

श्री हुक्मदेव नारायण यादव (बिहार) :

श्रीमान्, एक बात हमको कहनी है। अभी तो विधेयक के बारे में श्री गवर्नर के बारे में सारी बातें आ गयीं, लेकिन मैं गृह मंत्री जो से यह जानना चाहूंगा कि भारत को आजादी के बाद से लगातार भारत के उत्तर पूर्वी सीमांचल उर्वशीयम में जो अशान्ति का क्षेत्र बना हुआ है उस में अशान्ति की स्थिति के क्या कारण हैं और सरकार अब तक उस अशान्ति को रोकने में असफल क्यों रही है? ऐसे महत्वपूर्ण विषय पर भी सदन में चर्चा होनी चाहिये क्योंकि वह देश का सबसे नाजुक हिस्सा है। नागाओं और सरकार के बीच क्या भोतर-भोतर गुप्त-चुप बातचीत हो जाती है, क्या हुआ, क्या नहीं हुआ देश के तमाम नागरिक उस से वंचित रहते हैं, देश के लोग उस से अवगत नहीं होते। उस मामले में संसद् में बहस हो और पूरी बात देश के सामने आये जिस से उस इलाके की समस्या से लोग अवगत हो सकें जिस से जो कुछ सरकार की तरफ से हुआ है उस में कोई त्रुटि हो तो उसे ठीक किया जाये सके। नहीं तो संसदीय समिति जाय जो वहां के नागरिकों की भावना को ले और उस के आधार पर सहमति बना कर उस इलाके की समस्याओं का निदान किया जाय जिस से देश का वह इलाका शान्ति के साथ रह सके। मैं चाहूंगा कि सरकार इस दिशा में विचार करे।

श्री योगेन्द्र मकवाना : नागालैण्ड में ऐसी कोई समस्या नहीं है। जो समस्या

■ **MR. DEPUTY CHAIRMAN:** The question is:

"That the Bill, ag amended, be :: passed,"

.'. The motion was adopted.

DISCUSSION UNDER RULK 176

Statement by the Minister of Railways made in the Rajya Sabha on the 18th August, 1981 Re. Railway accidents

SHRI

(Assam); Mr. Deputy Chairman, Sir, I rise...

DINESH GOSWAMI

i -

MR. DEPUTY CHAIRMAN: i may inform the hon. Members that the Business Advisory Committee has allotted two and a half hours for discussion on this subject. So I hope the House will agree to this.

AN. HON. MEMBER: Till this is finished.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Yes; as long as you want to sit, you can sit; I have no objection.

SHRI DINESH GOSWAMI: Sir, I rise to raise a discussion on the Statement on the railway accidents made in the Rajya Sabha on the 18th August, 1981, by Shri Kedar Pandey, Minister of Railways.

Sir, every time when we reassemble, we are faced with said news. Either we have to mourn the death of some of our colleagues or we are faced with the news of some natural calamity and almost invariably we are faced with some information on railway accidents. But probably in the history of this Parliament up till now Parliament was not informed or we did not have any such opportunity of discussing so many major railway accidents within such a short span of time during the inter-Session period. From the Minister's statement and the newspaper reports and other reports, we have found that there were three major accidents and, according to him, two other minor accidents. I find a new classification of accidents because up till now the accidents were classified as serious and important or unimportant, but in the Statement it is stated as major or minor accidents, whatever it is, in the three major accidents that occurred:—one of the

[Shri EHnesh Goswami] 6th of June in which seven coaches fell into the river Bagmati, the second on the 16th of July, 1981 when 33Dn, passenger train collided with a freight train, and the third on the 18th July, 1981 when there was derailment of UP-Delhi Mail—according to the Railway Minister's own estimate, 359 persons have lost *their* lives and 351 were injured. The figures are highly doubtful because in the case of the very first railway accident seven bogies fell into the river. Sir, you know, coming from Bihar, each one of these must have carried about 200 persons, the season being a marriage season. If we take into account that accident alone, the casualty will not be less than 2000, a figure which was given by many an Important persons.

—T' • — - . - . -

Sir, the Railways over the years have grown into a big empire. It started modestly in 1853 when a 21-kilometre rail-route was inaugurated from Bombay to Thane. Today it has a route of 66,693 kms.; its assets are worth Rs. 62,000 crores; it has 1.5 million regular employees and 10 million people travel on Indian Railways every day; daily 11000 trains run; and 6 lakh tonnage of freight is carried. When a big empire is mismanaged, or managed without a sense of involvement, people suffer. Equally, when an industrial empire is managed without a sense of involvement, people suffer, and the suffering grows. Ultimately, the King of Death takes advantage of the affair. In fact, the current view is that the Health Minister should give a special award to the

Railway Ministry for their efforts to reduce the population of the country. I do not say that accidents will not take place. Accidents are bound to happen. But the fact remains that safety consideration must be put at the top; what is avoidable must be avoided; mistakes once made must not be repeated. The Railway Administration owes it as a duty to Parliament and the country that they should minimize the dangers of railway travel and take the country and Parliament into confidence and tell them where actually their errors and difficulties lie.

When I look into the Statement, I carry an impression that not only there is no effort to plug the loopholes but also the Statement is trying to create a sense of complacency. The minimum that one can expect is that at least the Administration to wake up. In this country, even though the human life is less costly than anything else at least the Administration cannot

take such an attitude. But unfortunately I find that the statement is absolutely flat, devoid of compassion and feeling. It is an effort to mislead the House, in the sense that the Railway Minister has said that the number of accidents

have decreased over the years from 2,131 to 1,013 in 1980-81. (Interruptions) But is it not a fact and is it not more important for you to disclose that the serious accidents have increased over the years? Is it not a fact that the Sikri Commission, in its report on page 437, has reported that the serious accidents, though 2.3 per cent of the total number of important accidents, account for the death of

49.1 per cent of the total casualty, 43.7 per cent of the injuries and that they have increased over the years? Was it not the duty of the Railway Administration at least to come to Parliament and say that the serious accidents have increased and that they have increased because Parliament and the country have not made sufficient outlays for the Railways, so that Parliament and the country could have made a proper assessment of what amount we should offer to the Railways? Why do you make the country complacent by giving the information that the accidents have decreased? Accidents resulting in death and injury to human beings have increased over the years, and that is the report. It is not that you are not aware of it. Everyone is aware of it. May I point out to paras 25 and 26 of the Sikri Commission Report in this context, where the Sikri Commission has taken full note of it? This report was I before you. At page 437 of this voluminous report it is said;

"During the period from 1973-74 to 1977-78, there were 114 serious accidents as compared to 74, 79 and 85 serious accidents during the earlier three five years commencing from 1957-62. There was, thus, an increase in the number of serious accidents during the last five year period ending 1977-78.

"We find that the incidents of serious accidents which fall in the categories of important accidents when taken as a proportion of the total number of important accidents, has been continuously rising

even though the number of important accidents has been falling. This *prima facie* indicates that the consequences of important accidents are becoming more serious,"

But these aspects are not brought before the House, and the Minister gives certain informations that the accidents are decreasing. We are not concerned with those accidents where two freight wagons have collided somewhere without any loss to either the persons or the property; we are interested in those accidents where human lives have been lost. These accidents take place normally because of human failure mostly. Human failure is of two categories: One, human error and failure of proper maintenance of the machinery, the other failure is—mechanical failure. Let us look into the aspect of the mechanical failure. Mechanical failure is failure of the locomotive, failure of the rolling stock, failure of the track. Again, Sir, you will find that whereas the number of accidents because of human failure have remained almost static over the years, the number of accidents because of mechanical failure are increasing every year. You have not been able to check it. This is again the report of the Sikri Commission. This is not a statement made by me. It says:

"The incidence of serious accidents due to failure of rolling stock has been continuously rising since the period 1963-64 to 1967-68. This is a disturbing trend and calls for urgent corrective action." "The incidents of serious accidents due to failure of track have also increased in the recent years. From three serious accidents during the five year period 1963-64 to 1967-68."

"Equally we find, the failure of the Railway Staff or human element was responsible for a large number of, serious accidents. The number of accidents attributable to human element has remained almost static

[Shri Dinesh Goswami]

around 43 per cent during the last five year period."

Therefore, the fact remains that if these accidents have taken place, you cannot blame the human element alone. These accidents have taken place because the railway administration has not been able to modernise its equipment and the equipment over the years has been such that a major portion can no longer be in use. It has been admitted by the railway administration that the actual length of track renewal has gone down considerably year after year. Over the years the amount we have spent for track renewal has decreased. The reports and the documents with us show that in the Second Five Year Plan, long back in 1956—61, the average annual outlay was Rs. 30.01 crores. In the Fifth Five Year Plan it has come to Rs. 35 crores. Looking in terms of the relative money value and the increasing inflation you find that we are probably spending one-third of what we used to spend even at the time of the Second Five Year Plan even which was not sufficient for track renewals. I do not have the current figures of track renewals. But in 1978 in broad gauge lines out of 49,522 kilometres you have got defective tracks which require renewal to the extent of 10,781 kilometres. That means, out of 50,000 or a little less than 50,000 kilometres more than 10,700 kilometres require renewals. I do not have the exact figures as of today. But you have done nothing. So much so that the railways in very important lines have been compelled to go in for speed restriction, because your tracks are not in proper order. You have gone in for speed restrictions. Again the Sikri Commission Report and other reports bear me out, in 1968 you had put speed restrictions on tracks of about 788 kilometres and from 1968 to 1978 the figures of 788 kilometres rose to 1966 kilometres. And I do not know what the figure is in the year 1981. That means, every year

you have been compelled to put more and more speed restrictions on lengthier and lengthier routes. And many of the accidents are attributable to the fact that either your tracks have outlived their utility or are defective.

The railway fractures have also increased tremendously over the years, at page 185 of this report I find—

"From the review made in Chapter H we find that the number of accidents attributed to rail fractures has increased substantially in recent years. As mentioned later in paragraph 278, rail fractures on running lines have also gone up and the delay in track renewal would have contributed to this in some measure."

One can take the excuse for accidents in which element has not control. Such accidents are bound to take place. But when you find that track inspection is not made properly and track renewal is not undertaken for years together, accidents will naturally go on taking place increasingly. There is a backlog of railway fractures and I think the railway administration shall have to take some responsibility. What is the quantum of this backlog of railway fractures? The backlog of railway fractures was 2400 kilometres at the beginning of the First Five Year Plan. But in 1978 it was 6000 kilometres. In 1981 it must have gone up to 7000 or 8000 kilometres.

Then according to the ultrasonic rail flaw detectors—I do not know in how many parts of the country these detectors are used—railway track of 6000 kilometres has lost its period of life. Out of 60,000 total route kilometres of this country one-tenth of the route kilometres has lost its period of life. And you ask us to travel on the same routes and if acci-

dents take place, you come and say, well, accidents do take place, We are cautious, We are very careful and the number of accidents has gone down.

[The Vice-chairman (Dr. Raliq Zakaria) in the Chair.]

How do you expect us to travel in overaged coaches, and yet accidents not to take place. Out of over 25,000 passenger coaches, 7500 are overaged. My purpose of saying this is not merely to blame the railway administration. What I am trying to point out is, my greatest grievance, is that even after such major accidents you still come to Parliament with statements of the type you have placed On the Table of the House. You should, instead, have said, "Look here, with such type of tracks with such type of over-aged coaches, accidents are bound to happen,..." and you should have appealed to this country and to this Parliament to give you more money. If you come and say that accidents are gradually diminishing, how can you expect Parliament to give you more funds? This kind of statement only creates complacency in the railway administration. The railway required Rs. 620 crores for track renewals and we gave them only Rs. 500 crores. Naturally accidents inevitably are going to take place.

Bridge repair is one of the major items of expenditure. The immediate necessity of Railways was Rs. 140 crores and we have given them Rs. 90 crores. And what is the condition of railway bridges? Many of the railway bridges are classified as distress bridges. When the Wanchoo Commission went into this question and enquired about accidents, the number of distress bridges was 1,247. When Mr. Sikri went into the question of accidents, the number of distress bridges had gone upto 3,553. Over the years the number of distress bridges had gone from 1,247 to 3,553 in 1978. The upto-date statistics are not available. The bridge over Bagmati river itself was classified as distress bridge according to the report

of the Commissioner who enquired into it. His report said that it is a vulnerable bridge and workmen were to be brought there from 16th June. I do not know what was sacrosanct about 16th of June. Why not earlier to avoid accident?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI KEDAR PANDE): That accident was not due to bad bridge. That was quite sound. The bridge was all right.

SHRI DINESH GOSWAMI: Then how did it take place? We are in doubt. The Railway Board chief's view was that there was a gale and people shut their windows at that time. In this country planes are grounded and trains fly. We have come to that situation. The latest report of the Commissioner does not corroborate the statement of the Chief of the Railway Board. The report of the Commissioner is that brakes were not applied. I would like to get some clarification.

The Sikri Commission **report** says that in 1963-64, 2,292 accidents took place because of defective equipment. This figure came to 9,256 in 1977-78 (*Time bell rings*). I will take only five minutes more. Since you have rung the bell, my other colleagues will take up other issues. So far as human element is concerned, I will not dwell much on that aspect. It has been admitted by all that it is possible because of unhealthy industrial relations. Can you expect healthy industrial relation if you bring Ordinances which will make all the working community angry? On pages 31—38 of this report it is said that many accidents take place because engine drivers and others are asked to work more because of which their reflexes get diminished. Many accidents have taken place because drivers could not apply brakes at the proper time. They cannot do so unless their reflex is in perfect order.

In railway travel, apart from accidents, there are other deficiencies

[Shri Dinesh Goswami]

whether it is a question of reservation, whether it is a question of punctuality or whether it is a question of getting information. We carry the impression that almost the Railway administration take passengers for granted. There is no sense of involvement that you are really doing a national job or that the first duty of these people is to please the customer. Therefore, Sir, I will humbly beg of this House to consider this question. I do not want to introduce politics but there is a demand that the Minister should resign. Sir if that be the criterion, whom should I ask to resign? If I say that the Railway Minister should resign for the railway accidents, then. Sir, I will have to ask the Finance Minister to resign for tile price rise, I have to ask the Communications Minister to resign because, even according to the ruling party members, the telephones are non-functioning instruments, I have to ask the Civil Supplies Minister to resign because goods are not available, the Home Minister is to resign because of the failure to tackle problem, and the Agricultural Minister is to resign because he has to import ifpod and, Sir, the Cabinet will be without Ministers at all. Therefore, what will be the utility of asking for the resignation of this Minister? Sir, I do not want to introduce politics. But I feel that the time has come now when we must also look to the difficulties of the railways. The railways must be provided with more money (*Time bell rings*) if we want these accidents not to take place, and priorities must be fixed and I feel that the Railway Minister should not give a sense of complacency to the country saying that everything is well. Everything is not well either on the human side or on the mechanical side of the railway administration and if something is not done at the earliest, I think we may have to face many a calamity like this within a very short time. (*Time bell rings*). Sir, I have many more points to make. But because the time is short and **you**

have rung the bell, I will conclude and I hope that the other Members will draw the attention of the House to the other things.

> ' I
thank you very much for giving me this opportunity. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Yes, Mi". Sukul. Ten minutes only^

SHRI P. N. SUKUL (Uttar Pradesh) : Sir, it is indeed a very grave matter and, in fact, a matter of national concern that one after the other railway accidents have been occurring, not only in the past, but in the present also, and I have been informed that even today a railway accident has occuied somewhere near Bombay. I do not know. I have not heard the news myself. But somebody told me in the Central Hall here that while we are discussing the railway accidents here, the number of accidents has increased by one.

Sir, the railways provide one of the essential infrastructures for our economy and therein lies the importance of the railways. Iron and steel, coal, petrol and petro-products, fertilizers, sugar foodgrains and other consumer goods are all transported by the railways and the human beings also are transported. All these materials are transported for the human beings and when we sep that one after the other accidents are occurring on account of which human beings are dying, rather are b<5ing killed, because of negligent driving, I assure you, Sir, that even our party members and those of us in the Government also feel very much concerned about this. When I see the accidents year-wise, I really agree with our Minister that after 1960-61, we find that there has been a steady decrease in the number of accidents up to 1973-74. In 1960-61, the number was 2,131 and, in 1973-74, the number comes down to 782. But, in 1974-75 and 1975-76, the

number started rising again. May be that it was due to industrial disputes because of the railway strike and all that. But there is one thing about ; which there is no doubt and it is that during the emergency, in 1976-77, the number of railway accidents was 780, the lowest. It means perhaps that if such stringent measures are adopted as were adopted during the emergency, if real discipline is enforced as was enforced during the emergency period, this number could be brought down.

SHRI SADASHIV BAGAITKAR (Maharashtra): You recommend it to the Minister. (Interruptions).

SHRI P. N. SUKUL: This is one view. Why do you interrupt? (Interruptions).

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Mr. Bagaitkar, please do not interrupt every speaker.. 'That is not fair.

SHRI P. N. SUKUL: Mr. Vice-Chairman, you have to allow me more time if such interruptions continue.

Now, Sir, I have myself said that I do agree that these accidents must be ' stopped. In seven months in this >: year itself, more than 400 persons ^ have been killed in accidents. The other day the Deputy Minister told the Lok Sabha that the number is 388. But our papers say that it is more than 400, and that is why I say that I it is really a very important matter I and we should not view it politically. Politically we cannot arrive at any conclusion. Any of our adversaries may die or anybody else may die if such accidents continue and no proper check is enforced.

There are several reasons for this, Sir. As our hon. friend, Mr. Goswami, ^ was telling us, automatic warning signals have been installed on only 1312 kilometres out of 1 lakh kilometres track. This should be increased, and greater kilometres should be covered by automatic warning

signals. Our sick wagons are supposed to be more than 35,000, oiur? sick coaches more than 7500, and our sick bridges more than 3500 or 3353, to be exact. All these have to be ciu-ed. And, as our hon. friend, Mr. Goswami, was saying, in fact our Railways require six thousand crores of rupees, while we are able to give them only Rs. 500 crores. It is oiur: inability it is owe national inability. If we provide them Rs. 6000 crores today, our entire Budget will be upset; we cannot do that. And that is why we have to think of some other ways. We have to take the workers into confidence; there is no doubt abo'rt it. Their legitimate demands ha"'^e to be met. And if we take them il^to confidence, at least the aiocidendis that occvia- because of manual negligence, can be reduced considerably. (Time hell rings).

The Bagmati tragedy is really the worst tragedy in the history of the * Railways. Besides Bagmati, so many other tragedies have occurred. There wag one at Bilaspur and in Mehsana On the 11th Feburary a tragedy occurred in Vaniambadi where two fast trains collided with a g'oods train, killing 23 persons. On the 16th February, again another very bad tragedy occurred wheTn the Kanpur-Barauni passenger hit the stationary Avadh-Tirhut Mail in Chapra district, 'when 25 persons were killed and 15 were injured. These tragedies have to be averted. And they can be averted only •be replacing the sick wagohs, sick coaches an sick bridges. (Time bell rings) You gave me ten minutes, out of which two minutes were taken away in disturbance and...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): We have to conclude it within two-and-half hours. Every party has been given a specific time. t .

SHRI P. N. SUKUL: Nearly ten per cent route kilometre lines are due for renewal. That is what the former Railway Minister, Mr. Dandavate, told on the 21st August, 1978. And Mr. George Fernandes also once wrote to

[Shri P. N. Sukul] the Railway Minister, saying that 10,000 kilometres out of 65,000 kilometres; railway track was due for renewal. This renewal must be attended to as best as we can and as early as possible. I am sure, the hon. Railway Minister is looking into all these matters. He has repeatedly said in this House and in the other House that he is very much alive to the situation. I earnestly hope that he will try to prevail upon his colleagues—at least the Finance Minister—to provide more funds to him. This renewal, this replacement of coaches maintenance of railway track, etc. should be done properly. Otherwise, despite Pandit Kunzru Committee, Wan-choo Committee, Railway Accidents' Inquiry Committee or Sikri Committee and in spite of the discussion in this House and in the other House, we have not been able to reduce the number of these accidents or at least the number of all these deaths. That is why, I request our Government and the Minister who is alive to the situation, to be more alive. Our officers have to be taken to task. Our Ministers blame the officers, the officers blame the workers, etc. They do not take the responsibility for these deaths. We are shifting our responsibility, The Minister says the officers are responsible. When you consult the officers, they say that the staff is very negligent. They don't try to understand the problem. By shifting our responsibility, we are not going to improve the state of affairs. Therefore, I request my Minister to be more alive to the situation to take the workers into confidence and prevail upon the Prime Minister and the Finance Minister to grant funds for the purpose of renewal, etc. If this thing is done, I am sure that these accidents can be avoided and our Government can meet the situation squarely. The remedy does not lie in giving punishment to the staff. Recently our Minister said in Gorakhpur that those guilty will be punished. We will not be able to reduce the number of accidents by punish-

ing a few persons. With these words I finish my speech. But I request my brethren in the opposition that they must not view this thing from a political angle. If we all cooperate and help our Government and the Minister and the Minister is able to prevail upon the officers and if the officers are able to get the work from the workers, everything will be all right. > -, - ;. ^

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI (Maharashtra); The statement given by the Railway Minister shows not only complacency, but total inadequacy of the reasons as to why the accidents have taken place and the measures which his Department wants to adopt because the statement given by him running into 7 or 8 pages actually does not highlight the thrust of his effort to remedy the situation. As my friend Mr. Sukul has said, this is a human problem and I do not want to politicalise it. Personally, I have no disrespect for any of the Ministers here because I do not want to make it a personal matter. It is a matter where tremendous loss of life has taken place. At the same time, I will be failing in my duty if I do not highlight the efficiency of the Railways in tackling this matter. We are elected to highlight this aspect. If I fail in that, then I will be failing in doing justice to my duty. I am not going to repeat the statistics of the Sikri Committee Report because that has already been mentioned, I will deal with all the aspects point by point. The first aspect is about the loss of human life. I want to tell the Railway Minister that I was present at the hospital where the two accidents took place on the line and near the town I stay in Maharashtra. I saw the utter negligence of the Railway Officers in attending to the injured as well to those who were killed. People get just frustrated and annoyed. So, one of the immediate reforms which is needed in the Railway Ministry is a very sympathetic

and sensitive approach by the Railway administration to those injured and to the kith and kin of those who have been killed.

Then, Sir, what are the reasons that you have mentioned in the statement? If I go through the statement it will take more time and I do not want to go into that. I think, Mr. Dinesh Goswami has read from the Sikri Report. You say and you have already accepted that there is a lack of rehabilitation of the track. Then you say that there is somewhere human failure. Then there are rolling stock problems and so on and so forth. But the basic problem that I find is the inefficient investment in the railways. Sir, I remember that I was once discussing with Mr. Pai when he was the Railway Minister about the total development plans of the railways. We were just at the end of the Fourth Plan and the beginning of the Fifth Plan and I was a member of the Treasury Benches. He was telling me, "Mr. Kulkarni, what we are doing for the Railways is nothing. The country is developing. We want industrialisation. But the laying of the railway lines, keeping the railway-lines in trim, and keeping the staff and every body on the job is a tremendous investment in resources and human beings." Sir, actually we have failed in that. And the result of which is the large number of accidents and the enormous loss of human life. As has been rightly pointed out and shown in the Sikri Report, 45 per cent to 49 per cent of the lives lost are due to mechanical failure. And it is no human aspect and it is all due to mechanical failures. That means, it is a lack of investment in the rolling stock.

Sir, I would also draw the attention of the Finance Minister who is luckily here to one thing. Of course, he is going through his own files. If the Finance Minister could be a little bit more considerate towards the Rail-

way Minister, all these things of losses of lives and the inordinate delays in the movement of goods wagons, etc., would have been minimised. And for avoiding these things from which we are suffering, it is necessary for the Railway Ministry to take one decision. You know that the things cannot be done by gimmicks. Where a machine is required, the work cannot be done by the hands. Sir, there is a saying in Marathi that a thing which can be done by an iron rod cannot be done by the wood. Similarly, all these things, and this efficient management requires a lot of investment for improvement. But, Mr. Minister, you are responsible—by 'you', don't take it personally—your Board is responsible for the negligence, for the corruption and for the maladministration. Sir, whenever we go and visit the stations in our own route, we just casually talk with the station master and the others there. And when I ask the gangman coming after examining the track as to how many hours he has put in, he says that he has put in something between 16 to 18 hours. And would you expect a man with an alert brain to walk 16 miles in the dead of the night, during the rain or storm? What would you expect of him? Then there are the drivers. I don't blame the drivers if they are mostly in a drunken state. We cannot help it because the onerous job of driving the train and the overtime that is required to be put in are such that he cannot bear them. So, this is another aspect which has to be gone into. You cannot keep efficiency by asking or flogging a horse which is really tired.

" . . .
i; L " ■

1

About corruption. Sir, the less said the better. I am really sorry. Sir, to bring to your notice that the Railway Minister himself has admitted this in answer to a question on the 21st August, 1981. I point that question about the criticism in the 'Blitz' magazine under the caption, "Railway Minister abets coal smuggling".

[Shri Arvind Ganesh Kulkartii]

Now, what is the reply? I am sorry to point out—Mr. Pande, don't take it personally, for Heaven's sake—the reply is: Yes. The order for allotment of wagons in favour of some concerns for movement of coal which was the subject-matter of this news item, has since been cancelled. When all along the line, the moral values have eroded and this is the reply given by you and your Ministry saying that the order has been cancelled, what type of impression your officers, the Ministers and the Railway Board officers, the higher officers are going to create at a lower level? I don't blame you personally, for Heaven's sake, don't take it a personal attack. I am saying that the value system in this country has all along the line been eroded and that is why we are facing all these problems. When you all along claim that turnout of railway wagons has improved, this is a statement by a State Government Minister in Maharashtra, Mr. Tilak—it is in Marathi, and the meaning is—because there is no coal available at Paradeep, the thermal power stations has been closed down. This is another aspect of the inefficiency.

Mr. Sukul asked me not to politise the issue. Here is the rhilic Accounts Committee's Report of 7th Lok Sabha which says that some coirwpany has occupied fthe railway land. Then 86th Report deals with unauthorised occupation of railway lands by M/s. Oriental Furnishing and Building, and some Pure Drinks etc. But Mr. Pande is sitting silent. If you are going to do like this, what type of administration you expect under your leadership where everyone, right from the Minister, every . officer is obliging either his partyman or an officer somewhere or a relative somewhere? What do you expect of administration? I am' not touching those points which have been touched already by my friends, but Mr. Pande, I request you to have some introspection. I fully agree with Mr. Goswami—I also remarked on that

day—that the days of Lai Bahadur Shastri have gone. Problems then also were of the same nature but the calibre of the officers carrying the load was of a high order. They were the mountains in this country.—I speak of those political personalities who showed by their behaviour what type of a person a Minister should be. But now we are all pygmies left here to rule this country. Now whether 2,000 people are drowned in the Bagmati or 10,000 people, what ever it is, there is a joke and a cartoon drawn by Laxman where he says: Please build hospitals all along the railway track. That is the easiest way of helping the people who are either killed or injured. I do not go to that extent. But Mr, Minister, I am moved to the extent, without injecting politics, I feel that either Mr. Venkataraman has to yield or you have to yield. If Mr. Venkataraman does not yield and provide money, you close down the railway line for traffic because you are killing people. A decision either ■way will have to be taken. If the country has to progress, investment has to be made; efficient management has to be enforced and discipline has to be forged and corruption ha.'! to be removed and political advantage should not be taken, if you want to develop this country. If you do not want to deve. lop this country... (Jn.te7T(ipttons))

SHRI SYED SIBTE RAZI (Uttar Pradesh):
 The Opposition should also co-operate.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): No interruption please . . . Mr. Kulkarni, please confine yourself
 (Interritptions)

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI:
 My dear friend, you do not know. When your party was sitting on this side, even on small things, everybody' was shouting like anything. Those were the times. Sitting on this side now, you do not know anything about that. You have come very lately. ITiis co-operation

requested by the Prime Minister...
(Interruptions)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Mr. Kulkarni, please conclude. You have taken more than your time.
(Interruptions)

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI: We do not want to oppose i'or opposition's sake. At the end, I would like to say...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Mr. Kulkarni, you have taken thirteen minutes. Ten minutes was the time allotted.

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI: Sir, I will take only half a minute more. Would you please sit down, Sir, so that I may conclude?

- THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): I will sit down, provided you conclude within half a minute.

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI: I always keep my promise. I am a person who has self-respect and a promise.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): I am very happy to hear that.

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI: Thank you very much, Sir.

AN. HON. MEMBER: It is a rare commodity these days.

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI: It may be a new thing to you. But it is a practice to me.

Sir, I would mention my last point within half a minute, i would request the hon. Minister with folded hands, if he has the interest of the development of the country at heart, he should see that whatever has been mentioned by me as abuses of power are shunned. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Shrimati Adi-varekar. You have ten minutes.

SHRIMATI SUSHILA SHANKAR ADIVAREKAR (Maharashtra): Mr. Vice-Chairman, Sir, it is not only these three accidents which we are discussing today, but we take this opportunity to bring to the focus the efforts which should be put in to avoid these types of accidents. I am really optimistic and I feel that this debate will not be futile and it will definitely yield results. Railway accidents are not a new phenomenon. They 'always occur'. But since 1977, we are having a real spurt in major and minor accidents on the Railways, which involve not only loss of the lives of innocent passengers, but they also cause a heavy loss in Railways' and users' property. Ultimately, this results in disruption of traffic and consequently damages the economy of the country. Sir, not only we are aware of this^ but we also know that the Railways are more aware of it. Every time, a major or minor accident occurs a high powered committee or a special committee is appointed to go into the reasons as to how and why such an accident has occurred and to suggest preventive remedies and measures. Also, Sir, there are various enquiries conducted by the Commissioners of Railway Safety and volumes of reports have been submitted by the Committees concerned. The way the accidents are taking place, to me, it appears that the senior-most officers of the Railways either do not have the time or they do not bother to glance through the pages of these reports—which speak volumes—for implementing some measures which are suggested therein. My personnel request to the hon. Railway Minister is, he, along with his colleagues, should personally find time to go through these reports and the findings and then they should brief the General Managers and the Railway Board members about the observations made in these reports and try to implement them.

Another thing which I would like to draw the attention of the hon. Minister is, the journals of the Rail-

[Shrimati Sushila S'hanker
Adivarekar]

way Board and the various zones do not publish the reports of the Commissioners of Railway Safety. Because of this, the other railway workers are ignorant about the facts which are being mentioned therein. This certainly gives a feeling that the Railway Board does not take the workers into confidence, in giving the necessary information. I am sure, the hon. Minister will look into this matter and give proper publicity to these reports and the findings. I have no doubt that the primary cause of decrease in passenger safety and increase in railway accidents is only because of the low level of investment and amount approved by the Yojana Bhavan, specially during the last one decade. Sir, it is not a secret that the Janata Government and its immediate successor government went out of the way to boost the interests of the highway builders of automobiles and private sector road transport industries and since many years I feel that the Railway Board has failed to put up their case in a strong convincing way before the Planners and the nation.

And the amount that was sanctioned, even within that overall amount, I think sufficient high priority has not been given to track renewal and modernisation programme. The result is that we have failed to get the maximum benefit from either electrification or dieselisation of routes.

The Railways are having a large crew of mechanical engineers and naturally they have an equally large and dominant say, who rather favour to utilise major part of funds for modernisation of rolling stock, specially locomotives. But I fail to understand how we can run modern locomotives on ancient worn-out tracks without the danger of accidents.

Sir, the other important aspect which requires a fresh look is the necessity of improved electronic and electro-mechanical signalling. This is

slightly overlooked and proper emphasis and efforts are not made to have railways own productive unit for signalling and telecommunication equipment. In many of the cases the blame is attributed to personnel as human failures. This could, to a large extent, be avoided if we have proper modern signalling equipments. Sir, if I mistake not, many years ago there was a suggestion from some international expert for introduction of CTC, i.e. centralised track control, which it is claimed is comparatively more economical than track doubling and, it is accident proof—safe. Can we not once again consider this proposal in the present context? I would very much wish that the hon. Minister gives a second consideration to it and finds out how helpful the proposal could be.

Sir, one more thing that requires a second look is in the staffing pattern. In the name of safety a large number of senior posts have been created in various zones and divisions. What we want to know is, are they really doing some service or are they just marking time for some other posts? It is being reported that the turnover is so high that hardly anyone puts more than one year's service in these positions. The hon. Minister should set matters right in this direction and should ask the Railway Board to have more consultation with the Union Public Service Commission to ask for better quality of persons for transportation cadre.

Sir, before I close I must refer to the large number of mishaps that are taking place in Bombay suburban sections. Just now also Mr. Sukul reported about one more accident that has taken place in Bombay. I hope that will also draw the attention of the hon. Minister how serious is the condition of the suburban section of Bombay so far as mishaps are concerned. It is reported that almost every week there is one accident on the Bombay suburban lines and I am sure the hon. Minister is well aware of it and will give his utmost attention—

tion to it as lakhs of commuters tra-
vel by it. ., - I '»

Sir, we are aware of the efforts made by the Ministry On all fronts to prevent accidents, but it to be 'Sone on a war footing to prevent accidents and also to minimise their number. Immediately and timely action needs to be taken to avert the possibility of accidents and also to minimise the accidents. So I only hope that 5 P.M. the hon. Minister will not fail . to sTiow the strong will to implement them and to do something about it. Thank you. Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Thank you, Madam, for strictly adhering to the time schedule. Mr. Era Sezhiyan.

SHRI ERA SEZHIYAN (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, the alarming rate of increase in the railway accidents ano the horrid tales and harrowing pictures of the trage dies that one sees in the papers every day leave much to be desired in the working of the Railway Ministry. Even though the hon. Minister and his valuable colleague may feel proud sometimes of the performance of the - railways, the country, the people and those who use these railways have the least joy in their hearts and" minds while ^travelling in them. The most insecure mode in India now is to go by the train. We do not know whe ther we will reach our destination or not. Often, we may reach the destina tion in the other world much quicker by travelling by train. .;

Trotting out figures will not solve the problem. Figures such as so many million train kilometres, or passenger train kilemetres etc. probably may work to give satisfaction to someone, f but the real tragedy is he alarming rate at which such accideflts are allowed to happen. Even there, there is a concerted propaganda to minimise the impact of most of the accidents that are taking place. As per the book that has been supplied to us

alongwith the Budget papers—about a review of the accidents on the Indian Government Railway—the ntunber of casualties for 1978-79 have been put at 113, whereas in the last 7 months— January to July, 1981—it has gone up to 455. I do not think this gives a. com- placent picture. The Minister may come forward and say that he has nothing to do with this one; it is nature's will, or as ordained by God, or whatever other excuse he may trot out. The mover of the Motion, Mr. Dinesh Goswami^ also said that there is a niove to minimise whenever these accidents happen. That is the most hurting part of it—that ap^t from the tragedy, they always try to come out with some explanation or the other, wanting to minimise wanting to submerge everything. Take for example, the train disaster near Mansi in Bihar—hig own State. There the first press reports said that the Deputy Speaker of the State Assembly^ Mr. Gajendra Prasad Himanshu, stated after a visit to the accident site that "the train was over-crowded and hundreds were travelling on its roof". He put the death toll in this big train disaster on Saturday night as 3000. Another Minister of Bihar, the Minister for Cooperation, Mr. Ghanashjram Mahto, who was camping at the accident site alongwith the Rural Development Minister, Chaudhary Salaud-din, however, estimated the death toll at 2,500. Do you mean to say that they had some political motivation? Were they making a political capital out of" this?

SHRI NAGESHWAR PRASAD SHAHI (Uttar Pradesh); Also the Chief Minister.

SHRI ERA SEZHIYAN: Chief Minister's figure I do not have. The Deputy Speaker and a Minister in the Bihar Ministry who visited the site ■and camped there gave these figures to the Press—one gave the figure ot 3000 dead and the other gave the figure of 2500. Now our hon. Minister comes forward and says that the figure was 270 or so. We do not know about the other things—the number

[Shri Era Sezhiyan] of tickets etc. Also before even the enquiry could be held and the findings revealed the Railway Board I came out with a very unusual excuse that there was a big cyclone there and the train was taken as a toy and thrown into the river. On the same day the papers have said:

"METEOROLOGY DEPARTMENT
BEWILDERED

The Directorate-General of Meteorology seems to be bewildered by reports that a cyclonic storm had hit the Samastipur-Banmankhi passenger train on June 6, resulting in seven bogies plunging into Bagmati river."

Sir, this is the state of affairs that the Meteorological Department is not aware of it and the eye-witnesses say there was a sudden brake and it went into the river. Probably they are working with redoubled vigour or doubled vigour in that where on a single track one train can go our Railway Minister is trying to put two trains at the same time, causing so many collisions.

Sir, the basic thing that is happening is complacency and non-planning. The Government that works has got a department that refuses to work or has not worked at all. In this connection I want to give one figure and seek the hon. Minister's clarification. If you take the amount spent on the repairs and maintenance of the permanent way and works of motive power, the amount spent on repairs and maintenance of carriages and wagons and plant and equipment—which is a very vital part—for the last four years, you will find that the percentage is dropping. The ordinary working expenses of 1977-78 to 1981-82—the budget figures—have gone up. If you take the repairs and maintenance expenses on these four items and see the proportion of the ordinary working expenses, from 39.7 per cent—nearly 40 per cent—it has come down to 37.9 per cent. That means, though, every year your gross receipts

are increasing like anything, you are not spending as much as is required on repairs and maintenance. That is a very basic issue on which these railway accidents are allowed to happen.

Sir, the accidents are more man-made or department-made as the hon. mover of the Motion put it. It is the empire that is causing these things. There is a decline and fall of the empire, and before the empire falls the trains are falling into the graveyards designed by nature.

On three questions I would like to have the clarifications of the Minister. Is it a fact that the Firemen are asked to run not only goods trains but even mail and express trains? Secondly, I want to know whether the working hours of the Drivers—even though they are fixed at normal rates—often times extend from 16 to 18 hours, thereby endangering not only their lives but also the lives of the commuters who go by those trains? The third thing is, I want a categorical clarification from the hon. Minister whether it is a fact that the Divisional Managers have issued a circular on July 23, 1981 to all Guards directing them not to waste time in checking the vacuum brakes at every station, which is said to delay the trains. This is a very important thing—the checking of vacuum brakes at every station. This is an age-old practice to avoid accidents. But, as per the circular stated to have been issued on 23rd July, the Guards have been asked to dispense with this, and the TXRs no longer give any certificate about the efficiency of the vacuum brakes thereby endangering lives.

Sir, the hon. Ministers may feel proud about their figures. But the other day I was a little amused that figures do not matter with them. When a question on the suburban trains came up in the House, the hon. Deputy Minister, Mr. Mallikarjun, said;

"Sir, the traffic of suburban commuters in Bombay area is more

than 3.5 million every day and it is being met."

Probably, when millions of passengers are using the trains, what is one to three hundred passengers die? I think they have not come to the stage of taking the proportion of all those persons who die and the number of persons living in India and using the railways. But I think the hon. Cabinet Minister is more proud of the performance of the Railways because within five minutes, when the turn came, he raised the figure from 3.5 million to 4.5 million passengers because, earlier Mr. Mallikarjun put the figure at 3.5 million passengers. Probably the hon. Cabinet Minister feels more proud of his own performance and increases the figure within five minutes to 4.5 million. Probably, within five minutes the number of commuters in Bombay had increased. So also the rate of death. The figure given is that every week 19 accidents have been taking place for the last several months. Probably by the time we finish the discussion one more accident might have taken place and tomorrow... (Interruptions) The hon. Member wants to know how long it will take. I have the least intention to ask them to resign. The commuters are more resigned to this sort of situation. Therefore let them continue and enjoy this.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): I call Shri Kalyanasundaram. Your party has three minutes only, I have to go strictly according to the time. You co-operate with me.

SHRI M. KALYANASUNDARAM (Tamil Nadu): Sir, I do not want to interrupt you. My protest is to the Chairman. This is a discussion under Rule 176 and not a general debate and I am also one of these who have given their names. I will take up the matter with the Chairman separately, I do not want to trouble you, but please allow me to whatever extent it is possible to make out some points.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): You make out the points. That will be better.

SHRI M. KALYANASUNDARAM: It will be fit for the Government and the Railway Ministry to listen to the Opposition more than listening to their own side. Now the Statement made by the Railway Minister reveals that he is not repenting or even feel in the gravity of the accidents. Sir, we must be more concerned about it because not only they do not realise the gravity of the accidents but also there is an attempt to suppress the real causes of the accidents, I have before me the material, but I do not want to go into details. Take one instance, that of an accident near Bagmati. My friend has already explained and said: How is it possible for a train to enter there, without the knowledge of the Meteorological Department, without the knowledge of the Revenue authorities, just to pick up seven coaches and throw them into the river Bagmati? How are we to believe such a thing? Is it not a deliberate attempt to suppress the facts? The so-called inquiry by the Railway Safety Inspectors has also become a ritual. They do not want to get at the truth of the matter. And unfortunately such eminent people like Kunzru and Wanchoo and the third Commission Chairman, Justice Sikri also do not want to go beyond what the Railway officials and the Railway Ministry put before them. I want to say to this House that the Shri Commission has not yet completed its report with regard to its second term of reference, which is more important than the assessment of the accidents. For the first time, this Commission was given wider powers to go into it, but he has not yet submitted a report. That is what I understand. So let it be there, I am worried about the way in which the safety rules and the safety procedures are neglected and violated. Some instances were given by my friend Mr. Sezhiyan. I can also give some of the instances. One is that in 1977 an agreement was reached between the Railway Board and

[Shri M. Kalayanasundaram]

the Loco Running Staff Association reducing the time on the footplate for a crew to 10 hours; that means after 10 hours he can claim rest if he wants to. Now that agreement is cancelled and orders are withdrawn. Now he can be compelled for any length of time. *(Time-bell rings)* For averting accidents, the willing co-operation in service of railwaymen like loco-men, station masters, pointsmen, signmen is necessary. Others are, of course, necessary in an indirect manner, but they are directly involved. They should be protected and looked after properly, if you want to avert accidents. Secondly, Sir, engines, locomotives, coaches, wagons and other fittings must be looked after carefully. Do we send these coaches periodically for overhaul regularly? How many coaches—leave alone the overaged—are sent regularly for periodical overhaul in the workshops? Even in the workshops what is happening is that the workers do not get proper tools. They do not get proper spare parts. Those matters, the Commission must go into. Do not be under the illusion that everything is all right. The easiest thing for the Railway Minister or the Government or any inspecting official is to put the blame on the railwaymen. What can they do? You must be grateful to the railwaymen that in spite of these difficulties they are able to carry on at least this much. I would not blame the Railway Ministry alone but also the Finance Minister. Fortunately, he is also sitting here. He does not provide finance. The railway officials put up proposals for replacements.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): I do not think the Finance Minister is really concerned with Railway finances.

SHRI M. KALYANASUNDARAM: Why not? He is the ringmaster of the whole circus. *(Interruptions)*

■ THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): That is why he is supremely unresponsive.

SHRI M. KALYANASUNDARAM: These accidents are only symptoms of a serious disaster. We must examine the disease. As an efficient doctor, he must treat the disease and not the symptoms.

AN. HON. MEMBER: The Finance Minister is helping the railways.

SHRI M. KALYANASUNDARAM: I made the point at the time of the discussions on the Railway Budget.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Your time is very limited.

SHRI M. KALYANASUNDARAM: I do not want to take much time. The Rail Bhavan authorities are playing politics. Some of the officials become sycophants. Whatever the Minister says, even without the infrastructure, without the resources, they think they must show the result. That is how they gamble. They enter into adventures. The performance must improve, the delays must be avoided, and the punctuality must improve. *(Time-bell rings)* One minute.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): I have given you three times. I cannot give more.

SHRI M. KALYANASUNDARAM: She said that there was double standard. Why is this double standard there? At the time when she took over, she removed all the superannuated officials from the Rail Bhavan. Today on what merit is the term of the present Chairman extended?

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): That is an old point repeated again and again.

SHRI M. KALYANASUNDARAM: Will it not lead to sycophancy among the officials? Will they not play politics? How do you expect the administration to run smoothly and unitedly? There will be groupism and 'factionalism only to crow catch politicians. *(Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Please. Now you must co-operate with me. Other Members have to speak.

SHRI M. KALYANASUNDARAM: Half a minute. Will the Minister go into the question of how far the safety rules and procedures are overlooked and how far ...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): You are repeating. He is listening to you. He will deal with all those points if he wants to.

SHRI M. KALYANASUNDARAM: He must reduce the hour of work for the locomen. These are my points.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Thank you. The Deputy Minister will intervene. Please finish within 15 minutes, if possible. *(Interruptions)* The Deputy Minister 19 intervening.

SHRI M. KALYANASUNDARAM: You should! have given me five minutes more.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA). The Deputy Minister is intervening, and the Railway Minister will reply. The Railway Minister is going to reply.

SHRI M. KALYANASUNDARAM: There is a division of labour between them.

SHRI HARI SHANKAR BHA-BHRA (Rajasthan). What about me?

- THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): The debate will continue. Do not worry. Your 761 RS—
10

name is there, shri Pandey's name is also there.

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS AND IN THE DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI MALLIKARJUN): Mr. Vice-Chair-man, I stand with a heavy heart to express the deep concern of the Government over the railway accidents. It is true accidents have been occurring and they are causing agony. The Government, with all the machinery at its command, is geared to see how best safety can be maintained on Indian Railways. Accidents occur due to collision, due to derailment, accidents occur at level crossings and...

SHRI M. KALYANASUNDARAM: Now due to jumping.

SHRI MALLIKARJUN: I will deal later on with the jumping category which is mostly in suburban areas.

When We compare certain figures from January 1980—July 1981 the trend of accidents in these categories occurring since January 1981 to July 1981 has been on the decline. At the same time, the concept which has been developed outside or inside Parliament that the railway administration does not take care of safety properly, that it is not worried about it, is totally wrong. Lacunae persist, We do agree. But for the removal of such lacunae we do need the active cooperation of the structure of the society as a whole and of all the political parties, as the honourable Members from opposite have mentioned that they are not dealing with the railways with any motivation. They believe that since the railways play a pivotal role in the nation's economic growth, they want to see the railways in the outside arena of their political ideology. However, it becomes essential for me to inform this august House, instead

[Shri Mallikarjun] of repeating what is the consequence Of an accident, what preventive measures we are adopting to avoid the accidents.

So far as track renewal is concerned, or, prior to track renewal or any other thing, I would like to mention what exactly the Sikri Commission recommended and what steps the Government has exactly taken for implementation of these recommendations. The Sikri Commission was constituted in 1978 and it submitted its report in two phases, in 1979 and in May 1980...

SHRI M. KALYANASUNDARAM: Is the second part available? I inquired from the library in the afternoon. The librarian said the second part was not available. The second part is more important.

SHRI MALLIKARJUN; I will come to the second part.

So far as the first part is concerned, 32 observations and 118 recommendations were made. Out of the 118 recommendations made by the Sikri Commission 110 recommendations have been implemented right now, two recommendations have been rejected and six recommendations are still under examination.

So far as the second part is concerned, there is only one observation made and 412 recommendations by the Committee...

SHRI M. KALYANASUNDARAM: Will you kindly make a statement on the floor of the House explaining the recommendations and the action taken on them?

SHRI MALLIKARJUN When I am explaining all this, automatically it becomes inevitable on my part to give the information.

So far as the second part is concerned, 412 recommendations have

been made out of which 244 have been implemented and 106 are under examination and some of them have been rejected. So, the blame which is being bestowed upon the Railways that we do not take into cognizance the recommendations of the committee is totally wrong.

SHRI M. KALYANASUNDARAM: I did not say that.

SHRI MALLIKARJUN; I am not referring to you alone.

SHRI M. KALYANASUNDARAM: Nobody has said that.

SHRI MALLIKARJUN: There is a feeling that the recommendations of the Committee are not taken into cognizance. Now I have stated how many recommendations are there and how many have been implemented.

So far as reasons for accidents are concerned, they are multifarious. As my hon. friend Goswamiji has said it is true that track renewal is essential. But because of the paucity of funds, the Railways could not do it on a large scale. The Railways today need Rs. 11,000 crores, but because of various constraints in the plan period we were allocated Rs. 5,100 crores. So, within this plan allocation we have to see how best we can deliver the goods in the interests of the nation as a whole.

So far as track renewals are concerned, this year 1,450 kms. of BG and 1,850 kms. of MG will be renewed and in this Budget year Rs. 110 crores have been allocated whereas the total allocation in the entire plan period is Rs. 500 crores and 4,200 kms. of BG and 2,750 kms. of MG are to be renewed.

May I bring to the knowledge of this august House that though track renewal is essential, we cannot correlate accidents to the track conditions only. We have got 75,550 ruts-

ning track king on the whole and today the speed restriction is only in respect of 2,000 kms. Accidents take place not merely on tracks which are fractured. All these have been identified. Within the plan allocations, Government is making every effort to do this. This is about track renewal.

So far as other preventive measures are concerned, to help the railway staff and for functional purpose, We have introduced certain systems. We do take advantage of advanced knowledge ^^ science and technology. Not that We are operating the Railways i'l a primitive way. There are certain things which have been replaced for thg advantage of gtafe and passengers. For example, we " have got the interlocking system, axle counters, route relay interlocking, automatic warning system and ultrasonic flaw detectors. For the benefit Of drivers we have colour light signals so that drivers can see and 8° ahead. If you remember, sometime back we used kerosene lamp signals. Today that system is being changed. These things are introduced for the benefit of all. In the suburban and heavy traffic stations, centralised signalling has been introduced through route relay and panel locking system. We are goibg ahead to see how best We can avert untoward accidentg on Indian railways.

Thirdly, I may mention about rolling stock. Ag has been mentioned in this august House earlier, we do have a certain overaged rolling-stock, 7,000 odd coacheg and 35,000 wagons 3nd so on. Now, Sir, for the benefit of this House, I will just mention something about the periodical overhauls and the routine overhauls. In fact, in the recent past. We have taken up thig job as a crash programme. In thg case of periodic overhauling, even within the short period from April to July, 1,440 rakes have been inspected and the time of routine overhauling also hag increased. For example, last year, we

used to have 5,231 wagoug per month for periodical overhauling. Today, it has gone up to 7,101. We have been increasing this as a crash programme because Of the occurrence of the accidents and it is not because of the criticism by the Opposition nor for any other reason. Because human lives are involved in the accidents, it is the utmost duty of the Government in a democracy to save even a single life and to avert such accidents. Therefore, Sir, with these 'few things, I would like to impress upon the members that the Government on its part is making the utmost efforts to see how best the acci-dentg can be avoided, so far as the details are concerned, it is not necessary for me to tell' all those things at the moment. My senior colleague will deal with those details. The honourable Member, Sezhiyanji, hag said that it ig 4.5 million passengers travelling On the suburban trains. I do correct myself. On that day, because of our emotional involvement for a brief period, I had mentioned it as 3.5 million. But I correct myself in this august House. If is 4.5 million passengers as he has said. The suburban service in' Bombay, in comparison to the world, caters to 50 per cent of the total number of passengers travelling by the Indian Railways every day. Therefore, the work-load has also gone up. We have no objection to correct this. I correct myself with regard to this. Thank you. Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Mr. Bhabra, 9 minutes °^y-

श्री हरी शंकर भाभड़ा : उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे उप मंत्री महोदय ने अभी कुछ भाषण दिया, कुछ चिन्तायें प्रकट कीं। लेकिन उसका नेट रिजल्ट क्या है। बड़ी चिन्ता कर रहे हैं। बजाय इस प्रकार की रिपोर्ट देने के कितने एक्सीडेंट्स सोरियस हुए हैं, कब कब हुए हैं उनको बेतारीखे बतानी चाहिये जिस दिन एक्सीडेंट नहीं हुआ

[श्री हरी शंकर भाभड़ा]

हो। इस अगस्त के महीने में 1 तारीख से लेकर आज तक मंत्री महोदय ने एक दिन का नाम नहीं बताया जिस दिन एक्सोडेंट नहीं हुआ है। यह तो सुन रहा है और इस लिये इस रेलवे मंत्रालय का नाम

Should be Ministry for Railway Accidents. It would be better if it is called the Ministry for Railway Accidents.

आप चाहे कितना भी रेल मंत्रालय को अच्छा बनाने की कोशिश करें, आप के मंत्रालय को स्वयं प्रधानमंत्री ने कण्डेम किया। स्वयं प्रधानमंत्री ने इस मंत्रालय को मेरा बता कर, चाँपट बता कर, पिछले मंत्री को हटाया और आप को यहाँ लायी। सारे एक्सोडेंट्स क्यों हो रहे हैं वह मैं आप को बताना चाहूँगा।

"In a desperate attempt to show showmanship and earn a good name, their idea is to forget everything and give a go-by to every thing such as safety rules, maintenance of tracks, rolling-stock and engines, staff welfare, trade union rights, etc. ..."

AN HON MEMBER: Sir, on a point of order. (Interruptions)

SHRI SHIVA CHANDRA JHA (Bihar). The Prime Minister is right. (Interruptions) Sir, the Prime Minister is right.

SHRIMATI HAMIDA HABIBULLAH (Uttar Pradesh): Sir, on a point of order. (Interruptions)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Order, please.

श्री केदार पांडे : आप ऐसे ही कहते हैं। इस की ज़रूरत यहाँ पर नहीं है। रेलवे मंत्रालय के मंत्री बदल गये। दूसरे आ गये, लेकिन उस में कोई एक्सीजीशन की बात नहीं है। इसलिये उस के बारे में (व्यवधान)

श्री शिव चन्द्र झा : प्रधान मंत्री जा ने ऐसा कहा है। (व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Mr. Mathur, you are cutting into Mr. Bhabhra's time, please remember that. (Interruptions).

श्री हरी शंकर भाभड़ा : मैंने उस समय भी कहा था कि आप का यह रेलवे बोर्ड और यह रेलवे बोर्ड की अथॉरिटीज आज तक के मंत्रियों को ले डूबती रही है और आप को भी यह ले डूबेगी। उन्होंने आपके बजट भाषण में उल्लेख करवाया था कि पिछले मंत्री के समय में जो कमी रही उस के बाद तीन महीने में हम ने उस की तुलना में इतना ज्यादा काम किया है। यह बात आप के रेलवे बजट भाषण में है जो कि आप ने इस हाउस में दिया है। (व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Order, order.

श्री हरी शंकर भाभड़ा : जो मेरा विचार है वह मैंने आप के सामने रख दिया। यह दूसरी बात है कि वह आप को पसंद हो या न हो। एक बात और है। अभी मंत्री जो ने सीकरी रिपोर्ट के कुछ आंकड़े दिये कि कितनी रेकमेंडेशन उन्होंने की और उन में से इतनी हम ने इम्प्लीमेंट कर दी और इतनी अंडर कंसीडरेशन है। यह मैं मानता हूँ।

What is the net result? You are getting accidents. After everything, the net result is that everyday an accident is happening. We are losing everyday the lives of Indian people.

इस का मतलब साफ है कि हमारे में मानवता की कमी है और इमानदारी की कमी है और यह इमानदारी की कमी ऊपर से शुरू हो रही है, नीचे से नहीं

और इस का प्रमाण है आप के द्वारा जो स्टेटमेंट दिया गया है कि उस स्टेटमेंट के अंदर आप देखें कि हर घटना में क्या बात है। एक्सीडेंट हुआ है। ईमानदारों की बात है उस में बताइये छिपाने से क्या फायदा। उस का क्या मतलब? आप का जो एक्सीडेंट बागमती वाला है उस में बदलाघाट में शुरू बताया गया कि 270 आदमी मरे हैं। आपका कमिशनर रिपोर्ट करता है कि एक हजार पैसेंजर मरे हैं और उस के दो दिन के बाद मिनिस्टर और स्पीकर ने जो फॉर्गर्स दो हैं वे तीन हजार और ढाई हजार को हैं। आप बताइये कि कहां 270 और कहां तीन हजार और ढाई हजार। तां छिपाने से फायदा क्या? झूठ क्यों बोलते हैं? हिन्दूस्तान की जनता हैरान है आप के इस आर्गुमेंट पर कि दुर्घटना तूफान के कारण हुई। मैट्रिग्युलैजिकल डिपार्टमेंट कह रहा है कि तूफान को कोई सूचना नहीं। एक पेड़ का पत्ता तक हिला नहीं लेकिन आप को गाड़ो तूफान से उड़ कर पानी के अंदर डूब गयो। तो मैं समझता हूं कि निश्चित रूप से आप जिस तरह से तूफान से गाड़ो को उड़ा कर नदी में डूबीयां ऐसे ही आप कोई तूफान बना दोजिये कि जिस में बिना पैसे के यह रेल प्रशासन ठीक हो जाय।

इसो तरह से दूसरी घटना बिलासपुर की है खोंगसरा को उस में जो गुड्स ट्रेन का ड्राइवर था ओ एम एस चिरकुटे उस ने खाड़सा और भेटारोड स्टेशन पर लिखित दिया था कि हमारे इंजन के ब्रेक काम नहीं कर रहे हैं और इसलिये मैं गाड़ो को आगे नहीं ले जाऊंगा। लेकिन आप के अधिकारियों ने कहा कि गाड़ो को ले जाना पड़ेगा। वहां स्टॉप डाल है और उस पर बिना ब्रेक के गाड़ो गयो और एक ही ट्रैक पर दोनों गाड़ियों थे इसलिये आगे वालो पैसेंजर गाड़ो से वह टकरा गयो।

श्री सदाशिव बागाईतकर : क्या आप को इस की मालूमात है कि उस ने वहां पर रिपोर्ट लिखवाई थी?

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Mr. Bagaitkar, I will cut these minutes from your speech. {Interruptions}

श्री हरी शंकर भाभड़ा : मेरा मतलब है कि आप दुर्घटना को टाल सकते थे। आप जितनी चिन्ता की बात करते हैं, ईमानदारों की बात करते हैं यदि वह सत्य होती तो यह घटना न घटती। अहमदाबाद के मामले में भी रेल प्रशासन वाले झूठ बोल रहे हैं कि फिश प्लेट हटाने का मामला है। अभी एक वहां के एम० एल० ए० ने बताया है कि जिस जगह पर फिश प्लेट हटाने की बात प्रशासन वाले करते हैं उसके सां कदम को दूरो पर गैंगमेन रहता है। उसमें फिश प्लेट बिल्कुल फिक्शन की हुई थी और बात कर रहे हैं आप कि फिश प्लेट हटी थी। वहां के लोकल आदमी जो रात दिन देखते हैं, उनकी बात न मानकर सारे दुनिया को आप गलत बातें बताकर दलालाना चाहते हैं? इस मामले में जब तक ईमानदारों नहीं बरती जायेंगे, न आपका स्टाफ ईमानदार होगा, और न रेलवे एंडमिनिस्ट्रेशन सुधरेगा।

पैसे की चिन्ता आप हर वक्त करते हैं तो मत बताइये गाड़ियां। आपके पो० डब्ल्यूडी० वाले कहते हैं इन इंजिनों को बंद न चले। यदि ट्रैक खराब है तो उस पर गाड़ियां चलाने से लोग मर सकते हैं, एक्सीडेंट हो सकते हैं। यदि रोलिंग स्टॉक नहीं है, कच डिरेल हो सकते हैं, इंजिन की ओवर हालिस आप नहीं कर सकते तो आव क्या करते हैं। आपने लोगों को मारना ही है और आवादो कम करने के 20 प्वायंट प्रोग्राम में यह शामिल है कि रेलवे एंरो-

[श्री हरी शंकर भाभड़ा]

प्लेन्स और सारी ट्रांसपोर्ट को लगा दिया जाये कि जितने लोगों को वे मार सकते हैं, मार, तो मैं इसके बारे में कुछ नहीं कह सकता हूँ।

(समय की घटी)

मेरा समय इन्होंने जो लिया वह मत काटिये . . . (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया)
आपके माथुर साहब ने लिया . . .
(व्यवधान)

श्री हरीशंकर भाभड़ा : मैं बस खत्म कर रहा हूँ। इसके अलावा श्रीमन्, मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि आपने 5 घटनाओं का उल्लेख किया है, मेरे पास चार घटनाएँ और हैं जिनका उल्लेख आपने नहीं किया है जिसकी हमने आलोचना की है। इन रेल दुर्घटनाओं में भी मनुष्य मरे हैं।

24 मई, 1981 को उत्तर रेलवे के लखनऊ स्टेशन के पास एक लेवल क्रॉसिंग पर झांसी की ओर जा रही सावरमती एक्सप्रेस की भिड़त टैंक्टर ट्राली से हो गई जिसमें घटना स्थल पर ही 5 व्यक्तियों की मृत्यु हो गई। यह खबर हिन्दुस्तान टाइम्स, नई दिल्ली के दिनांक 25-5-81 में छपी है।

15 मई, 1981 को गोरखपुर रेलवे स्टेशन पर 32 डाउन सवारी गाड़ी के एक डिब्बे में आग लग जाने से 3 बच्चे जलकर मर गये। यह खबर हिन्दुस्तान, नई दिल्ली के दिनांक 16-5-81 में छपी है।

4 अगस्त, 1981 को पूर्व रेलवे के धनबाद रेल मंडल के अन्तर्गत तसकटवा तथा यादवपुर रेलवे स्टेशनों के बीच दो माल गाड़ियों में टक्कर हो जाने के कारण एक माल गाड़ी का चालक और दूसरी माल-

गाड़ी के गाई की दुर्घटना स्थल पर मृत्यु हो गई। यह खबर भी हिन्दुस्तान, नई दिल्ली के 5-8-81 में छपी है।

11 अगस्त, 1981 को एक अप सियाल-वाह फास्ट पैसंजर गाड़ी की छत पर यात्रा कर रहे लगभग एक दर्जन व्यक्ति गंगापुल से टकराकर गंगा नदी में डूब गये तथा कई अन्य घायल हो गये। यह खबर हिन्दुस्तान, नई दिल्ली के 12 अगस्त, में छपी है।

आपने इन घटनाओं का वर्णन नहीं किया है, कृपया बताये कि ये क्या सत्य हैं। ये तो मैंने आलोचना की रेलवे मंत्री नागाज होगे . . . (व्यवधान)

श्री केदार पांडे : मैं नहीं कहता।

श्री हरीशंकर भाभड़ा : मैंने पहले भी कहा था कि आपकी ईमानदारी में मुझे कोई शक नहीं है। जो आप कह रहे हैं ऐसा आप करोगे आप कर नहीं पा रहे हैं। इसलिये नहीं कर पा रहे कि आप अपने अफसरों को समझने में गलतियाँ करते हैं। इसलिये मेहरबानी करके उनको समझने की कोशिश करिये और खास तौर पर इस रेलवे बोर्ड को समझाने की कोशिश करिए जिसने नीचे से ऊपर तक स्टाफ में विद्रोह कर रखा है। सारे अफसर रेलवे की सम्पत्ति को अपनी सम्पत्ति समझते हैं। हर अफसर अपने नीचे के कर्मचारी का शोषण करता है। शोषण करने से इग्नोरेंस होता है और वह ठीक से काम नहीं करता है। ये खुदा बनकर रहते हैं। इनको खुदा से मनुष्य बना दिया जाये तो इससे काम ठीक होगा।

श्री नरसिंह नारायण पाण्डेय (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष जी, मैंने बड़े ध्यानपूर्वक माननीय सदस्यों के विचारों को सुना। मुझे बड़ी हैरत हुई कि रेल दुर्घटनाओं

पर चर्चा हो रही है और यह सदन हमारा एक बड़ा ही ऐसा सदन है जिसको माना जाता है कि कुछ सुझाव भी आयेंगे जिससे सरकार को कुछ लाभ होगा। मुझे श्रीमन्, बड़ी हैरत हुई भाभड़ साहब का भाषण सुनकर। उन्होंने दुर्घटनाओं को तो बताने की कोशिश की जो कि माननीय मंत्री जी के स्टेटमेंट में स्वयं विद्यमान हैं कि दुर्घटनायें हुई और उन्होंने आंकड़ों से कहा कि किन-किन वजहों से दुर्घटनायें हुई। लेकिन इनके पीछे मन्तव्य क्या है, इनको कैसे दूर किया जाए, यह सबसे बड़ा सवाल है। क्या इसके ऊपर कोई ठोस सुझाव आये, मैंने अभी तक श्रीमन्, किसी माननीय सदस्य को ऐसा करते पाया नहीं। जिससे कि रेलों को लाभ हो सके, देश को लाभ हो सके, और दुर्घटनायें कम हों। लेकिन आज माननीय मंत्री महोदय ने जो आंकड़े दिये हैं वे तीन चार तरह के हैं। पहले प्रकार के आंकड़े तो ये हैं कि डिरेलमेन्ट से दुर्घटनायें हुई। डिरेलमेन्ट से जो दुर्घटनायें हुई उनकी रिपोर्ट रेलवे बोर्ड में होगी। उनके ऊपर कुछ एक्शन भी हुआ होगा। डिरेलमेन्ट में जो एक्सीडेंट होता है या जो कोलीजन होता है, उनकी रिपोर्ट भी रेलवे बोर्ड में होगी और उन पर कुछ न कुछ एक्शन जरूर होता होगा। लेकिन आज सब से बड़ा सवाल यह है कि आज इस बीसवीं सदी में हम

रेलों में बैठ कर चलते हैं तो हमें यह पता नहीं होता है कि हम बच भी सकेंगे या नहीं। आप रेलों की पटरियों को चेंज करते रहते हैं। नैरो गेज को मीटर गेज में बदलते हैं और मीटर गेज को बौर्ड गेज में बदलते हैं। हमारे सामने सवाल यह है कि हमारी जो ये रेलवे लाइनें हैं, क्या वे अपनी क्षमता के अनुसार हमारी रेलों के भार को सहन कर सकती हैं? हमारे जो इंजिन चल रहे हैं, हमारे जो स्टीम इंजिन हैं या डीजल इंजिन हैं या कोयले से चलने वाले इंजिन हैं या कोई दूसरी तरह से इंजिन है, क्या इन इंजिनों का बोझ हमारी पटरियां सम्भाल सकती हैं और क्या इसकी वजह से कोई एक्सीडेंट नहीं होता है? श्रीमन्, आपको याद होगा, वर्ल्ड बैंक की एक टीम भारत आई थी। वर्ल्ड बैंक की टीम ने यह सुझाव दिया था कि भारत में जितने भी इंजिन हैं उनमें सुधार करने की आवश्यकता है रेलवे की जो वर्क्स शाप्स हैं उनमें भी सुधार करने की आवश्यकता है। जैसा कि अखबारों में आया है, रेलवे बोर्ड के चेयरमैन और दूसरे मੈम्बरों की उनसे बातचीत हुई। रेलवे बोर्ड से उनकी क्या बातचीत हुई, यह हमें मालूम नहीं है। लेकिन अखबारों को पढ़ने से ऐसा लगा कि जो पैसा वर्ल्ड बैंक देना चाहता है उसमें कुछ कठिनाई हो रही है और उस कठिनाई के कारण हमारी सरकार रेलवे सिस्टम में या

[श्री नरसिंह नारायण पाण्डेय]

वर्क्स शाप में जो मोर्ड इंजिन किंवा जा सकता है, उसमें कुछ दिक्कत पड़ रही है। इसमें किसी हयमन दृष्टि से किसी को दोष नहीं दिया जा सकता है। किसी वर्क्स शाप के जनरल मैनेजर को भी दोष नहीं दिया जा सकता है। जब तक वर्क्स शाप में पूरे औजार नहीं होते हैं, इंजिनों को दुस्त करने के लिए सामग्री नहीं होती है, जब तक किसी को दोष नहीं दिया जा सकता है। अभी हालत यह है कि वर्क्स शाप में अगर कोई इंजिन ठीक होने का आता है तो उसको कुछ हेर-फेर करके एक तरफ कर दिया जाता है। उसका कोई रिपेयर नहीं होता है। इंजिन जब वर्क्स शाप में जाता है तो उसको ठीक प्रकार से रिपेयर नहीं किया जाता है। ट्रेड यूनियन का नेता होने के कारण, कई कार्यकर्ताओं ने हमें बताया है कि वर्क्स शाप पर ठीक प्रकार से इंजिनों को देखभाल नहीं होती है। मैं गोरखपुर में रहने के कारण इस संबंध में कई बार शिकायतें मुझे चुकी हैं। हम इस बात को शिकायत जांच मैनेजर से भी कर चुके हैं। हमारा वर्क्स शाप पर यह स्थिति हो गई है कि अगर इंजिन वहां पर ठीक करने के लिए है तो उसको दूसरी पटरियों पर छाड़ दिया जाता है और उसका कोई देखभाल नहीं को जाता है। जिने भी डाइवर हैं या फायरमैन हैं, वे कहते हैं कि हमें आबर टाइम दिया जाय। अगर आबर टाइम नहीं दिया जाता है तो वे रेल के इंजिन को दूसरी पटरियों पर खड़ा कर देते हैं। दूसरी तरफ से गाड़ियां आ रही होती हैं और नतीजा यह होता है कि हैड कोल्लिजन हो जाता है। सिग्नलिंग में या दूसरी चीजों में चाहे आप जितनी भी आधुनिक मशीनरी लगाये, जब तक आप अपनी वर्क्स शाप को ठीक नहीं

करेंगे, जब तक आप इंजिनों को ठीक नहीं करेंगे तब तक दुर्घटनाएं नहीं रोकी जा सकती हैं। जो हमारे देश में इस वक्त गाड़ियां चल रही हैं, जो माल गाड़ियां चल रही हैं, जब तक आप उनके भार को नहीं देखेंगे और यह नहीं देखेंगे कि क्या ये पटरियां इस भार को बहन कर सकती हैं तब तक आप रेलों को सेफ्टी के संबंध में देश को आश्वस्त नहीं कर सकते हैं। क्या दुर्घटनाओं को आप कम नहीं कर सकते? यह प्रैक्टिकल बात है यह फिजिकल बात है जिसको हमको करना पड़ेगा। यह बात सही है और जैसा कि हमारे मिनिस्टर साहब ने कहा कि इसके लिये धन की जरूरत है। जब धन का सवाल आ जाता है चाहे वह रेलवे बोर्ड हो, चाहे मंत्रालय हो, सब हाथ पर हाथ धरे रह जाते हैं और फाइनेंस डिपार्टमेंट की तरफ, सरकार के खर्चों की तरफ देखने लगते हैं और इसका नतीजा यह होता है कि उसका कोई परिमार्जन नहीं हो सकता। मेरा माननीय मंत्री जो को सुझाव है कि आप इस बारे में एक फेज्ड प्रोग्राम बनायें। फेज्ड प्रोग्राम में आप वर्कशाप को देखें कि कितनी वर्कशाप हमारे विभिन्न डिविजनों में हैं और उन वर्कशापों की क्या हालत है आपके पास मेम्बर मेकेनिकल है आपके पास मेम्बर इंजीनियर हैं, आपके पास बहुत टेक्निकल एक्सपर्ट्स हैं जो कि रेलवे बोर्ड में बैठे हुए हैं। उनका काम है कि समय समय पर जाय और वहां की स्थिति को देखें कि वहां क्या स्टाक है उसमें इंजन को दुस्त करने के लिये पूरा स्टाक है कि नहीं, कितने इंजन आउट डेटेड हो गये हैं और आज की आवश्यकता के अनुसार, आज की मांग के अनुसार, और रेल को पटरियों को देखते हुए इतना लोग वे बहन कर सकते हैं या नहीं। जब

आप इसका पता चलायेंगे तब आपके एक्सीडेंट्स कम होंगे । यह मेरा प्रैक्टिकल सुझाव है । इसलिये मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री जो इस पर ध्यान दें ताकि एक्सीडेंट्स कम हो सकें ।

दूसरा मेरा सुझाव है श्रीमन् कि यह बात सही है कि 1905 का यह रेलवे बोर्ड बना है । आज का जो रेलवे बोर्ड है वह 1905 में बना है तो क्या वह आज की आवश्यकताओं को पूरा कर सकता है, वह आपके मंत्रालय की आशाओं को क्या पूरा कर सकता है इसके बारे में भी अपना कमेन्ट गठित की है और इस सम्बन्ध में आप सदन में इस सत्र में कोई बिल लाने वाले हैं आप बिल लाइये । अगर लोगों की आकांक्षा है, अगर आप समझते हैं, अगर सरकार समझती है कि इससे एफिसिएंसी बढ़ सकती है रेलवे की, जो इसको करने में कोई गुरेज नहीं हाना चाहिए । इस में किसी के भी इन्तार की बात नहीं है ताकि हम अपने देश में कम से कम एक युनिफार्म सिस्टम स्थापित कर सकें और यह जो रेलवे बोर्ड है इस पर रेलवे मंत्रालय का कमांड हो सके और आप सही तरकों से अपने कार्यक्रमों को, मंत्रालय के कार्यक्रमों को अपने अपने इरादों को सही तरों से प्रतिपादित कर सकें । मैं आशा और विश्वास करता हूँ कि माननीय मंत्री जो इस सुझावों पर विचार करेंगे । इन पर अमल करने के बाद मुझे पूर्ण विश्वास है कि दुर्घटनाएँ कम होंगी और साथ ही साथ आज जो

देश में आवश्यकता है, लोगों को एमैनिटोज देने को वह दो जाय और लोगों को सेपटो दो जाय । इससे सेपटो की ओर आपका ध्यान जायेगा और इससे आपकी सरकार प्रशस्ति पायेगी । मुझे आशा और विश्वास है कि मेरे सुझावों पर मंत्री महोदय विचार करेंगे ।

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया):
मिस्टर बागाईतकर । केवल एक मिनट ।

श्री सदाशिव बागाईतकर : श्रीमन्, जो तथ्य अभी तक सामने आये हैं मुझे आशा है कि उनसे मंत्री जो के अलावा उनका जो रेलवे बोर्ड है वह इन तथ्यों से सही अर्थों में कुछ निष्कर्ष निकालने को कशिश करेगा । क्योंकि आपके रेलवे मंत्रालय में जैसा कि अभी हमारे माननीय पांडे जी ने कहा और आप भी जानते होंगे कि बजट के वक्त मैंने इस मामले को उठाया था कि क्या यह डायरकी खत्म नहीं होगी ? यह परम्परा बन गई है, मंत्री चाहे चले जाय, आपके पूर्व ज. मंत्री थे वे गये लेकिन जहाँ तक चेयरमैन रेलवे बोर्ड का सम्बन्ध होता है वह बरकरार रहता है । इसलिये यह जो रेलवे बोर्ड आपका आज है वह कई वर्षों से, पुराने जमाने से चलता आया है और यह बहुत ही गैर-जिम्मेदाराना अध्याशों में लगा हुआ है और अपने अधिकारों को बनाये रखने की मंशा रखने वाला बन गया है और काफी गैर-जिम्मेदाराना तरीके से यह काम करता है । इसलिये आपको, रेलवे मंत्रालय को, इसको तरफ ज्यादा ध्यान देना चाहिए । जो चोजें पार्लियामेन्ट में आपके सामने रखी जाती हैं आपका रेलवे बोर्ड उसको अनसुना कर देता है, इसके बारे में मेरे मन में

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया):
जब श्री मधु दण्डवते रेलवे मिनिस्टर थे

तो उस समय भी आपने क्या यह बात रखी थी ?

श्री सदाशिव बागाईतकर : हजूर यही राय उस समय भी दी थी । लेकिन जब कोई व्यक्ति कुर्सी पर बैठता है तो वह अपना विवेक खो देता है, इसका मैं क्या करूँ । जब वे कुर्सी पर बैठते हैं तो उनका विवेक भी बँट जाता है तो इसका क्या इलाज है ? मैंने उस वक्त भी यह राय दी थी कि यह जो डायर को है इसको खत्म किया जाये और जो यह आपका रेलवे बोर्ड है इसको भंग कर दिया जाय । यह अग्रेजों की देन है । इस इतिहास की वह पैदाईश है । यह आज हिन्दुस्तान में जिम्मेदारी निभाने लायक चीज नहीं है । यह मेरी पक्की राय है । इसलिए मैं कह रहा हूँ बहुत रिक्स्टर्क्चरिंग की जरूरत है वर्तन स्थिति यह है कि मंत्री जो यहां पर नुक्ताचीनी सुन लेते हैं, इस्तीफा उनको देना पड़ता है लेकिन रेलवे बोर्ड बरकरार है । हम नहीं चाहते कि आप इस स्थिति को चलाते रहें ।

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया) :
इस पर जरा और कोजिये, मंत्री जी ।

श्री सदाशिव बागाईतकर : जो सारे तथ्य सोकरी रिपोर्ट से सामने आए हैं उनका नतीजा क्या है । मैं उस रिपोर्ट के अंश को आपको पढ़ कर सुनाना चाहता हूँ जो रेश्यो Replacement cost of capital assets

1.7 था वह घटते घटते 1978-79 में 0.9 से नीचे खिसक गया है । तो आप क्या रेल को चलायेंगे । अब आप लोगों को 640 करोड़ रुपये की जरूरत है to replace 6,000 kms. of rail अगर मेरी जानकारी सही है तो जापानीज टेक्नीशियंस आए थे जिन्होंने रेल को देखा तो वे ताज्जुब रकते रहे

कि रेल चलती कैसे है । इतनी निक्कमी स्थिति में हमारी रेल आ गई है । मंत्री जी अभी अभी आशा रखते हैं कि हरी झण्डी दिखा दी, कभी फास्ट पैसेंजर को चला दिया । परसों उन्होंने शायद समस्तीपुर से गोरखपुर एक नयी ट्रेन का उद्घाटन कर दिया, यह मैंने अखबार में पढ़ा । मैं आप से अपील करना चाहूंगा कि आप इस मोह को छोड़ दीजिए । अगर हिन्दुस्तान की जनता की जान के साथ आपको खिलवाड़ नहीं करना है तो फास्ट ट्रेंस का सिलसला बन्द कर दीजिए । सारी प्रायर्टीज की गड़बड़ आपके मंत्रालय में है । रेल का असली काम क्या है । क्या वह फ्रेट को ढोए, क्या वह पैसेंजर को चलाए, क्या वह ए० सी० फर्स्ट क्लास राजधानी को देखें । यह जो पैसेंजर ट्रेंस में सेन्ड क्लास में चलने वाले लोग हैं जिनकी संख्या सब से ज्यादा है जिससे ज्यादा रेवेन्यू आपको मिलता है उनकी सुविधाओं की तरफ ध्यान दिया जाए । इन सारी प्रायर्टीज की तरफ आपने देखा नहीं । जो चलता है उसी को ही आप चला रहे हैं । इसलिए मैं चाहूंगा और मेरी यह मान्यता है कि रेल पैसेंजर्स के लिए, लोगों के लिए उसके साथ साथ अगर रेलवे की इकोनोमी में सुधार लाना है तो फ्रेट का मामला जो है उसको आपको ठीक ढंग से सोचना पड़ेगा । आज ही क्या रहा है । आपने लम्बी गाड़ियां बताईं, डीजल के इंजिन चलाए, उससे रेलवे के रखरखाव में और रिप्लेसमेंट का मामला बहुत सीरियस बनता जा रहा है । आप इसकी तरफ ध्यान नहीं देंगे तो वह स्थिति पैदा होगी कि एक भी रेल गाड़ी एक से दूसरे स्टेशन तक नहीं पहुंच पाएगी । इतनी गम्भीर स्थिति रेलों में है । यह मैं थू ट्रेंस के लिए नहीं कह रहा हूँ । आपके दूसरे मंत्री जी अभी नहीं हैं, परसों उन्होंने कहा

[श्री सदाशिव बागाईतकर]

I am proud about the suburban trains मंत्री जो मैं आपसे पूछना चाहता हूँ कि क्या आप तथ्यों से वाकिफ हैं। सन् 1950 में जिसका कि आपको अभिमान है जिसके लिए उन्होंने कहा कि we are proud about the suburban trains in Bombay उस दिन से मुझे कहने का मौका नहीं मिला श्रीमन्, आपको पता है कि इस चीज का कि 1950 में जिन रेक्स का इम्पोर्ट किया गया, पुर्जों का इम्पोर्ट किया गया अब उनकी स्थिति यह बनी है कि इन रेक्स और पुर्जों का मेनुफेक्चर हो बन्द हो गया है और नतीजा यह है कि सेंट्रल रेलवे को 31 प्रतिशत रेल चल नहीं रहे हैं। एक तरफ बम्बई को आबादी 80 लाख से ऊपर पहुँच रही है दूसरी तरफ जो आप आँकड़े मिलियन और लाख के देते हैं पता नहीं आप उसका क्या मतलब लगाते हैं One-third of the suburban trains on the Central Railway आज आप चलाने की स्थिति में नहीं है। इसलिए एक्सीडेंट होते हैं और सारी स्थिति दिगड़ती चली जा रही है। तो मामला सिर्फ गुड्स ट्रेन्स का और थू ट्रेन्स का ही नहीं सबअर्बन ट्रेन्स में भी यही हालत है। बुनियादी तौर पर मैं कहना चाहता हूँ कि मशीन और उसको चलाने वाले आदमी दोनों में कोऑर्डिनेशन होना चाहिए जो कि रेलवे में टूट गया है। आपने लोको वालों के 6 P.M.

साथ एग्जीमैट किया 73 में कि 10 घंटे से ज्यादा गाड़ी नहीं चलानी पड़ेगी और अब आपने उस वायदे को, उस वचन को नहीं निभाया, उसको तोड़ा। नतीजा क्या है? नेशनल सिक्योरिटी एक्ट में आपने लोकोमेन के नेता को नागपुर के जेल में बंद कर रखा है। आप फायरमैन को गाड़ी चलाने को कह

रहे हैं। अभी अभी सरकुलर से मेरे मित्र ने पढ़ा कि जो जरूरी है सेफ्टी के लिए उसको करने को आपने मना कर दिया। रेलवे गार्ड को। रेलवे गार्ड काहे का गार्ड है। वह रेलवे की सुरक्षा के लिए है खाली हरी झण्डी दिखाने के लिए उसको नहीं रखा गया है। उसके जो बेसिक काम है उसके लिए भी आप सरकुलर निकालते हैं, कहते हैं कि न करें। इसलिए यह जो बेसिक चीज है मैन एण्ड मशीन का जो डिस्कोऑर्डिनेशन रेलवे में है यह अब बहुत हो चुका है। 30 फरवरी को आपने संसद् में जवाब दिया है कि उस वक्त तक 976 एक्सीडेंट हुए, यह आपका जवाब लोक सभा में है। उसके बाद सात हफ्ते के अंदर 11 सीरियस एक्सीडेंट्स हुए हैं और उसमें इन 11 एक्सीडेंट्स में से 9 एक्सीडेंट्स ऐसे हैं जिनमें वॉगन्स एण्ड बोगीज पटरी पर से उठ गए हैं इसमें बागमती आता है। अतः पैसेंजर्स के बारे में सारा कुछ कहा गया है (समय की छंटी) बस दो मिनट में खत्म कर रहा हूँ। इसके बारे में सब कुछ बताया गया है। मैं एक चीज और आपसे पूछना चाहता हूँ कि अबजरवेट्री और मोटोरिया-लाजिकल डिपार्टमेंट को मालूम नहीं है, डिप्टी स्पीकर नहीं है, यहां तक स्थिति है कि आपके बिहार के मुख्य मंत्री को भी यह मंजूर नहीं है कि उस दिन वहां तूफान हुआ, मैं कही सुनी बात नहीं कर रहा हूँ शिमला में उनसे भेंट करने पर प्रसंग उठा और उन्होंने कहा...

(व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA). That has been said in the House.

श्री सदाशिव बागाईतकर : तो इस लिए यह रेलवे बोर्ड के चेयरमैन के

द्वारा जो कुछ आपको स्टोरेज दी जाती है और जिसका आप बखान करके सारी दुनिया में घूमते हैं वह आपके लिए ठीक नहीं है, मैं आपको साफ कह रहा हूँ that this bureaucracy is the most irresponsible bureaucracy—let me make it clear to you.

और जब तक आप इसको दुरुस्त नहीं करेंगे, आप अगर लाखों आश्वासन हमको देंगे कि इसमें सुधार होगा परन्तु हमें ऐसी उम्मीद नहीं है। इसलिए श्रीमन्, अखिर में मैं कहना चाहूंगा कि रेलवे मंत्री जो इसके लिए तैयार हों कि एक पार्लियामेंट की समिति दोनों सदनों की नियुक्त की जाय और रेलवे के सारे कारोबार को वह तहकीकात करे, इन्कवायरी करे और जो तथ्य आयेंगे वह सदन के सामने रखे। बिना इसके

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Shri Dipeiwira-bhsusan Ghosh. You have eight minutes to speak.

आप कबूल करिये। धन्यवाद।

SHRI M. KALYANASUNDARAM: What will he speak in eight minutes?

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): I cannot help, I have to follow the timings.

श्री लाडली मोहन निगम (मध्य प्रदेश): सात बजे तक बात हो चुकी है कि बैठेंगे।

SHRI R. RAMAKRISHNAN (Tamil Nadu): The Deputy Chairman said that the House will go up to 7.00 p.m.

SHRI DIPENDRABHUSAN

•GHOSH (West Bengal). Mr. Vice-

Chairman, Sir, the Indian Railways have earned...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA). There are still two more speakers and Mr. Rama-krishnan is one of them.

SHRI

GHOSH: Sir, there is utter neglect and mismanagement on the part of the Indian railway authorities. Not a single day passes in our country without a railway accident occurring in one or the other Part of our country. Had it occurred in any other democratic country, it would have shaken the very existence of the Government of that particular country. In our country also there was a time when a Railway Minister had owned his responsibility for an accident occurred in the South. Such was the concept of ministerial accountability at that time.

AN HON. MEMBER: And moral standard at that time.

SHRI

GHOSH: But today, unfortunately, we are having Ministers who are coming with a Jugglery of statistics to prove that the number of railway accidents has decreased over the years though the toll of lives has been increasing over the years. However, I want to categorically state that the railway accidents which have occurred in the recent past are due to the utter neglect and mismanagement of the authorities, due to the use of outlived rolling stock and also putting up of the exhausted labour to run the railway system. My learned friends have already stated, quoting figures, particularly Mr. Goswami, how the rolling stock has outlived its utility, how the wagons have become sick, how the coaches have become sick and the tracks are unsafe. But I want to

DIPENDRABHUSAN

DIPENDRABHUSAN

[Shri Dipendrabhusan Ghosh]

i
noticed that a sweeping increase in the railway accidents is being noticed since January, 1980, particularly after the change in the railway administration. What was the reason behind it? The reason is that with the installation of new administration in the Railway Board and the Railway Ministry, from the Minister down to the Chairman of the Railway Board and other officers, to prove their showmanship, to show before the country that under their stewardship, the Railway Ministry has improved the functioning of the Indian Railways, they have given a go-by to all safety measures, to all kinds of rules to be observed while running the railway system. I want to quote only one particular order of the Railway Board. My other friends have cited many other examples. That is about the brake power. In the passenger coach, 100 per cent brake power is necessary, while in the wagon, 85 per cent brake power is necessary. But now under orders from the Railway Board, these brake powers have been reduced to 5 per cent and in some cases to less than 45 per cent. Till December, 1980, a brake power certificate issued for a goods train after intensive checking was valid for a distance of 480 kilometres. But in January, 1981, the Railway Board ordered that brake power certificates had to be issued from the starting station to the terminal station irrespective of the distance. Sir, you must consider that in trains running over 2000 to 3000 kilometres—for example from Cochin to Jhansi, or from Madras to Jammu-Tawi—three to five intensive checkings are necessary. But, according to the latest Railway Board orders, inter-diary intensive checkings are skipped over. I am quoting a particular circular issued by the Senior Divisional Operating Superintendent, Southern Railway, Palghat-Division, dated 23rd July, 1981:

"Gaurds should ensure that unnecessarily time is not wasted in checking all through formations, especially those which are having intensive 'end-to-end' brake power certificate and do not require any further check even by Train Examiner staff".

According to brake power certificate, this intensive checking certificate is valid only up to 480 kilometres. But our Railway Board circular is asking its railwaymen to do away with the intensive checking necessary after each spell of 480 kilometre and to run from end-to-end. So naturally, the present railway authorities, in their enthusiasm for showing to the people how the railway system, has improved, have given a go-by to all safety rules.

Secondly, because I am not going to repeat what my other friends have stated, I want to stress particularly another point. The Railway Ministry and the Minister have accepted that there are sick coaches or the unsafe tracks or the outlived rolling stock. But what about the people who are responsible for the running of these trains with the sick coaches on the unsafe tracks and with the outlived rolling stock? One must appreciate their case. The drivers who are asked to run the trains on the unsafe track with the outlived rolling stock are being asked to put in more than ten hours' duty at a stretch, sometimes for 12 or 14 hours a day. My friend here has already stated that there was a recommendation of the Miahoy Tribunal to reduce the working hours of the drivers and firemen within the next eight years. Accordingly there was an agreement between the All-India Loco Running Staff Association and the Union Railway Ministry that no loco running staff would be put to duty beyond ten hours a day. But recently the Railway Board has issued an order. I wish to quote that order.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): I am sorry. Please just refer to the order because you have already exceeded your time limit.

o"-

SHRI DIPENDRABHUSAN GHOSH: That is all right but it is a new point which I want to bring home, that the Railway Board has been insisting on the workers to work for more hours than what was suggested by the Miabhoi Tribunal, to work more than what was agreed upon between the Association and the Railway Ministry and, naturally, if the workers are asked to run the trains with such strain and exhaustion on the unsafe tracks with outlived rolling stock or sick coaches, what would happen? Naturally one must take this aspect into consideration. So, before I finish, I want to draw the attention of the hon. Minister to the fact that in order to avoid the accidents or minimise the accidents and loss of life over the railway track he should take the railwaymen's organisations, the railway workers' organisations, into confidence, sit across the table with them and discuss the matters with them, because they are the people who run the trains, they are the people who take the responsibility of running the trains and, therefore, they should be taken into confidence and their suggestions should be worked upon. I have an appeal to make to the hon. Railway Minister. I do not know what he will be doing, because it is up to him whether he would try to uphold the values of ministerial accountability which the late Lai Bahadur Shastri had set. At least, let there be an all-party parliamentary committee to look into the details of the causes of these accidents, to fix up the responsibility and to suggest remedial measures.

Thank you, Sir.

SHRIMATI MONIKA DAS (Karnataka): Mr. Vice-Chairman, Sir, so many of my colleagues have given so many suggestions with regard to

railway accidents and now I would like to give some suggestions and put before you some facts and figures.

If we compare the number of railway accidents on the Indian Railways from 1973 till date, definitely the number has come down. I can say it has come down definitely.

I would only like to examine why railway accidents happen. There are six causes for these accidents. Number one is the Station Master. He is also responsible for the accidents. Number two is the Guard and Driver. They are also responsible. Number three is the Railway Porter. The Railway Porter who pulls the lever when the train comes is also responsible for the accident. Number four is sabotage—sabotage knowingly or unknowingly. People remove the fishplates when the train comes. Due to that, accidents take place. That is very dangerous. But this is what is happening. Mischiefous people do that and accidents take place. Due to that, accidents happen all over India,

Sir, the Indian Railways is one of the biggest concerns in India. When we see the figures, we find that in 1974-75, there were 925 accidents, and in 1975-76 there were 964 accidents. If you compare these to the pre-Emergency time, you find that in 1976-77, the number of accidents had gone down. During the Emergency, we had seen that the officers were working efficiently, the workers were working sincerely. I can tell you that now definitely the number of accidents has gone down, but even these should not take place because one train carries about 1800 people and their lives are involved, I can tell you that in my own Divisional Railway, South-Central Railways, at Hubli, two or three years back, one accident took place due to the negligence of the guard. The guard had kept the green signal on and he slept and the accident took place. And the Railway Board gave punishment not to the guard but to the driver. One thing I may

'tell you. Whenever you find any guilty man—whether driver or guard ■Or anylx)dy—you see that punishment ■is given immediately. I have seen in many oaseg those people are kept under suspension and I ha.ve also seen that innocent people are punished a^rt the real culprits escape. That should not be there.

The other thing is that up to 1975 the guards and drivers were not that much educated. They used to get promotions from different small posts. Now they are all educated people. They are all graduates; after graduation, tley take a professional course also. So they are professional guards and drivers. They are all educated persons. They should know the seriousness when they run a train carrying so many passengers.

In my Divisional Railways, the num-l^er of accidents has come down. In
 • 1960-61, there were 130 collisions, 141i5 derailments. Now, during the periods April, 1980 to July, 1980 and April, 1981 to July, 1981, the numbers of collisions had come down to 21 and 26, respectively. So definitely the number has come down. My friends from the Opposition may be blaming the Railway Minister for this or for that, but he is trying his level best to minimise these cases. About the level crossing accidents, the number was 181 in 1960-61; now the number had come down to 32. Then the number Of the cases of fires in trains was 40'5 in 1960-61; now it is only 14. I have giveh the facts and figures. My friends may say anything. Of course, it is such a big concern; it is not a small concern. My request to the Railway Minister is that he should impress upon every worker and every ofl&cer that they have a duty to look after their own Department. If they
 ; do that, I do not think the Railway Minister would get so much trouble in this House and the officers would get a blame. I have given the facts and figures. I do not want to go into

this further because the time is short. But these are the facts and figures. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Mr. Ramakrish-nan. You have got six minutes.

SHRI R. RAMAKRISHNAN: Mr. Vice-Chairman, Sir, on August 24, 1981, a train fell i'nto a river at Cinautla in Mexico, killing 200 people. This quirk of history will be laughable, were it not so tragic that today exactly 100 yearg later we are discussing the same issue.

According to the statistical reports, the hon. Minister would pei-haps like to know, the worst recorded disaster in railway history was the accident to a military train which took place in Grenoble i'n France on December 12, 1917 during the World War.

With due respectg to the hon. Minister who appears to have escaped the wrath of the Members here—I also join them, I am not one for your resignation or anything like that—I am very sOrry to say that the tragedy which has taken place at Baglagat in Bihar has overshadowed, and in fact it is the biggest, the worst a'nd the most unfortunate rail disaster which has taken place in history. Why has the necessity come for so many Members here to quote the figures? The fantastic figures of 2,000 and 3,000 are improbable. But even according to your own admission there were 270 deaths plus, according to the District Magistrate, Khagaria, up to 14-6-1981 there were 364 persons reported missing. A'nd, the Government itself, the Chief Commissioner of Railway Safety, has said that in and around that area there might have been other persons who might have registered with the police and other authorities. Let us put it at a conservative figure of 100. These total up to 734 persons who are likely to have lost their lives in this accident.

Sir, I am not here to get the blood Of the Government or aYiy such thing.

[Shri R. Ramakrishnan] But an issue of such a serious magnitude seems to have been taken in a lighthearted, cavalier fashion and an easy go lucky attitude seems to prevail at least as far as the Railway Ministry goes. I am not talking about individual Ministers. This sort of cavalier attitude will bring credit neither to themselves nor to the Indian Railways nor to India itself.

Why I am saying all this is that our hon. Minister has, no doubt, like a good chef in Royal Palace, given certain statistics. I am just saying that it can be twisted in any way. There is an old quotation that there are lies, and damned and statistics lies. I am not suggesting that he is misleading the House. Mr. Goswami and others have trodden over the Sikri Commission Report. I will come to the operative portion of the speech since the time is limited. The Indian Railways is the fourth largest undertaking in the world, and it is the second largest to be managed by a single undertaking. It has got 1.3 million km. in distance, covering 7,070 railway stations. These figures were not given by others. That is why I am leaving the freight hauled and other things.

But the point is that this giant monolith is being managed by a coterie of bureaucrats or demi-Gods in the Railway Board. What is wrong with them? They have been giving certain excuses, saying how the railway track could not be replaced, what is wrong with the track, what is wrong with the equipment and other things. But what is being done about these? If the Planning Commission was not able to accommodate all the demands of the Railway Ministry in the Plan, what has the Railway Minister done to take it up with the Prime Minister, to take it up with this House and to take it up with Members of Parliament both inside and outside to see that such a big institution as the railways, will get its due share in the interest of safety.

Sir, the railways is one of the best legacies of the British. There were so

many good things about the British and so many bad things about them. The Indian Railways is definitely one of the good things. They have left us a vast infrastructure which, if operated properly and run efficiently, will be the cynosure of all the eyes of the world.

Coming to more mundane matters, I would like to ask the mandarins of the Rail Bhavan, also referred to this Mr. Goswami; 1,5 the Planning Commission responsible for the distressed bridges, the number of which has gone up to 3,553? If not, they (the Railway Board) could have definitely taken some steps on a war footing.

Then, the maintenance employees of the railways have reportedly contended on more than one occasion that they have not been given enough time to check the rail coaches, rolling stock etc. in order to meet deadlines. Is it done at the cost of safety? What has been done by them?

Out of 1 lakh km, automatic warning system has been introduced so far only in 1,312 km. Why can this process not be speeded up? Is anybody's sanction required? What is the difficulty in this?

Then, Sir, more than all this, there is the Passenger Safety Fund in the Indian Railways. On the 1st of January, 1980 this Fund had a balance of Rs. 25 crores. On the 1st January, 1981, it had a balance of Rs. 38 crores. This Fund seems to be increasing. What for is the Fund being used if it is not going to be used for passenger safety or for their amenities or some such thing? What is the use of increasing this Fund from year to year? Then the Minister on page 5 of his statement talks of psycho-technical cell in the Railways as one of the points which has been taken to remedy the situation. According to one of the representatives of the cell, all the drivers over 45 and drivers with spectacles disregard the signals. What has the Railway Board done about it? I am not wanting that they should be

[Shri R. Ramakrishnan]

dismissed. Then there is a report which says that the railways have tended to be top-heavy. There used to be one Chief Engineer. Now there is one Chief Engineer for Construction, one Chief Engineer for Traffic, one Chief Engineer for Bridges, one Chief Engineer for Maintenance, and so on. The top is getting heavy while the actual persons who do the day-to-day work are just not there... (*Time bell rings*). I will just give you a few important suggestions. You know, I don't talk on all and sundry issues and I do not take time in disregard to or in disrespect to other Members. We only talk on important issues. Please give me some time.

I am humbly placing before the Minister and before the all-knowing bureaucrats who are sitting over there, a few of my very important suggestions;

Firstly, the railways should give greater priority to strengthening of the existing tracks and keeping them in order rather than giving in to populist demands made in this and the other House saying that such and such new track should be opened, for the sake of prestige.

Secondly, the signalling system should be completely modernised, whatever be the cost, because that is the only way that safety can be ensured in the railways.

Thirdly, there are thirteen to fifteen computers in the railways. They should be used in controlling trains, and *not* for doing office work. In India, there is enough unemployment and with the new powers acquired under the Ordinance which is supported by my party and my Government, you can definitely ask the people to do the clerical work, and these computers could be put to good use.

* Fourthly, greater emphasis should be laid on safety all round and a safety spirit inculcated. And for this I will say that you must take a leaf out of Italy. It is the Italian Rail-

761 RS—11.

ways which are reported to be the safest in the world, not the Japanese. Please mark my words. And there they levy a special travel cess on passengers and freight which can go for the application of greater safety measures on the railways. If a similar cess of 5% is levied in India, this will yield a sum of Rs. 125 crores to the Government and they can definitely go a long way.

And then I raise one very important point and that is about the Indian Railway Act of 1890 which is there sleeping like Rip Van Winkle. It requires a complete change. I understand the railways have appointed a consultant. I will read only one chapter of interest to you. Sir, you are a representative of so many minority interests.

Students who are killed in a railway accident are not eligible for compensation, according to the Railway Board. Have you heard of it? Section 82(c) says that students are not entitled to compensation on the ground that they are dependents. Therefore, Sir, a comprehensive change should be brought in the Railway Act.

Finally, then, I only appeal to the honourable Minister. During the recent Bihar accident, the Chairman of the Railway Board, when asked for reasons for the accident, says, "God alone knows". This is a very light-hearted and irresponsible statement. I am sure that even God does not know many of the things which happen in India and the world, today. Thank you.

you-' .'' ', .r -" - ...! ■

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Now I call upon the honourable Minister . . .

श्री लाइली जोहन निगम : श्रीमान्,
 एक दो प्रश्न हमको भी पूछने हैं ।
 थोड़ा मौका दीजिए । . . . (व्यवधान)

THB VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): I can allow if etaly you are asking questions straightway and not making speeches. Yes, Mr. Gopalsamy.

SHRI V. GOPALSAMY (TamU Nadu): Sir, I am so thankful to you for giving me this opportunity. Ela;-borately Mr. Goswami narrated a report of the Sikri Commission. Also three committees have submitted three reports; the Wanchoo Committee, the Sikri and the Kun23ru Committees. But what is th© use of having reports of all these committees when many of the safety measures which have been spelt out by these committees have hot at all been implemmented? That, is why accidents are taking place. Before this worst disaster on the river Bagmati took place, there was that triple accident which took place at Vaniyamwadi in Tamil Nadu, and the inquiry committee came to the conclusion that the accident took place because of the poor signalling system. You will b^ surprised to know, the Statioh Masters' Association submitted a memorandum in December 1979.....

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Now, you are making a speech. Please be very brief and put only questions.

SHRI V. GOPALSAMY: This is a very important point.

They submitted a memorandum in December, 1979, and again sometime ill 1980 ih which they pointed out tliat accidents take place because of this signalling system in that particular section, that is, betweeh Vaniyamwadi and Kaddampetty. I do not ikiow what happened to these memoranda submitted to the Railway Minister and the Railway Board. I do hot know whether the whole thing was thrown into the dustbin. The honourable Minister informed the House that the bridge from over which seven bodies plunged into the river Bagmati, was a very good bridge. This is what h© informed the House. He informed

the House that it was a very good bridge. I want to know from him whether this bridge is one of the 3,553 distress bridges mentioned by the Sikri Committers. According to _■; my information, thij, bridge is one of Of the 3,553 distress bridges mentioned by the Sikri Committee. Then how can the Minister sa^^ that the bridge is a sound one?

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): That wiU do. You have made youi' poitit.

SHRI V. GOPALSAMY: Sir, the Minister said that it is a very good bridge. ^ _ .'-

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Yes, that is your

^ question. He will answer it, Mr.

-
Nieam.

श्री लाडली योहन निगम : उपसभा-ध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने की इजाजत दी है, इसलिए मैं पहली बात यह कहना चाहूंगा कि जब आप एक माल गाड़ी पटरी पर दौड़ाते हैं तो वह डेढ़ करोड़ रुपये का माल लेकर चलती है। इस प्रकार की गाड़ियों में कितने एक्सीडेंट्स होते हैं, कितनी दुर्घटनाएँ होती हैं और उस तरीके से सरकार को कितना मुआवजा देना पड़ता है और देश को कितना नुकसान होता है, यह मंत्री महोदय बताने की कृपा करें। मैं माननीय श्री मल्लिकार्जुन जी का भाषण सुन रहा था। जहाँ तक मेरी जानकारी है, आपके पास करीब-करीब 4 लाख डिब्बे हैं, वेगन्स हैं।

श्री कंदार पांडे : ये तो पाँच लाख हैं।

श्री लाडली योहन निगम : मेरी जानकारी के अनुसार चार लाख हैं और उनमें से 25 प्रतिशत बिलकुल इस्तेमाल के योग्य नहीं हैं। इनमें सुधार की आवश्यकता है। आपको

[श्री लाडली मोहन निगम]

सात हजार वैगन्स और दूसरी चीजें ओवरहोल करके साल भर में आपकी वर्क्स शोप्स देती हैं। मेरे ख्याल से इस रफ्तार से अगर आप चलें तो कम से कम 15 वर्ष में आप इनमें सुधार ला सकेंगे।

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया) :
आप तो यह सवाल नहीं पूछे रहे हैं, कामन्दी कर रहे हैं।

श्री लाडली मोहन निगम : आप आने ट्रेक्स को अल्ट्रा सोनिक डिटेक्टर्स में चेंज कर रहे हैं। यह ठीक है कि इस काम को आपको तेज करना चाहिए लेकिन हमारे देश का यह दुर्भाग्य है कि जब यात्री रेलों में यात्रा करते हैं तो उनको यह भरोसा नहीं होता है कि वे ठीक प्रकार से अपने स्थान पर पहुंच सकेंगे या नहीं। आपने यह काम 6 हजार किलोमीटर में 10 प्रतिशत किया है... (व्यवधान)।

श्री मल्लिकार्जुन : अभी ये पांच हजार पर मन्थ दुरुस्त किए जाते हैं। लेकिन अब ये चारमहीनों में सात हजार बढ़ गये हैं।

श्री लाडली मोहन निगम : यह तो आपकी बात हमने मान ली। लेकिन मैं यह जानना चाहता हूँ कि जो आपने इस सदन में यह कहा था कि मैंने सब अधिकारियों को हटा दिया है और खास तौर पर हैड्स को उड़ा दिया है, किन्तु आज क्या वजह है कि आपने एक रिटायर चेयरमैन को फिर एक्स्टेंशन दे दी है? ऐसा चेयरमैन आपकी छाती पर क्यों बैठा हुआ है जिसकी उम्र पूरी हो चुकी है? आपने जो बात सदन में कही थी उस पर आप अमल क्यों नहीं कर

रहे हैं। मैं चाहता हूँ कि आप इन बातों की सफाई दें।

श्री शिव चन्द्र झा : श्रीमन्, मैं पहली बात यह कहना चाहता हूँ कि बदलाघाट में जो दुर्घटना हुई वह इंडियन रेलवे की हिस्ट्री में और वर्ल्ड रेलवे की हिस्ट्री में अनप्रीसिडेण्ट है। रेलवे का जो पुल बागमती पर है उसमें कोई रैलिंग नहीं थी। इसलिए मेरा सवाल यह है कि हमारे देश में जितने भी रेलवे के पुल हैं, क्या आप उन पर रैलिंग का प्रबंध करेंगे? दूसरा सवाल मेरा यह है कि आपने अपने स्टेटमेंट में यह कहा कि कुल पांच एक्सीडेंट्स हुए हैं। उनके अलावा कुछ एक्सीडेंट्स का जिक्र अभी श्री भामड़ा जी ने किया है। उनके अलावा एक एक्सीडेंट थलवाड़ा में हुआ और एक पटना गया लाइन पर हुआ। इसलिए मैं यह जानना चाहता हूँ कि पिछले सेशन से अब तक कुल कितने एक्सीडेंट्स हुए, क्या इसका एक कम्प्रीहेंसिव स्टेटमेंट आप सदन की मेज पर रखेंगे? तीसरा प्रश्न, आप मंत्री ही नहीं हैं आप व्यक्ति भी हैं, भारत के नागरिक भी हैं। आपने 270 का स्टेटमेंट दिया है कि इतने लोग मरे हैं। तो क्या आप इस पर विश्वास करते हैं कि केवल 270 आदमी मरे हैं। 60-65 सीटें होती हैं बोगी के अन्दर। अगर हम 5 आदमी पर सीट के हिसाब से लगा लें तो 300 पैसंजर बोगी में हो गये और 7 बोगियां थी। तो इस तरह से 7 को 300 से गुणा कर दिया जाय तो यह संख्या 2 हजार से ऊपर पहुंचती है बदलाघाट में। तो जो जवाब नीचे से आ जाता है कि 270 हो गया आप उसे हमको पास कर देते हैं। तो क्या आप इन्डिविजुअल नहीं हैं मैं यह जानना चाहता हूँ।

चौथा मेरा सवाल है...

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया) :
चीथा और आखिरी ...

श्री शिव चन्द्र झा : आपका जो सिग्नलिंग सिस्टम है उसका माडर्नाइजेशन करने की जरूरत है, वह माडर्नाइज्ड नहीं है। आप क्या इसके लिये स्कीम बनायेंगे ताकि हमारा सिग्नलिंग सिस्टम माडर्नाइज्ड हो?

उपसभाध्यक्ष महोदय, आज इस तरह की घटना हुई बदलाघाट में, बहुत सी बातें हैं। इसलिये मैं इस बात की मांग करता हूँ कि एक संसदीय कमेटी बनायें। तो क्या आप एक संसदीय कमेटी बनायेंगे जो इन बातों में जाकर रिकमण्ड करे कि किस तरह के कदम उठाये जायें।

श्री केदार पांडे : श्रीमन्, मैंने जो सदन में अपना बयान दिया, सन्नौतोडू स्टेटमेंट जिसको कहते हैं। उसमें उन्हीं लोगों का जिक्र किया गया था जो पैसेंजर थे। इसी से मैंने 4-5 एक्सीडेंट्स का जिक्र किया है। इसके अलावा भी एक्सीडेंट हुए हैं, जिसके बारे में माननीय भंडारी जी ने लिखा था। राज्य सभा सेक्रेटरियेट को मैंने क्लेयरीफिकेशन दे दिया है। उसमें मैंने कहा है कि यह जो हम फिगर्स देते हैं, शुरू से यह कन्वैशन रहा है, रिवाज रहा है कि जो पैसेंजर ट्रेन एक्सीडेंट की वजह से मरते हैं तो उन्हीं का हम इसमें जिक्र करते हैं। लेकिन लेबल क्रासिंग से टकराकर कोई मर जाय तो उसका इसमें जिक्र नहीं होता, कोई ड्राइवर या कोई रेलवे स्टाफ का आदमी मर जाय, जो पैसेंजर में नहीं आता है, उसका इसमें नहीं देते। यह रिवाज रेलवे में शुरू से है। इसके अलावा भी एक्सीडेंट्स हुए हैं लेकिन उनमें कोई भी पैसेंजर मरा नहीं। इसलिये मैंने कहा कि मानवीय क्षति हुई है। जो पैसेंजर ...

श्री शिव चन्द्र झा : पटना में जो, ...

श्री केदार पांडे : पटना में तीन आदमी मरे। इसका जिक्र 5वें एक्सीडेंट में किया है। अगर आप उसको पढ़ें तो आपको मालूम हो जायेगा।

इसलिये इस बारे में कोई कन्ट्रोवर्सी नहीं होनी चाहिए। अगर यह है तो आगे चलकर बयान में सब दे देंगे कि इतने टक्कर खा कर मर गये, इतने ट्रेन से कूद कर मरे। अभी तक सब जिक्र इसमें नहीं है। हमने केवल उन्हीं का जिक्र किया जो ट्रेन में पैसेंजर के रूप में चले और उनमें जो लोग मर गये। इसमें 4-5 एक्सीडेंट्स का हमने जिक्र किया और बाकी जो हैं उसका जिक्र जानबूझकर ...

श्री शिव चन्द्र झा : इसमें जो गाड़ या इंजन ड्राइवर मरे उनका उल्लेख नहीं है।

श्री केदार पांडे : गाड़ मर गया उसकी बात अलग है, ड्राइवर मर गया उसकी अलग बात है इसमें उसको नहीं देते। केवल पैसेंजर्स का देते हैं। यह रिवाज है रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन का शुरू से। अगर आप कहें तो उसका जिक्र आगे से कर देंगे। हम आपसे छुपाने की कोशिश नहीं कर रहे हैं। यह मेरी आदत भी नहीं है। मैं काफी दिनों से असेम्बली और पार्लियामेंट में काम कर रहा हूँ और मैं भी इंसान हूँ। अगर इंसान नहीं हूँ तो मिनिस्टर कैसे बन गया, एम० पी० कैसे हो गया। हर एक आदमी इंसान है। मैं समझता हूँ कि सबके अन्दर इंसानियत है। इसलिये यह हमारे लिये बड़ी तकलीफ की बात है कि इतने लोग मर गये। कौन चाहेगा कि एक्सीडेंट हो, कौन चाहेगा कि लोग मरें? क्या चेयरमैन चाहेगा, मिनिस्टर चाहेगा, कोई एम० पी० चाहेगा, कोई भी रेलवे

[श्री कंदार पांडे]

के स्टाफ का आदमी नहीं चाहता कि एक्सीडेंट हो और लोग मरें। इसलिये हमको काफी चिन्ता है, काफी दुख है कि इतने लोग मर गये। मैं इस बात को कहता हूँ कि मारली आई एम रेसपॉसिबल क्योंकि रेल मंत्री मैं हूँ इसलिये मारली इसके लिये मैं रेसपॉसिबल हूँ। हमको यह कहना चाहिए और हमें अपनी कमजोरियों को भी कहना चाहिए और अपनी कठिनाइयों को भी कहना चाहिए और जो बात सत्य है उसको स्पष्ट रूप से कहना चाहिए। अगर हम सदन को कॉन्फिडेंस में लेकर काम नहीं करेंगे तो फिर डेमोक्रेसी के कोई मायने नहीं रहे। इसीलिये डेमोक्रेसी में इधर भी बैठते हैं और कभी उधर भी बैठना पड़ता है। यहाँ पर सभी माननीय सदस्य हैं और आनरेबल मेम्बर हैं। सब की प्रेस्टिज बराबर है और हर एक आदमी को पूरा अधिकार है अपनी बातें कहने का और सुनने का। इसीलिये मैंने लोक सभा में कहा था —

“निंदक नियरे राखिये,

आंगन कुटी छवाय ।”

इसलिये अपोजीशन में आप लोग बैठे हैं। आपको बात की कीमत है। आपको फ्रीडम है अपनी बात कहने की। जैसे कि हमारे माननीय सदस्य ने कहा कि आप नाराज न हों, हम कभी नाराज नहीं होते मैं क्रिटोसिज्म सुनना चाहता हूँ कि हमारे अन्दर क्या कमियाँ हैं और हम क्या सुधार करें। उसको आप बतलायेंगे तो हम देखेंगे। आप अपनी बात कहना चाहते हैं, उस दिन आपने इस विषय पर डिबेट मांगा तो हमने कहा कि डिबेट होना चाहिए ताकि हम लोगों की भावनाओं को सुनें और विचार सुनें। इससे हम अपनी बात आपको बता सकते हैं और आपके विचार भी जान सकते हैं। इसलिए पहले मैं यह

साफ कर देना चाहता हूँ कि उस बयान में सिर्फ केजुयल्टीज की बात है, इसमें कोई दो बातें या कंटीवर्सी नहीं हैं। यह एक्सीडेंट को छिपाने की कोई इच्छा मेरी नहीं थी। न मैंने इस प्रकार की कभी कांसपीरेसी की है, न कोई बात मैं छिपा सकता हूँ।

दूसरी बात यह है कि 1960-61 से एक्सीडेंट होते आ रहे हैं। यह बात नहीं है कि मैं आया और इतने बड़े-बड़े एक्सीडेंट हो गये। यह शुरू से हैं और जब मैं फिर्ज देता हूँ तो वे कोई मैन्युफेक्चर्ड फिर्ज नहीं हैं। यह जो बदलाघाट की दुर्घटना हुई, बागमती नदी की घटना घटी इसमें इंटेसिटी आफ एक्सीडेंट को छिपाने की बात नहीं थी। लेकिन क्या यह बतलाना मेरा हक नहीं है कि 1960-61 से इतनी घटनाएँ घटी हैं, यह तो कहना चाहिए कि इसमें कोई इंटेसिटी छिपाने की बात नहीं है। मैं इस बात को खुद कबूल करता हूँ कि आज तक जितनी दुर्घटनाएँ हुई हैं।

1960-61 से यह सब से सोरियस एक्सीडेंट बागमती का है। मैं इसको मानता हूँ। इस बात को मैं कैसे कहूँ कि नहीं। अभी पांच सात दिन पहले शायद आपने अखबार में पढ़ा होगा कि चाइना में बागमती जैसा एक्सीडेंट हुआ जिसमें 216 आदमी मरे हैं। तो यह यहाँ जितनी घटनाएँ हो रही हैं इसमें आप जानते हैं कि ट्रेन उछल गई, नीचे गिर गई। ऐसी घटनाएँ 14 हुई हैं, हिन्दुस्तान में एक नहीं दो नहीं 14 हुई हैं। लेकिन जितने एक्सीडेंट हुए हैं वे जमोन पर हुए नदी में नहीं। 14 इस तरह की घटनाएँ घटी हैं। इस तरह के अंधड़ आते हैं। इसकी मिसालें हैं और ऐसा 14 बार हुआ है। लेकिन इसमें मरने वालों की संख्या कितनी थी टोटल। जमोन पर कूद गई ट्रेन अंधड़ से, यह हिस्ट्री की बात है। इसको भी सोचना चाहिए। 1978 में दिल्ली में भी इसी

प्रकार एक अंधड़ आया था। इतना बड़ा अंधड़ आया कि थोड़ी ही देर में मोटर-साइकिल तीसरी मंजिल पर चला गया और बगल में कुछ भी नहीं हुआ। ऐसा भी हुआ है। आंधी आती है, नेचर अजीब न।

श्री शिव चन्द्र झा : रेलिंग की बात कहिये न।

श्री केदार पांडे : रेलिंग वाली बात भी कहूंगा। पहले यह बात तो कह दूँ कि दिमाग में कोई भ्रम नहीं होना चाहिए। मैं खुद मानता हूँ कि हिन्दुस्तान में जितनी बड़ी घटनाएँ घटी हैं सब से बड़ी बदलाघाट की ...

SHRI V. GOPALSAMY: Then why.. (Interruptions).

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Mr. Gopalsamy, please don't disturb him.

श्री केदार पांडे : इसलिये अननेचुरल बात नहीं है। नेचुरल बात है। आप कहते हैं कि हमारे मर गये, मैं इस बात को नहीं मानता हूँ। अब आप रोजगिंग सुनिये। रोजगिंग यह है कि हम जानने को कोशिश करें कि समस्तोपुर से बदलाघाट की तरफ ट्रेन चली तो 14 स्टेशन हैं। कितने लोगों ने टिकट खरोदा था उसका हिसाब लगाएँ। यह मेरे कहने का मतलब नहीं कि उतने हो लोग होंगे, ज्यादा भी हो सकते हैं। कुछ लोग छत पर चढ़ जाते हैं, पायदान पर चढ़ जाते हैं, लेकिन कितने टिकट हम लोगों के बिचें 438 हैं। इतने बुकिंग हुई थी और सिर्फ स्टेशन पर 10, 15, 20 या सिर्फ 25 यादमी इस तरह से थे। टिकट नम्बरों पर बुकिंग 438। उस 438 का एक अलग हिसाब है और इसके अलावा तो भगवान जाने

कितने थे उसमें, उसका हिसाब मेरे पास नहीं है। लेकिन उसमें 9 कोचेज थे उस दिन। दो कोचेज सेफ रह गये और उसमें लोग बैठे रह गये। सात कोचेज में गाई का बैन और एक पार्सल बैन थे जो थे उनमें बहुत कम लोग थे, होंगे कुछ, लेकिन बाकी पांच कोचेज की बात कहिए। वे पांच कोचेज और ये जो सात कोचेज गिर गये नदी में और उसमें जो बुकिंग हुई है वह 438 की है। अब टिकटलेस कितने थे उसका हिसाब मेरे पास नहीं है। जो ऊपर चढ़े थे उसका हिसाब मेरे पास नहीं है। 438 तो ट्रेन के अन्दर थे। उसमें टिकट वाले भी ऊपर चढ़ते हैं, खाली टिकटलेस ऊपर चढ़ते हैं, ऐसी बात नहीं है। हम अनुभव की बात करते हैं, हम बिहार की बात करते हैं, हम हिन्दुस्तान की बात करते हैं, हम भी हिन्दुस्तानी हैं, बिहार के रहने वाले हैं, यहीं के रहने वाले इन्सान हैं, मंत्री तो वाद की बात हैं। पहले हम इन्सान हैं तब मंत्री हैं। इसलिए जो भावना आपकी है, उस भावना से जरा भी मैं पोछे नहीं हूँ क्योंकि यह एक नेचुरल बात है। एक भी आदमी मर जाय तो थोड़ा बहुत पाप तो हमें भी लगेगा। इसलिए मैंने कहा कि हमारी मारल रिस्पॉसिबिलिटी है इन सबके लिए। जब से मैं रेल मंत्री हूँ तो मैं कहूंगा कि हम नहीं हैं, यह नहीं है। हमको जानना होगा, हमको एकाऊंट देना पड़ेगा इस हिन्दुस्तान के समाज को, हिन्दुस्तान के पीपुल को, हिन्दुस्तान की जनता को। हम मानते हैं इस बात को। लेकिन यह भी बात है कि ऐसी बात जो भी है हम छिपायेंगे नहीं, क्यों छिपायेंगे? और सदन से छिपाने के माने काईम है, कमी नहीं छिपायेंगे ... (व्यवधान)

SHRI ERA SEZHIYAN: I want to ask...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): I am sorry I will

not allow any clarification. After the speech is over, you may seek clarifications.

श्री केदार पांडे : तो यह एक बात है। एक बात तो यह हो गयी। इसलिये मैं कहता हूँ कि जो लोग कहते हैं कि कई हजार आदमी मर गये होंगे, 2-3 हजार आदमी ट्रेन में चल रहे थे गलत बात है, इमेजिनेशन है, ऐसे हो कल्पना करते हैं। हमारे स्टेट के एक डिप्टी स्पोकर ने कहा कि तीन हजार आदमी और जब उनसे पूछते हैं तो शर्माते हैं, इसलिए बहुत लोग एक्जैगरेट करते हैं, सही बात नहीं करते हैं।

दूसरी बात जब घटना घटी उस दिन मैं हिन्दुस्तान में नहीं था ... (व्यवधान) जिस दिन यह घटना घटी बदलाघाट में मैं हिन्दुस्तान में नहीं था, मैं जाम्बिया में था और उसी दिन रात को 10 बजे आया और सुबह में मैं पहला आदमी था जो सबसे पहले उस घटनास्थल पर पहुंच गया और तब से एक हफ्ते मैं वहां रहा, बिहार में कैम्प किया। क्योंकि मैंने इस घटना को बहुत सख्त समझा और इसमें वा मत नहीं है कि यह सबसे बड़ा घटना है। इस बात को मैं मानता हूँ। इसके बारे में जो रिपोर्ट है अभी हाल में आई है, उस रिपोर्ट में जो सेफ्टी कमिशनर, रेलवे सेफ्टी हैं वे हमारे इम्प्लायी नहीं हैं, वे टूरिज्म एण्ड एवियेशन के एम्प्लायी हैं। लेकिन शुरू में रेलवे में उन्होंने काम किया था अब उनका कोई संबंध रेलवे से नहीं है। इसलिए मैंने जो इन्क्वायरी करायी है, जांच करायी है, वह जिनसे करायी है वे रेलवे के इम्प्लायी नहीं हैं, रेलवे के अन्दर नहीं हैं, बल्कि एवियेशन और टूरिज्म में हैं और जनरल मैनेजर के स्टैंडर्ड के हैं, 35 हजार तक उनको तनखाह है, अच्छे आदमी हैं, तथा कोई इन्प्लूएस उन

पर किसी का नहीं पड़ा। उन्होंने इविडेंस लिये, जांच पड़ताल की, दो सौ से ऊपर इविडेंस लिये और जब मैं वहां पहुंचा, एक बात मैं कहना चाहता हूँ कि जब मैं लुसाका से आया और बदलाघाट गया तब वहां जो लोग सरवाईवर थे, जो बच गये थे, करीब 270 तो मरे और 125 इन्जर्ड हुए, यह हमारा फिगर है ... (व्यवधान)

श्री शिव चन्द्र शा : गोताखोरों ने कितने निकाले ?

श्री केदार पांडे : बताता हूँ। गोताखोरों ने उसमें से निकाले 268 और दो जो थे उनको बाहर इन्जरी लगी थी वे मर गये तो 270 हुए। लेकिन इसके बाद यह है कि जो इन्जर्ड थे 125 और जो सरवाईवर थे, हम अस्पताल में गये सरवाईवर्स से बात करने के लिए और उनसे जानने की कोशिश की कि बात क्या है। सहरसा अस्पताल में गये। वहाँ 54 आदमी भर्ती थे। हमारे जाने के पहले एक आदमी मर गया। हम जब वहां गये तो दो आदमी मरने वाले थे। लेकिन 51 आदमी सेफ एण्ड साऊन्ड थे। उनको माइनर चोटें लगी थीं, मैंने उनसे बात की उनमें एक नौजवान आदमी था उसने कहा कि खुदा जरूर है, हम तो बच गये। सरवाईवर मैं, कहता हूँ ... उन्होंने कहा, मैंने पूछा उनके बँड पर बैठ करके उस रोगी से की भाई सच्ची बात बताओ कि क्या हुआ ? तो उन्होंने कहा कि बहुत जोरों की हवा आई और हम लोग जो बैठे थे, उन्होंने क्या किया कि बिड़ो को लंगा दिया सब। उसके बाद उनको आँख मूंद गई, हवा जो जोरों से आती थी और बिड़ो लगा दिया, वह नहीं लगानी चाहिए थी और हम लोग नदी में चले गये कैसे। फिर हम थोड़ी देर बाद नदी से निकल कर किनारे पर आकर लगे।

यह इसलिए मैंने नहीं कहा कि मालूम होता है कि बड़े जोर से अंधड़ आई।

तो उसके अढ़ाई-तीन घंटों के बाद वहाँ के लोकल जो अफसर हैं तथा और लोग, मुख्यमंत्री भी पहुंचे, और लोग भी सब पहुंचे, जितने लोग वहाँ अवलंबित थे, सबके सामने बातचीत हुई। उसके बाद लोगों ने कहा कि यहाँ तो गाछ नहीं गिरो, वहाँ नहीं गिरो। लेकिन उसके बगल के स्टेशन की छत उड़ गई थी। पता नहीं कि आप लोगों को इसकी खबर है कि नहीं। मैं तो बिहार का इन्व-इन्व जानता हूँ। बिहार में मैंने बहुत दिनों से बहुत सेवा की है और चालीस वर्ष से वहाँ मैं काम कर रहा हूँ। 1942 की मूवमेंट से लेकर आज तक—1942 के हम फ़ोडम फ़ाइटर हैं। उस दिन से जोड़े, तो चालीस वर्षों की हमारी प्रबलिक लाइफ है जब से हमने काम किया है। मैं बिहार के एक-एक व्यक्ति को जानता हूँ, बच्चा-बच्चा जमीन को जानता हूँ और किस एरिया में, किस क्षेत्र में क्या है, वह भी जानता हूँ। वहाँ पर मींस आफ कम्यूनिकेशन रेल के सिवाए कोई दूसरा नहीं है और मीटर-गेज है।

पुल के धारे में बड़े शुरु में निकल गया कि पुल टूटा हुआ था। हम लोगों ने जाकर देखा, हमारे चेयरमैन गये, रेलव बोर्ड के मेम्बर लोग गये, हम सभी गये, हमारे डिप्टी मिनिस्टर गये, सब ने देखा कि पुल एकदम विलुप्त इन्टेक्ट है। कोई शंका नहीं है। वह कमजोर पुल नहीं है।

रेलिंग जिसको कहते हैं, एक तरफ रास्ते पर चलने वाले पथिकों के लिए जो पैदल चलते हैं, उनको पकड़ कर, सहारा लेकर चलने के लिए वह एक तरफ है और कई हजार पुल हैं इस देश में, जो बिना रेलिंग के हैं। यह खाली मैं बिहार की ही बात नहीं करता, और जगह भी पुल हैं जोकि बिना रेलिंग

के हैं। एक्सपर्ट्स कहते हैं कि रेलिंग की कोई खास जरूरत नहीं है। उसमें जो बड़े-बड़े पुल हैं, वह तो बनते हैं, लेकिन यह छोटे-छोटे पुल हैं, इन पर रेलिंग की आवश्यकता साइंटिफिकली नहीं है और वहाँ पर एक तरफ जो लगा है, हमारे माननीय श्री शिव चन्द्र झा जी उसी क्षेत्र के रहने वाले हैं। उन्होंने एक तरफ देखा होगा कि जो लगा है, वह रेलिंग भी नहीं है। वह केवल क्या है कि जो रास्ते, पैदल चलने वाले यात्री हैं, वे पकड़ कर, सहारा लेकर चलने वाले हैं। उसका कोई अंतर रेल एक्सीडेंट पर कुछ नहीं है। अगर होता है तो वह तो कभी वर्दाशित ही नहीं कर सकता। इसलिए रेलिंग की जहाँ तक बात है, हिन्दुस्तान में सैकड़ों पुल ऐसे हैं, जो बिना रेलिंग के हैं और वहाँ एक्सीडेंट कोई खास बात नहीं है। उसमें लोग कहते हैं कि लाइन के बीच कहीं कुछ रेल बिछाते हैं लोग जिससे वह कुछ गड़बड़ी न होने पाए। तो वैज्ञानिक तरीके से, टेक्नीकल तरीके से उसकी जरूरत नहीं है और जहाँ जरूरत होगी, वहाँ करेंगे। इसलिए आपने जो सवाल पूछा, उसमें बदलाघाट की बात इसलिए कहना चाहता हूँ कि इसके धारे में नेवी के लोगों को मैंने बुलाया और नेवी के डाइवर्ज लोग भीतर कूदे, 60-80 आदमी आए और एक-एक जगह खोजा, लेकिन वे पाँच डिब्बे अभी तक निकल नहीं सके।

उसमें फ़ागमैन हीता है शायद नेवी में, तो उन लोगों ने डिब्बों के भीतर घुस कर पता लगाया। वहाँ भी मालूम नहीं हुआ। 270 ही थे। हो सकता है कि कुछ और गिरे हों, जो वह गए हों। बागमती नदी की बड़ी तेज धारा है और 50-70 फुट की गहराई है

और उसमें यह लोग गिर गए हों। तो हो सकता है कि कुछ लोग बह गये हों। लेकिन उसके बाद जाल बिछवा करके तलाशा गया कि कोई लाशें हैं कि नहीं, पर नहीं मिलीं। इसलिए यह 270 लाशें हो हमको मिलीं और वह आर्थेटिक है। हो सकता है कि कुछ लोग बह गए हों। लेकिन जो लास्ट काऊंट लाशों का है, मान लीजिए कि अगर और कुछ लोग हों, तो दो डिब्बे तो बचे थे, तो वे तो नहीं मरे, सर्वाइवर्स उस में से कूद कर बाहर आ गए, वह भी नहीं मरे। इसलिए, जो बाकी कुछ हैं सब मर गए, मैं ऐसा मानता नहीं हूँ। ऐसे हों, चले गए हों, छूट गए हों, यह दूसरी बात है। इसलिए इस में कोई छुपाने की बात नहीं है और आप जानते हैं रिपोर्ट क्या है, नैचुरल एण्ड ह्यूमैन। रिपोर्ट यह है कि—strong gale and application of brake.

तो स्ट्रांग गेल की जो बात हुई वह तो सही निकली। अब ब्रेक की बात है। जो रिपोर्ट है, मैं मानता हूँ इस बात को कि हो सकता है कि ड्राइवर ने ध्यान दिया हो, उस ने तो यह कहा हमने ब्रेक अभी लगाया नहीं लेकिन हो सकता है कि अपने ही बचने के लिए किया हो। यह भी हो सकता है। लेकिन जो रिपोर्ट है आर्थेटिक है, उस रिपोर्ट पर शंका करने की कोई जरूरत नहीं है क्योंकि यही इस में है और मोस्ट रेस्पॉन्सिबल पर्सन उस जगह पर जाते हैं, कमिशनर इंक्वायरी करने जाते हैं। इसलिए हमारे सामने कोई ऐसा आधार नहीं है जिस आधार पर हम उनकी इंटोग्रिटी या उनकी पार्शलिटी पर शंका करें। एक बात है, वह जो एक्सिडेंट हुआ उसके लिए हम सभी दुखी हैं। नैचुरल एण्ड ह्यूमैन, यही रिपोर्ट है और जैसे बाकी जो दूसरा एक्सिडेंट है, अहमदाबाद के आसपास में, वहां की

रिपोर्ट आ गई है। वहां का कमिशनर कहता है, बिल्कुल प्योर एण्ड सिम्पल सैबोटैज है। अब एक माननीय सदस्य कहते थे, शंका प्रगट करते थे कि वहां का कौन आया। हालांकि उनको इस मौके पर रहना चाहिए। बोल कर लोग चले जाते हैं। यहां सुनने के लिए रहें, तब संतोष होता है—without any aspersion on any hon. Member यह बिल्कुल हम लोगों का फर्ज है, जब बातें आप करते हैं तो हमारी बातें भी आप सुनें। उस आइडिया को लेकर जा रहे हैं, कंविन्स नहीं होंगे। एक आइडिया लेकर चले गए। यहां रह कर भी कुछ सुनना चाहिए। अगर आप सोर्रिस हैं तो हमारी भी बात सुनने का आपका फर्ज है, कर्तव्य है। उसे नहीं भागना चाहिए, रहना चाहिए। लेकिन देखिए, क्या हालत है हमारी। हमें सोचना चाहिए। इस विषय पर जो बातें आप कहते हैं उसका जवाब भी सुनिए, तब दिमाग साफ होगा। इसलिए एक्सिडेंट के बारे में जो बताया, मेरे बयान के बारे में जो बताया, वह यह है।

अब दूसरी बात कहते हैं—एक्सिडेंट्स हुए, 3 कमेटीयां बनीं। पहले भी एक बनी, 1962 में कुंजरू कमेटी, एक्सिडेंट्स के बारे में। दूसरी 1968 में बनी बांचू कमेटी। और 1978 में बनी सीकरी कमेटी। सीकरी कमेटी की सिफारिश के बारे में हमारे लायक डिपुटी मिनिस्टर ने बहुत अच्छी बात कही। जो भी रिकमेंडेशंस उनकी आई

Most of the recommendations have been accepted and some of the recommendations have been implemented.

कुछ अभी अंडर कंसिडरेशन है। वह फिर उनको क्या जरूरत है। फिर्मा बताए हैं। उसके बाद तीन-तीन बार कमेटी बैठी। उन्होंने कहा फिर

[श्री केशव पांडे]

कमेटी बैठा दी जाएगी, संतोष हो जाएगा। जो नहीं, मैं ऐक्शन ओरियेंटेड आदमी हूँ। बात तो कहें और काम कुछ न हो तो बात करने से क्या फायदा? पोलियामेंट में हम को अपनी बातें कहनी चाहिए लेकिन ऐक्शन ओरियेंटेड हम सब को होना चाहिए। इस बात पर मैं विश्वास करता हूँ। तो यह बात है, 3 कमेटियाँ बनीं। जो 30 साल पहले कमेटी बनी थी इंडिपेंडेंस के बाद, रेलवेज के मुतालिक, उन्होंने सिफारिशों की। बहुत-सी सिफारिशें लागू हुई हैं। अब इधर हमने फिर एक हाई पावर कमेटी बनायी है जिस के चैयरमैन मिस्टर बी० डी० पांडे हैं। बहुत हाई पावर कमेटी है, उस में रिटायर्ड हाईकोर्ट जज हैं, अच्छे एक्सपर्ट हैं, टेक्निशियंस हैं, ये सब लोग हैं, उन की रिटिंग हो रही है; दो रिटिंग उन की हो चुकी है और मैंने कहा है कि दो साल के अंदर—दो साल का पोरीयड दिया है—कमेटी की रिपोर्ट रख दीजिए फाइनल; इस के अंदर इंटेरिम रिपोर्ट दीजिए—और उसको लागू कीजिए। ऐसा नहीं कि उस को रख दें। कमेटी बना दी और कोल्ड स्टोरेज में उसकी रिक्मण्डेशंस रख दीं। I am not a man of that type. मैं इस पर सीरियस हूँ; जो कहता हूँ मीन करता हूँ, इधर-उधर की बातें नहीं करता हूँ। इस बारे में हम कह सकते हैं कि ये जितने विषय हैं—ओवरहाल पिक्चर आफ द इंडियन रेलवेज—लोक सभा में भी मैंने कहा था और राज्य सभा में भी कि इंडियन रेलवेज ऐक्ट बहुत पुराना है, गुलाम भारत के जमाने का है और उस ऐक्ट में आमूल परिवर्तन की 7 P.M. जरूरत है। बहुत सा काम हो गया है। इन बातों को हाई पावर कमेटी के सामने हम ने रखा है। उस के बाद आप क सामने लायेंगे।

इसी तरह से आपने बोर्ड के बारे में कहा है। मैंने बार-बार कहा है कि डिसेन्ट्रलाइजेशन होना चाहिए। कन्सेंट्रेशन आफ पावर इन फ्यू हैड्स इज ए डेंजरस थिंग, इस लिए डिसेन्ट्रलाइजेशन होना चाहिए। आर० पी० एफ० ऐक्ट की बात है, रेलवे बोर्ड ऐक्ट 1905 की बात है, इंडियन रेलवेज ऐक्ट की बात है। पुरानी चीजें हैं, अंग्रेजों की देन है। उन्होंने बनायी उस सन्दर्भ में, लेकिन आज के सन्दर्भ में क्या होना चाहिए? मैं बिल्कुल आप की बातों से प्रभावित हूँ और मैं चाहता हूँ कि आप का सहयोग मिले।

इसी तरह से एक और विषय है। इंडियन रेलवेज की क्रेपेस्टिटी बढ़ाने का भी रिफरेंस दिया गया है। उन लोगों की राय आगे, देखा जाय। यह सारी बात उसमें साफ-साफ हैं। सीवरी वमेटे की रिपोर्टें हैं अब बी० डी० पांडे वमेटे की रिपोर्टें आइंगी यह हाई पावर कमेटी है। उन का स्टेटस मिनिस्टर रजिमेंट आफ इंडियन रेलवेज। इस लिए दिया है क्योंकि बहुत इम्पोर्टेंट फिगर हिन्दुस्तान में रहे है, बेविनेट सेक्रेटरी रहे हैं, एक्सपीरिएन्स आदमी हैं, दुनिया जानती है।

आप जानते हैं कि हम भीट्रेड यूनियनिस्ट रहे हैं। जो कर्मचारी हैं, मजदूर हैं उनका पूरा सहयोग न मिले तो कोई काम नहीं होगा। ठीक-ठाक कर वित्तने दिन काम लीजियेगा? उन के वेलफेयर पर 80 करोड़ रुपया हर साल खर्च करते हैं। 6 करोड़ वर्क्स पर, 8 करोड़ स्टाफ क्वार्टर्स, पर, 36 करोड़ मेडिकल फेसिलिटीज पर 19 करोड़ हेल्थ एंड वेलफेयर पर, 9 करोड़ एजुकेशन और 1 करोड़ कैंटीन एंड अदर फेसिलिटीज पर। रेलवे वर्क्स की वेलफेयर के लिए हम हर साल 80 करोड़ खर्च करते हैं। इसे हम जरूर बढ़ाना चाहते हैं क्योंकि यही तो उसके चलाने वाले हैं। हिन्दुस्तान के जो रेलवे वर्क्स हैं उन पर मेरा पूरा विश्वास

[श्री केदार पांडे]

है, उन के इंटेंशन को मैं कमी डाउट नहीं करूंगा। इसीलिए इस साल मैंने देखा कहा कि हम पिछले साल से बीनस कुछ ज्यादा देंगे। उन्होंने नहीं मांगा, लेकिन हम खुद कर रहे हैं हम एनलाइटेड एम्प्लायर की हैसियत से, रेलवे मंत्री की हैसियत से काम करना चाहते हैं। उन का कोआपरेशन लेना चाहते हैं उन का कोआपरेशन मिला है। नहीं मिलता तो फ्रेट ट्रेफिक इतना इम्प्रूव करता अप्रैल से जुलाई तक जो मालगाड़ी चली है जम कर उस का असर है। फ्रेट बढ़ा है। हम ने ज्यादा लादा है, बहुत इम्प्रूव किया है। जब फिगर्स आयेंगे तब बतायेंगे इस में कोई शक नहीं कि सभी रेलवे एम्पलाईज ने सहयोग किया है इस में।

देश के 50 परसेंट लोग बिलो-पावर्टी लाइन हैं। अगर हमें उन की गरीबी दूर करना है तो इस देश का इंडस्ट्रियलाइजेशन करना होगा और उस के लिए चाहिए एफिशिएंट ट्रांसपोर्ट सिस्टम। इसलिये प्रधानमंत्री ने लाल किले में कहा कि ऊर्जा, कोयला, रेल—इन तीन में इम्प्रूवमेंट होगा तब देश बनेगा। रक्षा में रिवोल्यूशन हुआ, अबतूबर रिवोल्यूशन 1917 में। रिवोल्यूशन तो हो गया, उस के बाद लानिन ने कहा रक्षा को बिजली चाहिये, कोयला चाहिये एफिशिएंट ट्रांसपोर्ट सिस्टम चाहिये उस के बिना यह देश नहीं बनेगा। अभी तक संस्कार यही था पैसंजर ट्रेफिक के लिये सुपर फास्ट सुपर सुपर फास्ट ट्रेन चलाओ उसो की विक्कतें हो रही थी पैसा पास नहीं है। आप जानते हैं कि 35 परसेंट मिलता है फ्रेट टैरिफ से। रेलवे की इनकम में हमन सुधार किया है। अभी भी 100 करोड़ हम सबसिडी देते हैं तब चलता है। सबसिडी कहाँ से लायेंगे। सबसिडी तब देंगे जब रुपया कमायेंगे। हमारी कमाई ठीक नहीं होगी तो रेल भी नहीं चला सकते। बग़बर

स्पूनफीडिंग से काम चलने वाला नहीं है। मैं इस में विश्वास करता हूँ कि रेल ज्यादा कमाये और इनवेस्ट करे। उस में भी हमें देना पड़ता है 6 परसेंट के हिसाब से 350 करोड़ रुपया हर साल गवर्नमेंट ऑफ इंडिया को क्योंकि इस में लागत लगी है 6000 करोड़ की। असट्स हैं यह इंडियन रेलवेज के और उसके 6 परसेंट के हिसाब से हम को देना पड़ता है। देते हैं तब चलते हैं। हम उस में कमी नहीं करते कि गवर्नमेंट ऑफ इंडिया से हम को मदद मिलती है लेकिन हम अपनी बसाई इतनी करें कि अपने पैरों पर खड़े हो जाये यह हमारा प्रयत्न रहता है। यह पब्लिक सेक्टर है और एक कमर्शियल अंडर्टेकिंग है। रेलवे मिनिस्टर का कमर्शियल ब्रेन होना चाहिये। उस का कमर्शियल आउटलुक होना चाहिये और उस को सोशल अर्जेंज को भूलना नहीं चाहिये। लेकिन बेसिक बात है कि उस का कमर्शियल ब्रेन होना चाहिये और ऐसा होने पर ही हम इस को अच्छी तरह से चला सकते हैं।

दूसरी बात यह कि आये दिन स्ट्राइक होते थे। वह खत्म हो गये मजदूरों ने सोचा कि यह गलत बात है। उन को स्ट्राइक नहीं करना चाहिये। अगर वहीं अन्याय हुआ है तो उस को हम देखेंगे हम ने शुरू में ही कहा है कि हम रिवॉज-फुल नहीं है और अगर किसी कर्म-चारी से गलती हुई है तो उस में कोई पाउंड ऑफ फ्लेश की बात नहीं है। ह्यूमन अप्रोच से उसे हम ठीक करेंगे। आप ने कहा कि दस घंटे के लिये पहले का एग्जामेंट है। लेकिन ट्राइब्यूनल ने भी दस घंटे का फैसला दिया है। अगर किसी से हम बेसी काम लेते हैं तो हम देखेंगे और नहीं चाहेंगे कि उस से ज्यादा समय तक काम लिया जाये। कुछ काम भी कम लेते हैं। राजधानी में काम कम

लेते हैं लेकिन दस घंटा तो मैक्सिमम है और आप ने एग्सीडेंट किया था और उस के बाद ट्राइबूटल का एक फैसला है जिस के बारे में वर्क्स के बारे में इन्फॉर्मेशन बताया गया है, कांटी-न्यूप्रॉय और इंटरमिटेड की बात बतायी गयी है, जिस को जातकारों आप को होगा। जो अमिन वर्ग में दिलचस्पी रखते हैं वे इस सारे पहलुओं को समझते हैं। उस को इस का पता होगा। तो दस घंटे की बात है और हम उस से साढ़े दस या 11 घंटे काम लेना बर्बाद नहीं करेंगे। क्या ज्यादा काम लेंगे? अगर कहीं इस के लिये रिपोर्ट होगी देखेंगे और आई जैल मेक एन इन्क-वायरो इन्टू दिस मैटर। दस घंटे की बात हर जगह चलती है इस को मैं देखूंगा।

श्री लाडली मोहन निगम : मैं देखूंगा कि आप इस बारे में कदम उठावें।

श्री केदार पांडे : दूसरी बात आप से कहना हूँ। हम मानते हैं कि रोलिंग स्टॉक इज नोट इन ए प्रोब्लम शेप। मैं क्यों छिड़ाऊँ। आप से नहीं कहूंगा तो किस से कहूंगा? यह सदन सुप्रिम बाडी है। इस से छिड़ाने से क्या फायदा। इसलिये ही कहना चाहता हूँ कि रोलिंग स्टॉक बंड शेप में है। इस बात को मैंने बराबर कहा है। हमारी कोचेज 25 हजार हैं और उस में साढ़े सात हजार और एजेंड हैं। और हम कोचेज और बढ़ाना चाहते हैं। फैक्टरी खोलना चाहते हैं ताकि कोचेज ज्यादा बना सकें। लेकिन इतने दिन में इतनी जल्दी क्या कोचेज बन जायेंगे। अभी तुरन्त तो कोचेज बन नहीं सकेंगे। तो क्या साढ़े सात हजार कोचेज को बंद कर के ट्रेने चलाना बन्द कर दें? 61 हजार किलोमीटर में हमारी रेलवे लाइन है। आज की फीगर है कि 5 हजार किलोमीटर रूट इज इन बंड शेप। मैंने पूछा एक्सपर्ट्स से कि आप इस पर ट्रेने चलाते

हो तो क्या एक्सीडेंट नहीं हो सकता तो उन्होंने उदाहरण दिया कि सड़क पर कार चलती हैं। सड़क कहीं नीची होती है कहीं ऊंची, कहीं खराब होती है, कहीं अच्छी। लेकिन यह ड्राइवर पर डिपेंड करता है कि वह सड़क देख कर गाड़ी चलाये। और इसीलिये स्पीड रिस्ट्रिक्शन है और हर ड्राइवर को मालूम है कि कहां स्पीड को रिस्ट्रिक्ट करना चाहिए। लेनिंग में गड़बड़ नहीं है, कहीं कहीं ब्रेड शेप में है। ट्रैक ठीक होना चाहिए तो जहां खराबी है वहां 40 किलोमीटर की जगह दस या 15 किलोमीटर के हिसाब से चलते हैं और सब के लिये ट ड्राइवर्स को ट्रेनिंग है। ही नोज कि उसको कहां पर क्या करना है और कहां पर क्या नहीं करना है। उस के बाद ह्यूमन एयरर हो सकती है। आप देखते हैं कि बसों पर कितने एक्सीडेंट होते हैं। कार पर क्या एक्सीडेंट नहीं होते। इस लिये सब से बेस्ट स्पीड की बात है। सिर्फ केयरफुल मैन होना चाहिए। दस घंटे से लगातार अगर कोई ज्यादा इंजन चलाये तो वह एक्जॉस्ट हो जायेगा। मैं मानता हूँ इस बात को कि 10 घंटे के बाद काम कभी नहीं लेना चाहिए। 8 घंटे की डिमांड लोग करते हैं। हालांकि रगिश्वा में काफी टाइम ज्यादा करते हैं। नेबर आफ जाव ही ऐसा है। लेकिन मैं आपके साथ सहमत हूँ कि 10 घंटे से अधिक काम हमको नहीं लेना है और आज जान बूझकर कहता हूँ कि वेट विल बी इन्प्रीमेटेड। उसमें कुछ लोगों की और जरूरत पड़ेगी तो मैं रिपोर्ट करूंगा लेकिन एट दि कास्ट आफ ह्यूमन लाइफ, उसको लेकर कोई एक्सीडेंट हो जाए तो मैं पापी होऊंगा, जेयरमैन पापी हूँगा। मैं लोगों से कहता हूँ कि वह हमारी टीम के साथ काम करते हैं। आप लोग ऐसी भाषान बोलें। जब हम सरकार चलाते हैं तो मिनिस्टर

श्री लाडली गोहन निगम

इज वि हैड फ दि डिपार्टमेंट । मेरे जो असिस्टेंट्स हैं—

they are all my advisers. I may accept the advice; I may reject the advice. The responsibility will be mine. अगर चेयरमन अच्छा काम करते हैं तो

क्यों नहीं मानेंगे, वह मानेंगे । यह तो एक कांफिडेंस में काम करने की जरूरत है । हमारे ऊपर डिपेंड करता है कि कितना टीम को हम कैरी करते हैं और तभी एडमिनिस्ट्रेशन ठीक चलता है । हमारी मिनिस्ट्री का जो एपरेटस हैं सबको सस्पेंशन की निगाह से देखो तो टेंशन हो जाएगा और एडमिनिस्ट्रेशन चल नहीं सकता और एडमिनिस्ट्रेशन का फंडामेंटल प्रिंसिपल है कि जो ब्यूरोक्रेट हैं, जो हमारे साथ विश्वास करते हैं उनको विश्वास में लेकर काम करेंगे । नहीं विश्वास हो तो हटा दीजिए । लेकिन अगर चेयरमैन बनाया तो

You must have full faith in the Chairman. You must have full faith in the Members of the Railway Board.

जहां गलतियां होंगी वहां देखा जाएगा । परफार्मेंस की बात करता हूं तो मैं कह सकता हूं कि बैस्ट डिसिप्लिन रेलवे में आया है । स्ट्राइक हुआ था, हमने स्ट्राइक एंटीट्यूड लिया था कि स्ट्राइक करना बुरा है । हमें खुशी है कि कर्मचारियों ने रिस्पांड किया । उन्होंने अपने मत से स्ट्राइक विद्वृत्त कर लिया । आगे स्ट्राइक रेलवे में नहीं है और अनुशासन है । इसके लिए मैं मुबारकबाद देता हूं 1.7 मिलियन रेलवे कर्मचारियों को । वह सभी हमारे हैं । कोई रॉब से, दाब से, डंडे की चोट से काम होने वाला नहीं है । उनका लव और अफेक्शन चाहिए, उनकी ग्रीवा सेज को हमको दूर करना चाहिए ।

दूसरी बात यह है कि यह जो आर्गनाइजेशन है इसको चलाना है । चेयरमैन की बात आपने कही । दो साल के लिए

मैंने उनको 60 वर्ष तक की उम्र तक रखा है । जब वह चैयरमैन हुए तो तीन चार महीने में रिटायर होने वाले थे । आते ही इन्होंने इंप्रूव किया । फ्रंट ट्रैफिक का जिक्र किया गया, फ्रंट ट्रैफिक में उन्होंने इंप्रूव किया और रेलवे कर्मचारियों के अन्दर यह भावना आई कि फ्रंट ट्रैफिक में 65 परसेंट अगिंग होती है, इसका काम करना चाहिए । लोगों ने पिक अप किया । इसलिए जरूरी बात है कि चेयरमैन ने इसमें कुछ काम किया । स्ट्राइक को ब्यूटीफुली डील किया । चार पांच महीने काम किया, उस वक़्त मैंने कहा था कि हम जनरल एक्सप्रेस किसी को नहीं देंगे । आई हैव नाट गान अगैस्ट माइ स्टेटमेंट । कोई अगर बढ़िया काम करे और हमको जरूरत है तो तुरन्त दूसरे को चैयरमैन बना दें, रिस्क लें तो ठीक नहीं होगा । सोचा कि इनकी परफार्मेंस देखेंगे तो इनको आगे बढ़ायेंगे और इसमें हम लोगों की राय हुई कि इन्होंने रीजल्ट कुछ दिखाया है और कुछ इंप्रूव किया है तो फिर दूसरे को लाते चार महीने बाद? और एक बेसिस था । वह बेसिस है स्टेट एडमिनिस्ट्रेटिव रिफार्म्स कमिटी जिसके मोरारजी भाई चेयरमैन थे । उनकी सिफारिश थी चेयरमैन के बारे में कि चेयरमैन का पोस्ट टैन्योर पोस्ट होना चाहिए । मैंने कहा कि इनको कुछ कर दें तो रीजल्ट दिखाएँ अच्छे तो आज फ्रंट ट्रैफिक का रीजल्ट ब्लास ए है । डिसिप्लिन का रीजल्ट ब्लास ए है और पैसेंजर ट्रैफिक की पक्वे-एलिटी यद्यपि संतोषजनक नहीं है, लेकिन उसमें कुछ सुधार हुआ है । मैं खुद उससे संतुष्ट नहीं हूँ । इसलिए हम यह कोशिश कर रहे हैं कि अगर फ्रंट ट्रैक ठीक हो सकता है तो पैसेंजर ट्रैक क्यों ठीक नहीं हो सकता है । पैसेंजर ट्रैक की तरफ हमारा ध्यान है, लेकिन नाट नेग्लेक्टिंग दी फ्रंट ट्रैफिक । हम पैसेंजर ट्रैक को

ठोक कर रहे हैं। देयर शुड बी कम्प्लोट कोप्रोडिनेशन बिटवीन बी टू। इसलिए मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि हम इन सब बातों पर पूरा ध्यान दे रहे हैं। माननीय सदस्यों ने बहुत सी बातें बताई हैं। मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो काम इंडियन रेलवे को करना चाहिए वह इंडियन रेलवेज कर रही हैं। उनका सबसे पहला काम हिन्दुस्तान को गरीबों दूर करना है। मैं माननीय सदस्य से यह भी कहना चाहता हूँ कि हमने इंडियन रेलवेज को इकनोमी की तरफ भी ध्यान दिया है और इसका अध्ययन किया है। इंडियन रेलवेज को इकनोमी में काफी सुधार हुआ है और वह अब काफी संतोषजनक है। डिस्पिजिन के बारे में संतोष है, लेकिन जहाँ तक एक्सपेंड्स का सवाल है, इसमें हमने एक्शन भी लिया है और लोगों को सस्पेंड भी किया है। पटना में जो एक्सपेंड हुआ वह प्योरली मिस-मैनेजमेंट की वजह से हुआ। इसलिए हमने पी० डब्ल्यू० आई० को और डाइरेक्टर को सस्पेंड किया है और जहाँ भी एक्शन लेने की जरूरत हुई है, वहाँ एक्शन लिया है। लेकिन जहाँ तक बदन/घाट की बात है, उसमें इस प्रकार की गुंजाइश नहीं थी। हमारा पुनर्भी मजबूत था, ट्रेक भी मजबूत था, इंजिन भी ठीक था, डिब्बे भी ठीक थे।

श्री शिव चन्द्र शा : बोगियों के ज्यादा कमजोर थे।

श्री केदार पांडे : उसको हमारे पास कोई रिपोर्ट नहीं है। चार चोर्जे होती हैं, वे सब ठीक थीं। यह दुर्घटना नेचुरल कलैमिटी थी। कुछ लोग कहते हैं कि इमर्जेन्सी ब्रेक लगाया गया... (व्यवधान)।

SHRI DINESH GOSWAMI: About my point...

SHRI KEDAR PANDE: Let me finish. Then you can ask.

SHRI DINESH GOSWAMI: The bridge may not have caused it, but the reports says the bridge was vulnerable.

श्री केदार पांडे : जितनी भी बाढ़ें आती हैं, उनमें अब तक ऐसा नहीं हुआ है। बागमती नदी बहुत वर्षों से बह रही है। It was not vulnerable. It had sustained the thrust. यह पुल काफी मजबूत था।

श्री लाडली मोहन निगम : यह कितने साल तक चल सकता था?

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Mr. Nigam, you cannot cross-examine the Minister.

SHRI KEDAR PANDE: Indian Railways have gone ahead so far as freight traffic is concerned, so far as discipline is concerned, but still we are not satisfied with passenger traffic and punctuality of trains.

मैं खुद चाहता हूँ कि जितने भी हमारे देश में ब्रिज हैं उन सब की जांच कराई जानी चाहिए। आपने जो सुझाव दिया है उसके मुताबिक हम पुलों की जांच कराना चाहते हैं। मैंने लोक सभा में और यहां पर भी यह कहा है कि मानसून आज से पहले हम पुलों की जांच करते हैं। हर रोजन में इसके लिए सैल बने हुए हैं जो ब्रिज की जांच करते हैं। हमारे कमिश्नर वहां जा कर पुलों को देखते हैं... (व्यवधान) माननीय सदस्यों में बहुत से सवाल किए हैं। जितनी बातें उन्होंने कही हैं उनकी तरफ हमारा ध्यान है। इसीलिए हमने एक हाई पावर कमेटी बनाई है जो इन सब बातों पर विचार करेगी। मैं खुद भी कहना चाहता हूँ कि रेलवे एक्सपेंड्स पहले से घटे हैं। कुछ एक्सपेंड्स जरूर हुए हैं लेकिन उनकी संख्या बढ़ी है।

श्री लाडली मोहन निगम : कितने मत का तुलना हुआ, यह आपने नहीं बताया है ।

श्री केदार पांडे : उसमें मेरा दोष नहीं है । इसके लिए हम चाहते हैं कि इसके लिए ज्यादा से ज्यादा रूपया दिया जायें । छठे पंचवर्षीय योजना को मैंने किया है । बजट जो मैंने पेश किया था इस साल का बजट रोहेवल्लोडेशन . . (व्यवधान) इन शब्दों के साथ मैं आप लोगों का धन्यवाद देता हूँ कि आपने आगे कोमतो राय हमको दो । आपकी राय पर हम जरूर विचार करेंगे । बहुत से सुझाव ऐसे हैं जिनका जवाब मैं नहीं दे सका हूँ, लेकिन उस पर जरूर हम विचार करेंगे ।

SHRI SADASHIV BAGAITKAR: Sir, he should reply to the points that have been made.

श्री केदार पांडे : विचार करने के बाद जो भी आपके प्वाइंट होंगे उसका रिप्लाई आपको राइटिंग में भेजूंगा और उसका कन्सिडरेशन दूंगा ।

इन शब्दों के साथ मैं सब मेम्बरों का अद्वैतानन्द हूँ ।

SHRI SADASHIV BAGAITKAR: Sir, the House is no doubt sitting very late, but I submit that the point which the hon. Member raised about the brake power is a very vital point and the Minister should not leave it. He should at least answer about the circulars,

श्री केदार पांडे : देखिए ब्रेक पावर जो है उसमें सुधार की जरूरत है । अगर उसमें गड़बड़ी होगी तो उसको ठीक करेंगे और जो सर्कुलर है उसकी कापी आप दे दें ।

I shall get this examined and try to find out the position.

SHRI R. RAMAKRISHNAN: Sir, the Minister should say something about the suggestions made by the hon. Members. He has simply glossed over them saying that he will look into them.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): You did not perhaps follow his Hindi. The Minister has assured every Member who was made some valid point that he will reply to him.

SHRI R. RAMAKRISHNAN: That way he is very efficient.

SHRI KEDAR PANDE: The Railway Board is very efficient. You will see that you are satisfied.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Secretary-General.

MESSAGE FROM THE LOK SABHA

The Assam Appropriation Bill, 1981

SECRETARY-GENERAL: Sir, I have to report to the House the following message received from the Lok Sabha signed by the Secretary of the Lok Sabha:

"In accordance with the provisions of Rule 96 Of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose herewith the Assam Appropriation Bill, 1981, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 24th August, 1981.

The Speaker has certified that this Bill is a Money Bill."

Sir, I lay the Bill on the Table.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. ZAKARIA): The House stands adjourned till 11 A.M. tomorrow.

The House then adjourned at twenty-two minutes past seven of the clock till eleven - of the clock on Tuesday, the 25th August, 1981.