

एक माननीय सदस्य : यह इतिहास बता रहे हैं?

श्री जॉर्ज फर्नांडीज : यह बहुत जरूरी है क्योंकि सदस्यों ने जिन सवालों को छेड़ा है कि एक प्रकार से विश्वास का मामला घटता जा रहा है, तो ऐसी जो बात आई हैं कि जो लोगों की जिम्मेदारियां हैं, वे बहुत लापरवाही के साथ काम कर रहे हैं। इसमें रेल कर्मचारी, अधिकारी से लेकर गाड़ी चलाने वाले और रेल पटरी का ख्याल रखने वाले गैंगमैन तक का काम सुधरता जा रहा है, बिगड़ता नहीं जा रहा है, यह कहना बहुत जरूरी है। इसलिए जो साल अभी चल रहा है, जो इस महीने की तीस तारीख को समाप्त होगा, उपसभाध्यक्ष जी, अब तक अप्रैल पिछले साल से लेकर इस साल के फ़रवरी महीने तक यानी पिछले महीने की 28 तारीख तक 495 अपघात हुए हैं और पर मिलियन ट्रेन्स किलोमीटर्स में जो अनुपात है वह 0.88 पर आ गया है यानी हिंदुस्तान के रेल के इतिहास में सबसे कम है। अभी यह जो साल चल रहा है वहां पर उसको पहले पहुंचाने का काम रेल प्रशासन, रेल कर्मचारियों ने किया है। इसलिए मैं माननीय सदस्यों को. . .

PROF. CHANDRESH P. THAKUR: Mr. Vice-Chairman, Sir, I am on a point of order. Is the Minister trying to say that the person who has lost his life or the family that has been breaved is going to be satisfied with these statistics? This is an onslaught on the human consideration.

SHRI GEORGE FERNANDES; Sir, I do not think that it is a point of order. I am only trying to make a point that there has been a declining

trend, not a trend, but a perceptible, a very noticeable decline, and this decline is as a result of the efforts made by the Railway administration from the top officials down to the driver, the fireman and the gangman. That is the point that I am trying to make. I know that statistics do not revive the lives of those who have died in railway accidents. Nobody said that is going to happen. So, I do not see the line of argument of the hon. Member.

तो उपाध्यक्ष जी, जहां तक बुनियादी सवाल है कि क्या मामला बिगड़ता जा रहा है, तो मैं कहूंगा कि नहीं बिगड़ रहा है, सुधर रहा है। मैं माननीय सदन को इतना आश्वासन देना चाहता हूं कि प्रयास लगातार चलता रहेगा कि यह जो एक अरसे का सुधार है, वह सुधार बढ़ता चला जाय।

उपाध्यक्ष महोदय, यह भी बात छेड़ी गई कि दुनियां के अन्य मुल्कों के मुकाबले हम लोगों का इस मामले में किस प्रकार का रिकार्ड है? मेरी मान्यता यह है, मेरे पास दुनियां के अन्य मुल्कों के आंकड़े इस वक्त तो यहां पर नहीं हैं, लेकिन मेरी यह निश्चित मान्यता है कि अन्य किसी भी मुल्क के मुकाबले हिन्दुस्तान में रेल के अपघातों का जहां तक प्रश्न है, अन्य मुल्कों के मुकाबले खराब होने की स्थिति नहीं है। इसका मतलब यह नहीं कि सुधार के लिए गुंजाइश नहीं है, मैं तो कह रहा हूं कि एक भी एक्सीडेंट न हों, इसके लिए प्रयास चलते ही रहे। जैसा माननीय सदस्य अहलुवालिया जी ने बड़ी मजबूती से एक बात को कहा कि क्या ऐसे ही अपघात बढ़ते ही जाएंगे, अपघात चलते ही जाएंगे, क्या इन पर कहीं न कहीं रोक लगाने की बात होगी? तो मैं यह बात पूरी जिम्मेदारी के साथ कहता हूं, उन्हें आश्वस्त करना चाहता हूं कि प्रयास लगातार होते रहेंगे कि एक्सीडेंट घटने जाये और एक ऐसी स्थिति हो कि एक्सीडेण्ट कतई न हो सके।

उपाध्यक्ष महोदय, एक माननीय सदस्य ने कहा कि सारी जिम्मेदारी हमेशा कर्मचारियों पर डाली जाती है। मैं आपको बताना चाहूंगा कि जिम्मेदारी डालने का काम कोई सरकार की तरफ़ से होता है, ऐसी बात तो नहीं है। आमतौर पर हर एक्सीडेंट के बाद एक जांच का सिलसिला चलता ही है। अगर बहुत बड़ा अपघात हो, जैसे कोचीन में हुआ था पिछले साल, तो वहां बाहरी लोगों का, बाहरी इस मायने में कि सरकार के अंतर्गत ऐसी जांच करने वाली जो संस्था है उस संस्था से बाहर जाकर, एक जांच-आयोग को अप्रैल अथवा मई महीने में सरकार ने बनाने काम किया था। उसकी रपट अभी चंद दिनों पहले हमारे हाथ में आई थी, जिसे हमने सदन में पेश करने का काम किया है। आमतौर पर जो अपघात होते है, उसकी जांच करने वाली जो संस्था है, यह रेलवे सेफ्टी कमीश्नर या कमीश्नर आफ़ रेलवे सेफ्टी को देते हैं। कमीश्नर आफ़ रेलवे सेफ्टी रेल मंत्रालय के अंतर्गत कोई अधिकारी नहीं है, वह तो मिनिस्टरी आफ़ सिविल एवीएशन के अंतर्गत आते है। उसको रेल मंत्रालय से अलग रखने का काम इसीलिए किया है ताकि निष्पक्ष राय, एक निष्पक्ष जांच हो सके और एक निष्पक्ष फ़ैसला या खोज हो करके जानकारी देश के सामने आने का काम हो सके। इसलिए जब कमीश्नर आफ़ रेलवे सेफ्टी की कोई भी रपट आती है तो हम उसको मानकर चलते हैं। अगर कोई ठोस सबूत के साथ चुनौती देने का काम हो तो बात अलग है, वरना हम उसे मानकर चलेंगे, उनकी तरफ़ से आई हुई जांच, रपट को हम मानकर चलेंगे। तो कोई भी अपघात हो, उसमें किसकी कितनी जिम्मेदारी रही, इसके बारे में जो भी आंकड़े आते है, जानकारी होती है, सदन के सामने या मुल्क के सामने रखने का काम होता है। तो कोई दुराभाव से रखने की स्थिति रही नहीं है। यह मैं बहुत स्पष्ट शब्दों में कहना चाहता हूं।

एक बहुत बुनियादी सवाल भी छेड़ा गया कि पटरी पुरानी हो गई है, सही है और अभी जो रेल बजट हमने पेश

[श्री जार्ज फ़र्नांडीज]

किया, उसमें इसकी हमने लगातार चर्चा भी की है और इसकी चर्चा इस सदन में हुई है, इसकी चर्चा देश में भी होती रही है कि पटरी बहुत पुरानी हो गई है, इंजन बहुत पुराने हो गए हैं, यहां तक कि रेल के डिब्बे भी बहुत पुराने हो गए हैं, केवल इंजन और पटरी तक ही यह मामला सीमित नहीं है। मैं जानता हूं कि अपघात तभी होते हैं जब रेल के डिब्बे और उसके पहियों में भी बिगाड़ हो, तो अपघात उससे भी होता है। हमारे रेलवे में आज सुधार की बहुत जरूरत है, गुंजाइश नहीं, जरूरत है। . . . (व्यवधान) . . .

श्री कपिल वर्मा : उस एरिया की पटरी कितनी पुरानी है ?

श्री जार्ज फर्नांडीज : मैं उसकी जानकारी दूंगा। देश की जो आर्थिक स्थिति है, उसमें जो संभव है, वह पिछले अरसे से होता रहा और इस साल भी इसमें सुधार करने की जितनी गुंजाइश है, वह सुधार करने का काम होगा और मेरी यह मान्यता है कि यहां जो मैंने सबसे पहले यह जो आंकड़े सदन के सामने रखे कि पिछले 10 सालों में यह मामले घटते गए, तो उस घटने के पीछे एक कारण यह भी है कि पिछले 10 सालों में पुरानी पटरी की मरम्मत पर अधिक मात्रा में बजट इस्तेमाल करने का काम भी किया था। अगर यह नहीं होता तो फिर यह एक्सीडेंट इतनी बड़ी मात्रा में घट जाने की स्थिति नहीं आती, यह अध्यक्ष जी मेरी अपनी खुद की मान्यता है और जो भी जानकार लोग हैं, वे भी इस बात की गवाही देंगे कि यह बात सही है।

अब यह जो एक्सीडेंट हुआ, तो यह पटरी पुरानी नहीं है। यह पटरी 1987-88 में बिछाई गई थी, अर्थात् इसको अभी तीन साल ही हुए थे। तो यहां पटरी का दोष है, यह कहना मुश्किल है और माननीय सदस्यों ने अपना गुस्सा भी व्यक्त किया कि 5 दिन हो गए, आप कोई ठोस जानकारी नहीं लाए। अध्यक्ष जी, कोई ठोस जानकारी होती तो उसे सदन के सामने रखने का काम मैं जरूर करता। . . . (व्यवधान) . . .

श्री सुरेन्द्रजीत सिंह अहलुवालिया : यह पटरी की लाइफ कितनी है ? ऐसी मोटी लाइन की पटरियों में कोई मापदण्ड तो होगा ?

श्री जॉर्ज फर्नांडीज : 20, 25 साल।

श्री सुरेन्द्रजीत सिंह अहलुवालिया : 20, 25 साल में तो पांच साल का फ़र्क हो गया।

श्री जॉर्ज फर्नांडीज : यह पांच साल का फ़र्क तो होगा। यह इस पर निर्भर रहेगा कि किस पटरी पर कितने वजन की कितनी गाड़ियां चलती हैं। तो उसका जो परिमाण है या उसकी जो मात्रा है, वह हर साल बदलती रहती है। पिछले साल जिस मात्रा में किसी पटरी पर गाड़ियां चलती रहीं, इस साल उससे बढ़ जाएंगी, अगले साल उससे और बढ़ेगी। इसलिए इसमें कोई अंतिम बात कहना कि अमुक तारीख से अमुक तारीख तक चलेगी, तो माननीय सदस्य मानेंगे कि यह कहना नामुमकिन है। मगर सवाल है कि वहां तक यह अपघात हुआ, तो यह पटरी बिल्कुल नई पटरी है और कोई पटरी का दोष इसमें है, ऐसी भी कोई जानकारी हमारे पास नहीं है। हमारे जो बोर्ड के बहुत ही सीनियर सदस्य, मैनेजर इंजीनियर है, अपघात होने के तत्काल बाद मैंने उनको वहां जाने के लिए कहा। वह इस विषय पर विशेष जानकारी रखने वाले व्यक्ति हैं और उनकी रपट मेरे हाथ में है। इसमें उन्होंने वहां से लौटने के दो दिन बाद जो जानकारी दी, वह मेरे हाथ में है और वह भी इस बात से परेशान हैं, वह बोलते हैं कि पटरी को देखने के बाद और वहां की स्थिति को देखने के बाद इस अपघात की वजह क्या है, यह कहने की स्थिति में वह नहीं है। 19 तारीख से वहां पर पांच का काम शुरू किया है और जैसे ही यह जांच की रिपोर्ट हमारे सामने आ जाएगी, मैं आशा करता हूं कि उससे निश्चय ही कुछ मालूमात हमें मिलेगी कि क्या वजह है ?

एक माननीय सदस्य ने कहा था, किसी अखबार में छपा है और उनके पास कोई ऐसी जानकारी आई है कि उस जगह पर, उसी स्थान पर कुछ दिन पहले एक अपघात हुआ था, तो ऐसा कोई अपघात नहीं हुआ ।

श्री कपिल वर्मा : लोकसभा में जोशी जी ने यह बात आपके सामने कही थी, उस वक्त आपने उनको कंट्राडिक्ट नहीं किया था . . . (व्यवधान)

श्री जॉर्ज फर्नांडीज : लोक सभा में उस पर कोई बहस नहीं हुई थी ।

श्री कपिल वर्मा : वहां यह बात मैंशन की गई थी कि उस स्थान पर एक मालगाड़ी उलट गई थी ।

श्री जार्ज फर्नांडीज : अध्यक्ष जी, न कोई मालगाड़ी उलटी है, न कोई अपघात हुआ है . . . (व्यवधान) अब अध्यक्ष जी, गाड़ी बहुत तेज चल रही थी, जिस स्पीड से उसे जाना चाहिए उससे अधिक जा रही थी, जांच इस बात को बताएगी लेकिन इतना मैं इस सदन में अवश्य कह सकता हूं कि इस गाड़ी को जो पटरी पर स्पीड परमिसिबल है वह 130 किलोमीटर है तथा गाड़ी को जिस स्पीड से वहां पर जाना है वह 100 किलोमीटर है और इस गाड़ी को जिस स्पीड पर उस सैक्शन में जाना था वह थी 90 किलोमीटर । तो इसमें ऐसी कोई बात हुई हो, कोई गलती हुई हो कि जहां जो निर्धारित स्पीड थी उससे अधिक रफ्तार से गाड़ी गई हो तो इसके बारे में भी जांच कुछ बता पाएगी । बगैर जांच के इस पर कोई निश्चित राय यहां पर देना, अध्यक्ष जी, मेरे लिए संभव नहीं होगा ।

अब कंसेशन का सवाल यहां पर छेड़ा गया है।

PROF. CHANDRESH P. **THAKUR**: Near Bhatni have hot **there** been repeated accidents?

SHRI GEORGE FERNANDES: I need notice for that.

डा० रत्नाकर पांडेय : जब इसमें कोई था ही नहीं तो एक्सीडेंट कैसे हो गया ? कोई भूत-प्रेत था कि जिसके कारण से आप बता नहीं पा रहे हैं कि दुर्घटना कैसे हुई ? इनक्वायरी कमेटी आपने जरूर बिठा दी कि उसकी रिपोर्ट आने पर आप बता देंगे लेकिन मैं पूछना चाहता हूं कि कोई भूत-प्रेत तो नहीं था या कोई आतंकवादी तो नहीं था, जिसके वजह से दुर्घटना हुई. . . (व्यवधान)

श्री जॉर्ज फर्नांडीज : आतंकवादी नहीं था, यह मैं कह सकता हूं । वहां किसी प्रकार के सबोटॉज की कोई जानकारी नहीं है. . . (व्यवधान)

डा० रत्नाकर पांडेय : कोई डायनामाइट तो नहीं था?

श्री जार्ज फर्नांडीज : डाइनामाइट लगाने वाला यहीं खड़ा है । अब महोदय, जहां तक कंपनसेशन का सवाल है, इस पर अहलुवालिया साहब ने कई जोरदार सवाल किए हैं । तो मैं यह कहना चाहता हूं कि ऐसी दुर्घटनाओं में विक्टिम्स को पहले कंपनसेशन एक लाख रुपए के हिसाब से दिया जाता था लेकिन उसे बढ़ाकर अब इस बार के बजट में दो लाख रुपए कर दिया गया है. . . (व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. G. VIJAYA MOHAN REDDY): I was referring to that.

श्री जॉर्ज फर्नांडीज : लेकिन कंपनसेशन देने के कुछ नियम होते हैं । अपघात होने पर तत्काल जो राहत के लिए पैसा दिया जाता है, इस मामले में तत्काल राहत के तौर पर 50,500 रुपया वहां पर दिया गया है और रेलवे के ऐसे अपघातों में जो कलेम्स होते हैं, उसके कुछ नियम होते हैं, उन नियमों के अनुसार मृतकों

[जॉर्ज फर्नान्डीज]

के परिवारों को जो पैसा दिया जाना चाहिए और अपघात में जो लोग घायल हुए, उन लोगों को जो पैसा दिया जाना चाहिए, वह देने का काम ठीक समय पर किया जाएगा... (व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. G. VIJAYA MOHAN REDDY): That is a good decision.

श्री सुरेन्द्रजीत सिंह अहलुवालिया: अभी जैसा कि आरिफ साहब ने बताया कि इंडियन एयरलाइंस की एयर बस ए-320 की बंगलौर दुर्घटना में जो लोग मरे हैं, उनके किसी रिश्तेदार को नौकरी दी जाएगी तो क्या रेलवे मंत्रालय के पास भी उक्त दुर्घटना के लिए इस प्रकार का कोई प्रस्ताव विचाराधीन है?

श्री जॉर्ज फर्नान्डीज: ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

श्री रत्नाकर पांडेय: प्रस्ताव तो कर दिया है सदस्य महोदय ने... (व्यवधान)

श्री जॉर्ज फर्नान्डीज: हमारे सामने ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है... सदस्य महोदय ने तो केवल सवाल किया है। प्रस्ताव करने के कुछ नियम होते हैं। ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

श्री सुरेन्द्रजीत सिंह अहलुवालिया: यह मेरा प्रस्ताव है आपको... (व्यवधान)

श्री जॉर्ज फर्नान्डीज: वह मैंने सुन लिया, पर ऐसा कोई प्रस्ताव हमारे सामने नहीं है।

अध्यक्ष जी, कुछ माननीय सदस्यों ने यह भी प्रश्न किया कि अलग-अलग जोनल रेलवे में किस प्रकार और कैसे अपघात होते हैं... (व्यवधान)

श्री कपिल वर्मा: प्राइमा फेसी रीजन क्या था, कोई न कोई तो अंदाज आपको हुआ होगा...

श्री जॉर्ज फर्नान्डीज: कोई अंदाज नहीं है। कुछ भी जानकारी मेरे हाथ में होती तो सदन के सामने न रखता तो कहां रखता? जैसे ही रिपोर्ट आ जाएगी, तो सदन को बताऊंगा।

अब जहां तक हर जोन पर कितना अपघात हुआ, यह बात यहां पर छेड़ी गई है कि साउथ सेंट्रल रेलवे में अपघातों का अनुपात बढ़ता गया है, ऐसा माननीय सदस्य ने आक्षेप किया।

On the South Central Railway, there were 40 accidents in the current year as against 45 during last year. Therefore, to conclude that on the South-Central Railway, there are a very large number of accidents and it is heading the statistical table of accidents would not be very correct, because the statistics in my possession state the contrary.

अंत में अध्यक्ष जी, सदस्यों का आभारी हूं कि इस प्रश्न पर जो भी मुद्दे बहस में उठाए गए हैं उन पर यह बहस छिड़ी है। अभी रेल बजट पर बहस होनी है सदन में और यही निवेदन करना चाहूंगा कि इस मुद्दे पर, इस मसले पर कुछ ठोस बहस जरूर हो जाए ताकि कर्मचारियों के प्रशिक्षण से लेकर रेलों के ऐक्सीडेंट्स तक के बारे में उनको सचेत करने के बारे में कुछ कार्यवाही करना जरूरी है, मैं मानता हूं कि जरूरी है। इसीलिए उन्हें सचेत करने से लेकर रेलवे इंजन, रोलिंग स्टाक आदि सारी चीजों में जो सुधार की आवश्यकता है उस पर सदन में कुछ ठोस सुझाव आए और सदन जो सुझाव देगा उस पर अमल करने के लिए, सारी जिम्मेदारियों के बावजूद उन पर कार्यवाही करेंगे

STATEMENT BY MINISTER

Revision of Tarif for Telecommunication Services

THE MINISTER OF STEEL AND MINES WITH ADDITIONAL CHARGE OF THE MINISTRY OF