[**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 General 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 वीरेन्द्र कुमार सखलेचा : उप सभापति जी, मंत्री जी ने जो वक्तव्य अभी दिया है उस वक्तव्य से दो तीन महत्वपूर्ण बातें बिल्कुल भी स्पष्ट नहीं हुई है। यह इतनी दुर्भाग्यपूर्ण घटना हुई जिसमें 58 लोगों का देहान्त हो गया और करीब 23 लोग अभी भी घायल पडे 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 चेन पुल की गई थी या नहीं। क्या वह रेल चेन पुल करने के बाद रुकी या किसी व्यक्ति द्वारा वह रेल रुकवाई गई ? जैसा कि अखबारो में आया है कि एक व्यक्ति जो काफी दूर डिब्बे में था वह चलती हुई ट्रेन के डिब्बो को पार करते हुए एक बोगी से दूसरी बोगी में कूदते हुए इंजन ड्राइवर 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 सखलेचा]

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

जो आपने एक कारण बतलाया और उसके बाद जो कुछ पता लगा उससे यह बात स्पष्ट नहीं होती है कि किस कारण से आग लगी और क्यो इतनी देर तक ट्रेन चलती रही और रुकी नही ? मंत्री जी ने जो वक्तव्य दिया है उसमें इन बातों के ऊपर कोई रोशनी नहीं डालती है और न ही कुछ इस बारे में स्पष्ट ही हुआ है। इतने लोग जल कर मर गए, कूद 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। जहां 58 लोगों की मृत्यु हो जाए, कई घायल हो जाएं, जिनमें किसी का एकलौता पुत्र चला गया, जिसमें किसी का सुहाग छिन गया, इस चीज का पूरा अन्दाज़ा हम लोग आसानी के साथ नहीं लगा सकते हैं। 58 लोगो के घरों में किस प्रकार की विषम स्थिति पैदा हो गई होगी, इसका भी हम अन्दाजा नही लगा सकते है। मंत्री जी ने तो यह घोषणा करके अपने कर्त्तव्य की इतिश्री 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 हूं कि रेलवे प्लेटफार्म के अन्दर जाने से पहले हर पैसेंजर की चैकिंग की जाती है और रेलवे के रूल के अन्तर्गत कोई भी मुसाफिर अपने साथ एक्सप्लोजिव नही ले जा सकता है। तो मैं यह जानना चाहता हूं कि इस ट्रेन के डिब्बे में किसकी भूल के कारण एक्सप्लोजिव पहुंच गया क्योंकि मैंने स्वयं ही दिल्ली स्टेशन के अन्दर देखा कि एक मुसाफिर अपने साथ गैस की लालटेन नहीं ले जा सका। कुछ रुपया दे दिया तो फिर गैस की लालटेन चली गई और इससे यह पता चलता है कि रेलवे के जो रूल्स हैं उनका अच्छी तरह से पालन नही किया जाता है जिसके कारण 58 आदमियो को अपने जीवन से इस दुर्घटना मे हाथ धोना पडा। जब इस तरह से 58 आदमी रेल की दुर्घटना में मारे गए तो मंत्री जी का यह कर्त्तव्य हो जाता है कि वे अपने पद से इस्तीफा दे दें। आखिर क्या कारण है कि उन्होंने इस तरह का वक्तव्य दिया और इस्तीफा नही दिया ? अध्यक्ष महोदय, मैं आपके सामने श्री लाल बहादुर शास्त्री जी का वक्तव्य पढ़ना चाहता हूं जो कि उन्होंने 68 लोगों की रेलवे दुर्घटना के बाद इस्तीफा दिया था। मंत्री जी यह कहकर कि इस गाड़ी में तो एक्सप्लोजिव था जिसकी वजह से यह दुर्घटना हुई अपनी जिम्मेदारी से नही बच सकते हैं। चाहे ड्राइवर 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। शास्त्री जी ने अपने पत्र के अन्दर जो उन्होंने इस्तीफा के समय दिया था यह बात लिखी थी।

"I am sorry to have approached you again with this letter. You know that another very serions 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 एक्सीडेन्ट हुआ जिसमें काफी लोग मरे। इसके पहले एक और एक्सीडेंट बंगलौर में हुआ, उसमें भी काफी लोग हताहत हुए। एक के बाद एक समाचार रेलवे दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में आते ही रहते हैं। अभी-अभी एक एक्सीडेंट मुसावल 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 कार 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- के आधार पर मंत्री जी को भी अपना इस्तीफा चाहिए। 68 लोगों के देहान्त के आधार पर। यह नहीं कहा कि भूल किसकी है। इसी तरह महोदय को रेस्पोंसिबिलिटी ग्रांन करनी चाहिए देश की जनता को सुरक्षा अनुभव हो और यह हो कि रेलवे के अन्दर इस मामले को सीरियसली जाता है। मंत्री महोदय इस भूल का उत्तरदायित्व करने को तैयार हों, कुर्सी से चिपके न रहें और त्याग-पत्र देकर जनता में सीक्योरिटी की भावना करें।

महम्मद शफी कुरेशी: सर, पहले तो हमें इस इन्तिहाई दुख है और अफसोस है कि बहुत-से जानें इस एक्सीडेंट में जाया हुई है, काफी स पहुंचे है और वे जख्मी हालत में अस्पताल मे । वदकिस्मती से यह बड़ा भयानक हादसा था जो नफसीलात हमें मिली है उसके मुताबिक जो गए उनमें से दो आदमियों का बयान लि है---एक हैं मुहम्मद उमर और दूसरे है डी॰, इन्कम टैक्स इन्स्पैक्टर, कानपुर के, जो इसी सफर कर रहे थे मैं तफसील में नहीं जाना। जो एडीशनल कमिश्नर रेलवे सेफ्टी हैं वे की जांच कर रहे हैं। लेकिन जो बयान इन दिया है उसकी तफसीलात मैं हाऊस को बताना। पांडे जी का बयान है कि दो औरतें इस क दाखिल हुई। यह कम्पार्टमेंट चालीस आदमि था और उसके दो हिस्से थे। एक हिस्से मे सर्विस का पोर्शन था। उसके साथ ही 40 के लिए बैठने की जगह थी, लेकिन यह बात हो गई है---एक्सीडेंट के बाद कि उसमें 4 आदमी सफर कर रहे थे, वह ओवर-क्राउडेड औरतों के पास कुछ कपड़े में लिपटी हुई चीजें औरतों ने एक बुड्ढे आदमी से जो हुक्का पी उनसे कहा कि आप हुक्का पीना बन्द कर दीजिए कुछ ऐसा मैटीरियल है जिसमें आग लगने 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 सर्विस कम्पार्टमेंट में चेन लगी हुई थी और लेडीज कम्पार्टमेंट में चेन लगी हुई थी। अब इस कम्पार्टमेंट की जो चेन थी वह ब्लैंक थी यह कमिश्नर सेफ्टी की जांच से ही पता चलेगा। मेल सर्विस के इन्स्पेक्टर ने कहा कि उनके यहां से चेन 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 लाश गिरी है और आग लगने के बाद जहां 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 मिनटों-सेकिन्डों में तमाम लोगों को आग ने लपेट लिया। मेरे कुलीग डिपुटी मिनिस्टर मौके पर गए और उन्होंने जो वहां 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 थी?

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 किलोमीटर तक चली जाती है जब ब्रेक पूरे एप्लाई किए जाए। जहां तक इस कोच का ताल्लुक है, यह कोच 1972 में बनी थी, 1973 में इसका पीरिओडिक ओवरहाल हुआ था और 1975 में पीरिओडिक ओवरहाल ड्यू था। अगर आग बिजली की वजह से या किसी और वजह से लगी होती तो मामला और भी संगीन हो जाता, लेकिन बदकिस्मती से हुआ यह कि दो औरतें एक्सप्लोसिव लेकर आ गई जबकि, जैसा कि माननीय सदस्य

[श्री मुहम्मद शफी कुरेशी]

जानते है, रेल के डिब्बे के अन्दर लिखा होता है कि जले सिगरेट फेकना मना है और इनफ्लेमेबिल मैटीरियल और एक्सप्लोसिब्स गाड़ी में रखना मना है। लेकिन इसके बावजूद भी बदकिस्मती से कई दफे ऐसे लोग गाड़ियों मे आ जाते है जो इन नियमो का पालन नही करते और इस तरह से लोगों की जानें इसमें जाया चली जाती है।

आपने एक बात और कही. .

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

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी जो आग के एक्सीडेंट्स है हमने देखा है कि जब से रेलवे ने इक्तदामात किए हैं पहले तमाम कोच लकड़ी के बने होते थे, आजकल सब कोच स्टील के बने होते हैं। 1963-64 में जहा पर 81 केसेज गाडियों मे आग लगने के हुए, रफ्ता-रफ्ता ये कम होते गये और 1974 तक कुल जो आग लगी गाड़ियों में वह 8 केसेज हैं। बदकिस्मती से यह 9वां केस, आठवां वाक्या है। इसका हमें दुख है।

आपने कहा कि हम जो कम्पेंसेशन देंगे वह कम है और जिसके बेटा, मां या बाप इस वाक्ये 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 दे तो मैं समझता हूं कि बुरे वक्त में उनको इस बात का अहसास 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 बिलकुल कम हो गई है। इट हैज कम डाउन टु सिक्सटी नाइन।

जहा तक ऐक्सीडेंट फिगर्स का ताल्लुक है, मैं बताना चाहता हूं कि 15 आदमी, ऐसा लगता है कि गाड़ियों से बाहर कूदने की वजह से मरे क्योंकि उनकी लाशें रेलवे ट्रैक के साथ-साथ मिली है। 32 लाशें रेलवे कोच के अन्दर से निकाली गई थीं और दो बाद में मर गए। 37 आदमी जख्मी हुए जो अस्पताल में भरती किए गए। इनमें से 9 आदमियों की बाद मे मृत्यु हो गई। 28 आदमी ऐसे है जिनको चोटें आई थीं।

श्री महावीर प्रसाद शुक्ल (उत्तर प्रदेश) : मान्यवर, मै माननीय मन्त्री जी से यह जानना चाहता हूं कि यह जो कोच मे आग लगी यह सलीपर कोच थी या आर्डिनरी कोच थी। अगर स्लीपर कोच थी तो उन तमाम यात्रियों के नाम उनके पास हैं जो उनमे बोर्ड 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 कहा से आई और कहां जा रही थी ? क्या उनका सम्बन्ध किसी ऐसी पार्टी या दल से तो नही है जो इस तरह का सामान चोरी से ले जाकर इस तरह के पदार्थ बनाने का काम करते हों ? अगर ऐसी बात है तो क्या माननीय मन्त्री जी, जैसा कि नियम है कि ऐसे पदार्थ नही ले जाने चाहिये गाड़ियों में, तो इसको चैक करने की व्यवस्था कम-से-कम करेंगे ? यह तो सारे देश में हवाई जहाजो में हो सकता है, गाड़ियों में मुश्किल काम होगा, लेकिन जहां रिज़र्वेशन होते हैं, फर्स्ट क्लास या सेकिंड क्लास की कोच मे वहां यात्रियों के उन सामानों को चैक करने की व्यवस्था करें।

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

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : यह जो कोच थी जिसका ऐक्सीडेंट हुआ, यह आर्डिनरी टाइप की कोच थी। आधा 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 hon'ble Member so desire, I will read out. It is a big list.

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

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 the person who gets in capacitated in the accident or to the family of the person who dies in the accident. The hon'ble Member has suggested that we should have safety devices. It is true, Sir, that of late we have thought of giving more amenities to the travelling passengers from safety angle. But, Sir, unfortunately this is an accident where people were 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 leectric 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 throughly 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, despite the warnings from the public. They knew the danger of accident, yet they ran the trains, when no maintenance was possible at that time.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Get back 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. Sometimes 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 regins. 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 this 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 combustive 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 मत्रालय को, रेलवे में सुधार के लिए और कैसी अच्छी व्यवस्था हो, जब उस बात पर विचार करने के लिए समय मिल जाए । सारे का सारा रेलवे मत्रालय इस समय विलासिता में फसा 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 नही है और इसको भी नही देखते कि इस

समय रेल के डिब्बों में क्या कमियां है, क्या खामियां 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 नही चली . . .

श्री उपसभापति : आप उस पर मत जाइए।

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

श्री राजनारायण : यह जो दुर्घटना हुई उसका एक बड़ा कारण यह है कि पहले जहां सात-आठ बोगियां लगती थी अब वहा करीब 20 लगाई है 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 गार्ड दो रखने चाहिएं थे। वह इतनी लम्बी गाड़ी हो गई है कि जो गार्ड 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 गार्ड और रहे तो अगर इस तरह की लपटे हों तो देख सकता है, आगे वाला गार्ड देख सकता है, नही तो अगर आधे के आगे लगी तो पीछे का देख सकता है। उनका कहना था कि जब पहले ट्रेनें चलती थी, एक्सप्रेस, तो उसमें सात-आठ से ज्यादा बोगी नही लगती थी लेकिन आज उसका तिगुना बढ़ गई हैं, चौगुना बढ़ गई है और गार्ड एक है। यह जो अनंत प्रसाद शर्मा है इन्होंने बड़ी कोशिश करके अपने रिश्तेदार को रखवाया होगा तो उन्होंने व्यवस्था बदल दी—व्यवस्था कर दी कि अब गार्ड की जगह एक दूसरा इन्फीरियर तरीके का आदमी रहता है जो कि उन तमाम बारीकियो में जा ही नही 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 निकली, उस लपट को गार्ड क्यों नहीं देख पाया या ड्राइवर के पास जो एक आदमी और रहता है वह क्यो नहीं देख पाया ? अगर वह देख पाता तो वह गाडी को रोक सकता था। उनका कहना था कि—हमने कई गार्डों से बात की, हमने इलाहाबाद में बात की, वाराणसी में बात की—अगर हम लोगों के लिए यह सभव होता उस लपट को हम देख सकते तो हम लोग वैक्यूम ब्रेक खोल देते; हम किसी न किसी तरीके से इस दुर्घटना को बचा सकते थे लेकिन चूंकि रेलवे ने बोगीज को बढ़ा दिया—ढाई गुना, तिगुना, चौगुना कर दिया, और गार्ड रख दिया पीछे, तो जब ट्रेन घूमती है तब चाहे कितना ही सधा गार्ड हो, वह लपट को पीछे से देख नही सकता। तो इस दुर्घटना से सरकार सबक ले और जो पुराने लोग है उनसे सलाह-मशविरा करे कि क्या सही है कि अगर एक गार्ड आगे रहे और एक गार्ड पीछे रहे, या कोई ऐसा अधिकारी रहे जो कि इस तरह से अगर दुर्घटनाएं हो, विस्फोट हों तो उसकी लपटो को आसानी से देख सकता है। (*Interruptions*) देखिए, इतनी महान दुर्घटना हुई है, इतने बेहया लोग है कि मजाक करते है, यानी मानवता कितनी गिर गई है ? मानवता का कितना पतन कर दिया है जो इनको शरम नहीं आती है। सौ के करीब लोग मरे है, अभी मरने वालो की संख्या बढ़ गई है, सारा देश चिंतित है, और यहा 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 नही। न जाने यह सब कहा से सुन लिया।

श्री राजनारायण : श्रीमन्, असल बात यह है कि यह दोष जनता का नहीं है। यह दोष तो—प्रधान मंत्री जी ने कुछ अपने मुहलगुओं को इतना चढ़ा दिया है कि अब उनके अंदर कोई भाव ही नहीं रह गया है कि वह किस तरीके से इन्सानियत को बताएं। आज उनमे इन्सानियत नही 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 नही पाएंगे। (*Interruptions*)

श्री उपसभापति : हम तो सबको रोकेंगे।

श्री राजनारायण : आप तो हमको ही रोकते है।

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

श्री राजनारायण : श्रीमन्, इस तरह की जब दुर्घटना हो गई हो, इस तरह की जब हृदय-विदारक घटना हो जाय, तो हमें यहा पर इस तरह की मजाक नही करनी चाहिये । मैं आपसे यह निवेदन करना चाहता हूं कि एक तो आप इस बात पर विचार करें । दूसरी बात मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि जो मुआवजे 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 बडी दुर्घटना हो गई हो, इतनी जाने चली गई हो, तो वहा पर इन परिवारो की रक्षा सरकार करे और इन लोगों के आश्रितो को ज्यादा मुआवजा दे; क्योकि इतनी रकम से काम चलने वाला नही है । अगर सरकार के दिल मे तनिक भी हया हो, मंत्री जी के दिल में तनिक भी हया हो, तो उन्हे तुरन्त अपना इस्तीफा दे देना चाहिये था । इसमें शेखी मारने का कोई सवाल ही नही है और न ही घमण्ड करने का सवाल है जैसा कि मंत्री जी करते है । इसमें हमें ओब्लाइज करने की बात नहीं है । मंत्री जी कहते है कि "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 लालबहादुर शास्त्री जी ने क्यों इस्तीफा दे दिया था ? क्या उन्होंने किसी को ओब्लाइज किया था? श्री जवाहरलाल नेहरू ने तो उनसे कहा था कि हम तुम्हारा इस्तीफा मजूर नही करेगे । तुम इस्तीफा मत दो क्योंकि तुम्हारा दोष नहीं है । श्रीमन्, हम उस समय हम वहा पर बैठे थे और लाल बहादुर शास्त्री जी ने कहा कि मैं पब्लिक मोरेलिटी की वजह से इस्तीफा दे रहा हूं 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 कहते है कि "I am not going to oblige you." Do not oblige us, oblige the nation, 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 नही चाहते है तो इस सरकार के सम्मानित सदस्यों को तथा सदन के सम्मानित सदस्यों को यह ओपीनियन बना लेनी चाहिये कि ऐसे मंत्री जो अपना जीवन विलासतापूर्ण बनाना चाहते है, जो रेलवे द्वारा ब्लैक मनी कमाते हैं, वैगनों को एलाट करके प्रति दिन एक लाख, दो लाख और तीन लाख कमाते है तथा जो अपना एक पैरेलल एकाउन्ट खोले हुए हैं और प्रधान मंत्री जी को जो अपने मुट्ठी में करने की साजिश किये हुए है, ऐसे मंत्री से रेलवे विभाग का पिण्ड छुड़ाया जाना चाहिये और तब ही जाकर जनता का जीवन सुरक्षित रह सकता है ।

रेलवे मे जब भी हम सफर करते है तो चिन्तित बने रहते है; क्योकि पता नही कब कहां पर कोई एक्सीडेन्ट हो जाय । आजकल तो न ट्रेनो में लाइट रहती है और न ही पखा रहता है । जब हम लोग बनारस से आ रहे थे तो उस डिब्बे में पानी नहीं था । अपर इण्डिया मे हमारे डिब्बे में पानी की व्यवस्था नही थी । बनारस से गाड़ी चली तो पानी की व्यवस्था नही, इलाहाबाद मे भी पानी नही और इटावा के बाद पानी की व्यवस्था हो सकी । इस तरह की बाते है जिन्हे रेलवे विभाग को देखना चाहिये और रेलवे विभाग को अपने कर्त्तव्य का पालन करना चाहिये, केवल अहंकार और घमण्ड मे रेलवे को नहीं रहना चाहिये ।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : जहां तक इस बात का सवाल है कि इसमें गार्ड सफर कर रहा था या नहीं या गार्ड ने गाडी को रोकने की कोशिश की या नहीं या ड्राइवर ने देखा या नही, यह बात मैं पहले अर्ज कर चुका हूं कि कमिश्नर आफ रेलवे सेफ्टी जो है वे सिविल एविएशन के है और उनका हमारे महकमे से कोई ताल्लुक नही है । वे ही इस बात की जांच कर रहे है और जांच के बाद पता चलेगा कि इसमें किसकी गल्ती 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 बातो का पता लग सकेगा ।

श्री राजनारायण : बोगी कितनी थी ?

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : यह तो मैं बतला चुका हूं कि यह जो गाड़ी थी उसमे इलैक्ट्रिक 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 नही है। इसमें 12 डिब्बे लगे हुए थे और वह ओवर लोड़ नही जा रही थी । लेकिन यह बात हकीकत है कि वह डिब्बा ओवर क्राउडेड हो गया था । एक गार्ड जो था वह ब्रेक वैन में सफर कर रहा था, लेकिन अभी तक जो इत्तिला मिली, जो कहा गया, यह इन्क्वायरी मे नही पता चला बल्कि आम तौर पर पता चला है । ज्यो ही ड्राइवर ने गाड़ी रोकने की कोशिश की, गार्ड ने भी वेक्यूम खोल दिया था ताकि गाड़ी रुकने मे मदद हो । अब जो इत्तिला मिली है उसके मुताबिक जहां पहली लाश गिरी और जहां गाड़ी रुकी है उसके बीच डेढ़ किलोमीटर का फासला है । अगर गाड़ी चालीस किलोमीटर के हिसाब से चल रही थी तो हम समझते है कि तीन-चार मिनट में गाड़ी रुकी होगी, लेकिन जो यह इनफ्लेमिबिल मेटिरियल था उसकी वजह से आग चन्द सेकिन्डों सारे डिब्बे में फैल गई । यह ठीक है कि सिर्फ टेक्नीकल जाच ही काफी नही है, यह भी जाच करनी है कि रेलवे कर्मचारियो की ओर से तो कोई कोताही नही हुई ।

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

श्री राजनारायण जब सी पी आई के लोग रेल मे बिना टिकट सफर करेंगे और हमारे लोगों को आने से रोका जाएगा (*Interruptions*) यह तो जनता का गुस्सा है । वह गुस्सा जी जनता को आएगा, जब सी पी आई और कांग्रेस के लोगो को निकाल-निकाल कर वह उनकी मरम्मत करेगी । 45 डिवीजन बार्डर सिक्योरिटी फोर्स और इन्दिरा जी की पुलिस वहां की सरकार को बचा नही सकती । अब यहा पर सी पी आई के प्रदर्शनकारियो 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 प्रदर्शनकारियो की वकालत न करे ।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी मैं सी पी आई के वालटियर्स की बात नही करता, मैं यात्रियो की बात करता हूं ।

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

श्री राजनारायण : 5 हजार भी नही है ।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी राजनारायण कुछ ऐसी बाते कहते है कि मुझे मजबूरन उनका जवाब देना पड़ता है । यही उनके अल्फाज 70 मे भी थे, लेकिन 71 में जनता ने उनको निकाल फैंका और उनको मुह की खानी पड़ी ।

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

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

श्री राजनारायण : कांग्रेस को तो ब्लैकमनी चाहिए ।

श्री कल्याण चन्द आप चुनाव नही लड़ सकते ।

श्री राजनारायण : मैं नही लड़ सकता ।

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

श्री राजनारायण . हमे एक हजार रुपया माननीय सदस्य की श्रीमती भेट करती हैं ।

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

(*Interruptions*)

श्री राजनारायण : बेचारा डिपुटी मिनिस्टर नही बनाया गया ।

श्री महम्मद शफी कुरेशी : राजनारायण जी शास्त्री जी के जमाने की बात करते हैं । उस जमाने के अपोजिशन का किरदार, उनका अखलाक, उनका करेक्टर बहुत ऊंचा था और जो बात उनकी तरफ से आती थी वह मानी जाती थी, लेकिन आजकल जो आदमी इस्तीफा देने का मुतालबा करता है उसे पहले यह सोचना चाहिए कि किरदार के हिसाब, अखलाक के हिसाब से वह उस मयार पर पूरा उतरता है ।

श्री राजनारायण पौइन्ट आफ आर्डर । चेयर 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 चलवाई और आज प्रधान मंत्री जयप्रकाश जी पर लाठी चलवा रही है ।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी एक बात एक्सीडेन्ट की इन्होंने कही । इन्होंने कहा बड़ा गम्भीर मामला है । आप इसमे क्यों नहीं गमजदा होते । लेकिन खुद ऐसी बातें इन्होने कही है जिनसे मुझे लगता है कि ये खुद भी सीरियस नहीं है ।

श्री राजनारायण श्रीमन्,

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

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी . इन्होने कहा कि रुपया कमाया जाता है वैगन्स के अलाटमेन्ट में । मैं इनको चैलेन्ज करता हूं कि एक भी केस आप साबित कर दीजिए जहां वैगन्स के मामलो मे गड़बड़ हुई है तो या तो इस्तीफे के लिए तैयार हो जायें या उतना हर्जाना दें । . . . .

(*Interruptions*)

श्री राजनारायण . मै चेयरमैन साहब को सारी जिम्मेदारी देता हूं, मै पूरे प्रमाण दे दूंगा कि 12 लाख रुपया रेल विभाग ब्लैकमनी कमा रहा है वैगन अलाट करने में । . . .

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Mr. Anand.

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

dieselisation 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 bags 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 truth 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 safety 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 instal 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 48 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 it 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 vestible type though the train itself is not vestible train. I have seen people travelling in between bogies in the space left there because they can be used as vestibles. 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 say, 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 exact figures on compensation and tell us what 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 foward 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 degress 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 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 determined 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. With regard to 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, this 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 bathrooms 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 provied, 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 these 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 Sharma.