

[Mr. Deputy Chairman in the Chair]

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

Fire Accident in Upper India Express resulting in death of over 50 passengers

SHRI V. K. SAKHLECHA (Madhya Pradesh): Sir, I beg to call the attention of the Minister of Railways to the fire in a second class bogie of the Sealdah-bound Upper India Express near Allahabad on October 31, 1974, resulting in the death of over 50 passengers and injuries to several others.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI): Sir, I regret to inform the house of a serious accident which took place near Manoharganj station of the Northern Railway on 31-10-1974.

At about 08.00 hours, while 14 Down Upper India Express ex-Delhi to Sealdah was approaching Manoharganj station on the Kanpur-Allahabad double line electrified section on the Allahabad Division of the Northern Railway, a second class coach caught fire suddenly. It appears that the fire started so suddenly and spread so rapidly that the passenger got trapped in the coach. While many of them were burnt to death inside the coach, quite a few of those who jumped out also lost their lives. Fifty eight persons have lost their lives so far and 23 are lying injured in the hospitals. Another 5 persons have since been discharged from the hospital.

Immediately on receipt of information about the accident medical aid was requisitioned from all the sources. Doctors from the nearby Bharwari hospital rushed to the site followed by medical aid from Medical College Hospital, Military Hospital, Allahabad, Railway Medical Relief Van and railway doctors from Allahabad. Some of the railway officers had left for the site by road earlier.

Member (Mechanical), Additional Member (Traffic), Railway Board and the Gene-

ral Manager, Northern Railway, accompanied by other Senior Officers air-dashed to the site.

The Deputy Minister of Railways accompanied by Member (Traffic), Railway Board also proceeded to the site by train.

The Deputy Minister and the Minister of Railways visited the injured in the hospitals to ensure that they receive all possible care and attention.

Arrangements were made to give ex-gratia relief to meet with the immediate needs of the injured and the next of kin of the dead.

The site of the accident has also been inspected by the Controller of Explosives, Agra and Deputy Fire Adviser, Ministry of Home Affairs.

The Additional Commissioner of Railway Safety, Northern Circle, Lucknow commenced his statutory inquiry into this accident on 4-11-1974 at Allahabad.

श्री बीरेन्द्र कुमार सखलेचा : उप सभापति जी, मंत्री जी ने जो बक्तव्य अभी दिया है उस बक्तव्य से दो तीन महत्वपूर्ण बातें बिल्कुल भी स्पष्ट नहीं हुई हैं। यह इतनी दुर्भाग्यपूर्ण घटना हुई जिसमें 58 लोगों का देहान्त हो गया और करीब 23 लोग अभी भी घायल पड़े हुए हैं। इतना सीरियस एक्सीडेंट होने के बाद भी आज मंत्री जी इस तरह का स्टेटमेंट दे रहे हैं। मेरा मंत्री जी से यह प्रश्न है और जैसा कि इस बारे में सारे अखबारों में चर्चा है कि इस ट्रेन के जिस डिब्बे के अन्दर आग लगी थी उसको रोकने के लिए चैन पुल की गई थी या नहीं। क्या वह रेल चैन पुल करने के बाद रुकी या किसी व्यक्ति द्वारा वह रेल रुकवाई गई? जैसा कि अखबारों में आया है कि एक व्यक्ति जो काफी दूर डिब्बे में था वह चलती हुई ट्रेन के डिब्बों को पार करते हुए एक बोगी से दूसरी बोगी में कूदते हुए इंजन हाइवर के पास पहुंचा और उसने रेल रोकने के लिए कहा। आखिर कितने मिनटों के बाद रेल रुकी जिसकी वजह से इतने लोग जल

[श्री विरें कुमार मखलेवा]

कर मर गये और इतने घायल हो गये तथा कई कुद कर मरे और घायल हुए। जैसा कि भ्रष्टचारों में आया है कि यह रेल 10 मिनट तक चलती रही, तो मैं यह जानना चाहता हूँ कि इतनी देर तक यह गाड़ी क्यों चलती रही और उसने मरने में इतना टाइम क्यों लिया? अगर उस गाड़ी के चन्द्र किसी प्रकार का कोई एक्सप्लोजिव या जिसके कारण यह एक्सीडेंट हुआ, तो उसकी वजह से किस तरह से घाग लगी, ये बात मंत्री जी के वक्तव्य से स्पष्ट नहीं होती है। भ्रष्टचारों में यह खबर आई थी कि तीन महिलाओं के बगों में एक्सप्लोजिव या और एक आदमी के बीड़ी पीने के कारण उन एक्सप्लोजिव में घाग लग गई। मंत्री जी ने जो वक्तव्य दिया है, उसमें कोई बात स्पष्ट नहीं होती है।

जो आपने एक कारण बताया; और उसके बाद जो कुछ पता लगा उससे यह बात स्पष्ट नहीं होती है कि किस कारण से घाग लगी और क्यों इतनी देर तक ट्रेन चलती रही और रुकी नहीं? मंत्री जी ने जो वक्तव्य दिया है उसमें इन बातों के ऊपर कोई रोशनी नहीं डाली है और न ही कुछ इस बारे में स्पष्ट हो हुआ है। इतने लोग जल कर मर गए, कुद कर मर गए और इतने लोग घायल हो गए और फिर भी ट्रेन 10 मिनट तक चलती रही, इस बारे में कुछ मंत्री जी के वक्तव्य से मालूम नहीं होता है। जहाँ 58 लोगों की मृत्यु हो जाए, कई घायल हो जाएं, जिनमें किसी का एकलौता पुत्र जला गया, जिसमें किसी का सुहाग छिन गया, इस चीज का पूरा अन्धाका हम लोग आत्मा की साथ नहीं समा सकते हैं। 58 लोगों के घरों में किस प्रकार की विषम स्थिति पैदा हो गई होगी, इसका भी हम अन्दाजा नहीं लगा सकते हैं। मंत्री जी ने तो यह धोषणा करके अपने कर्तव्य की इनिशो समझी है कि हर मृत व्यक्ति को 50 हजार रुपया मुआवजा के तौर पर दिया जाएगा। एक्सप्लोजिव के कारण जो यह घटना हुई है, जिसके कारण इतने लोग मारे गए, उसके सम्बन्ध में मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवे प्लेटफार्म के अन्दर जाने से पहले हर पैसेंजर की चेकिंग की जाती है और रेलवे के रूल के अन्तर्गत कोई भी मुराफिर अपने साथ एक्सप्लोजिव नहीं ले जा सकता है। तो मैं यह जानना चाहता हूँ कि इस ट्रेन

के डिब्बे में किसी भूल के कारण एक्सप्लोजिव पड़ चुका था क्योंकि मैंने स्वयं ही दिल्ली स्टेशन के अन्दर देखा कि एक मुराफिर अपने साथ गैस की साजटन नहीं ले जा सका। कुछ रुपया दे दिया तो फिर गैस की साजटन चली गई और इससे यह पता चलता है कि रेलवे के जो रूल्स हैं उनका प्रचाली तरह से पालन नहीं किया जाता है जिनके कारण 58 आदमियों को अपने जीवन से इस दुर्घटना में हाथ धोना पड़ा। जब इन तरह से 58 आदमी रेल की दुर्घटना में मारे गए तो मंत्री जी का यह कर्तव्य हो जाता है कि वे अपने पद से इस्तीफा दे दें। आखिर क्या कारण है कि उन्होंने इस तरह का वक्तव्य दिया और इस्तीफा नहीं दिया? अत्यन्त महोदय, मैं आपके सामने भी सारा बहादुर आम्त्री जी का वक्तव्य पढ़ना चाहता हूँ जो कि उन्होंने 68 लोगों की रेलवे दुर्घटना के बाद इस्तीफा दिया था। मंत्री जी यह कहकर कि इस गाड़ी में तो एक्सप्लोजिव या जिसकी वजह से यह दुर्घटना हुई अपनी जिम्मेदारी से नहीं बच सकते हैं। चाहे ब्राइवर या सिगनलमैन की गलती से दुर्घटना क्यों न हुई हो, यह रेलवे मंत्री की एक मोरल जिम्मेदारी हो जाती है कि वह उस घटना के लिए जिम्मेदार माना जाता है। आम्त्री जी ने अपने पद के अन्दर जो उन्होंने इस्तीफा के समय दिया या यह बात लिखी थी।

"I am sorry to have approached you again with this letter. You know that another very serious railway accident has occurred. It is a strange coincidence that this recent accident should have taken place in more or less similar circumstances. It has pained me most that another grim tragedy should have occurred so soon after the Mahboobnagar accident."

इस दुर्घटना में 58 लोगों की मृत्यु हुई और इससे पहले देहरादून एक्सप्रेस का एक्सीडेंट हुआ जिसमें काफी लोग मरे। इसके पहले एक और एक्सीडेंट बंगलौर में हुआ, उसमें भी काफी लोग मर चुके थे। एक के बाद एक समाचार रेलवे दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में आते ही रहते हैं। प्रमी-प्रमी एक एक्सीडेंट मुम्बई इलाहाबाद पैसेंजर में हो गया है और उसमें कुछ लोगों की मृत्यु हो गई है। इस तरह से हमारे रेलवे के माध्यम

सफर करने वाले लोग आज इस तरह की स्थिति में  
कि वे सफर करते वक्त न मालूम किस एक्सीडेंट के  
शिकार हो जाएं। इसलिए यह जो जिम्मेदारी है वह  
मंत्री जी के ऊपर आती है और शास्त्री जी ने  
आधार पर अपना इस्तीफा दिया था उसी जिम्मे-  
दारी के आधार पर मंत्री जी को भी अपना इस्तीफा  
जमाहिए। 68 लोगों के देहान्त के आधार पर।  
यह नहीं कहा कि भूल किसकी है। इसी तरह  
महोदय को रेस्पॉसिबिलिटी ग्रॉन करनी चाहिए  
देश की जनता को सुरक्षा अनुभव हो और यह  
हो कि रेलवे के अन्दर इस मामले को सीरियसली  
लेना है। मंत्री महोदय इस भूल का उत्तरदायित्व  
परने को तैयार हों, कुर्सी से चिपके न रहें और  
आग-पत्र देकर जनता में सीक्योरिटी की भावना  
बढ़ाएं।

**महम्मद शफी कुरेशी :** सर, पहले तो हमें इस  
मिनिट्रार्डि दुख है और अफसोस है कि बहुत-से  
लोग इस एक्सीडेंट में जाया हुई हैं, काफी  
काम पढ़े हैं और वे उम्मी हवालत में अस्पताल  
में हैं। बदकिस्मती से यह बड़ा भयावह हादसा  
था जो तफसीलत हमें मिली हैं उसके मुताबिक  
जो लोग गए उनमें से दो आदमियों का बयान  
लिखा है—एक हैं मुहम्मद उमर और दूसरे हैं  
डॉक्टर, इन्कम टैक्स इन्स्पेक्टर, कानपुर के, जो  
इसी सफर कर रहे थे मैं तफसील में नहीं  
जाना चाहता जो एडीशनल कमिशनर रेलवे सेपटी  
हैं वे भी जांच कर रहे हैं। लेकिन जो बयान  
इन कमेंट्स में है उसकी तफसीलत में हाऊस को  
बताना चाहता हूँ। पांडे जी का बयान है कि दो औरतें  
इस कार में दाखिल हुईं। यह कम्पार्टमेंट चालीस  
आदमियों का था और उसके दो हिस्से थे। एक  
हिस्से में मेल सविस का पोर्शन था। उसके साथ  
हो 40 लोग बैठने की जगह थी, लेकिन  
यह बात सही नहीं है—एक्सीडेंट के बाद कि  
उसमें 40 लोग आदमी सफर कर रहे थे, वह ओवर-  
क्राउडेड गाड़ियों के पास कुछ कपड़े में लिपटी  
हुई चीजें गाड़ियों ने एक बड़े आदमी से जो  
हुक्का पी रहा था कहा कि आप हुक्का पीना बन्द  
कर दीजिए। उसने कुछ ऐसा मेटोरियल है जिसमें  
आग लगने लगती है। उस आदमी ने पूछा क्या

तुम्हारे पास पैट्रोल है। उन्होंने कहा पैट्रोल से भी ज्यादा  
खतरनाक चीज है। अभी यह बात हो ही रही थी कि  
उसकी चिलम से कुछ राख उसकी बोरी पर गिरी और  
जैसे ही आग गिरी धुआं उठना बोरी से शुरू हो गया  
और एक मिनट के अन्दर दोनों गठरी फट गई और  
सारे कम्पार्टमेंट में आग फैल गई। रेलवे मेल सविस  
कम्पार्टमेंट में चैन लगी हुई थी और लेडीज कम्पार्टमेंट  
में चैन लगी हुई थी। अब इस कम्पार्टमेंट की जो चैन  
थी वह बलैक थी यह कमिशनर सेपटी की जांच  
से ही पता चलेगा। मेल सविस के इन्स्पेक्टर ने कहा कि  
उनके यहाँ से चैन खींची गई थी। मैं इसमें साफ तौर  
से कुछ कहना नहीं चाहता जब तक पूरी तहकीकात  
न हो जाए। पहले इलेक्ट्रिक इंजन था, उसके बाद  
एक डैड इंजन था और उसके बाद यह कोच थी। जो  
पहली लाइन गिरी है और आग लगने के बाद जहाँ गाड़ी  
रुकी उसमें डेढ़ किलोमीटर का फासला है। अभी के  
तखमीने के मुताबिक तीन-चार मिनट के अन्दर गाड़ी  
रुकी है, लेकिन आग इतनी भयानक थी कि खुद मुहम्मद  
उमर का बयान है कि आग ऐसे फैली जैसे समुद्र फैलता  
है और मिनिटों-सेकण्डों में तमाम लोगों को आग ने  
लपेट लिया। मेरे कुलीग डिप्टी मिनिस्टर मौके पर  
गए और उन्होंने जो वहाँ की भयानक तस्वीर बताई  
उससे मालूम पड़ता है कि आग फौरन भड़की और  
तमाम लोग जो कोच में मरे पाए गए वे खिड़कियों की  
तरफ जा रहे थे और कुछ लोगों ने तो बाहर छलांग  
लगा दी।

**श्री वीरेन्द्र कुमार सखलेचा :** कितनी लाशें बाहर  
पड़ी थीं ?

**श्री मुहम्मद शफी कुरेशी :** यह गाड़ी स्टेशन से रवाना  
हुई थी इसलिए इसकी स्पीड 40-45 किलोमीटर  
के करीब थी। इस स्पीड पर रोकने में गाड़ी एक किलो-  
मीटर तक चली जाती है जब ब्रेक पूरे एप्लाइ किए जाएं।  
जहाँ तक इस कोच का ताल्लुक है, यह कोच 1972 में  
बनी थी, 1973 में इसका पीरिओडिक ओवरहाल  
हुआ था और 1975 में पीरिओडिक ओवरहाल हुआ  
था। अगर आग बिजली की वजह से या किसी और  
वजह से लगी होती तो सामला और भी संगीन हो जाता,  
लेकिन बदकिस्मती से हुआ यह कि दो औरतें एक्साप्लो-  
सिव लेकर आ गईं जबकि, जैसा कि माननीय सदस्य

[श्री मुहम्मद शफी कुरेशी]

जानते हैं, रेल के डिब्बे के अन्दर लिखा होता है कि जले सिगरेट फेंकना मना है और इनफ्लेमेटेबिल मैटीरियल और एक्सप्लोसिव्स गाड़ी में रखना मना है। लेकिन इसके बावजूद भी बदकिस्मती से कई दफे ऐसे लोग गाड़ियों में आ जाते हैं जो इन नियमों का पालन नहीं करते और इस तरह से लोगों की जानें इसमें डाली जाती हैं।

आपने एक बात और कही...

श्री चन्द्रशेखर (उत्तर प्रदेश) : कुछ नहीं कहा है।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : जो भाग के एक्सीडेंट्स हैं हमने देखा है कि अब से रेलवे ने इन्फ्लेमेटेबल हैं पहले तमाम कोच लकड़ी के बने होते थे, आजकल सब कोच स्टील के बने होते हैं। 1963-64 में जहाँ पर 81 कंटेनर गाड़ियों में आग लगने के हुए, रफता-रफता ये कम होते गये और 1974 तक कुल जो आग लगी गाड़ियों में वह 8 कंटेनर हैं। बदकिस्मती से यह 9वाँ कंस, आठवाँ वाक्या है। इसका हमें दुःख है।

आपने कहा कि हम जो कम्पेंसेशन देंगे वह कम है और जिसके बेटा, माँ या बाप इस वाक्य में मारे गए हों, उनके लिए विचार करना चाहिए। लेकिन गवर्नमेंट के नाते हम पूरी कोशिश कर रहे हैं कि हम उनकी ऐसे वक्त में मदद करें। जितनी मदद हम दे सकते हैं वे तो मैं समझता हूँ कि बुरे वक्त में उनको इस बात का प्रहसास हो सकता है कि बुरे वक्त में कोई हमारा साथ दे रहा है।

मुझे इस बात का अफसोस है कि यह वाक्या हुआ है। लेकिन एक्सीडेंट्स का जो ट्रेंड है उसको अगर देखा जाए तो पहले जो ऐवरेज थी 164 महीने में उनकी तादाद थी जो आज बिल्कुल कम हो गई है। इट हैब कम डाउन टु सिक्सटी नाइन।

अहाँ तक एक्सीडेंट फिगरस का सालभूक है, मैं बताना चाहता हूँ कि 15 आदमी, ऐसा लगता है कि गाड़ियों से बाहर कूदने की वजह से मरे क्योंकि उनकी साँसें रेलवे ट्रैक के साथ-साथ मिली हैं। 32 साँसें रेलवे कोच के अन्दर से निकाली गई थीं और दो बाह में मर गए। 37 आदमी जख्मी हुए जो अस्पताल में भरती किए गए। इनमें से 9 आदमियों की बाह में मृत्यु हो गई। 28 आदमी ऐसे हैं जिनको चोटें आई थीं।

श्री महावीर प्रसाद शुक्ल (उत्तर प्रदेश) : मान्यवर, मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि वह जो कोच में आग लगी वह सलीपर कोच थी या भांडिनरी कोच थी। अगर सलीपर कोच थी तो उन तमाम यात्रियों के नाम उनके पास हैं जो उनमें बोंडे किए। क्या अभी तक आपने उन महिलाओं के बारे में जिनके लिए कहा जाता है कि वह ज्वलनशील पदार्थ लेकर जा रही थी, पता लगाया है कि वह कहाँ से आई और कहाँ जा रही थी? क्या उनका सम्बन्ध किसी ऐसी पार्टी या इल से तो नहीं है जो इस तरह का सामान बोरी से ले जाकर इस तरह के पदार्थ बनाने का काम करते हैं? अगर ऐसी बात है तो क्या माननीय मंत्री जी, जैसा कि नियम है कि ऐसे पदार्थ नहीं ले जाने चाहिए गाड़ियों में, तो इसको बैक करने की व्यवस्था कम-से-कम करेंगे? यह तो सारे देश में हवाई जहाजों में हो सकता है, गाड़ियों में मुष्फिल काम होगा, लेकिन जहाँ रिजर्वेशन होते हैं, फस्ट क्लास या सेकेंड क्लास की कोच में वहाँ यात्रियों के उन सामानों को बैक करने की व्यवस्था करें।

दूसरी बात यह है कि जो लोग मरे हैं उनको मुआवजा अत्यन्त कम दिया गया है। मैं समझता हूँ कि रेलवे ऐक्ट में कुछ ऐसी व्यवस्था है जिससे इसका आकलन दिया जा सकता है और आप ज्यादा मुआवजा देने की कृपा करेंगे। ऐसे ही जिन लोगों का चोटें लगी हैं उनको अधिक-से-अधिक कानून के अन्तर मुआवजा देने की कृपा करें।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : वह जो कोच थी जिसका एक्सीडेंट हुआ, वह भांडिनरी टाइप की कोच थी। आखिरी इसका हिस्सा पोस्टल वैन के लिए इस्तेमाल किया गया था।

Sir, we have been able to identify. Those people who have been identified so far, I have got their names, and if the non"ble Member so desire, I will read out. It is a big list.

श्री महावीर प्रसाद शुक्ल : लेडीज का भी पता लगा ले।

public importance

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: And, Sir, it is because there are some ladies involved, it will be very difficult because certain bodies have been burnt beyond recognition, completely mutilated. But, I think, with the help of the people who escaped from this coach, we might be able to get some clues. The Additional Commissioner of Railway Safety has taken up the matter. I think that he has already submitted his report or may be he is submitting it very soon. The moment the details are known, I think we will be able to know much more.

Sir, with regard to compensation, earlier before the Act was amended, before 1973, the maximum amount payable as compensation was Rs. 20,000. But, now, Sir, after the Act has been amended, the compensation to be paid to a person who dies in accident or who becomes completely incapacitated or who loses limbs, is Rs. 50,000; and, likewise for those people who are injured, the same goes on gradually decreasing. And we have also made a provision in the Act itself that before the final compensation is settled, the Railway authorities should give an interim compensation or relief to on who gets incapacitated in the accident or to the family of the person in the accident. The hon'ble Minister suggested that we should have safety devices. It is true, Sir, I thought

more amenities to the train. : le. But, Sir, unfortunately this is an accident where people carrying explosives with them which sometimes are not detected by our staff, may be it is because of lack of supervision. Now in the whole matter, we have already accepted the report of the Wanchoo Committee. Out of 441 recommendations, near about 400 have already been accepted, and with the implementation of those recommendations, the safety in the Indian railways will be considerably improved.

SHRI NIREN GHOSH (West Bengal) : Sir, it is one of the grimmest tragedies, and also, Sir, somewhat strange because it has not yet been fully established. What the

Minister has related, from his statement it seems some women were carrying some sort of explosives; but even if the explosives burn, the electric train is generally very foolproof—we have seen it. Unless the electric track catches fire due to short-circuit or otherwise, generally the compartment cannot be fully burnt. So, out of explosion of any explosives, some people may be harmed. But how is it that the entire coach caught fire; it is not clear from the statement he has made. And who are these women? Old women or young women? And, above all, I fail to understand why they should carry any sort of explosives. I could even understand you making an accusation of ladies—it is no use denying that—but it is a case where one should go thoroughly into it. And was there any alarm chain there to stop the train immediately? Because I know from my experience in the suburban trains of my State Calcutta—I do not know what is the condition in Bombay—there is no alarm chain.

SHRI SASANKASEKHAR SANYAL: Even in through trains in West Bengal.

SHRI NIREN GHOSH : No alarm chain, nothing. You may say that people steal it away. *(Interruption)* And during that famous strike, due to notorious activities on their part, many wilful accidents were made by mishaps in the Railways. "c the warnings from the public. They the danger of accident, yet they ran the trains, when no maintenance was possible at that time.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Gel to explosives.

SHRI NIREN GHOSH: Sri, I have not taken any time. Why are you interrupting?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I said, get back to the explosives.

SHRI NIREN GHOSH : Sir, I have not due to faulty designing or due to some short-circuit in the train catches fire. Some- ; the trains catch fire due to electricity. It is due to electricity, not due to explosives. That is my point. Whether that point has been gone into thoroughly or not, I cannot say.

[Shri Niren Ghosh]

He says the number of accidents is falling. We do not know. He can combine any number of minor accidents and list them together. He says that by cutting out these minor accidents, in the later years, the number of accidents has fallen down. He can show us the figures of accidents. But nobody in India will believe that the Railway accidents are on the decline or have decreased. This corrupt Minister, notorious in that licence scandal is more interested—I have heard when he became the Railway Minister, he said give me the list of the contractors . . .

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: What he has to do with it ?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: He is often getting derailed.

SHRI NIREN GHOSH: The entire thing has to be gone into thoroughly. I will request the Minister not to make such a claim which on the face of it is very difficult for anybody to believe completely.

About the question of compensation, that is of course a mere pittance for a huge number of deaths, unfortunate as it is and when the prices have gone up and *the rupee is now*, perhaps, 20 paise or 15 paise compared to what it was 15 years ago. That being so, the compensation amount should have been greater.

There is no doubt that Shri L. N. Mishra should resign; it is high time. It is high time that he resigns. He is a disgrace to the Government; he is a disgrace to the Congress Party, his is a name which is uttered with dishonour in every street corner all over India and now this accident is only underlines the necessity that 'his particular Minister should immediately resign.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Yes, you have finished.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: Sir, dealing with the last portion of the statement of the hon. Member, I can assure him that the Minister will not oblige him in any way.

SHRI NIREN GHOSH : He is collecting black money. One says that 80 per cent of his collection of black money, he gives to the Prime Minister herself.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : You had your say.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: And, Sir, all that he said is irrelevant and is not correct. Sir, if I have to put the records straight, I can say with confidence that during Mr. L. N. Mishra's tenure of the Railway Ministership, the rate of accidents has been among the lowest. I do not want to compare the figures with other Ministers but it has been among the lowest.

I do not question his authority on explosives and the knowledge he has about explosives. May be that he knows more about explosives, explosions and combustible material. But the fact remains that the Controller of Explosives, Agra who went on the spot, has found evidence of nitrocellulose. Nitrocellulose is a highly inflammable material. It is used for manufacture of bangles and for lacquer work. May be the ladies were manufacturing bangles. I cannot say anything now because the whole thing will come up when the Commissioner of Railway Safety gives his report and whatever the report is, we will place before the House.

श्री राजनारायण (उत्तर प्रदेश) : श्रीमन्, यह एक अत्यन्त हृदयविदारक घटना हुई है और मंत्री जी ने जिस हल्केपन से इस पर बयान किया है, वह और भी ज्यादा हृदयविदारक है। मैं उस तारीख को एक दूसरी ट्रेन से जा रहा था और एक स्टेशन पर उस घटना के 1 P. M. बारे में मुझे जानकारी हुई। यह सारी की सारी जो घटना हुई है यह बचाई जा सकती थी बशर्ते कि रेलवे मंत्रालय को, रेलवे में सुधार के लिए और किसी अच्छी व्यवस्था हो, जब उस बात पर विचार करने के लिए समय मिल जाए। सारे का सारा रेलवे मंत्रालय इस समय विलासिता में फंसा हुआ है; उनको रेलवे में किस तरह से यात्रियों को सुख-सुविधा हो, किस प्रकार से दुर्घटनाओं को होने से बचाया जा सकता है इसके लिए फुर्सत नहीं है और इसको भी नहीं देखते कि इस

समय रेल के डिब्बों में क्या कमियाँ हैं, क्या बाधियाँ हैं, उनमें कैसे सुधार हो सकता है। श्रीमन्, हमने चेयरमैन साहब को पास किया था, जब जयप्रकाश नारायण जी के ऊपर इन्दिरा गांधी और श्री गफूर की पुलिस लाठी चला रही थी, वह स्टेटमेंट है, उसको देख लीजिए, उस पर भी इन्दिरा जी कहती हैं लाठी नहीं चली...

**श्री उपसभापति :** आप उस पर मत जाएँ।

**श्री कल्याण चन्द :** वह सब काण्ड में आप ही लोगों का तो हाथ है।

**श्री राजनारायण :** वह जो दुर्घटना हुई उसका एक बड़ा कारण यह है कि पहले जहाँ सात-आठ बोगियाँ लगती थीं अब वहाँ करीब 20 लगाई हैं जो बात एक रेलवे के अफसर ने मुझको बताई। उसका कहना यह था कि रेलवे विभाग ने अगर इस तरह की घटना और दुर्घटना से बचने की कभी कल्पना की होती तो कम-से-कम उस को गाड़ें दौ रखने चाहिए थे। वह इतनी लम्बी गाड़ी हो गई है कि जो गाड़ें पीछे बैठा रहता है कि वह जो लपट जली उस लपट को देख ही नहीं पाया। उसका कहना था कि अगर इंजन के पास एक गाड़ें और रहे तो अगर इस तरह की लपटें हों तो देख सकता है, आगे वाला गाड़ें देख सकता है, नहीं तो अगर आगे के आगे लगी तो पीछे का देख सकता है। उनका कहना था कि जब पहले ट्रेनें चलती थीं, एक्सप्रेस, तो उसमें सात-आठ से ज्यादा बोगी नहीं लगती थीं लेकिन आज उसका तिगुना बढ़ गई है, चौगुना बढ़ गई है और गाड़ें एक है। यह जो अनंत प्रसाद शर्मा हैं इन्होंने बड़ी कोशिश करके अपने रिश्तेदार को रखवाया होगा तो उन्होंने व्यवस्था बदल दी—व्यवस्था कर दी कि अब गाड़ें की जगह एक दूसरा इन्फ्रीरियर तरीके का आदमी रहता है जो कि उन तमाम बारीकियों में जा ही नहीं सकता। इसलिए मेरा कहना है कि इसकी सारी की सारी जिम्मेदारी रेलवे को अपने विभाग के ऊपर लेनी चाहिए। मान लीजिए सही है, तो विस्फोटक पदार्थ थे और विस्फोटक पदार्थ में विस्फोट हुआ, विस्फोट के बाद लपटें निकलीं, उस लपट को गाड़ें क्यों नहीं देख पाया या ट्राइवर के पास जो एक आदमी और रहता है वह क्यों नहीं देख पाया? अगर वह देख पाता तो वह गाड़ी को रोक सकता था। उनका कहना था कि—हमने कई गाड़ों से बात की, हमने इलाहाबाद में बात की, वाराणसी में

बात की—अगर हम लोगों के लिए यह संभव होता उन लपट को हम देख सकते तो हम लोग बैकयूम ब्रेक खोज देते; हम किसी न किसी तरीके से इस दुर्घटना को बचा सकते थे लेकिन चूंकि रेलवे ने बोगीज को बढ़ा दिया—झाई गुना, तिगुना, चौगुना कर दिया, और गाड़ें रख दिया पीछे, तो जब ट्रेन घूमती है तब चाहे कितना ही सधा गाड़ें हो, वह लपट को पीछे से देख नहीं सकता। तो इस दुर्घटना में सरकार सबक ले और जो पुराने लोग हैं उनसे सलाह-मशविरा करे कि क्या सही है कि अगर एक गाड़ें आगे रहे और एक गाड़ें पीछे रहे, या कोई ऐसा अधिकारी रहे जो कि इस तरह से अगर दुर्घटनाएं हों, विस्फोट हों तो उसकी लपटों को आसानी से देख सकता है। (Interruptions) देखिए, इतनी महान दुर्घटना हुई है, इतने बेहया लोग हैं कि मज्जाक करते हैं, यानी मानवता कितनी गिर गई है? मानवता का कितना पतन कर दिया है जो इनको शरम नहीं आती है। सौ फे करीब लोग मरे हैं, अभी मरने वालों की संख्या बढ़ गई है, सारा देश चिंतित है, और यहां पर बैठ कर मजाक कर रहे हैं...

**श्री कल्याण चन्द :** हम तो कम-से-कम वहां देखने के लिए तो गए। आप तो गए भी नहीं। न जाने यह सब कहाँ से सुन लिया।

**श्री राजनारायण :** श्रीमन्, असल बात यह है कि वह दोष जनता का नहीं है। यह दोष तो—प्रधान मंत्री जी ने कुछ अपने मूकगुणों को इतना बढ़ा दिया है कि अब उनके अंदर कोई भाव ही नहीं रह गया है कि वह किस तरीके से इन्सानियत को बताएँ। आज उनमें इन्सानियत नहीं रह गई है और उनके दिल से इन्सानियत का चिराग बुझ गया है और मानव-स्रोत सूख गया है। इस तरह की घटनाएं होती रहेंगी और ये लोग भाव-भाव करते रहेंगे और आप इनको रोक नहीं पाएंगे।

(Interruptions)

**श्री उपसभापति :** हम तो सबको रोकेंगे।

**श्री राजनारायण :** आप तो हमको ही रोकते हैं।

**श्री उपसभापति :** हम आपको भी रोकते हैं और आपको भी रोकते हैं।

श्री राजनारायणः श्रीमन्, इस तरह की ज़ब्त दुर्घटना हो गई हो, इस तरह की जब हृदय-विदारक घटना हो जाय, तो हमें यहाँ पर इस तरह की सजाक नहीं करनी चाहिये। मैं आपसे यह निवेदन करना चाहता हूँ कि एक तो आप इस बात पर विचार करें। दूसरी बात मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि जो मुआवज़े की रकम दी गई है वह नाकाफी है। चाहे सरकारी एक्ट की बात हो या सरकारी कानून का सम्बन्ध हो, जिस सरकारी विभाग की लापरवाही के कारण इतनी बड़ी दुर्घटना हो गई हो, इतनी ज़ाने चली गई हो, तो वहाँ पर इन परिवारों की रक्षा सरकार करे और इन लोगों के आश्रितों को ज्यादा मुआवज़ा दे; क्योंकि इतनी रकम से काम चलने वाला नहीं है। अगर सरकार के दिल में तनिक भी हया हो, मंत्री जी के दिव्य में तनिक भी हया हो, तो उन्हें तुरन्त अपना इस्तीफा दे देना चाहिये था। इसमें शेखी मारने का कोई सवाल ही नहीं है और न ही धमण्ड करने का सवाल है जैसा कि मंत्री जी करते हैं। इसमें हमें ओब्लाइज करने की बात नहीं है। मंत्री जी कहते

"I am not going to oblige you by resigning the post." It is not a question of obliging anybody. It is a question of obliging public morality.

यह सवाल तो राजनैतिक चरित्रता का है। श्री बाल-बहादुर शास्त्री जी ने क्यों इस्तीफा दे दिया था? क्या उन्होंने किसी को ओब्लाइज किया था? श्री जवाहर-लाल नेहरू ने तो उनसे कहा था कि हम तुम्हारा इस्तीफा मंजूर नहीं करेंगे। तुम इस्तीफा मत दो क्योंकि तुम्हारा दोष नहीं है। श्रीमन्, हम उस समय हम वहाँ पर बैठे थे और लाल बहादुर शास्त्री जी ने कहा कि मैं पब्लिक मोरेलिटी की वजह से इस्तीफा दे रहा हूँ और इस तरह से उन्होंने रेलवे मंत्री के पद से इस्तीफा दे दिया। श्रीमन्, आज आप देख रहे हैं कि इस सरकार का कितना पतन हो गया है। आपके सामने इतनी बड़ी रेलवे की दुर्घटना हो गई है और मंत्री जी बड़े गर्व से

I am not going to oblige you."

Do not oblige us, oblige the notion, oblige the people, oblige, the character, oblige the morality.

श्रीमन्, आज हम सारी की सारी जिम्मेदारी इस सरकार पर देते हैं। इस सरकार पर सारी जिम्मेदारी डाल कर हम यह निवेदन करना चाहते हैं कि अगर मंत्री जी अपना इस्तीफा देकर ओब्लाइज करना नहीं चाहते हैं तो इस सरकार के सम्मानित सदस्यों को तथा सदन के सम्मानित सदस्यों को यह ओपीनियन बना लेनी चाहिये कि ऐसे मंत्री जो अपना जीवन विलासता-पूर्ण बनाना चाहते हैं, जो रेलवे द्वारा ब्लैक मनी कमाते हैं, बैंगनों को एलाइट करके प्रति दिन एक लाख, दो लाख और तीन लाख कमाते हैं तथा जो अपना एक पैरैलल एकाउन्ट खोलने हुए हैं और प्रधान मंत्री जी को जो अपने मुट्ठी में करने की सावित्र किये हुए हैं, ऐसे मंत्री ने रेलवे विभाग का विण्ड दुड़ाया जाना चाहिये और तब ही जाकर जनता का जीवन सुरक्षित रह सकता है।

रेलवे में जब भी हम सफर करते हैं तो चिन्तित बने रहते हैं; क्योंकि पता नहीं कब कहीं पर कोई एक्सी-डेंट हो जाय। आजकल तो तट्टों में लाइट रहती है और न ही पंखा रहता है। जब हम लोग बनारस से आ रहे थे तो उस डिब्बे में पानी नहीं था। ऊपर इण्डिया में हमारे डिब्बे में पानी की व्यवस्था नहीं थी। बनारस से गाड़ी चली तो पानी की व्यवस्था नहीं, इलाहाबाद में भी पानी नहीं और इटावा के बाद पानी की व्यवस्था हो सकी। इस तरह की बातें हैं जिन्हें रेलवे विभाग को देखना चाहिये और रेलवे विभाग को अपने कर्तव्य का पालन करना चाहिये, केवल अहंकार और धमण्ड में रेलवे को नहीं रहना चाहिये।

श्री मुहम्मद सफ़ी कुरेशी: जहाँ तक इन बात का सवाल है कि इसमें गाड़ें सफर कर रहा था या नहीं या गाड़ें ने गाड़ी को रोकने की कोशिश की या नहीं या ड्राइवर ने देखा या नहीं, यह बात मैं पहले अर्ज कर चुका हूँ कि कमिश्नर आफ रेलवे सेफ्टी जो है वे सिविल एन्क्विज़र के हैं और उनका हमारे महकमे में कोई ताल्लुक नहीं है। वे ही इस बात की जांच कर रहे हैं और जांच के बाद पता चलेगा कि इसमें किताकी गलती थी। अगर रेलवे विभाग के किसी कर्मचारी की गलती होगी तो उसके खिलाफ कार्यवाही की जायेगी। जो यह अचानक हादसा हुआ है जब उसकी रिपोर्ट हमारे पास आ चुकी हो और सारी जांच होने के बाद ही सारी बातों का पता लग सकेगा।

श्री राजनारायण : बोगी कितनी थी ?

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : यह तो मैं बतला चुका हूँ कि यह जो गाड़ी थी उसमें इलेक्ट्रिक का इंजन आगे से लगा हुआ था और वह बिजली से चल रहा था । जैसा कि श्री राजनारायण जी ने कहा कि इस गाड़ी में 20—22 डिब्बे थे, तो ऐसी बात नहीं है । इसमें 12 डिब्बे लगे हुए थे और वह ओवर लोड नहीं जा रही थी । लेकिन यह बात हकीकत है कि वह डिब्बा ओवर ओलोडेड हो गया था । एक गाँव जो था वह ब्रेक वेन में मफर कर रहा था, लेकिन अभी तक जो इन्जिन मिला, जो कहा गया, यह इन्जिन मिला तो नहीं पता चला बल्कि ग्राम तौर पर पता चला है । ज्यों ही हाइवर ने गाड़ी रोकने को कोशिश की, गाँव ने भी बैच्युम खोल दिया था ताकि गाड़ी रुकने में मदद हो । अब जो इन्जिन मिला है उसके मुताबिक जहाँ पहली जाँच गिरी और जहाँ गाड़ी रुकी है उसके बीच डेढ़ किलोमीटर का फासला है । अगर गाड़ी चालीस किलोमीटर के हिमाव से चल रही थी तो हम समझते हैं कि तीन-चार मिनट में गाड़ी रुकी होगी, लेकिन जो यह इनफ्लेमिबिल मेटिरियल था उसकी वजह से आग चन्द सेरिन्डों सारे डिब्बे में फैल गई । यह ठीक है कि सिर्फ टेक्नीकल जांच ही काफी नहीं है, यह भी जांच करनी है कि रेलवे कर्मचारियों की ओर से तो कोई कोतहली नहीं हुई ।

एक बात आपने कही कि रेलवे के वजीर को इस्तीफा देना चाहिए था । आपने कहा कि रेलवे विभाग में सुधार लाना चाहिए था । वजह मेरी तरफ मुख़ातिब होने के आप जयप्रकाश जी की तरफ मुख़ातिब होते, जिनके आदमियों ने रेलवे के डिब्बों में बैठे सी पी आई के लोगों की मार-पिटई की और उनकी बुरी हालत बना दी । उसको आप रोकते तो ज्यादा अच्छा था ।

श्री राजनारायण : जब सी पी आई के लोग रेल में बिना टिकट सफर करेंगे और हमारे लोगों को आने से रोक जायेंगे (Interruptions) यह तो जनता का मुत्ता है । वह मुत्ता जो जनता को आना, जब सी पी आई और कांग्रेस के लोगों को निकाल-निकाल कर वह उनकी मरम्मत करेगी । 45 डिवीजन बाइंडर निक्सोर्टी फोर्स और इन्डिरा जी की पुलिस वहाँ की सरकार को बचा नहीं सकती । अब यहाँ

public importance

पर सी पी आई के प्रदर्शनकारियों की वकालत न की जाए ।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now the Minister will complete the answer.

श्री राजनारायण : मिनिस्टर को कहिए कि सी पी आई के प्रदर्शनकारियों की वकालत न करें ।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : मैं सी पी आई के वालंटियर्स की बात नहीं करता, मैं नात्रियों की बात करता हूँ ।

SHRI BHUPESH GUPTA : On a point of explanation. All that [ would say is that today half a million people have come in Patna.

श्री राजनारायण : 5 हजार भी नहीं हैं ।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : राजनारायण कुछ ऐसी बातें कहते हैं कि मुझे मजबूरन उनका जबाब देना पड़ता है । यही उनके अल्फाज 70 में भी थे, लेकिन 71 में जनता ने उनको निकाल फेंका और उनको मुँह की खानी पड़ी ।

श्री राजनारायण : इसीलिए तो आपको अध्यादेश लाने की जरूरत पड़ी । 35-35 लाख रुपया मया है, बैंक के मैनेजर ने कोर्ट में एकाउन्ट दिए हैं । पिटीशन दी हुई है जिसके अन्दर 6 साल तक के लिए डिस्क्वालीफाई किया जा सकता है ।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : जनता में इलेक्शन लड़ने के लिए दिल-मुर्दा चाहिए जिसकी आपको जरूरत है ।

श्री राजनारायण : कांग्रेस को तो ज़रूरतनी चाहिए ।

श्री कल्याण चन्द : आप चुनाव नहीं लड़ सकते ।

श्री राजनारायण : मैं नहीं लड़ सकता ।

श्री कल्याण चन्द : एक हजार रुपया तुम्हें कौन देता है ?

श्री राजनारायण : हमें एक हजार रुपया माननीय सदस्य की श्रीमती सेंट करती हैं ।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : माननीय सदस्य ने यह कहा कि मिनिस्टर को इस्तीफा देना चाहिए था . . .

(Interruptions)

श्री राजनारायण : बेचारा डिपुटी मिनिस्टर नहीं बनाया गया ।

श्री मुहम्मद सफी कुरेशी : राजनारायण जी शास्त्री जी के जमाने की बात करते हैं । उस जमाने के अपो-जिजन का किरदार, उनका अध्यक्ष, उनका कर्केटर बहुत ऊँचा था और जो बात उनकी तरफ से जाती थी वह मानी जाती थी, लेकिन आजकल जो आदमी इस्तीफा देने का मुतालबा करता है उसे पहले यह सोचना चाहिए कि किरदार के हिसाब, अध्यक्ष के हिसाब में वह उस मंच पर पूरा उतरता है ।

श्री राजनारायण : पीइन्ट ऑफ ऑर्डर । चैयर जानती है कि हम लोगों ने लालबहादुर शास्त्री के घर पर धरना दिया था । लालबहादुर शास्त्री प्राइम मिनिस्टर थे, लाल बहादुर के घर पर हमारा घेरा पड़ा और उन्होंने हमारे ऊपर लाठी नहीं चलाई और आज प्रधान मंत्री जयप्रकाश जी घर लाठी चला रहे हैं ।

श्री मुहम्मद सफी कुरेशी : एक बार एम्प्लीशेंट की इन्होंने कही । इन्होंने कहा बड़ा गम्भीर मामला है । आप इसमें क्यों नहीं समझदा होते । लेकिन खुद ऐसी बातें इन्होंने कही हैं जिससे मुरे लगता है कि ये खुद भी सोरियस नहीं हैं ।

श्री राजनारायण : थोमन, . . .

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Mr. Rajnarain, please take your seat. Let him complete his answer.

श्री मुहम्मद सफी कुरेशी : इन्होंने कहा कि कपड़ा कमाया जाता है बैग्स के प्रोसेसमेंट में । मैं इनको जेलिन्ज करता हूँ कि एक भी किल घाघ साबित कर दीजिए जहाँ बैग्स के मामलों में बढ़वृद्ध हुई है तो या तो इस्तीफे के लिए तैयार हो जायें या उतना हर्जाना दें । . . .

(Interruptions)

श्री राजनारायण : मैं चैयरमैन साहब को सारी जिम्मेदारी देता हूँ, मैं पूरे प्रमाण दे रहा कि 12 लाख कपड़ा रेल विभाग जेलकमनी कमा रहा है बैग्स खलाट कर रहे हैं । . . .

SHRI J. S. ANAND (Punjab) : Mr. Deputy Chairman Sir, the tragedy is too big to be used for partisan purposes. Common people ordinary people have suffered a great loss, a great tragedy, and so suddenly. My first point is that when such a tragedy has taken place, and when the House was going to meet, the Minister of Railways should have got at least an interim report from the commission that has been appointed. Now, the hon. Minister said that ultimate compensation is paid after determining the extent and so forth, and in that connection, he mentioned three categories. I want to submit that when a person is dead, there is nothing to find out, and compensation must be paid immediately to the next of kin. Number two, as far as the question of determining the compensation for those injured is concerned, the first report in the hospital should be sufficient to determine the extent of the injury. And even if a little more compensation is paid, in such a situation it will be much better than delaying the payment of compensation on the ground that certain processes have to be gone through. In this connection I also want to say that even the enhanced compensation in the Railways is very inadequate. If there is an air crash and a passenger dies, a compensation of Rs. 1 lakh is paid. But if there is some death in a rail accident, the maximum compensation now is Rs. 50,000. We should not treat human lives in two categories. If you stretch this logic, then you will have to pay different amounts of compensation to those who travel in air-conditioned class, to those who travel by first class and those who travel by second-class. Therefore, I strongly feel that there should be no delay at all in paying compensation to the relatives of those who are killed and the compensation in the case of the injured also should be made available as soon as possible so that they can also utilise it to recover from their injuries. Besides that, I want to say that the situation in the Railways is none too rosy. From my personal experience, I can say that there is horrible overcrowding. I would not agree with Mr. Rajnarain that there should be less number of bogies. I would want

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Mr. Anand.

t! ieselisation and I would want the maximum capacity of the diesel engine to be utilised because of the horrible overcrowding that is there in all the railways. I do not agree with Mr. Qureshi that only that compartment was overcrowded. I would say that any compartment which is wrongly called second class is overcrowded. It should be called fourth class because of the type of amenities that are provided. But you now call it second class. There is such horrible overcrowding that I cannot believe that in a train of 12 bogies, there was only one compartment that was overcrowded.

In this regard, I want to refer to the story that appeared in the press, that an old woman was carrying one bag or three

I and some old man was smoking a bidi; she told him not to smoke and she took out that bag and said "Look here, if you smoke, something will happen". I am surprised at this story. How can anybody know the exact story? Those two persons must have died, and when there had been such large-scale deaths, the persons next to them must have also died. Whatever is the

h must be found out by a proper enquiry. The enquiry must be expedited and the final report should be brought to the House in the present session. That is one point that I wanted to make. Secondly, we are woefully inadequate in working out

ly devices. When a wagon or bogie catches fire, the heat generated is tremendous.

In the age of modern techniques and science, it should be easily possible to install an instrument right in the driver's cabin which will immediately show that heat has gone beyond a certain degree. There is no point in posting a guard here or there. All the bogies should have special devices and if the temperature within a bogie goes beyond say 45 degrees or 75 degrees centigrade, it will be indicated in the instrument so that the train is stopped immediately. I would request the hon. Minister to look into this question. It is not a costly device either and India has sufficiently progressed in science that we can make it.

Another point I want to speak of is that there is horrible overcrowding which will cause accidents. Apart from the figures given by the Minister, I would tell you from my own experience that during the last one month alone at two stations I found in the Kashmir Mail bogies which are vestibule type though the train itself is not vestibule train. I have seen people travelling in between bogies in the space left there because they can be used as vestibules. I hope I have made my point clear. One day I disclosed my identity. I am also a member in the Northern Railway Users' Committee. I insisted that the Railway Police should remove them, because they can die in accident while travelling in the space between two bogies. There was no railway police available. Then I tried to track them down because I had plenty of time at my disposal as my train had not come. I understand that by allowing some people to travel like that, they were taking money out of them.

The other point I want to raise is about amenities. The Northern Railway Users' Committee made a unanimous recommendation to the Railway Board that drinking water should be provided in the long distance trains in the first class and also in second class bogies where there is reserved accommodation. Now what was the Railway Board's reply? I was very much hurt by their reply. I do not know what kind of bureaucrats are sitting there or in what world they live or what nomenclature I should use to describe them. I do not think any one of them is present here. The reply was offensive wherein they said that in 1970 it was started just in 8 trains as an experimental measure and in 1971 it continued and because of the emergency the Railway Board does not consider the necessity of extending to any other train except in Flying Mail where it was done. When I raised this question in the Committee meeting, they said that there were watermen in the stations. I said, take away all the watermen in the railway stations. They are used as menial servants in the houses of Station Masters and Assistant Station Masters, and provide

[Shri J. S. Anand.] drinking water in the trains because in a country like India where a greater part of the year is hot, drinking water should be provided inside the trains. I do not say that it should be cold water and I do not say anything about the containers also. Simply provide decent, drinking water in every compartment of the train at least for eight months of the year. If you provide it, you are not going to spend more because you can withdraw all the watermen in the stations most of whom are now working in the homes of the officials of the concerned railway stations. What I want to say is that while there may be less accidents due to explosions or due to burning of bogies and there may be some decline in other accidents, accidents due to overcrowding are inevitable so long as we do not go into this problem thoroughly.

As regards amenities, no amenities have been provided after the third class has been turned into second class. In fact people are suffering most. All I want to request is that dieselisation should be expedited, and more bogies should be attached to trains so that overcrowding can be overcome. The Minister should come out with figures on compensation and tell compensation has been paid in the case of death and what interim compensation has been paid in the case of injuries and how soon compensation will be paid to all concerned. I would also submit that compensation must be at par with air passengers. This sort of distinction in the matter of compensation between air passengers and rail passengers goes against the root of our ideology.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI : Sir, it is true that no amount of compensation, however high it might be, whether it is fifty thousand rupees or one lakh or even a crore, would compensate the loss of human life. It was because of this that the Parliament has passed an Act and by this we have raised the limit of compensation from twenty thousand rupees to fifty thousand rupees. Now, Sir, in the case of the persons who die in accidents, the question firstly is one of identification. Once

their identity is established, the second thing to be done is to identify the legal heirs, that is, to find out who the people are who are to be paid this amount of compensation and this can only be done if the people can get a succession certificate from the court. These things can be done if there is no dispute. But, invariably, you will find that in such cases many claimants come forward and the wives, the children and the brothers and the other people come forward and everybody says that he or she was dependent on the dead. Unless, therefore, the legalities of the cases are settled, full compensation cannot be paid. However, in order to overcome this difficulty, we have provided in the Act itself that interim relief has to be paid, interim compensation has to be paid to the members of the family of the deceased.

Then, Sir, with regard to the other persons who get injured, there are varying degrees of injuries and they get compensation and the amount of compensation varies with the degree of injury and this, of course, is paid and there is no dispute about that. Once it is established that a person was travelling in the train and was involved in the accident, this is done and there is no difficulty.

- SHRI J. S. ANAND : What is the minimum?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI : Fifty thousand rupees is for the person who loses his life. And if a person loses hand or foot, he can also get fifty thousand rupees and if some parts of the body are amputated as a result of the accident, fifty thousand rupees is paid to him also as compensation and if a person becomes absolutely deaf, then also a sum of fifty thousand is paid to him. The minimum which is paid is ten thousand rupees and it is for the loss of the terminal phalanx of the thumb. If this portion of the thumb is disturbed, it is ten thousand rupees and it is the same for the loss of two fingers on one hand. This is the minimum and the maximum is fifty thousand rupees and, according to the type

of injury like fractures, simple or compound or multiple fracture, the amount varies.

SHRI SANAT KUMAR RAHA : In this case, what is the interim relief that you have given? What is the amount?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI : That has not been determined as yet. *Ex-gratia* payment has been made to the next of kin. But the amount of compensation has not yet been paid because that has to be decided and some persons have to be identified. As I said, Sir, out of the 58 people, so far, I think, some identification still remains to be done and once that is done, the legal heirs will then be called and the compensation will be paid to them. I have the other points about the amenities which the honourable Member raised. . .

SHRI SANAT KUMAR RAHA : When will this process be over? How long would you take to complete this process?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI : I was telling you that it might take some time. But, only to overcome this difficulty, difficulty of having this process which is time-consuming, the Railways have provided in the Act that interim compensation will be paid, say, within a month or two months. But it depends upon the identification of the proper legal heirs to whom the money has to be given.

Then, Sir, it is true that the amenities to be provided to the travelling public are not adequate. We are suffering losses on account of thefts and the railway things are being stolen. A whole fan is removed from a compartment just for the component of copper and the fan is then thrown away and many fans are thrown away like this. Likewise, many fittings in the bath rooms and other places, electrical fittings, etc. are being removed. But we are also speedily replacing these things. But it seems Sir, that the thieves are much speedier than we are in removing these things. Something has to be done and I cannot say that we are helpless in the matter. Amenities to the people have to be provided, whether

it is drinking water or the facilities on the platform or in the trains. So, we are taking action in this regard. I have myself been put to see to these things. I have seen the trains coming into and going out of Delhi and we have found certain defects. It is true that nearly twenty per cent of the trains coming into Delhi were not having these things and in the case of the trains going out of Delhi, nearly 70 per cent of the seats were occupied in the washing line itself. All these things have come to our notice and these defects are being removed and I can assure the honourable Members that at the Divisional level, at the zonal level and at the national level, these amenities have to be provided for which an amount of about 4-1/2 crores of rupees has been provided and they will have to be given adequately to the travelling public.

Sir, I do not think he has raised any other point. . .

SHRI J. S. ANAND : What about travelling in between bogies in the vestibuled trains?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI : But he has made some valuable suggestions and these will be kept in view.

#### ANNOUNCEMENT RE PANEL OF VICE-CHAIRMAN

MR. DEPUTY CHAIRMAN : I have to inform the House that the Chairman has nominated the following Members on the Panel of Vice-Chairmen :—

- (1) Shri Jagdish Prasad Mathar.
- (2) Shrimati Purabi Mukhopadhyay.
- (3) Shri V. B. Raju.
- (4) Shri Yogendra Sharoia.