

**REFERCENE TO ALLEGED TAKING  
OUT OF GODOWNS THOU SANDS OF  
BALES OF CLOTH WITHOUT  
MARKING PRICES**

SHRI A. G. KULKARNI (Maharashtra): Sir, through you I want to draw the attention of the Minister of Commerce to a lacuna in communication between the Ministry and the implementing authority at Bombay, viz., the Textile Commissioner. On Friday last, while the Minister was replying to a half-an-hour discussion, the point was made by Mr. Babubhai Chinai either about the extension of the scheme or a new scheme to be introduced as regards cloth prices. The last date was 30th November. It is very reliably learned that the information was either not passed on or was not implemented properly and between Saturday and Sunday thousands of bales were taken out from godowns without marking prices and the millowners have made a bumper profit. On that day I made the point that the Commerce Ministry announced the yarn control scheme and after the stay order from the Supreme Court many of the millowners had taken undue advantage of the lethargy either in the office of the Commerce Ministry or in the Textile Commissioner's office and at both the points the millowners had gained enormously. I want to request the Commerce Minister, through you, to take appropriate action and action against those erring officials who have either not implemented it or have failed to see that the consumer is protected all along.

THE MINISTER OF COMMERCE (PROF. D. P. CHHATTOPADHYA-YA): Sir, I will look into the matter and see whether there was or there was not any communication gap, and if there was any, whether, taking advantage of it, some people have exploited the consumers. This is information just conveyed to me on the floor of the House. I will certainly look into it and, consistent with our objective and main policy that consumers are not exploited, if there is something wrong somewhere, it will be looked into and rectified.

SHRI N. G. GORAY (Maharashtra): Will the Minister communicate to us the steps taken?

**THE INDIAN RAILWAYS (SECOND  
AMENDMENT) BILL, 1973**

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI L. N. MISHRA): Mr. Deputy Chairman, Sir, I move;

"That the Bill further to amend the Indian Railways Act, 1890, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

Before the House takes up the Bill for consideration I would like to explain the position in brief.

This Bill seeks to amend Sections 82-A and 82-J of the Indian Railways Act, 1890. Sections 82-A to 82-J of the Indian Railways Act, 1890 and the rules framed under Section 82-J constitute the provisions under which compensation to victims and dependants of victims of railway accidents is now paid. The maximum amount payable now is Rs. 20,000. Payment is made according to a schedule which takes into account the income of the deceased or the injured person at the time of the accident; the lower the income, the lower the amount of compensation.

There has been a persistent demand that the compensation now being paid to victims of railway accidents should be enhanced. It was in 1962 that the upper limit was raised to Rs. 20,000 from the then existing limit of Rs. 10,000. Since then the cost of living has increased and it has been felt that the amount of compensation payable to victims should also be increased. The amendment seeks to enhance the compensation payable to passengers for the purpose stated above. Further, the present connection between the income and the compensation payable leaves scope for uncertainties and doubts in regard to the income of the deceased. Hence it has been proposed that irrespective of the income of the deceased the compensation payable will depend only on the nature of the injury or on the fact of death. In other words, in case of every person who dies, the amount of compensation payable will be Rs. 50,000 in case of every person who suffers injuries which completely prevent him from pursuing his normal activities, the compensation payable will

also be Rs. 50,000. Similarly, for each type of injury, the compensation payable will be laid down so that the victim or his dependants will not be required to adduce evidence regarding the income.

To cover the additional expenditure and also for improving the safety of travelling on the Indian Railways and amenities, it is proposed to levy a surcharge on passenger fares as follows:—

Class of ticket	Rate of surcharge per ticket (in Rs.)
Third class Ordinary and Express including individual suburban.	0.05
Air-conditioned Chair Car and Second Class . . . . .	0.10
First Class . . . . .	0.50
Air-conditioned . . . . .	1.00
<i>Season tickets.</i>	
Third class and Second class suburban and non-suburban Monthly tickets . . . . .	0.25
First class monthly suburban and non-suburban season tickets . . . . .	1.50
Quarterly season tickets . . . . .	Proportionate increase.

The Bill was introduced in the Lok Sabha on the 27th November, 1973 and was passed by that House on the 29th November, 1973.

Sir, I have nothing more to say. I commend the motion.

The question was proposed

SHRI MAHAVIR TYAGI (Uttar Pradesh): I would like the hon. Minister to convey to the House what is the estimate of revenues that will be received on account of this new tax. What is the total?

SHRI L. N. MISHRA: It is not a tax, but a type of insurance premium as you pay in air freight, etc. According to estimates, we should get in the neighbourhood of Rs. 8 crores. I, P(N)11KSS—4

SHRI MAHAVIR TYAGI: Annually?

SHRI L. N. MISHRA: Yes, annually.

SHRI T. V. ANANDAN (Tamil Nadu): Mr. Deputy Chairman, the Indian Railways (Second Amendment) Bill, 1973 to amend Sections 82-A and 82-J of the Act is now before the House. We cannot but welcome this amendment to pay increased compensation for the passengers travelling in the trains. At the same time the burden should not be levied on the poor travelling public.

The aim of the railway system should be to avoid accidents. To avoid accidents, the railwaymen should be kept contented. You are not following that line of action. You are throwing the burden on the travelling passengers. I may quote here one instance. Six years ago, this House suggested to the Railway Ministry to evolve 10 hours' duty for the loco staff. It was not heeded by the Railway Board. But after an agitation by the loco-men, you have now come forward to agree to 10 hours' work. Where did the sanctity of this House and the advice of the hon. Members go six years ago? Sir, I know the railway-men are; very good. I know the railwaymen for the last 50 years. I had been working with them. But today the railwaymen are being exploited by the political parties in this country. This morning's papers have announced that Mr. Peter Alvares, an ex-M.P. had to resign because he was defeated by his own colleague of the Socialist Party. The intensity of the interest of the political parties in the railway system is so great and grave, but the Railway Ministry does not understand it. Why don't you call, as I suggested yesterday, the political parties and also the leaders of the trade union movement in the country, sit with them and advise them that as far as possible, since it is a public utility service, the politicians should be kept out of it? To-day it may be the Congress party which is in power. Tomorrow some other party may come into power. And as is happening in Tamil Nadu—the students' agitation—here the railwaymen will

[Shri T. V. Anandan]

agitate to dislodge the party in power. Therefore, I appeal not only to you but to all the political parties in this country that the railway system should be kept away from politics. That is my only ambition because the Railways are the only source which can improve the economy of the country. Also the Railway Board must understand and change its attitude and outlook. Outmoded conventions, regulations and procedures are there. There are officers who have put in 10 to 12 years of service and yet not confirmed. They say that there is a convention that some "outstanding" report should be produced before the officer can be confirmed. Is it not difficult to-day to get an "outstanding" report? If one happens to be the son-in-law or the would-be son-in-law of the General Manager or the Chief Operating Superintendent or the Chief Commercial Superintendent, one can get "outstanding" reports. That cannot be placed before the Union Public Service Commission for confirmation of an officer whose efficiency depends upon the execution of his work. Had he not executed his work properly, he would not have been retained in the Railways for more than 10 or 15 years as an officer. All these outmoded practices should be got rid of and a new outlook should be introduced in the Railways to keep not only the officers but the entire force of railwaymen contented. I have nothing more to add except to say that the Railways can run without accidents in this country provided the railwaymen are kept contented. Thank you.

SHRI NABIN CHANDRA BURAGOHAIN (Assam): Mr. Deputy Chairman, I stand to welcome the Railway Amendment Bill. I express my happiness that this amendment has come with some progressive measures. These provisions have tried to remove the yardsticks which were used for measuring compensation given to the people involved in the railway accidents. The principle that used to link compensation with the class and capacity to earn of the person involved is now given up. There is a new principle here based on equality. It

does away with discrimination between one man and another on the ground of one's wealth or capacity. I really welcome this very good ideal. This is in consonance with the policy being adopted by the Government. The amount of compensation given to persons involved in railway accidents or to the dependents of persons killed in railway accidents is now raised from Rs. 20,000 to Rs. 50,000. It is really good and there is some attempt to reduce discrimination between a man involved in a railway accident and that involved in an air crash. The discrimination does not, however, disappear completely. Some difference still exists between the compensation paid to a person involved in a railway accident and the compensation paid to a person involved in an air crash. This difference compels one to think that the Government is still in a mood to adopt some points of discrimination. Why should there be a discrimination between an air traveller and a railway passenger? Is it due to the fact that the rich and the privileged mostly travel by air and therefore there is some soft corner, some kindness, towards the rich and the privileged? I say that this discrimination should be done away with at an early date.

Sir, there are 22,000 unmanned railway level crossings in the country and these unmanned level crossings contribute to a great number of railway accidents and consequently to the number of killed or injured in those accidents. So there should be an attempt to man all these unmanned level crossings. I do admit that it is a tremendous task and it also requires a huge amount of money. Yet this has got to be done and for this cooperation of State Governments is very much needed. I hope the Railway Ministry will take up this matter sincerely and seek the cooperation of all State Governments so that all these 22,000 unmanned railway level crossings could be manned and railway accidents averted.

Sir, I welcome the proposed introduction of a new Mail train from New Delhi upto New Bongaigaon. This will meet the sincere demands

and needs of the people of the North Eastern region. They have been pressing since long for introduction of this train. Those people are very happy after the introduction of this train from 26th January this year. On their behalf I thank the Railway Minister for introducing this train. But this train should be extended to Dibra-garh. Then only it can meet all the needs of the people in this region- This train runs through whole of Assam along the Brahmaputra. I draw the attention of the Railway Minister that when the British people ruled India and when they laid railway lines in our country, they thought only of their own interest. They only thought of their own industry. Therefore, they laid the railway lines in Upper Assam touching the tea gardens. They did not care to cater to the needs of the local people or the needs of towns and cities of Assam. Most of the railway lines going to the tea gardens did not therefore touch agricultural towns and other big towns of Assam. The second big town of Assam, namely, Gauhati was not touched by the railway line direct. The demand of the people in general, the commerce, the leading people such as members of the Bar and other professional people was that the main towns of Assam should be linked with direct railway lines. So, I suggest to the Railway Minister that this new train should run upto Dibragarh touching Parkarti, Gauhati, then Tinsukhia and finally Dibragarh. On many occasions I have drawn the attention of this House that the North Eastern region was neglected in respect of industrialisation and in respect of all-round development. It was being neglected due to many difficulties, the main reason being lack of rail and road communication. This region often suffered for want of essential goods and essential goods could not reach there at the appropriate time for want of railway wagons. Similarly, cement and iron and steel goods could not reach this area. Many of the Governmental and other developmental works had to be stopped for want of essential goods- So, I request the Railway Minister to think over the LP(N)HRSS-4(a)

matter. He should be very liberal for allocating railway wagons so that these wagons can carry the most essential goods.

They can carry such essential goods like cement, iron and other things from the western part of India to this very backward area.

Then, Sir, I would like to point out that the railway station at Mariani was constructed during the British days and the location of this station is such that it caters to the needs of the major parts of Nagaland and also the major parts of upper Assam. But the accommodation in the buildings there is the same as it was in the pre-Independence days and there is no improvement at all while the traffic there is growing very much and the traffic emanates from both the States. So, Sir, I would suggest that there should be improvements in the station buildings and this station should be linked with another place called Tuli, one of the major places in Nagaland where we are going to have our paper and pulp mill and it is expected that this mill is going to start production very soon. So, Sir, this place, Tuli, should be linked with Mariani by a railway line.

Sir, having made these suggestions, I welcome this Bill and I express my gratification for the inclusion of certain very progressive provisions in the Bill. Thank you. Sir.

**श्री मान सिंह वर्मा (उत्तर प्रदेश) :** उप-सभापति महोदय, इस रेलवे संशोधन विधेयक में जो कंपेंसेशन की राशि बढ़ाई गई है, उसका मैं स्वागत करता हूँ। इससे पूर्व भी कई बार इस सदन में यह मांग उठाई गई थी कि कंपेंसेशन की रकम बढ़नी चाहिये और यह प्रसन्नता की बात है कि मंत्रालय ने इस पर विचार किया और इस रकम को बढ़ाया। परन्तु यह देख कर बहुत अधिक संतोष नहीं हुआ कि आपने 20 हजार के स्थान पर 50 हजार रुपया किया है। जैसा कि अन्नपूर्णा ने बताया कि हवाई जहाज से सफर करने वाले यात्री की दुर्घटना के बाद 1 लाख रुपया क्षति पूर्ति की जाती है, तो मैं यह नहीं समझ

[श्री मान सिंह वर्मा]

पा रहा हूँ कि व्यक्ति की कीमत उस बेहिकिल के द्वारा लगाई जाएगी जिसमें वह सफर करता है? यह बात समझ में नहीं आती। हवाई जहाज से सफर करने वाले की कीमत 1 लाख रुपया, रेल से सफर करने वाले की कीमत 50 हजार रुपया और ब्रैलगाड़ी पर सफर करने वाले की 5 रुपये हो जाएगी। तो व्यक्ति की कीमत जिसमें वह यात्रा कर रहा है, उससे नहीं लगाई जानी चाहिये, बल्कि व्यक्ति की कीमत तो है ही नहीं, जीवन का कोई मूल्य नहीं है, वह तो अमूल्य है, किन्तु रेलवे तो एयर से भी बहुत बड़ा पब्लिक अंडरटेकिंग है, उसका सरभाया बहुत बड़ा है। मैं यह समझता हूँ कि हवाई जहाज में जब एक लाख रुपया दिया जा रहा है तो आपके यहां तो और भी अधिक मिलना चाहिये था। परन्तु अधिक नहीं तो मैं यह जरूर निवेदन करूंगा कि यह रकम एक लाख से कम नहीं होनी चाहिये।

मैं अपील करूंगा माननीय मंत्री जी से कि इसको वे स्वीकार करने की कृपा करें। कम से कम एक लाख रुपया अवश्य होना चाहिये।

दूसरी चीज यह है कि यह जो 50 हजार रु० आपने दिया उसके ऊपर भी आपने टैक्स लगा दिया। यानी 50 हजार रुपया देने के लिये आप टैक्स के द्वारा उस रकम को इक्का करेंगे। तो मैं आपसे यह पूछना चाहता हूँ कि यह टैक्स आखिर पड़ेगा किस पर। आपके स्वयं आंकड़े यह बतलाते हैं कि रेलवे में सब से अधिक आमदनी थर्ड क्लास पैसेंजर्स से होती है और थर्ड क्लास पैसेंजर्स साधारण व्यक्ति होते हैं। तो यह समाजवादी सरकार जन साधारण पर टैक्स लगा रही है और वह भी कम्पेंसेशन देने के लिये। यह बात समझ में नहीं आ रही है कि आपका यह कैसा समाजवाद है। यह टैक्स तो गरीबों पर पड़ेगा। आप टैक्स किसी और चीज पर बढ़ाते, अमीरों पर टैक्स बढ़ाते, तो मुझे उसमें कोई एतराज नहीं होता, किन्तु आपने यह जो टैक्स बढ़ाया है, यह टैक्स

गरीबों पर पड़ेगा। इस तरह से कम्पेंसेट करने के लिये इस तरह से क्षतिपूर्ति करने के लिये आप गरीबों पर टैक्स लगायें यह कहाँ तक समाजवादी सिद्धांतों के अनुकूल होगा इस पर आप को विचार करना चाहिये।

(Interruption)

मंत्री महोदय का ध्यान मैं इस ओर भी आकर्षित करना चाहता हूँ कि एक्सीडेंट के लिये आपने प्राविजन किया कि उसकी क्षतिपूर्ति की जायगी, किन्तु रेलवे में जो हत्याएं होती हैं उनकी क्षतिपूर्ति कौन करेगा। आपकी व्यापारिक कन्सर्न है, आप पैसे लेते हैं, टिकट देते हैं और सुरक्षा के साथ यात्री को उसके गंतव्य स्थान तक पहुंचाने की आप की जिम्मेदारी है, आप का दायित्व है। यदि रास्ते में उसकी हत्या हो जाती है तो उसकी क्षतिपूर्ति भी आप को करनी चाहिये। देश में अनेक ऐसे स्थान हैं जो बड़े ट्राबुल स्पॉट बन गये हैं, जहां पर सर्वथा ही भय बना रहता है और जहां पर एंटी सोशल एलीमेंट या असामाजिक तत्व बराबर इस प्रकार की हरकत करते रहते हैं। मंत्री जी को शायद ज्ञात हो कि मेरठ सहारनपुर के बीच में देवबन्द से आगे चल कर के अनेक दुर्घटनाएं वहां पर होती रहती हैं और मर्डर भी वहां पर हो चुके हैं। वह एक ट्राबुल स्पॉट बना हुआ है। इसी प्रकार से हर एक लाइन में ऐसे ही स्पॉट हैं जहां पर बराबर हत्याएं होती रहती हैं। समाचार पत्रों में इस सम्बन्ध में प्रकाशित होता रहता है। तो मैं यह चाहूंगा कि मंत्री महोदय इस पर विचार करें और जहां तक क्षतिपूर्ति का प्रश्न है, वे हत्याओं के सम्बन्ध में भी क्षतिपूर्ति करने की कृपा करें।

तीसरे लेट रनिंग आफ्ट्रेन का प्रश्न है। एक-एक ट्रेन कई-कई घंटे देर से पहुंचती है। (Interruption) अब ट्रेनों काफी लेट चलने लगी हैं। पहले कुछ ठीक चलने लगी थीं। शायद माननीय मिश्रा जी इस पर ध्यान नहीं दे पाते हैं। इसी लिये इधर ट्रेनों की काफी लेट रनिंग शुरू हो गई है। उससे अनेक लोगों को काफी नुक्सान होता है।

**श्री नवल किशोर (उत्तर प्रदेश) :** जिस ट्रेन में मिश्रा जी आते हैं वह ट्रेन भी तीन चार घंटे लेट हो जाती है।

1 P.M.

**श्री मान सिंह वर्मा :** तो मेरे कहने का अभिप्राय यह है कि लेट रनिंग के कारण से भी क्षति होती है। अनेक यात्री ट्रेनों में ऐसे सफर करते हैं कि जो समय पर अपने गंतव्य स्थान पर पहुंच जाना चाहते हैं, कुछ समय पर पहुंच कर अपने बिजनेस को अटेंड करना चाहते हैं, कुछ को ऐसे काम होते हैं कि जिन में उन के लिये समय पर पहुंचना आवश्यक हो जाता है। तो यदि आप के कारण वे समय पर नहीं पहुंच सकते तो उन की क्षति पूर्ति कौन करेगा? आप ने उन की सुरक्षा की और उन को समय पर पहुंचाने की जिम्मेदारी ली है। अगर कोई दूकानदार खोटा या नकली माल देता है तो आप उस को पकड़ते हैं और उस पर केंस चलाते हैं। उस को आप सजा देते हैं और आप जिस किसी से टिकट के पैसे लेने के बाद उस को भगवान् के रहम और कर्म पर छोड़ दें यह ठीक नहीं है। इसलिये यदि ट्रेन की लेट रनिंग के कारण या किसी दुर्घटना के कारण या किसी की उस में हल्ला हो जाने के कारण जो उस की क्षति होती है, उसकी पूर्ति आप को करनी चाहिये। एक यह ऐसा प्रश्न है कि जिस पर आप को मनन करना चाहिये और इस संबंध में आवश्यक कदम उठाने चाहिये।

**श्री उपसभापति :** अभी आप कितना समय लेंगे? आप जल्दी ही 5 मिनट में समाप्त करें।

**श्री मान सिंह वर्मा :** मैं एक दो बात ही और कह कर अपनी बात समाप्त करता हूँ। आप जानते हैं कि इधर सिगनल्स की हड़ताल चल रही है और मैं स्वयं उसका भुगतभोगी हूँ। यहां से गाड़ी में बैठा तो थोड़ी दूर पर ही सिगनल पर गाड़ी रोक दी गयी। फिर थोड़ी दूर चलने पर दूसरे सिगनल पर रोक दी गयी। तो मैंने पूछा कि क्या मामला है? आज गाड़ी पहुंचायेगी या नहीं? तो पता चला कि यहां वर्क टू रूल चल

रहा है। सिगनल्स डिपार्टमेंट में वर्क टू रूल चल रहा है। यह अजीब किस्म का टर्म है जो मेरी समझ में नहीं आया। मैंने समझने की कोशिश की कि वर्क टू रूल का मतलब क्या है। उस का मतलब तो यह है कि रूल के मुताबिक काम हो। रूल के मुताबिक काम करने से लेट रनिंग हो रही है यह कैसे? अंततोगत्वा पता लगा कि लोग हड़ताल पर हैं और उन्होंने सोच रखा है कि गाड़ी को ठीक समय पर नहीं पहुंचने देंगे। आज मैं समझता हूँ कि इस को चलते दस दिन हो गये हैं या संभव है ज्यादा समय भी हो गया हो और अभी तक उस का कोई फैसला नहीं हो पाया है और उस के कारण इतनी परेशानी हो रही है। मेरठ से सुबह शटल आती है और शाम को जाती है। शाम को तो अगर गाड़ी देर से वहां पहुंचती है तो उसमें यात्रियों को ही कष्ट होता होगा, लेकिन प्रातःकाल उस के कारण सरकारी दफ्तरों में लोग देर से पहुंचते हैं। एक दिन गाड़ी साढ़े ग्यारह बजे पहुंची, एक दिन साढ़े बारह बजे गाड़ी पहुंची। इस तरह प्रति दिन गाड़ी की लेट रनिंग हो रही है। तो इस का कुछ प्रबंध होना चाहिये। आखिर किस अवस्था में यह हड़ताल चल रही है और यह बन्द होगी या नहीं। लेट रनिंग के कारण जो नुकसान हो रहा है, वह बन्द होगा या नहीं?

**श्री गनेशी लाल चौधरी (उत्तर प्रदेश) :** क्या इस का उत्तरदायित्व माननीय मंत्री जी का है?

**श्री मान सिंह वर्मा :** क्यों नहीं, यह उन का ही उत्तरदायित्व है। मैं एक बात और कहना चाहता हूँ और उस के संबंध में जब जब भी मुझे अवसर मिलता है मैंने हर बार कहा है और अब भी कहना चाहता हूँ। वैसे मंत्री जी सोच सकते हैं कि यह तो कहता ही रहा है और हम सुनते रहे हैं, लेकिन मैं चाहता हूँ कि वे कृपया इस बात को ध्यानपूर्वक सुनें और इस बारे में कुछ करने की जरूरत है कि जो पैसंजर ट्रेन्स चलती ह उन की मेन्टेनेन्स पर उन में

[श्री मान सिंह वर्मा]

जो सुविधायें दी जाती हैं उन की तरफ बहुत कम ध्यान दिया जाता है। ऐसा समझा जाता है कि जो पैसेंजर ट्रेन्स चलती हैं उन को कोई सुविधा मिले या न मिले उस से कोई फर्क नहीं पड़ता और इस लिये उन की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता। बड़ी-बड़ी ट्रेन्स में सुविधाओं का ध्यान रखा जाता है, उन की मेन्टेनेन्स का ध्यान रखा जाता है, उस के लिये कोशिश की जाती है, पूछा जाता है पैसेंजर्स से कि कहिये, कोई कष्ट तो नहीं है, लैट्रीन, पंखों, बिजली सब ठीक तो है न, लेकिन पैसेंजर ट्रेन में कोई सुरक्षा का कोई हाल नहीं है, किसी की कोई पूछ नहीं है और उन में विशेष रूप से साधारण लोग चलते हैं जो प्रातः काल कचहरी जाते हैं या किसी और अपने काम के लिये जाते हैं और शार्ट डिस्टेंस के, यात्री होते हैं। ऐसे लोग पैसेंजर ट्रेन्स में चलते हैं और उन की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। आखिर, मैं जानना चाहता हूँ कि क्या उन से किराया नहीं लिया जाता है या उन को आदमी नहीं समझा जाता है या उन को कोई सुविधा देने की आवश्यकता नहीं समझी जाती है। इस को देखने की आवश्यकता है। मैं मंत्री महोदय को निमन्त्रण दूंगा कि वे किसी भी समय इनकान्फ्रीटो जा कर किसी भी पैसेंजर ट्रेन के डिब्बे में बैठ जाएं . . .

श्री जगदीश प्रसाद माथुर (राजस्थान) :  
सब लोग उन को जानते हैं, सब एलर्ट हो जायेंगे।

श्री मान सिंह वर्मा : मैं पैसेंजर ट्रेन के फर्स्ट क्लास की बात बता रहा हूँ। यहां से पौने तीन बजे गाड़ी चलती है, लेकिन मुझे सहारनपुर के लिये बड़ी मुश्किल से एक फर्स्ट क्लास का डिब्बा मिला। जैसे ही मैं उसमें खुसा और मैंने कम्पार्टमेंट के शटर को जैसे ही छुआ वैसे ही वह मेरे सिर पर आ पड़ा। वह जुड़ा हुआ नहीं था। फर्स्ट क्लास में यह हालत है। मुझे चोट लग गई काफी।

श्री जगदीश प्रसाद माथुर : अब तो कम्पेन-  
सेशन मिल जायगा।

श्री मान सिंह वर्मा : मैं बाथ रूम में गया तो वहां पानी नदारत। मैंने कहा कि गाड़ी को नहीं चलने दूंगा जब तक कि पानी का प्रबन्ध नहीं होगा, मैंने गाड़ी को काफी रोके रखा तो पानी भी डलवाया गया, सफाई भी करवाई गई और शटर भी ठीक करवाया गया और तब वह गाड़ी चली। तो मेरे कहने का मतलब यह है कि यह हालत है पैसेंजर ट्रेन्स की। मेल ट्रेन्स में तो आपके कार्यकर्त्ता आपके आफिसर्स सावधानी दिखाते हैं, इसलिये कि शायद बड़े लोग चलते हैं, दूर जाने वाले यात्री सफर करते हैं, लेकिन क्या जो यहां से मेरठ तक चलने वाले हैं, उनके लिये कोई सुविधा की आवश्यकता नहीं है या जो मोदीनगर या सहारनपुर जाने वाले हैं उनके लिये कोई सुविधा की आवश्यकता नहीं है? तो मेरा निवेदन है कि इनकी ओर भी ध्यान देने की आवश्यकता है। साथ ही साथ यह भी है कि इन पैसेंजर ट्रेन्स में हत्याएँ होने की दुर्घटनाओं का ज्यादा अबसर है उनमें कोई सुरक्षा का प्रबन्ध नहीं रहता। तो मैं माननीय मंत्री जी से अपील करूंगा उनसे मैं निवेदन करूंगा कि वह कम से कम गरीबों का भी खयाल करें, साधारण यात्रियों का भी खयाल करें उन यात्रियों का जिनके कारण आपको अधिक आमदनी होती है। उनकी आप अवहेलना करते हैं। यही मेरा निवेदन है। इन शब्दों के साथ मैं अपना कथन समाप्त करता हूँ।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The house stands adjourned till 2-15 P.M- The House then adjourned for lunch at seven minutes past one of the clock.

The House reassembled after lunch at fifteen minutes past two of the clock,  
Mr. Deputy Chairman in the Chair.

SHRI SAJVAT KUMAR RAHA (West Bengal): Mr. Deputy Chairman, Sir, I welcome this Bill with

some reservation. Why reservation? Because I think still there is discrimination between the travel by air and the travel by rail. This Bill is one step forward no doubt but the reservation is because the Railway Ministry today discriminates between the life of a traveller by air and by rail. After all, it is a life of a human being. So, when a human being travels by air, why should it be valued more than when he travels by train? This discrepancy, this injustice should be done away with. Sir, the poor common man is paying the largest share towards the revenue of railways. Those who pay much more are penalised—Taxes are being levied and imposed on them. This is rather a punitive tax.

Sir, this levy of surcharge will be imposed and the compensation requirements will be up to the tune of Rs. 2.5 crores. This amount can be easily realised—in fact more than this can be realised—if there is efficiency in Administration and if anti-corruption measures and economy measures are taken by the Railway Administration. I know from facts stated by the Journal of Indian Railways that Rs. 50 to Rs. 60 crores can be saved if economy measures are taken and the administrative machinery is efficient enough. Efficiency of the Administration counts much but today since you lack efficiency in the Administration you always come to the House to impose some levy or tax on the poor passengers. I would request the Minister, though this Bill is one step forward, that he should consider the question of exempting from this levy third class passengers travelling up to a specified limit of kilometres.

The second point is, the maximum compensation is fixed at Rs. 50,000 but this maximum amount is not given to people generally either in the ease of accidents or when there is some other casualty. There are many kinds of rail accidents, accidents due to robbery, due to dacoity and murders. Who is to take responsibility for such things when an accident is caused by murder, by robbery or by dacoity and such like things? I think there should be some Bill

which should ensure the security of passengers' lives. It was proposed that the so-called Railway Protection Force would be reorganised. I do not know how this organisation can project and give guarantee to human life when people travel by rail. Thousands of accidents take place every year and thousands of cases of alarm chain pulling are there causing late running of trains and causing harassment to passengers. The problem of accidents cannot be solved by a mere imposition of levy. You should positively take steps to minimise and stop these accidents. Many of the accidents are due to human errors. From the figures I have got from the statement of the Minister I find out of 1678 cases of accidents 920 are due to human errors, 286 are due to engines and other railway equipment and 16 only are due to sabotage. If this be so, then I think the human error has to be attended to. It can be removed by taking some precautions. I would suggest that the responsibility of the employees should be fixed and when that responsibility is not properly discharged the person concerned should be stringently penalised. Some sort of media for training the employees and educating the public at large should be introduced so that precautions against accidents can be taken in advance.

In some papers I saw that some sort of scientific methods can be introduced. I would ask the Minister whether this method of micro-minimum radar can be introduced to minimise accidents. If these positive measures are taken, many of the accidents will not occur. Many accidents are due to unmanned level-crossings. I would suggest that if the money in the safety fund is not utilised properly by the States, it should be refunded, so that it can be properly utilised to save human lives. If the States do not utilise this fund properly, I would ask the Government to see whether this money cannot be spent on the safety of human lives which are daily in danger. A proper mechanism should be introduced, so that this fund can be properly utilised. I want an assurance that the Minister is thinking on that line. Accidents also occur sometimes when platforms



[Shri Sartat Kumar Raha] are not extended up to the length of long distance mail and express trains. Passenger sheds both up and down, while crossings are there are not provided. Many of the recommendations made by the Enquiry Committee regarding accidents are yet to be implemented. Regarding payment of compensation I would request the Minister that there should be a time-bound rule, so that the compensation will be paid expeditiously and within a fixed period. I think it should not be more than thirty days. Administration cannot improve without proper labour relations. I find from the Railway Journal that there are many types of organisations to tackle the problem of labour. In 1951 the permanent negotiating machinery was formed. In 1966 the joint consultative machinery was constituted. Lately the corporate enterprise group of management and labour has been formed. So many superstructures have been formed without a proper structure, which can solve the labour problem. There are 740 categories of railway staff. The staff categories are so many and their problems are also so many and how can they be solved? So, I would suggest that the Government should definitely strive to have a system by which the entire labour comes under one umbrella, so that the problems can be solved. It can be done by electing their representatives to the management through a secret ballot. Otherwise, this problem cannot be solved. If we do not go to the root, but only impose from above, it will not solve the problem which is occurring at the root. If this problem can be solved, the Ministry itself can devote sufficient time for the betterment and improvement of administration-Administration is lagging due to these problems also. If these problems are not solved, how the Railway Ministry can develop and improve its function? I cannot understand. So, this problem should be looked into seriously. It is high time that the problems relating to labour were tackled by one umbrella, that is chosen by the employees themselves. On the 2nd March, 1973, a calling attention was there in my name regarding the Himgir incident. There was firing and it resulted in some death. It was pro-

posed by the Minister that an enquiry committee would be formed, but it has not yet been done.

Railwaymen are often victimised for raising their voices against corruption. For instance, in Dhanbad in the office of the DMO corruption was there and a deputation of IOO medical staff led by Mr. Chinmoy Mukherjee and some leaders did not produce any result. On the other hand the black rule No. 14(2) of the Railway Servants D/A Rules, 1968 was issued against them and according to this rule, some officers were victimised; the trade union office-bearers like the President, Mr. Bhajan Ram, Vice-President Mrs. Urmila Jha and Secretary Mr. R R. Ghosh of the Medical Staff Association were victimised. Similarly, one skilled worker, Mr. Mangaia of the C.W. Department of Dhanbad was removed from service at his retiring age. This is the fate of the workers in the railways.

Sir. I have also some local demands to voice. In the Consultative Committee I raised the issue and it was said that something will be done. I request the Minister that the only 56 km. distance between Krishnagar and Lal-gola be electrified or dieselised. And one of the worst lines is that from Howrah to Barharwa. All are outmoded engines and the worst, rotten type bogies are used in those trains. That must be remedied. Sir, there is a demand from the Signallers and the Telegraph Staff. I request the Minister to look into their demand sympathetically and see why they should not be taken as signallers and telegraphists as working in the postal department.

With these remarks, I welcome this Bill with some reservations as I said.

**श्रीमती लक्ष्मी कुमारी चुंडावत (राजस्थान) :**  
उप सभापति जी, जो मौजूदा बिल का अमेंडमेंट हमारे सामने लाया गया है उसका तो हम सभी स्वागत करते हैं और समर्थन करते हैं। एक वाजिब चीज, उचित, भले काम के लिए सामने आई है। लेकिन जहां तक रेलवे का प्रश्न है, उसे एक नजर से नहीं, उसे कई पहलुओं से देखना होगा। हमारा पब्लिक

सेक्टर का सबसे बड़ा उद्योग रेलवे है। इसके अलावा रेल के साथ साथ विकास के काम चलते हैं। आगे पंचवर्षीय योजना जो हम लेने जा रहे हैं उसमें रेल की बहुत बड़ी जिम्मेदारी होगी। ऐसे कई प्रश्न रेल के प्रश्न के साथ जुड़े हुए हैं। जब हम इस नज़र से कई पहलुओं के ऊपर रेलवे के मामले की ओर नज़र डालते हैं तो हमें खुशी नहीं होती। चिन्ता होती है। स्थिति कुछ गम्भीर नज़र आती है।

सबसे पहले मैं इसके आर्थिक पक्ष की ओर मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहती हूँ। यह हमारा पब्लिक सेक्टर का सबसे बड़ा उद्योग है जैसा मैंने पहले निवेदन किया। लेकिन इस उद्योग में आज से कुछ वर्ष पहले जब कि यह उद्योग करोड़ों रुपये सालाना कमाकर राज्य की श्रीवृद्धि करता था, आज यह उद्योग दिन ब दिन घाटे में बढ़ता जा रहा है। समझ में नहीं आता कि किसी भी उद्योग का विस्तार होता है तो विस्तार के साथ साथ उसको आर्थिक लाभ भी होना चाहिए। लेकिन जिस तरह से रेल का विस्तार हमारे यहाँ होता गया, किराये ज्यों ज्यों बढ़ाते गये, उतना ही ज्यादा से ज्यादा नुकसान में ट्रेन्स गाड़ियां चलती रहीं। इसकी जो इकानामी हमारे सामने है वह एक गम्भीर स्थिति में है। 160 करोड़ रुपये के करीब प्रति वर्ष हमें यह घाटा दे रहा है। मंत्री महोदय को भी ज्ञात है, मैं ठीक से नहीं बता सकती हूँ करोड़ों रुपयों का उसमें घाटा है। इसलिये सबसे पहले इसकी आर्थिक व्यवस्था सुधारने के लिए हमारा ध्यान होना चाहिये। किसी भी उद्योग की आर्थिक स्थिति कमजोर हो, घाटा होता जा रहा हो तो इस तरह से उद्योग चल ही नहीं पाता।

दूसरे मैं आपका ध्यान दिलाना चाहती हूँ कि रेलवे का सबसे बड़ा मकसद यह सामने आया है और रहा है कि जो पिछड़े इलाके हैं उनका विकास किया जाए।

जब रेलवे का विकास होता है तो उससे इलाकों का पिछड़ापन दूर होता है और राष्ट्र का एकीकरण करने में रेलवे सब से भारी मदद देती है। शुरू शुरू में जब रेलवे की स्थापना हुई थी तो यूरोप के एक बड़े विद्वान ने कहा था कि अब भारत में ब्रिटिश राज के दिन खत्म हो जायेंगे क्योंकि रेलवे का वहाँ प्रवेश हुआ है। रेलवे के आने का मतलब यह होता है कि देश का एकीकरण होता है, देश में जाग्रति होती है, जो पिछड़े हुए इलाके हैं उनमें विकास होता है, उद्योग बढ़ते हैं और मुल्क एक नये ज़माने की ओर आगे बढ़ता है। इस नज़र से जब हम रेलवे की ओर देखते हैं तो हमें साफ दिखाई पड़ता है कि जो पिछड़े हुए इलाके हैं जहाँ पर आप को खर्चा करना चाहिये और रेलवे बनानी चाहिये वहाँ आप वैसा नहीं कर रहे हैं। जो पहाड़ी इलाके, जो रेगिस्तानी इलाके रिमोट हो रहे हैं, उनमें रेलवे लाइन बना कर के उनको देश के साथ जोड़ा जाय, उनमें औद्योगिक प्रगति लाई जाय और उनके पिछड़ेपन को दूर किया जाय, इस नज़र से आप देखेंगे तो पायेंगे कि पिछले वर्षों में रेलें नहीं बन पाई हैं। जब कभी इस पर प्रश्न आता है तो रेलवे मिनिस्ट्री से यह जवाब मिलता है कि हम लोगों ने सर्वे किया, लेकिन आर्थिक द्रष्टि से यह ठीक नहीं है, इसलिए इस रेलवे लाइन को नहीं लिया जा सकता है। अगर हम इस तरह से आर्थिक स्थिति को देख कर के चलेंगे तो जो हमारे मुल्क के पिछड़े इलाके हैं उनमें विकास कभी नहीं हो सकेगा, उनमें उद्योग कभी नहीं बढ़ेगा। इसलिये रेलवे के विकास के लिए पिछड़े इलाकों में ज्यादा से ज्यादा उसको चलाया जा सके, इसके ऊपर ध्यान देना निहायत ज़रूरी है।

दूसरे मैं सदन का ध्यान इस ओर दिलाना चाहती हूँ कि किस तरह से आज वेगन्स की कमी है। रेलवे के वेगन्स की कमी होने की वजह से हमारे व्यापार को नुकसान हो रहा है, हमारी खेती को नुकसान हो रहा है। सीमेंट न पहुँचाने के कारण भी आज सब जगह हमारे जो प्रगति के काम हैं, विकास के काम हैं, वे रुके हुये पड़े

[श्रीमती लक्ष्मी कुमारी चंडावत]

हैं। जहां सीमेंट के कारखाने बने हुए हैं वहां सीमेंट के ढेर लगे हुए हैं और हम उसको पहुंचा नहीं पा रहे हैं। और चीजों की भी यही दशा है। हमारे यहां की अकाल की बात है क्योंकि हमारे यहां राजस्थान में दूसरे तीसरे वर्ष अकाल की कुदृष्टि हो ही जाती है। वहां पर अनाज और गेहूं बाहर से मंगाना पड़ा। वहां होता क्या था कि लोग भूखों मर रहे थे और वैगन्स के द्वारा गेहूं और अनाज अपने निर्दिष्ट स्थान तक नहीं पहुंचाया जा सकता था। जब कभी पूछा जाता था तो कहते थे कि डिब्बों की कमी की वजह से अनाज नहीं पहुंचा पाते हैं। वास्तव में ऐसा भ्रष्टाचार चलता था कि जो बिजिनेस वाले होते थे वे रिश्वत दे कर के डिब्बे ले लेते थे और जो मोस्ट जीवन उपयोगी चीजें गेहूं वगैरह थीं, वे नहीं पहुंच पाती थीं। इस तरह से जो आपके यहां चल रहा है उसकी ओर भी आप ध्यान दें, तो बेहतर होगा।

आपका इस तरह का जो घाटा बढ रहा है उसका कारण आपके यहां होने वाला पिलफ्रेज और चोरियां भी है मुगलसराय शायद दुनिया में सबसे ज्यादा पिलफ्रेज होने वाला स्टेशन है जहां रात दिन चोरियां होती रहती हैं। इसी तरह से टिकटलेस ट्रेवेलिंग में आप की करोड़ों रुपये की आमदनी खत्म हो जाती है और उसकी कोई चेकिंग नहीं होती है। रेलवे की एफिशिएंसी की ओर भी, आप को ध्यान देना चाहिये कि रेलवे में किस प्रकार की एफिशिएंसी है। फर्स्ट क्लास के डिब्बों में पंखे गायब, लाइट नहीं और किसी की सीट फटी हुई रहती है। रिजर्वेशन के लिए लोगों को पूरी परेशानी होती है। रिजर्वेशन की क्यू में खड़े रहने पर भी उनको रिजर्वेशन नहीं मिलता। जितने टिकट होते हैं वे सारे के सारे ब्लैक में चले जाते हैं। कई दफा मुझे कलकत्ता और बम्बई में ऐसा मौका मिला। जब से मैं पार्लियामेंट की मेम्बर हूं तब से रिजर्वेशन मुझे आसानी से मिल जाता है। जब मैं पार्लियामेंट की मेम्बर नहीं थी, तब कई दफा मुझे ऐसा मौका

मिला कि टिकट खरीदने जाती थी तो कहा जाता था कि पन्द्रवा नम्बर है, बीसवां नम्बर है और टिकट नहीं मिलता था। दूसरे लोग दस रुपया देते थे तो उनको टिकट मिल जाता था और न जाने कहां से टिकट आ जाता था। लोगों का कहना है कि इस तरह से बिजिनेस करने वाले दलाल खड़े हो जाते हैं जो सड़कों टिकट खरीद लेते हैं और ब्लैक के भाव में लोगों को टिकट दे देते हैं।

श्री गुणानन्द ठाकुर (बिहार) : पहले होता होगा, अब नहीं।

श्रीमती लक्ष्मी कुमारी चंडावत : अब शायद कुछ नहीं होता है। रेलवे शायद अब आप के ख्याल से ज्यादा एफिशिएंसी से चल रही है और कमा भी रही है। यानी रेलवे बिल्कुल ठीक हो गई है आप के ख्याल से, लेकिन मैं ऐसा नहीं मानती हूं। तो यह मेरी राय है जो मैं मंत्री जी से निवेदन कर रही हूं। मैं आप से कहना चाहती हूं कि जो पिछड़े इलाके हैं उनमें ज्यादा से ज्यादा रेलवे का विस्तार किया जाय। जो उसकी आर्थिक स्थिति खराब हो रही है उसको सुधारा जाय और उस की एफिशियेंसी बढ़ाई जाय। हमारे सामने अगली पंचवर्षीय योजना है और उसे सफल बनाने में रेलवे की सब से ज्यादा जिम्मेदारी है। अगर रेलवे उस समान को दो न सके तो वह पंचवर्षीय योजना कैसे सफल होगी। कल ही मंत्री जी ने बताया था कि हम को 30 हजार वैगन्स की आवश्यकता है और हम दस, स्यारह हजार वैगन्स ही बना सकते हैं। इस को देखते हुए हम कैसे उस योजना को पूरा कर पायेंगे? पेट्रोल की स्थिति अगर ऐसी ही रही हो तो ट्रक्स जो सामान ले जाते हैं उन का भार भी रेलवे को वहन करना पड़ेगा। अगर रेलवे यातायात के साधन के रूप में ज्यादा सामान को न ढो पाये तो आप कैसे अपनी इस अगली पंचवर्षीय योजना को सफल बना पायेंगे? रेलवे में ऐसा होना चाहिये कि हम बिना ज्यादा फ्यूल खर्च किये ही ज्यादा से ज्यादा वेगन्स को काम में ला सकें। इधर का डिजिल उधर

जायेगा और कोयला उन्हीं वैगन्स में भर कर उधर जायेगा और इस प्रकार अनावश्यक रूप से वैगन्स का जो उद्योग होता है उसमें कमी की जा सकती है। आज ऐसा समय आ गया है कि जब रेलवे के बारे में पूरे तौर से विचार किया जाय और उसकी प्रणाली में रद्दोबदल किया जाय, नये ढंग से सोचा जाय ताकि उन के द्वारा ज्यादा से ज्यादा साधन एक स्थान से दूसरे स्थान पर पहुंचाये जा सकें और जिस बुरी हालत में रेलवे आज है उसको इस प्रकार सुधारा जाए। एक तरफ तो टैक्स लगाये जाते हैं और दूसरी तरफ आप को घाटा होता जा रहा और उस पर आप यह सुपर टैक्स लगा कर लोगों को कुछ देना चाहते हैं, लेकिन इससे काम नहीं चलेगा। आज रेलवे का काम ऐसा होना चाहिये कि जिससे पिछड़े इलाकों का डेवलपमेंट हो सके और वह पब्लिक संचार के साधनों को पूरा करे और उस के साथ ही वह अधिक आमदनी कर के राज्य की आमदनी बढ़ाये और जो मजदूरन टैक्स लगाने पड़ते हैं उनको कम करने में आप की रेलवे मदद दे सके इस तरह से आप इसका प्रबन्ध करें।

SHRI S. S. MARISWAMY (Tamil Nadu): Sir, I rise to welcome this Bill of my good friend, Mr. L. N. Mishra, for the simple reason that it raises the compensation from Rs. 20,000 to Rs. 50,000. But I cannot understand the logic that the people who travel by air should get Rs. 1 lakh and those who travel by train should get only Rs. 50,000. I understand this Government is dedicated to socialism. They have got a shot in their arm after the visit of Mr. Brezhnev. Even after this, class consciousness persists in the Government and this is something which I cannot understand. Then, how are they going to pay this increased compensation of Rs. 50,000. By levying additional tax. This is their socialism. They have not made any difference between first class and third class. Some rate has been added to every ticket. Of course, proportionately it may be done. But taxation is there. This is robbing Peter to pay Paul. You are only rob-

bing one passenger to pay another passenger as if it is the passenger who causes the disaster or the accident. If the passenger is responsible for the derailment or other such accident, I can understand your levying tax on him. But the passenger is absolutely unconnected, unconcerned, with the accident or the victim. A long time before I read a story written by H. G. Wells. There are two characters very prominently displayed; one is the husband, unfortunately like our Railway Board a weak-kneed husband, and the other is the wife, a termagant wife, known for her misconduct. The husband, whenever he got angry, he used to go home in the absence of his wife, take a stick and beat everything in the house, whatever his wife used to touch and whatever was used by her.

In that way he used to express his anger over his wife. Now, the workers, the mechanics and some people who are actively connected with some political parties and work as employees of the Railways are responsible for all these disasters. Instead of beating them, you are beating like the weak-kneed husband, namely, the passengers. You should have levied this tax on those people who are responsible for the accidents whereas the poor passengers have now to pay this extra levy. This is something which is illogical. Nobody would appreciate. . .

DR. K. MATHEW KURIAN: The only difference here is that the misbehaviour is on the part of the husband, not wife.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Make it paramour, instead of husband or wife.

DR. K. MATHEW KURIAN: Thank you for your good humour.

SHRI S. S. MARISWAMY: My good friend Shri Tyagi put a very good question and elicited a reply as to how much revenue he was expecting out of this levy.

SHRI L. N. MISHRA: It is Rs. 8 crores.

SHRI S. S. MARISWAMY: It is a big sum. I take it that compensation

[Shri S. S. Mariswamy]

would not come to that. It may be 2 or 2.5 crores. This is an indirect way of collecting money from the people. They are bleeding people white day in and day out in one form or another. I do not know if something good comes out of this kind of bleeding. Then I can appreciate that. But no good comes out of it.

This morning I was going through the Editorial in The Hindustan Times. They have written a pungent article about Railways. The heading is: The Election Sweetener in U.P. They have written:

"It requires more than ordinary economic wisdom and human charity to understand the logic and purpose of the Shahdara-Saharanpur Broad Gauge Rail Link on which the Prime Minister inaugurated construction last Sunday. Rs. 17.50 crores is a tidy sum to invest and many other far more worthwhile railway or general development projects have suffered or remained stili born for lack of such extraordinary bounty."

In one sector they collect tax and pour it in another sector for their selfish games or to put it crudely for electioneering purposes. They become spendthrift. But so far as general public is concerned, they are stingy and no facilities are given to the travelling public.

You know that I come from South. The longest rail journey is between Delhi and Madras, in the whole of India. The distance is 1,300 miles. There are three trains—the Grand Trunk Express, the Link Express and the Janta Express. The Grand Trunk Exoress takes 42 hours. I am told by my colleagues—I have not experienced the new catering system after its introduction—that the quality of the food served on the train is very bad. At Amla and Balarshah the Dining Car is attached or there is a miniature Dming Car. I am told that chips and snicks are served there, but not full meals. The food served at Amla and Balarshah. to say the least, is most unhygienic. It is not good, it is cold and particularly at Balarshah on Saturdays and Wednesdays they do not serve rice. Sir, we eat only rice

and very occasionally—only when we suffer from Diabeties—we eat Chap-patis. We are not ashamed of that. But people coming from South must be exempted from this rice ban. I am told that there is a ban on serving rice at Balarshah on Saturdays and Wednesdays. Poor people from the South come on pilgrimage on every alternate day to Delhi. Since all the power is concentrated in Delhi. Even Emperors in olden days did not have so much power.

Even for constructing a small road or for putting up a small rice mill you have to come here to Delhi and for all and sundry work Delhi is the Mecca for everybody. So, the number of the travelling people has increased and you must make some sort of arrangement for the people who come from the South to get rice both on Saturdays and Wednesdays at Balharshah. Sir, this is a very important issue and I hope Mr. Mishra would kindly look into this and accede to this demand. Heavens would not fall if we have a dining car attached to the G.T. Express. We have the dining car facility in the other trains. So, why not a dining car for the train going to and coming from Madras? Sir, I may tell one thing now. The largest portion of the revenue, the largest chunk of income, that comes to the railways comes from this line. If you take up the whole break-up of the revenue, you will find that a large chunk of the revenue comes from this line because it is the longest in the country. If it is so, why not attach a dining car to this train to cater to the needs of the passengers who come from the South?

Sir, I would give a resume of what I have said just now. I do not mind if the compensation is raised to one lakh rupees. But it should not be imposed upon the people. By observing economy you can get this money. I am told that it is only Rs. 4.5 crores or so when compared to the huge revenue that the railway gets and in that context it is only a small drop in the ocean. By observing proper economy, you can manage to get this money. Then, just as the other honourable Members stressed on the local issues, I also would like to re-

quest that a dining car should be attached to the G.T. Express. Thank you, Sir.

**श्री हर्षदेव मानवीय (उत्तर प्रदेश) :** श्रीमन्, इस बिल का अवश्य ही सदन में स्वागत हुआ है और दूसरे सदन में भी इसका स्वागत किया गया है। मान्यवर, सारे सदन ने स्वागत तो किया है परन्तु यह भी माननीय मंत्री जी ने नोट किया होगा कि प्रायः सभी ने यह बात कही है कि 50 हजार रुपया रेल से मरने वाले को देना और हवाई जहाज से मरने वाले को 1 लाख रुपया देना, यह जो अन्तर है वह नहीं होना चाहिये। हमारे श्री मारिस्वामीजी ने भी यह कहा और औरों ने भी कहा कि मनुष्य की जान में कोई अन्तर नहीं है और मेरा विचार है कि इस बात का खयाल न करते हुए कि इसकी वजह से कितना खर्चा और सरकार का बढ़ेगा, माननीय मंत्री जी इस अन्तर को नहीं रखेंगे और यह कोई जरूरी भी नहीं है कि खर्चा बढ़े अगर आप एक्सीडेंटों को रोकने का प्रयास करें। तो यह फर्क दूर होना चाहिये और जो हवाई जहाज वाले एक्सीडेंट होने पर देते हैं वही करना चाहिये। अगर यह सवाल नहीं है, तो आप बड़ा अच्छा कर रहे हैं, सवाल ज्यादा बड़ा यह है कि आप एक्सीडेंट को रोकने के लिये क्या कर रहे हैं। एक्सीडेंट्स की तादाद सामने नहीं है, कभी ज्यादा होते हैं, कभी कम होते हैं मगर मैं आपका ध्यान दिलाऊंगा कि एक कमेटी बनी थी 'टुगो इंटू दि काजेज आफ रेलवे एक्सीडेंट्स' रेलवेज में जो दुर्घटनाएँ होती हैं उनकी जांच करने के लिये, और इस कमेटी ने तीन सिफारिशें की।

मान्यवर, उसकी पहली सिफारिश यह थी कि रेलवे लाइनों के जो ज्वाइंट्स हैं उनको वेल्ड कर देना चाहिये, ताकि उनको उखाड़ा न जा सके हटाया न जा सके। तो यह सिफारिश बड़ी जरूरी थी सिफारिश लेकिन आज तक वह पूरी नहीं हुई। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस तरफ दिलाना चाहता हूँ। दूसरी सिफारिश यह हुई थी कि रेल गाड़ियों में स्पीडोमीटर लगाया जाय और

हमारा खयाल है कि कुछ गाड़ियों में तो सम्भवतः लगाये हैं लेकिन मेरी सूचना यह है कि 40 प्रतिशत गाड़ियों में अभी भी यह नहीं लगाया है।

तो स्पीडोमीटर लगाना चाहिए, उससे भी कुछ नियंत्रण हम रख सकते हैं। मैं समझता हूँ कि माननीय मंत्री जी इस बारे में हमको बतलाएंगे। और दूसरा सुझाव यह था कि गृह मंत्रालय में और रेल मंत्रालय में एक कोऑर्डिनेशन होना चाहिए—दोनों में इस प्रकार का सहयोग होना चाहिये कि जिससे बहुत से एक्सीडेंट्स रोके जा सकें। मेरा खयाल यह है कि अभी इन सिफारिशों पर कोई अमल नहीं हुआ। यह कमेटी की रिपोर्ट काफी महत्व की रिपोर्ट है, आप इस तरह ध्यान दें।

सवाल यह है कि एक्सीडेंट्स होते क्यों हैं? एक तो दैवी दुर्घटना होती है, आ जाती है किसी के ऊपर तो होनी ही पड़ती है। यह तो मैं मानता हूँ, मगर हमारा अनुमान है कि बहुत सी दुर्घटनाएँ अनुशासन की कमी से भी होती हैं, लापरवाही से होती हैं, ह्यूमन फैल्योर जिसको आप कहते हैं, वह भी कारण है। अभी तक सामान्यतः हमने एक के बाद एक दुर्घटनाओं की जांच की, मगर जिस तरीके से जांच करने के बाद सक्षम कार्यवाही करनी चाहिए, हम समझते हैं वह कार्यवाही अभी तक हम नहीं कर रहे हैं। विहटा एक्सीडेंट हुआ, कुछ और एक्सीडेंट हुआ, तो जांच कमेटियाँ बठीं मगर हमने कभी ठोस कार्यवाही नहीं की। दुर्घटना अनुशासन की कमी की वजह से भी होती है, रेलवेज के अन्दर कुछ लापरवाही ज्यादा आ गई है। जो पहले का अनुशासन था अंगरेजी जमाने में—अगर मैं कहूँ एक भय था लोगों में—वह भय नहीं है। जो अधिकारी हैं, जो कर्मचारी हैं रेलवे में, उनमें भय नहीं। "बिन भय होय न प्रीति" यह तुलसीदास जी का वाक्य बहुत सही है तो उनमें अभी कोई डर नहीं है डिसिप्लिन को इनफोर्स करना, रेलवे कर्मचारियों में यह ज्ञान होना कि अगर वे लापरवाही से काम करेंगे, अनुशासन से काम नहीं करेंगे, तो उनक

## [श्री हर्षदेव मालवीय]

ऊपर अधिकारियों का डंडा बैठ सकता है, यह मैं समझता हूँ, जरूरी है, क्योंकि काफी आजकल रेलवेज में लापरवाही दिखायी पड़ने लगी है।

रेलवे दुर्घटनाओं का एक और कारण होता है। अभी हमने उस दिन यहां एक ध्यानाकर्षण प्रस्ताव पर विचार किया था। सुलतानपुर के पास पी० ए० सी० वालों की एक टुक पर रेल दौड़ गई और वे ब्रेचारे 8-10 आदमी मारे गए। तो उस दिन हमारे रेलवे उप-मंत्री श्री शफी अहमद कुरेशी साहब ने बताया था कि करीब 20,000 रेलवे क्रॉसिंज देश भर में हैं, कुछ लेवल क्रॉसिंज हैं मैनड, जहां मनुष्य पहरा करते हैं, और बहुत सी लेवल क्रॉसिंज अनमैनड हैं। आश्चर्य की बात है कि अहमदाबाद जैसे बड़े शहर में भी अनमैनड क्रॉसिंज हैं। तो इन क्रॉसिंज की ओर आपको ध्यान देना चाहिये। इसके बारे में माननीय मंत्री श्री कुरेशी साहब ने भी उस दिन कहा था कि 15-16 करोड़ या कितना उस पर खर्चा बढ़ सकता है अगर उन क्रॉसिंज को ठीक करने की फिक्र की जाए। मैं नहीं जानता कितना खर्चा होगा, मगर कुछ कुछ तो शुरू कीजिए, एक आयोजित योजना बनाईए, दो साल, पांच साल, छः साल—आप कोई अरसा तय करिए। कुछ अभी इस साल रकम दीजिए, कुछ अगले साल रकम दीजिए। यह लेवल क्रॉसिंज और अनमैनड क्रॉसिंज को देखना बहुत जरूरी काम है। किसी देश में ऐसा नहीं होता कि राम आसरे रेलगाड़ी चलती है, राम आसरे रेल सेवाएं चलायी जाती हैं—कोई मनुष्य नहीं, कोई सिगनल नहीं, कोई फाटक नहीं। यह बड़ी खतरनाक बात है।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। आप कहते हैं रेलवे बोर्ड एक 'व्हिपिंग ब्याथ' हो गया। जब कभी भी रेलवे पर विचार होता है तो लोग कोड़ा मारते हैं रेलवे बोर्ड पर। बोर्ड को 'व्हिप बाँय' नहीं बनाना चाहते। उसमें बड़े तजुर्वेकार अफसर हैं, उनकी हम ऊद्र करते हैं, व्यूरोक्रेट भी होते हैं, सज्जन भी होते हैं—वह तो नौकरशाही

का तरीका है—मगर रेलवे बोर्ड का फंक्शन हमको सोचना चाहिये। देखिए, वर्ल्ड बैंक का एक डेलिगेशन आया था, उसने विचार करके रिकमेण्ड किया कि रेलवे बोर्ड बड़ी निरर्थक चीज है, इसको तोड़ना चाहिए। मेरा 3 P.M.

ख्याल यह है कि ये लोग बड़े ठाठ के साथ रहते हैं और इन पर काफी खर्च होता है। वहां पर बड़े बड़े साहब बैठते हैं और मैं ज्यादा इन चीज पर जाना नहीं चाहता हूँ, लेकिन मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह समय है जब कि इस संसद की ओर से एक प्रकार की कमेटी बिठलाई जानी चाहिये जो रेलवे बोर्ड के काम की जाँच करे। इस कमेटी को ज्यादा समय नहीं लेना चाहिये और साद के अन्दर अपनी रिपोर्ट दे देनी चाहिये। इस कमेटी को इस बात पर विचार करना चाहिये कि रेलवे बोर्ड की कहां तक जरूरत है और कहां तक जरूरत नहीं है और इस चीज पर विचार करना जरूरी है। इस वक्त यह कहना जरूरी है, यह चीज मैं कहना चाहता हूँ।

इस बिल के द्वारा रेलवे प्रशासन एक सरचार्ज लगाने जा रहा है। इस तरह का सरचार्ज लगाने का विरोध दोनों सदनों में हुआ था और मैं भी इसका विरोध करता हूँ कि इस तरह का सरचार्ज नहीं लगाया जाना चाहिये क्योंकि वैसे ही गरीब यात्रियों के ऊपर काफी किराये का भार लगाया गया है और वह उससे परेशान है। इस सम्बन्ध में माननीय मंत्री जी का ध्यान डा० रामसमग सिंह जी जब रेलवे मंत्री थे 1962 में, उस ओर दिलाना चाहता हूँ। उन्होंने उस समय हाउस को यह विश्वास दिलाया था कि एक तरह की इंश्योरेंस योजना बनाई जा चुकी है और उसको लागू किया जायेगा। इस योजना में यह था कि रेलवे पैसंजनों को इंश्योरेंस किया जायेगा और यह योजना लाइफ इंश्योरेंस कारपोरेशन को दे दी गई थी। लाइफ इंश्योरेंस कारपोरेशन ने इस योजना के सम्बन्ध में क्या किया, इस का कोई पता नहीं है। तो मैं यह चाहता हूँ कि आप इस चीज का पता लगाइये

मैं तो यह कहना चाहता हूँ कि आपने जो यह सर्चार्ज लगाया है उससे कहीं ज्यादा अच्छा यह होगा कि आप वह योजना पता लगाकर शुरू कीजिये क्योंकि इस योजना से बहुत ज्यादा लाभ होने वाला नहीं है।

एक बात मैं और कहना चाहूँगा। मैं कुछ दिन पूर्व झांसी गया था। मैं वहाँ पर लोको वर्कशॉप में गया। रेलवे के पास कुछ ऐसी योजनाएँ हैं जिसमें अगर कोई रेलवे कर्मचारी, कोई टैक्नीशियन या कोई भी रेलवे में काम करने वाला है, जो कोई खास सूझबूझ दिखलाता है, नई डिस्कवरी, कोई इन्वेन्शन करता है, तो उसको इनाम दिया जाता है। झांसी के वर्कशॉप में लालवानी नामक एक आदमी है, जो असिस्टेंट इंजीनियर के पद पर काम कर रहा है। उन्होंने एक प्रकार की योजना और नया आविष्कार किया है। पहले रेलवे के जो डिब्बे टूटते भट्टे हो जाते तो उनको ठीक करने में 76 घंटे लग जाते थे, लेकिन अब उनको ढाई घंटे के अन्दर ही ठीक कर दिया जाता है। सरकार ने इस काम के लिए उसको शुरू में पांच हजार इनाम देने की घोषणा की थी, मगर दो साल बीत गये उस बिचारे को अभी तक इनाम नहीं मिला। देर आये, दुस्त आय, यह कहावत तो ठीक है, लेकिन मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे के एक कर्मचारी ने जिसने सूझबूझ का कार्य किया है, नया आविष्कार किया है, रेलवे में एक नई तरक्की लाई है, उस व्यक्ति के ऊपर रेलवे मंत्रालय को विशेष ध्यान देना चाहिये। मंत्री जी को उसे दिल्ली बुलाना चाहिये था और वहाँ बुलाकर उसको इनाम देना चाहिये। इस तरह से जो रेलवे में काम करते हैं उनको प्रोत्साहन मिलेगा और इससे आपके काम में तरक्की आयेगी।

एक बात मैं और कहना चाहता हूँ कि जो आदमी रेलवे एक्सीडेंट में मर जाता है उसको मुआवजा जल्द से जल्द दिया जाना चाहिये।

आखिरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे में रिसर्च की बहुत आवश्यकता है। अभी मुझे पता चला और अखबार में भी पढ़ा था कि एक इंजी-

नियर ने माइक्रो मिनिमम रेडार सिस्टम बनाया है। इसको इंजन पर लगाया जायेगा और अगर पटरी पर कहीं भी खराबी आ जाती है तो इस यंत्र से पता लग जायेगा। इस यंत्र का परीक्षण नहीं किया गया है और न ही उसकी किसी प्रकार से जांच ही की गई है। मैंने सुना है कि वह बड़ी अच्छी और काम की चीज है, लेकिन मैं इस बारे में ज्यादा नहीं जानता हूँ। मैं मंत्री जी से विशेष तौर पर कहना चाहता हूँ कि लखनऊ में जो आपका रिसर्च विभाग है, आर० डी० एस० ओ० कुछ और ऐसी संस्थाएँ हैं और उन पर जो लोग कार्य करते हैं, उन पर हमें गर्व है।

उस पर देश को गर्व होना चाहिए, उस पर रेल मंत्री को गर्व होना चाहिए — उस रिसर्च सेक्शन को आप एनकरेज करिए। वहाँ माइक्रो मिनिमम राडार बगैरह पर कुछ हो रहा है तो उस पर ध्यान दीजिए। इस संस्था के लोग बहुत योग्य हैं। उनको आप उत्साहित करेंगे तो आपको बहुत मदद मिलेगी इन सब कामों में।

अन्तिम बात मुझे यह कहनी है कि रेलवे के अन्दर पेट्री करप्शन, पेट्री ब्राइवरी बहुत चलती है। अभी हमारी बहिन श्रीमती लक्ष्मी कुमारी चूड़ावत कह रही थीं कि हर जगह घूस है। यह सही बात है। रेलवे के डिब्बों की हालत बहुत खराब है, पंखे नहीं चलते, बिजली नहीं जलती, रात को सफर करो तो पढ़ नहीं सकते, बत्त खराब होता है। ये जो छोटी-मोटी खराबियाँ हैं और जो करप्शन है इसको दूर करिए। इसको दूर करने के लिए आपको जरा सख्ती से काम करना पड़ेगा। जो डिब्बों में खराबी होती है, गद्दे फटे होते हैं, लाइट नहीं जलती, पंखे नहीं चलते, यह सब रेलवे वालों की ढिलाई है। सरकार की तरफ से काफी पैसा जाता है, रेलवे की तरफ से काफी इन्तजाम है, लेकिन लापरवाही की वजह से ऐसा होता है। तो ऐसे जो कैसेज करप्शन के हैं या जो कैसेज नेगलीजेंस के हैं उनको कड़े हाथ से डील करिए और सजा दीजिए तो फायदा होगा।



[श्री हर्षदेव मालवीय]

मुगलसराय की बात आई, गोरखपुर की बात आई। गोरखपुर के स्टेशन की बगल में एक सड़क है, लोग कहते हैं कि वहाँ के बाजार में खुले आम रेल से चोरी किया माल बिकता है। यह सालों से चला आ रहा है। मुगलसराय में भी बाजार है वहाँ रेल से चोरी किया हुआ माल खुले आम बिकता है। इस अन्धेरेखाते को रुकवाइए। इसको रुकवाएंगे तो यह बहुत दूर तक आपके खर्च को कम करने में, बचत करने में और रेलवे को चलाने में मदद देगा।

SHRI SUNDAR MANI PATEL (Orissa): Mr. Deputy Chairman, Sir, while speaking on this amending Bill I agree with the object of the Bill. But I would like to make a few observations as regards the compensation that has been decided by the Government to be given and which had been enshrined in the Bill—for a fatal accident of a person in a rail accident, the compensation is Rs. 50,000. Sir, as has been already expressed by many hon. friends from this opposition side and from the Ruling party, there is a great disparity between the compensation that is to be given to an air passenger and to a rail passenger—Rs. 1 lakh in one case and Rs. 50,000 in other. Sir, I feel estranged how such a decision could be taken by the Railways. I think the Union Cabinet must have given its seal when this amending Bill was brought before it. So, I think there is disparity in the thinking of the Aviation Department and the Department of Railways. But I do not blame the particular Ministers. I blame the entire Cabinet. It is a very substandard thinking. I think, the quality of the entire Government is below standard. The funny thing is whatever compensation that will be given to the victims of the railway accidents will be surcharged on passengers. Does the accident take place due to the failure or due to the inefficiency or due to the insincerity or due to the carelessness of the passengers? No. It is due to the carelessness or the insincerity of the Railway Administration: they may be workers, they may be officers or they

may be the Railway Board. So, how can the poor people who are the passengers of the railways be penalised for the failures of others.

Sir, it is a funny thing and it is funny thinking. The Railways should either pay compensation out of the general revenues or there should be a surcharge on the personnel of the Railway department from a chaprasi to the Chairman. There is Board of the Railway Protection Force. What are they doing? Are they discharging their duties properly? There are different types of administrations. Traffic administration is completely different from that of general administration. What are they doing. How is that for their failures the passengers are going to be penalised?

Sir, I will make one more point. It seems that in India time is the cheapest thing in the world. That is what the Railway people think. There is not even a single train in the country which runs in time. For these delays the Railways should be made to compensate every passenger for the loss of his time. Then only the Railway administration will be toned up. If only every passenger is compensated for the loss of his time by the late running of the trains, then only it is possible to increase the efficiency of the Railways.

With these demands. Sir, I support the Bill.

श्री रणवीर सिंह (हरियाणा) : उप-सभापति जी, इस विधेयक का समर्थन करते हुए मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ और वह इसलिए कि जैसा बहुत सारे भाई समाजवाद की बात करते हैं और समाजवाद का जब एक कदम आगे आया तो उसमें कुछ और भेदभाव के नाम से उसकी टीका टिप्पणी करते हैं। हमें कम से कम यह मानना होगा कि रेल मंत्री जी ने आते ही यह कर दिया कि हर आदमी, हर रेल का यात्री या यात्री न भी हुआ रेल में दुर्घटना में किसी कारण से मर जाता है तो, उसको मुआवजा मिलेगा, उसको जांच-पॉत के भेदभाव के बगैर, उसका आमदनी के भेदभाव के बगैर और कितनी वह आमदनी कर सकता है,

कितनी उसकी शक्ति है, इन सारी चीजों के बगैर उसको मुआवजा मिलेगा, यह एक बहुत बड़ा कदम था। मैं तो मानता हूँ कि अगर इस रकम को 20 हजार रुपये ही रखते तो भी यह सराहनीय कदम था, लेकिन एक कदम जहाँ समाजवाद की तरफ बढ़ाया तो उसके साथ साथ मुआवजा की रकम को 20 हजार से 50 हजार तक बढ़ाया। यह बात सही है कि पालक सैक्टर में सबसे ज्यादा खर्चा रेल के ऊपर लगा हुआ है। लेकिन इसके साथ साथ यह भी सही है कि हिन्दुस्तान के यातायात में सबसे सस्ता साधन रेल है और इसीलिए जब सवारियों के हिसाब को देखते हुए रेल मंत्रालय को 60 करोड़ के करीब एक साल में घाटा होता है। और यही नहीं, अनाज है, फर्टिलाइजर है, दूसरी चीजें हैं उनको इधर से उधर ले जाने में भी रेल को घाटा होता है। इस तरह से रेल को कोई 126 करोड़ रुपया साल में घाटा वर्दाश्वत करना पड़ता है। चूँकि रेल किसी बाहरी ताकत का नहीं किसी साहूकार का नहीं, यह देश की मालियत है और देश की सेवा के लिए वह घाटा उठाती है, उठाना ही चाहिए और उठा रही है। हाँ यह बात दुस्त है कि रेलवे का इतना बड़ा काम है, इतने बड़े काम में कुछ कमी हो सकती है, उन कमियों का सुधार करना जरूरी है, करना चाहिए। लेकिन इसके साथ साथ यह भी मानना चाहिए कि जो रेल के हिन्दुस्तान भर में कर्मचारी हैं उनको तनखाहें बढ़ीं और हिन्दुस्तान में जितनी मंहगाई बढ़ी उसी औसत से अगर किराया बढ़ाया जाता, भाड़ा बढ़ाया जाता तो रेल का घाटा कभी भी नहीं हो सकता था।

लेकिन रेल के भाड़े का औसत अगर लगाया जाय तो वह बहुत कम है। इसी वजह से सवारियों के ऊपर रेल को कुछ घाटा होता है। अभी मारिस्वामी साहब ने इस बात का जिक्र किया कि शहादरा और सहरनपुर लाइन बनाने का जो अभी प्रधान मंत्री जी ने उद्घाटन किया है यह कोई राजनीतिक कदम है और एक अखबार का उन्होंने ब्योरा दिया। वैसे उस अखबार ने यह लिखा यह मैं नहीं जानता हूँ लेकिन यह बात माननी होगी कि जिस इलाके में पहले

एस० एस० लाइट रेलवे चलती थी वह बहुत ही उपजाऊ इलाका है और उस इलाके की जरूरत को मानते हुए रेल मंत्री जी को मैं बधाई देता हूँ कि उन्होंने उसजरत को माना और साढ़े 17 करोड़ रुपया खर्च करने की उन्होंने तैयारी की। अगर यह केवल चुनाव की बात होती तो जब रेलवे मंत्री जी से वहाँ के मुख्य मंत्री ने कहा था कि क्या तीन साल के अंदर यह योजना पूरी होगी तो रेल मंत्री जी फौरन ही अपने भाषण में कह देते कि दो या तीन साल में यह पूरी करने की कोशिश करेंगे या एक या डेढ़ साल में ही पूरी करने की कोशिश करेंगे। लेकिन रेल मंत्री जी ने कहा कि हम उम्मीद करते हैं कि अगर हम को खर्चा मिलेगा तो हम चार साल में इस योजना को पूरी कर लेंगे। अब उस में कहां से चुनाव की बात आ गयी। मैं मारिस्वामी जी से भी एक बात कहना चाहता हूँ कि अगर यह भाषण वे उस इलाके में वहाँ जाकर दें तो फिर उनको पता लगेगा कि लोगों की क्या भावना है विरोधी दल का जो बड़े से बड़ा नेता है वह भी वहाँ जा कर इस बात के खिलाफ आवाज उठा कर देखे तो उस को पता लगेगा कि असल में यह लोगों की मांग थी और चुनाव की वजह से ऐसा नहीं हुआ है। चुनाव के लिए और बहुत सी चीजें हो रही हैं। आज तेजी से उस प्रदेश की तरक्की हो रही है और जो पहले सुस्ती से काम हो रहा था वह अब नहीं हो रहा है। तो इस रेलवे की योजना से इस चुनाव का कोई संबंध नहीं है, लेकिन उनको हर चीज में चुनाव ही दिखायी पड़ता है।

मैं रेल मंत्री जी को इस बात के लिए भी बधाई देता हूँ कि रोहतक, पानीपत और रोहतक गोहान की जो लाइन दूसरी लड़ाई में उठा दी गयी थी वह अब बिछाई जा रही है। यह ललित नारायण मिश्र जी की वज्जत के जमाने में हुआ है। इस के लिए हमारा इलाका मिश्र जी को कभी भुला नहीं सकता है। हरियाणा जो हिन्दुस्तान की फौज की हमेशा सेवा करता है और अनाज पैदा कर के देश की सेवा करता है उस के लिए भी उन्होंने आश्वासन दिया है कि रोहतक भिवानी लाइन

[श्री रणबीर सिंह]

डाली जायगी। इसी तरह से और भी बहुत सी बातें तेजी से वे कर रहे हैं। मैं मानता हूँ कि रेल मंत्रालय एक बड़ा मंत्रालय है और उस के अंदर एक या दो आदमी की तेजी से तेजी नहीं आ सकती है। मैं यह मानता हूँ कि मिश्र जी के रेलवे मंत्रालय में जाने के बाद हो सकता है कि ट्रेनों के चलने में कुछ सुस्ती हुई हो, लेकिन रेलवे का काम खाली ट्रेनों चलाना ही नहीं है। नई रेलवे लाइनें बिछाना भी उन का काम है। इस के अलावा उन्होंने अनाज के इधर से उधर ले जाने की बात कही। उन्होंने यह कहा कि जो दुर्घटनाएँ होती हैं उन के लिए सरकार जिम्मेदार है या सरकारी नुलाजिम जिम्मेदार है और इस लिए टैक्स उन पर लगाना चाहिए। रेलवे की दुर्घटनाएँ कई कारणों से हो सकती हैं। यह भी कारण हो सकता है कि रेलवे कर्मचारियों की कोई गलती हो और उस के कारण दुर्घटना हो जाय, लेकिन जैसा हमारा देश है और जितने आदमी उस से संबंधित हैं, उन की तादाद बहुत ज्यादा है। हवाई जहाज में तो कुछ लाख लोगों से संबंध होता है लेकिन रेल के साथ करोड़ों इंसानों का संबंध रहता है। हवाई जहाज में टिकट के अंदर बीमा जैसी चीज हो सकती है।

लेकिन यहाँ तो बीमों का जिक्र किया मालवीय जी ने करोड़ों भारतीय नर नारी रेलवे में सफर करते हैं। उन के पास बीमा कराने की शक्ति भी है या नहीं इस में मुझे शक है और अगर बीमा आयोग पर ही इस को छोड़ दिया जाता है तो यह योजना मेरी समझ में कागज के ऊपर ही रह जाती है। मैं मानता हूँ कि सरकार ने इस का नाम सरचार्ज रखा है, उस के बजाय अगर सरकार इस का नाम बीमों की फीस रखती तो शायद इस तरह का एतराज न होता, लेकिन बात तो साफ है कि पैसा लोगों से आयेगा। जो यात्री हैं पैसा उन्हीं को देना है, वह भले ही किसी भी नाम से देना हो। अगर उस का नामकरण संस्कार सरचार्ज कर दिया तो उस से क्या और अगर उस का नाम बीमा की फीस कर देते तो उस से क्या फर्क पड़ता। अगर इस को हम बीमा आयोग के साथ जोड़ देते तो मैं मानता

हूँ कि आज के हालात में हम इस को सुचारु रूप से चला नहीं पा सकते थे। मैं जानता हूँ और अभी चन्द महीने हुए जब सोनीपत शहर के पास एक भाई अपने पशु बेचने के लिए आये थे। वहाँ पशुओं की मंडी लगी हुई थी और वहाँ वह बैठे हुए दूसरे लोगों से बात चीत कर रहे थे तभी अचानक उन को कोई चीज रेलवे के इंजन से टकरा कर लगी और उस से उस आदमी के सिर में चोट लगी और वह ज़ख्मी हो गया और बाद में अस्पताल में जा कर मर गया। अब इस से क्या बात साबित होती है? तो ऐसे ही बहुत से कारण रेलवे दुर्घटनाओं के हो सकते हैं लेकिन यह ठीक है कि रेलवे मंत्रालय की वह कोशिश होनी चाहिए कि जहाँ के रेलवे बे क्रासिंग हैं, जहाँ कि आदमी ड्यूटी पर नहीं है वहाँ आदमियों की ड्यूटी लगायी जाय और वहाँ आदमी तैनात किये जायें, लेकिन इस के साथ ही साथ हमें मानना होगा कि हम हर क्रासिंग पर अभी ऐसा नहीं कर सकते। मुझे मालम है कि हरियाणा में कितनी ही नयी नयी सड़कें बन रही हैं और उन के कारण कितनी ही नयी रेलवे क्रासिंग बनाने की आवश्यकता है। अगर वह रेलवे क्रासिंग न बने तो क्या उस सड़क को ही न बनाया जाय? सारी रेलवे क्रासिंग को मैनड किया जाय शायद रेलवे मंत्रालय की आर्थिक हालत इस की इजाजत नहीं देगी, तो क्या तमाम सड़कों का बनाना ही बंद कर दिया जाय क्योंकि रेलवे मंत्रालय को शक्ति नहीं है हर क्रासिंग पर आदमी नियुक्त करने की। अभी जिक्र किया गया था कि 20 हजार जो रेलवे क्रासिंग हैं उन में से हर एक पर अगर आदमियों की ड्यूटी लगायी जाय तो 12 या 17 करोड़ रुपये का खर्च बैठेगा, लेकिन कल को जैसे हरियाणा में सड़कें बनीं वैसे ही उत्तर प्रदेश में बन सकती हैं, वहाँ भी गांव गांव को सड़कों से जोड़ा जा सकता है, तो उस के लिए कितनी रेलवे क्रासिंग चाहिए। मैं मानता हूँ कि अगर इस देश के सारे भूभागों का हिसाब लगाया जाय और यह माना जाय कि हर गांव को सड़क से जोड़ना है तो इस देश में लाखों नयी रेलवे क्रासिंग बनेंगी और उन रेलवे क्रासिंग में ही रेलवे मंत्रालय की सारी सरमाया लगाया जाना मैं समझता

हूँ कि कोई बहुत समझ की बात नहीं होगी हाँ, उस को बेलेंस करना होगा। जैसे अहमदाबाद में अगर क्रासिंग पर आदमी की ड्यूटी न हो जहाँ कि सवारियों की रफ्तार बहुत तेज रहती है और जहाँ से वाहन अधिक गुजरते हैं, तेज चलने वाले वाहन जहाँ ज्यादा हैं, तो ऐसी क्रासिंग को जरूर मँड होना चाहिए, उन के ऊपर आदमियों की ड्यूटी जरूर होनी चाहिए। अगर वहाँ आदमी नहीं हैं तो यह गलत है। लेकिन जहाँ दो चार गाड़ियों को ही गुजरना हो वहाँ इस तरह की क्रासिंग हम बनाने में लगे और वह सोचने लगे कि ड्यूटी दस घंटे की होगी या 12 घंटे की होगी, तो उन का हिसाब लगाने पर शायद रेलवे क्रासिंग की ड्यूटी लगाने में ही सारा रेलवे मंत्रालय दब जायेगा। आज की सबसे बड़ी आवश्यकता है कि हमें नयी रेल लाइनें बिछानी चाहिए ताकि देश आगे बढ़ सके और पिछड़े इलाके आगे जा सकें। जो रेल लाइन की नयी योजना बनी है शाहदरा सहारनपुर के बीच, जो छांटी लाइन के स्थान पर बड़ी लाइन होने जा रही है उस का हमें स्वागत करना चाहिए। बजाय इस के कि हम उस की टिका टिप्पणी करें।

DR. K. MATHEW KURIAN (Kerala): Mr. Deputy Chairman, Sir, while I welcome the increased in the amount of compensation from Rs. 20,000 to Rs. 50,000, I must express my dis-satisfaction at the manner in which this Bill has been brought forward and also the basic ideas which have promoted the Government to do so. I want to make it quite clear that I support the move to raise the amount of compensation, but while considering this Bill it is necessary to look into some of the important aspects which are related to this Bill. It is difficult to understand why the Government has this queer logic that death in an air accident will enable a person or his family to get Es. 1 lakh as compensation, but the same death in another vehicle, in another form, gets him only Rs. 50,000. Therefore, there is queer logic behind this. If it is death in an accident, irrespective of the mode of the vehicle by which a person travels, there must be L P(N) 11RSS— 5(a)

some basis on which compensation is given and the Government, in its characteristic form of fragmented thinking, has thought differently in different Ministries. This is only another expression of the Government's fragmented thinking. Similarly, in the case of air travel, insurance corporations have a system of insurance for the particular flight, but there is no similar system in the case of Railways, which is an added reason why the Government should have considered raising the compensation to at least Rs. 1 lakh. I understand that the additional expenditure involved in raising the maximum limit of compensation at the rate of Rs. 50,000 would entail the Government an expenditure of something like Rs. 2.5 crores. In other words, to give a little statistics, Government has promised us 500 deaths by way of accidents. Government has promised us in a planned way 500 deaths due to accidents on the Railways. On the contrary, if you really look into the expenditure Government has made in the past to ensure safety and to avoid accidents, you will find that most of the money has, in fact, gone down the drain. There is no visible effect on the reduction of accidents. In other words, the more the money Parliament sanctions to Government, they spend it in such a manner that, instead of ensuring safety, it only entails in more and more accidents. Also, if you will calculate the real value of this sum of Rs. 50,000, which is now promised in place of the earlier sum of Rs. 20,000, you will find that, despite statistical jugglery, the consumer price index has increased at least by 300 per cent. Over the period it has increased from 100 to 300. If that is the real value of the Rs. 50,000 which is now being promised as a great measure by this Government, the value is much less in real terms compared to the earlier provision of Rs. 20,000. This is only one aspect of the problem. I also understand, according to my information, that the present amendment would really mean further amendment to section 82A. For instance, in the original Act section 82A deals not only with the dead and injured persons, but also destruction or deterioration of

[Dr. K. Mathew Kurian] animals and goods owned by the passengers who accompany them in their compartment or train. Loss of goods and destruction of animals are also possible items which may have to be covered in further amendments to the same Act. My main point none the less is not that. These improvements can be made in the Act by further amendments, if necessary. The main point I want to make is that the Government has come forward with a measure of resource mobilisation. In this otherwise acceptable measure of raising the amount of compensation, according to my mind the mode of resource mobilisation again exhibits the same class content of the Government. It means put more and more burdens on the ordinary people in order to finance their reform schemes. The reform we accept and welcome, but the manner in which these reforms are being financed by the same old class approach to resource mobilisation is something which we must criticise. We also know that accidents on the Railways are being caused by a number of factors. Apart from overcrowding which increases with the Five Year Plans, there is the increasing efficiency of the big white elephant called the Railway Board. There is improper maintenance of not only railway lines but also rolling stock. All these really contribute to the continuance of accidents.

Why should the people bear the cost of increasing accidents due to the negligence on the part of the Railway Board abetted by the wrong policies of the Government. This seems to be the fundamental question.

I would like to bring to your attention a small study made by the Economic and Political Weekly dated the 18th October, 1973 which brings out in a poignant form the type of class policy which the Railway Board follows. To give only one instance of the manner in which the resources are misutilised by the Railway Board which if properly mopped up could have enabled us to finance such good schemes of raising the compensation, this is what the study reveals. It refers to the incident in which 158 casual workers of the Western Rail-

way were retrenched. They were employed for the quadrupling of the suburban railway lines between Churchgate and Grant Road in Bombay. After a prolonged struggle, an agreement was reached with the workers and they had won the right to be empanelled so that they would be given preference in filling the vacancies in permanent posts. The Western Railway Administration has scuttled the whole scheme. The Economic and Political Weekly which is a respected journal in this country says—

"During the last ten years, the number of officers' posts have increased by more than 250 per cent. In the Churchgate Railway bunding, the number of officers' air-conditioned cabins has so increased that they block out the natural light. In the accounts section there are officers without cabins and even without staff. In a section where ten years ago there was one Deputy Controller and 4—5 other officers, now there are 5 Deputy Controllers and 25 other officers.

"The expenditure on these officers is much more than just their pay. They are given air-conditioned cabins, confidential assistants and mansions with bungalow peons. These peons are domestic servants who have to do everything they are asked to do. There are even cases of peons being charge-sheeted for refusal to wash the clothes of officers' wives, polish shoes or clean lavatories. At the same time for supposed reasons of economy, many class III and class IV staff are not being given quarters. When they demanded that they be given barren/waste land belonging to the Railways for starting cooperative housing societies the Railway Board refused."

This is a very serious matter. This is only one case study of one spot in the whole railway system where you find a policy of spending money lavishly on the high-ups in the Railway Board while class III and class IV officers cannot even get loans or money for housing schemes. This is true of the entire policy of the Railway Board.

I will give you one other instance. This information was given to me by the Southern Railway Apprentices' Association. They have sent a letter to the Union Railway Minister, Shri L. N. Mishra—letter dated 16-8-73—wherein they have said that 152 workers completed training from September, 1971 in the Carriage Works of the Southern Railway as trade apprentices under the Trade Apprentices Act, 1961, but they are today languishing because proper jobs are not being given to them. After completing the training they passed the examination conducted by the Central Training Institute, Guindy. It is understood that there are innumerable vacancies in the Loco and Carriage Works. Some of them are being filled up by recruiting men from outside while these apprentices who have got training are denied jobs. I would therefore request the hon. Minister to look into this question and ensure that justice is done to this Association, particularly with reference to their letter to him dated 16.8.73.

Then with regard to the demands of the Dakshin Railway Casual Labourers' Union, the Ministry should consider the grant of privileges such as leave, pass and medical aid for the casual labourers who have completed a certain number of years. It has to be noted in this connection that there are many casual labourers in this area who have completed 5 to 18 years of continuous service without enjoying any of these benefits. Here is a section of workmen in the Railway construction branch so badly ignored and denied any of these benefits. Hence it is requested by these employees that the Ministry may kindly grant an interim relief of at least 15 days' leave, one privilege pass, one PTO, medical aid and so on. Sir, in view of the fact that the Third Pay Commission has favoured that casual labourers who have completed more than six months should be given some of these benefits, I would request the hon. Minister to kindly look into this. Similarly, the Dakshin Railway Casual Labourers' Union, Saklespur have written a letter saying that retrenchment has been going on. Not only casual labourers

are not getting jobs, but people are being retrenched on all kinds of spurious charges. I would specially refer to the retrenchment of Shri Ahmad John and eight others in violation of the Industrial Disputes Act, and the retrenchment of Shri K. Raman Kutti, also in violation of the Industrial Disputes Act. Therefore, I would request the hon. Minister to kindly look into this. In fact, this question has already been brought to the notice of the Ministry.

Lastly, I would like to bring to the attention of the Railway Minister an important memorandum, a fairly detailed memorandum, submitted to him by the All Kerala Railway Users' Association with headquarters in Trivandrum. This memorandum submitted to the Union Railway Minister is dated 30.11.1973 and four major demands were made in it. First, they suggested the establishment of a separate Divisional headquarters office at Trivandrum. In fact, the General Manager of the Southern Railway on the 17th November, 1973, made a statement that an Area office would be set up in Trivandrum with effect from the end of December, 1973. Possibly there is very little difficulty in converting this Area office into a full-fledged Divisional headquarters office. Secondly, they have suggested that in view of the large number of people commuting between Trivandrum and Quilon, Quilon and Ernakulam, and Ernakulam and Alwaye, electrification of this area may be considered. Similarly, the Railway Users' Association have suggested new lines such as Ernakulam-Kayamkulam broad-gauge line via Alleppey, Tri-chur-Kuttipuram line via Guruvayoor, Trivandrum-Kovalam branch line, particularly in view of the increasing tourist traffic to Kovalam and the Cochin-Madurai line. They have also recommended additional crossing stations in the Trivandrum-Quilon line in order to avoid unnecessary detention of trains.

Sir, I have tried to show in my brief speech that the main problem is not one of simply raising the compensation. While the compensation is inadequate, I welcome this increase in the compensation to Rs. 50,000. But

there is the inherent inequity in the whole proposal because the Government has not taken into account the totality of the situation. I have also tried to show that the manner in which they are trying to raise resources for the scheme again reflects the elitist-biased, higher-up-biased attitude of the Government and their class policy. Instead of doing that, they should rely on the support of the Class III and Class IV and the general body of the employees, ensuring that the legitimate demands of the employees are met. Using their support, the Government should be able to go forward and implement more and more reforms. At the same time, they should ensure that this great white elephant, the Railway Board, is put in its proper place and the corruption in this area is diminished, so that some of these schemes can really be implemented. Thank you.

SHRI A. G. KULKARNI: Sir, I stand here to support the amendment Bill brought by the Government. Mr. Mishra has brought a measure which will be very helpful and which will go a long way in helping the poor people. I congratulate the Minister particularly because I think four or five months ago he announced in the Lok Sabha that he would consider and bring forward an amendment of this nature. One should appreciate that the Minister has kept up his word. . .

DR. K. MATHEW KURIAN: You appreciate it?

SHRI A. G. KULKARNI: Naturally. Dr. Kurian, even when the Government has brought good measures, you bring the question of this elite class or that elite class, this consciousness and that consciousness. Instead of appreciating a good thing as a good thing, you see it from different directions. . .

DR. K. MATHEW KURIAN: The trouble with you, Mr. Kulkarni, is you are on that Bench only to praise whatever comes. Naturally you feel inconvenient when I say something.

SHRI A. G. KULKARNI: ... and you bring into it this class conflict and that elite conflict. . .

DR. K. MATHEW KURIAN: You are a rich person and you can pay the surcharge. What about ordinary people?

SHRI A. G. KULKARNI: Yes, I can pay and I am prepared to pay.

What I was suggesting it is really a welcome measure which the Government has brought and the Minister deserves all our congratulations. It was announced only five or six months back, and if I am wrong, the Minister may please correct me. . .

SHRI L. N. MISHRA: Only three months back.

SHRI A. G. KULKARNI: Yes, only three months back he announced it and immediately after that he has brought this measure. I really appreciate it. He has gone to 50 per cent. Then, the way of getting funds faster this also is a better method. But I would request him to limit this; surcharge to first class and second class—the higher classes—because third class passengers cannot afford it. I do not mind surcharge being levied on higher class passengers. I agree that the Government can review the position, the mode of payment and the mode of collection.

Then I would draw attention to two or three more points. I am very much disturbed over the working and operational efficiency of the railway system. That is why I am taking this opportunity to participate in this discussion. Yesterday I went through the reply given by Mr. Mishra on the railway wagon availability. I was having a discussion with some of my colleagues here. Looking at the staggering figures of anticipated production in the Fifth Plan, the investment of Rs. 53,000 crores to be made in industry, mining, metallurgy, etc., commensurate with that, I feel, there is a lurking fear, that the availability of wagons, both on broad gauge and meter gauge lines, might not be able to cope up.

with the Fifth Plan needs. So early action has to be taken by the Minister so that the railways are geared up for the purpose. Yesterday I went through his reply but I am sorry I could not find it satisfactory. He categorically stated that 81 per cent of the demand for cement was met. But to my knowledge—this information is collected from Parliament Library—wagon availability in the first part of 1973 was 20,14,405. This was reduced in the period April—June to 18,64,786. There was no power shortage. Then why was it reduced? In terms of percentage reduction in the availability of wagons was 7.4 per cent on broad gauge and about 17.1 per cent on meter gauge. In all the number of wagons made available to the coal industry was 26,000, to the steel industry 26,000 and to the cement industry 16,000. And in that connection I made a statement and I request Mr. Mishra to remove one doubt in the minds of the people, knowledgeable persons take the view that our wagons have been locked up in Bangla Desh. The Minister should say either 'yes' or 'no'. They are claiming that about 2,000 wagons are being locked up in Bangla Desh and that is why we are suffering.

You say 'yes' or you deny it because I do not want to make that allegation. Bangla Desh is our friend. We have better relations with that country. If they want it, give it to them. I do not mind. I do not want our Federation people and industrialists to go on speaking about this that they are locked up in Bangla Desh.

About ticketless travel I have some figures. The Deputy Minister said last time that the situation is improving. In 1968-69 it was Rs. 2½ crores. Last year it was stated that more staff were appointed and many ticketless travellers were caught. I do not have the present figures. But I have my doubt whether the situation has improved or not. It is upto the Minister to say yes or no.

The number of thefts increased to 30,000 cases in 1970-71 and pilferage cases increased from 15,000 in 1970-71 to 30,000 in 1971-72.

Another serious problem is about the operational ratio. The working expense is increasing. It was about 79.5 per cent in 1966-67 and it was 83 per cent in 1972-73. The reasons given are that because of the Railway Convention Committee's award, you are charging now 9.4 per cent depreciation instead of 11.6 per cent and the maintenance and repair ratio has also gone up. How much of it is due to extra allocation of labour because I am told that many employees are not required in the Railway. They are all superfluous. I do not want any superfluous employee whether he belongs to class IV or class III. Public sector should have only that much labour which is absolutely necessary. It is not a Dharamsala where anybody can come and live. I am told that the present agitation in the FCI is because at the time of wheat take-over, they appointed some persons just for three months. Now labour leaders and some Members of Parliament are pressurising the Government to absorb these temporary employees. Is it in the interests of the country? If you need labour, you employ them and give them good salary and give them all amenities. But do not burden an organisation with superfluous employees.

I hope the Minister will give his attention to the problem of deteriorating operational efficiency in the Railways. I do not blame the Railway Board or any other Board for this. We heard of loco-strike, signal strike etc. I think the personnel policy followed by the Railways should be radically changed because Railway is a public sector.

Now I want to draw the Minister's attention to the promise he had given about the parallel railway line between Miraj and Poona. You have brought it upto Poona. We suggested in the Consultative Committee that there should be a composite bogey attached to Janta.

It leaves Poona at 6 o'clock and reaches Bombay by 10 o'clock. Sir, I would request the honourable Minister to take note of the fact that the people of my side desire that on this parallel line one composite bogey should be attached to the Janata Ex-



[Shri A. G. Kulkarni] press. It is because this train reaches at about 5 o'clock while the Janata reaches at 6 o'clock and there is a gap of one hour. If you attach this bogey, it will greatly benefit the people coming from the Karnataka region and also western side of Maharashtra and they will be able to reach Bombay quickly.

The other point that I want to refer to is the agitation for the inclusion of the Sholapur Division in the Western Railway. You have appointed a Committee and my honourable colleague, Shri Goray, is also a Member of that Committee. Can you please tell me what the progress of the Oojnmittee is? You know I have written to you and also to your deputy about this and you may also know that I made a demand in this House that the entire question of Sholapur-Miraj should be considered. We do not know what progress the Committee has made so far. If you want an agitation, it will come on the Mirja issue. But you should not wait for this. I feel wisdom and pragmatism lie in anticipating these things and before an agitation starts you should try to settle the issue. The people from the Miraj/Sangli areas, from where I come have approached your Ministry and it is for you now to settle this problem properly. Thank you Sir.

**श्री सीताराम सिंह (बिहार):** श्रीमान् उप सभापति महोदय, इस रेलवे विधेयक पर चर्चा करते हुए मैं कहना चाहता हूँ कि इस विधेयक में रेलवे की क्षमता बढ़ाने के लिए अधिक डिब्बे बनाने के लिए, अधिक इंजन बनाने के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है जो दुर्भाग्यपूर्ण है। जहाँ तक रेलवे कर्मचारियों का सवाल है, रेल के पार्ट पुर्जों की गड़बड़ी या रेल कर्मचारियों की अक्षमता के चलते दुर्घटनाएँ होती हैं। लेकिन इस दुर्घटना का मुआविजा आम जनता के भाथे पर डाला जाये और आम लोगों से टेक्सेशन किया जाये यह कोई युक्तिसंगत तर्क नहीं मालूम पड़ता। यह तो अन्यायपूर्ण है। जहाँ तक दुर्घटनाओं में

मुआविजा देने का सवाल है, इसमें दो राय नहीं है। मुआविजा जरूर उनको मिलना चाहिये, लेकिन आम लोगों पर टेक्सेशन नहीं होना चाहिये क्योंकि यह नीतिसंगत बात नहीं है। यह सरकार अपने आप को समाजवादी सरकार कहती है। संविधान में सब भारतीय नागरिक सब बराबर हैं। लेकिन हवाई जहाज से जो सफर करते हैं, और जो दुर्घटनाग्रस्त होते हैं और जिन की मौत होती है, उनके लिए एक लाख रुपया और ट्रेन में दुर्घटनाग्रस्त हो कर के जिन की मृत्यु होती है उनके लिए 50 हजार रुपया। यह किस तरह का समाजवाद है, यह किस तरह का न्याय है, यह किस तरह की समता है। यह तो विषमता है, यह तो पूँजीवादी मनोवृत्ति का द्योतक है। कोई भी समाजवादी सरकार इस तरह का भेदभाव नहीं कर सकती है। तो मैं चाहूँगा कि यह भेद खत्म कर दिया जाय और ऐसा भेद कर के समाजवाद पर कोई कलंक न लगाया जाय।

जहाँ तक रेलवे के गड़बड़ घुटाले का सवाल है मैं इस सदन का ध्यान खींचना चाहूँगा कि जो प्रत्येक वर्ष रेलवे के अन्दर चोरी होती है, जो भ्रष्टाचार फैला हुआ है, जिस की जानकारी मंत्री जी को है। और उनकी जानकारी में और उनकी हिस्सेदारी में जो गड़बड़ी होती है जो चोरी होती है अगर उनको बन्द कर दिया जाय और सुचारु रूप से रेलवे की व्यवस्था की जाय तो मेरे ख्याल से कोई नया टेक्सेशन करने को कोई जरूरत नहीं होगी। जितनी प्रत्येक वर्ष इस रेलवे की चोरी से राष्ट्र की बर्बादी होती है, दुरुपयोग होता है, उसको अगर रोका जाय, तो मेरे ख्याल से नये टेक्स की कोई जरूरत नहीं होगी। हम रेल मंत्री जी से कहेंगे कि वह सदन को आश्वासन दें कि जो गड़बड़ी है, जो भ्रष्टाचार है, जो कुव्यवस्था है उस को वह दूर करेंगे। श्रीमान्, जहाँ तक दुर्घटनाओं का सवाल है उन का एक कारण यह है कि रेलवे के अंदर सिफारिश और पैरवी के बल बहुत से अक्षम लोगों को नौकरी मिल जाती है और मकार लोग वहाँ पहुंच जाते हैं जो अपने कर्तव्य का पाला सही

रूप में नहीं कर पाते। दूसरा कारण यह है कि जो रेलवे के कर्मचारी हैं आज उनमें व्यापक असंतोष है। उन के साथ न्याय नहीं किया जाता है। जब तक उन का असंतोष दूर नहीं किया जायगा तब तक रेलवे के अंदर जो गड़बड़ी है वह दूर नहीं होगी और रेलवे की क्षमता भी नहीं बढ़ेगी इस लिए मैं मंत्री जी से चाहूंगा कि रेलवे कर्मचारियों में जो व्यापक असंतोष है उस को वह दूर करें ताकि जनहित में, राष्ट्र हित में देश की तरक्की के लिए रेलवे की क्षमता बढ़े, रेलवे तो पिछड़े देश के लिए एक विकास का साधन है। अगर उसी में गड़बड़ चलेगी तो देश का विकास नहीं होगा, उस का सर्वनाश हो जायेगा। जहां तक पिछड़े हुए क्षेत्रों का सवाल है उसमें मैंने मंत्री जी से इसी सदन में आग्रह किया था कि बिहार में वैशाली एक ऐतिहासिक जगह है जहां कि विदेशी पर्यटक लोग भी जाते हैं। लेकिन वहां कोई रेल लाइन नहीं गयी है। जहां पर्यटक के ठहरने की भी कोई व्यवस्था नहीं है। अगर उस की व्यवस्था सुचारु रूप से की जाय और रेल की पटरी वहां तक बिछायी जाय तो उस से इस सरकार को विदेशी मुद्रा भी मिलेगी और पिछड़े हुए क्षेत्र का विकास भी होगा। इसी तरह हाजीपुर से महुआ पोल्वर वाया समस्तीपुर अगर रेल की पटरी बिछाई जाय तो वहां का जो पिछड़ा हुआ इलाका है। उस का विकास होगा और वे लोग खुशहाल होंगे और उन की तरक्की होगी। तो मैं माननीय मंत्री जी से चाहूंगा कि वे इस ओर भी ध्यान दें, दूसरी तरफ 1973 के पांचवें महीने में 19 तारीख को मैंने रेलवे मंत्री जी से मिल कर उन को एक समरण पत्र दिया था। हमारे एक साथी विध्यासिनी सिंह जो शहीद हो गये थे आजादी के आन्दोलन में, राष्ट्रीय आंदोलन में, उन के नाम पर हम ने आग्रह किया था कि देसरी स्टेशन का नाम बदल कर स का नाम शहीद विध्यासिनी नगर कर दिया जाय। उस समरण पत्र पर 20 विधायकों और क संसद सदस्या के भी हस्ताक्षर हैं और स पर उस समय के बिहार के मुख्य मंत्री

श्री केदार पांडेय की अनुमति भी थी इस काम को किया जाय। तो मंत्री जी से चाहूंगा कि इस संबंध में क्या कार्यवाही की गयी है वह बतायें और इस संबंध में गंभीरता से विचार करें। इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात खत्म करता हूं।

**श्री श्याम लाल यादव (उत्तर प्रदेश) :** मान्यवर, जहां तक इस विधेयक के द्वारा क्षतिपूर्ति की धन राशि बढ़ाने का प्रस्ताव है, मैं समझता हूं कि वह ठीक है, लेकिन उस धनराशि को एकत्रित करने के लिए जो प्रस्ताव रखा गया है मैं उसका विरोध करना चाहता हूं। क्योंकि रेलवे का संचालन सरकार जिस प्रकार से कर रही है वह मान्यवर, किसी तरह से भी प्रशंसनीय नहीं है। बराबर उस में घाटा बढ़ता जा रहा है और उस की अक्षमता बढ़ती चली जा रही है। कर्मचारियों के वेतन, उन की सुविधाओं, उन के सुख, उन के रहन सहन का स्तर, उन का देयमान अनेक प्रकार की सुविधाओं, भारत के करोड़ों गरीब निवासियों के मुकाबले बराबर बढ़ती 4 p.m. चली आ रही है। और उनकी जो कार्यक्षमता है वह बराबर गिरती जा रही है। आज रेलवे का प्रशासन ऐसा अक्षम्य, ऐसा निकम्मा हो गया है मान्यवर मैं कहना चाहता हूं कि आज देश में शायद ही कोई रेलगाड़ी अपने समय से चलती है। सरकार को इस बात की कोई चिन्ता नहीं है। मंत्री जी की कठिनाई यह है कि वह कांग्रेस दल के संचालन में, बड़ा सहयोग देते हैं। व्यक्तिगत रूप से मैं भी करता हूं। लेकिन उनकी जो कार्यक्षमता है वह दिखाई देती है रेलवे के उपभोक्ताओं से। उनको बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। दुर्घटनाओं में भी रोज बरोज वृद्धि हो रही है। इसकी कोई कल्पना सरकार नहीं कर रही है और न सरकार कोई ध्यान दे रही है। यह बड़े शर्म की बात है। इसमें करोड़ों रुपया गरीब जनता का लगा हुआ है। इसी दृष्टि से अगर कहा जाए तो मैं समझता हूं समाजवाद का अगर कोई नाम सरकार लेती है तो वह नाम नहीं लेना चाहिये। कहा गया है कि समाजवाद की तरफ देश प्रगति कर रहा है लेकिन रेलवे में जो

[श्री श्याम लाल यादव]

हो रहा है उसे आप देख रहे हैं। हर यात्री का जो रेल में यात्रा करता है उनका जीवन सुरक्षित नहीं है। उनके माल की कोई सुरक्षा नहीं है और घटनाएं भी जिस प्रकार रोज होती हैं लूट-घसोट जिस प्रकार रेलवे में होती है उसकी तरफ कोई ध्यान नहीं गया। मैं समझता हूं अब समय आ गया है कि रेलवे को, इस निकम्मेपन के लिए यात्रियों पर जो असुविधा हो रही है, उनकी जो लूट हो जाती है, उनका सामान जो लूट लिया जाता है, सोते हुए उनका सामान लेकर कोई उतर जाता है, कोई सज्जन जा रहा है तो उनकी घड़ी रेलवे में ही छीन ली जाती है तो इसके लिए क्षतिपूर्ति की व्यवस्था करनी चाहिए और यह व्यवस्था कर में वृद्धि करके नहीं होनी चाहिए बल्कि सरकार रेलवे प्रशासन में कमी करे। जहां धन व्यय हो रहा है उसमें बचत करे। मैं यह नहीं कहता कि कर्मचारियों को सुख-सुविधा न दी जाये लेकिन जो साधारण देश का नागरिक है उसका भी ख्याल रखा जाय रेलवे कर्मचारियों को जितना पैसा मिलता है उनको उससे अधिक वेतन मांगने का अधिकार नहीं है। देश में करोड़ों लोग बेकार बैठे हुए हैं आप उनको काम दीजिए। उसी तनख्वाह पर आज नवयुवक काम करने को तैयार हैं।

आज रेलवे का कर्मचारी एक प्रिविलेज्ड क्लास हो गया है जो वह मांग करे वह उनकी पूरी हो जाए, उनको सुख-सुविधा मिले, उनकी सन्तानों को रेलवे में नौकरी दी जाए। परन्तु मैं कहता हूं कि भारत के करोड़ों निवासी जो रेलवे में काम नहीं करते आखिर उनकी सल्लाह कहाँ जाएगी, उनको नौकरी कहाँ मिलेगी, मान्यवर, दुःख के साथ कहना पड़ता है कि सरकार में वह सामर्थ्य नहीं, शक्ति नहीं, उनके मंत्रियों में क्षमता नहीं कि वे ऐसी बातों का सामना कर सकें। वे झुक जाते हैं राजनीतिक आधार पर जय-जयकार कराने के लिए, वोट के लिए झुक जाते हैं। हिन्दुस्तान की करोड़ों जनता को आप समाजवाद की शिक्षा

देते हैं लेकिन उनकी तकलीफों की ओर कोई ध्यान नहीं देते।

मान्यवर, रेलवे में जिस तरह से आज लोग चल रहे हैं वह आप देखते हैं। भूसी की तरह वे भरे रहते हैं, बोरे की तरह वे लदे रहते हैं लेकिन रेलवे के मंत्री और कांग्रेस के बड़े-बड़े लीडर एयर-कंडीशन की गाड़ी में चलते हैं। यह बड़े शर्म की बात है कि थर्ड क्लास में साधारण पैसिंजर के बैठने की जगह तक नहीं हैं। उसकी कोई व्यवस्था आप कर नहीं पाए। क्या यही समाजवाद का नाम है आप समाजवाद का नाम लेकर रेल के किराये में बढ़ौतरी नहीं कर सकते आपको इसका कोई नैतिक अधिकार नहीं है जबकि रोज-ब-रोज दुर्घटनाएं हो रही हैं और कर्मचारियों पर कोई रोक नहीं है। आए दिन हमारे वाम-पंथी नेता जो समाजवाद का नाम लेते हैं रेलवे बोर्ड की निन्दा कर रहे हैं। मैं पूछना चाहता हूं आखिर इसमें कौन बैठा है? उसी के कर्मचारी हैं। रेल भवन बनाए बैठे हैं। इसमें लोग शान से, ऐश से जिन्दगी बिता रहे हैं। रेलवे के कर्मचारी जैसी जिन्दगी बिताते हैं अगर हर देश का नागरिक ऐसा जीवन बिताया करे तो यह बड़ी प्रसन्नता की बात होगी लेकिन शायद 10.1 प्रतिशत लोगों को ही आप ऐसी सुख-सुविधा देना चाहते हैं देश के 90.9 प्रतिशत लोगों की कोई चिन्ता आपको नहीं हो रही है। मैं आपसे कहना चाहता हूं कि आप अपनी कार्यक्षमता को बढ़ाइये। किराया हर साल न बढ़ाईए। यह आपको नैतिक अधिकार नहीं है क्योंकि लूट-पाट रेलवे में बढ़ रही है उसको रोकने में भी आप असमर्थ हैं। मान्यवर, रेलवे मंत्री से मैं बड़ी नम्रता से निवेदन करूंगा, कि आपका देश में कोई यशगान नहीं हो रहा है। हर कर्मचारी जो रेलवे में कदम रख रहा है वह एल० एन० मिश्र जी के नाम पर क्या कह रहा है, मैं नहीं कहना चाहता। शायद रेलवे मंत्रियों में अभी जो आपसे पूर्व रेल मंत्री थे, पता नहीं उनका क्या दोष था जो उनको हटा दिया गया। इस बात की जरूर प्रशंसा हूँ

यात्री करता हुआ दिखाई देता है कि कम से कम उनके कार्यकाल में तो रेलें समय पर चलने लग गई थीं। बल्कि स्टेशन पर पहले पहुंचने लगी थीं। आज तो रेलें 5-5, 6-6 घंटे लेट चलती हैं, डिलैक्स गाड़ियों तक लेट चलती हैं जिस पर कि आप किराया भी अधिक लेते हैं। तो ऐसा कोई कारण नहीं कि आप किराये में वृद्धि करें। तो, मान्यवर, मैं बड़ी नम्रता से रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि इन बातों पर ध्यान दीजिए। ठीक है, आज आप मंत्री हैं लेकिन देश जो है वह आपसे बड़ा है और जो दुर्दशा देश की कर रहे हैं उसकी सम्पत्ति का जिस तरह से ह्रास हो रहा है, अरबों खरबों की सम्पत्ति रेलवे में लगी हुई है, लेकिन रेलवे में सारा का सारा घाटा ही हुआ है, उसके लिये कौन जिम्मेदार है। यह सरकार जिम्मेदार है और राजनैतिक दृष्टि से मंत्री जिम्मेदार है। रेलवे का घाटा होता है तो उसकी पूर्ति करिये। ठीक है, आपको मैसिब मंडेट मिला है, रूस जैसा देश आपका दोस्त है, उसके लिये करोड़ों रुपया खर्च कीजिए, खुशी मनाइये लेकिन देश की गरीब जनता किस तरह रह रही है उस पर भी ध्यान दीजिए। मान्यवर, किस तरह से खर्चा हो रहा है। अभी एक रेलवे का उद्घाटन हुआ, एक पुल का उद्घाटन हुआ, एक सड़क का उद्घाटन हुआ, प्रधान मंत्री जी जाती हैं—जाती हैं को ठीक है मुझे उस पर एतराज नहीं है—लेकिन बारह-बारह लाख रुपया एक-एक जल्से पर खर्च होता है। क्यों खर्च होता है। एक गरीब देश में इतना क्यों खर्च होता है। एक आदेश निकाला गया कि जो खर्चा है उसको राज्य सरकार बर्दाश्त करेगी। सारा ही उत्तर प्रदेश गरीब है, उसके मुख्य मंत्री कहते हैं कि जितने भी पूर्ववर्ती मंत्री थे वे निकम्मे थे, उन्होंने योजना नहीं चलाई और फिर भी वहां जो एक-एक दिन में कई-कई सभाएं होती हैं और उन पर लाखों रुपया खर्च होता है। मुझे बताया गया है कि छः-छः लाख रुपया खर्च होता है।

**श्री एल० एन० मिश्र :** असत्य बात है।

**श्री श्याम लाल यादव :** असत्य बात नहीं है। आप आंकड़े पेश कीजिए सिर्फ कहने से ही काम नहीं चलेगा। हजारों बल्लियां गाड़ी जाती हैं, हजारों कर्मचारी काम पर लगे रहे, लोगों की सैकड़ों की फसलें बर्बाद होती हैं हैजिकापटर उतारने के लिये। ठीक है, खर्चा आप करिये लेकिन राज्य सरकार पर इतना खर्चा आप क्यों डाल रहे हैं। एक रेलवे का उद्घाटन हुआ, ठीक है, लेकिन यह उचित नहीं है कि राज्य सरकार का 12 लाख रुपया एक-एक उद्घाटन पर, एक पुल के उद्घाटन पर खर्च कर दें, यह कोई न्यायसंगत बात नहीं है। इस गरीब मुल्क में इस बात के लिये कोई तर्क नहीं दिया जा सकता है, लेकिन आपको बहुमत हासिल है, आप कर सकते हैं, 25 साल तक आपने इस देश के भाग्य के साथ खिलवाड़ किया। दिन पर दिन मंहगाई बढ़ती जा रही है, इस देश में यह स्थिति है, कमचारियों की मंहगाई बढ़ती जा रही है, इस देश में लोगों को रोटी नहीं मिल रही है, कपड़ा नहीं मिल रहा है, चीजों के दाम बढ़ते चले जाते हैं, तो इसकी जिम्मेदारी किस पर है। आप कह दें कि हमारे प्रधान मंत्री की नहीं है, आप कह दें कि कांग्रेस पार्टी की नहीं है...

**SHRI BRAHMANANDA PANDA**  
(Orissa): Has it got any relevance to the Bill?

**श्री श्याम लाल यादव :** रेलवेस पूरा होना चाहिये, इसलिये कि कर लगाये जा रहे हैं, पैसेजर्स पर टैक्स बढ़ाते जा रहे हैं। आपको कभी समझ में नहीं आयेगा, आप आध्यात्मिक पूजा करते हैं, आप उसमें यकीन करते हैं, आपका रेलवेस नहीं समझ आयेगा। क्योंकि गरीब यात्रियों पर, गरीब लोगों पर कर-भार करने जा रहे हैं, इसलिये मैं कहता हूँ कि यह कर लगाने का आपको कोई अधिकार नहीं है जब कि उत्तर प्रदेश में इतना खर्च किया जा रहा है, उत्तर प्रदेश में हर हफ्ते में दो दिन बह जा रही हैं और दो दिनों में मुझे बताया गया है—अगर मैं गलत हूँ तो आप आंकड़े दे कर बता सकते

[श्री श्याम लाल यादव]

हैं कि मैं गलत कह रहा हूँ, लेकिन मुझे जो बताया गया है वह यह है कि 24 लाख रुपये प्रति सप्ताह प्रधान मंत्री के दौरे पर खर्च हो रहा है और सारा चुनाव प्रचार हो रहा है, कोई सरकार का काम नहीं हो रहा है।

THE MINISTER OF STATE IN THE DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND IN THE MINISTRY OF WORKS AND HOUSING (SHRI OM MEHTA): There is no basis in that.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Yadav, it is all right you mentioned about the opening of the bridges. But you cannot discuss the political meetings that are held in Uttar Pradesh.

SHRI BRAHMANANDA PANDA: He is wrong.

श्री श्याम लाल यादव : मान्यवर, मैं समझता हूँ कि सरकार की ओर से प्रस्ताव है कि यात्रियों पर कर लगाया जाय उनके किराये बढ़ाये जायें उनके ऊपर बोझा पड़ेगा, इसलिये मैं कहना चाहता हूँ कि सरकार को अपने खर्च में कमी करनी चाहिये, सरकार जिस प्रकार से अपने खर्च में बेतहाशा वृद्धि करती जा रही है, अनावश्यक बातों पर व्यय बढ़ता जा रहा है, राजनैतिक तुष्टीकरण के लिये जिस प्रकार से खर्च किया जा रहा है, उसमें कमी करनी चाहिये। मेरा निवेदन है कि यह बात इससे लगी हुई है, इससे जुड़ी हुई है, इसलिये मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ।

और दूसरी तरफ, मान्यवर, रेल मंत्रालय जिस प्रकार से पक्षपातपूर्ण कार्य कर रहा है उसके बारे में मैं निवेदन करना चाहता हूँ। मंत्री जी को समय नहीं है हमारे पत्रों का उत्तर देने के लिये; क्योंकि वह और तरह से रात दिन व्यस्त हैं, विज्ञापन के बारे में मैंने कहा कि उर्दू अखबारों को विज्ञापन देने में निहायत पक्षपात करते हैं, मान्यवर, उत्तर प्रदेश में जो नौकरियाँ हैं। उनके लिये मेहता जी के श्रीनगर के अखबार में छपता है, लेकिन

उत्तर प्रदेश के अखबार में उसका विज्ञापन नहीं दिया जाता...

श्री ओम् मेहता : हम नेशनल इन्टिग्रेशन चाहते हैं।

श्री श्याम लाल यादव: वह बात ठीक है, लेकिन उत्तर प्रदेश के उर्दू अखबारों में विज्ञापन नहीं दिया जाता। मैंने माननीय मंत्री जी की सेवा में दो-दो खत लिखे और अनुरोध किया कि उस पर विचार कीजिए, लेकिन शायद मंत्री जी इतना व्यस्त थे कि नहीं देख पाए। इसलिए मैं उनसे निवेदन करूँगा कि इन बातों पर विचार करेंगे।

अब मैं दुर्घटनाओं के बारे में केवल दो बातें कहना चाहता हूँ। एक तो जो लेवल क्रॉसिंग हैं उन पर अगर आप कोई आदमी नहीं रखते तो उससे दुर्घटनाएं बहुत बढ़ेंगी, उसको रोकने में आप असमर्थ हो जाएंगे अगर कोई रुकावट वहाँ नहीं होती। दूसरी बात यह है कि प्लेटफार्म कहीं तो नीचे हैं कहीं ऊँचे हैं जिससे चढ़ने उतरने में दिक्कत होती है। जहाँ ऊँचे प्लेटफार्म हैं वहाँ अगर कहीं नीचे कर दीजिए, क्योंकि पैसेन्जर्स को चढ़ने उतरने में दिक्कत होती है, तो रेलवे जवाब देता है ऐसा ही बना रहने दिया जाएगा बहुत से स्टेशनों में आज भी—जैसे कि कुचमा का स्टेशन है धीमा का स्टेशन—केवल स्टेशन पर छोटा प्लेटफार्म है, रेलवे लाइन के बराबर और उसकी बजह से दुर्घटनाएँ होने की संभावना कम होती है।

दूसरी बात यह निवेदन करना चाहता हूँ कि जो सेफ्टी फण्ड राज्य सरकारों को दिया हुआ है, मैं समझता हूँ, उसका कोई उपयोग नहीं कर रहे हैं, तो उसका उपयोग करके अगर सरकार लेवल क्रॉसिंग पर कर्मचारियों को रख दे तो शायद ज्यादा सुरक्षा हो जाएगी।

श्री सुलतान सिंह (हरियाणा) : उपसभापति महोदय, मंत्री जी जो बिल इस हाउस के सामने लाए हैं मैं उसको बेलकम करता हूँ, इसलिए कि उन्होंने बहुत उचित सोचा कि इन्सान की जिंदगी

कितनी कीमती है और रेल दुर्घटना में अगर किसी व्यक्ति की जान चली जाए तो उसके आश्रितों के लिए दिल खोल कर मुआवजा देने की बात की है। मैं समझता हूँ, इस बात के लिए वे बधाई के पात्र हैं।

इसके साथ-साथ अभी एक रेलवे की ओपनिंग सेरेमनी प्रधान मंत्री जी ने की, दिल्ली से सहारनपुर जो एक पुरानी लाइन पहले होती थी—शाहदरा से सहारनपुर तक की छोटी लाइन—जो एक प्राइवेट कम्पनी चलाती थी। जब तक उस कम्पनी को मुनाफा रहा वह कम्पनी उस लाइन को चलाती रही और जब कम्पनी को घाटा होने लग गया तो कम्पनी ने उस लाइन को बंद कर दिया। मैं समझता हूँ, हमारे रेल मंत्री जी ने यह बहुत बड़ा काम पश्चिमी उत्तर प्रदेश के लिए किया। पश्चिमी उत्तर प्रदेश के लोगों की यह एक बहुत बड़ी डिमाण्ड रही थी, क्योंकि वह गंगा जमुना के बीच का, दोआब का, इतना बड़ा जरखेज इलाका है—अगर मैं गलती नहीं करता, जो ऐं कलचरल प्रोडक्शन में हिन्दुस्तान के अंदर तक एक बेहतरीन इलाका है—उसके लोगों की एक बहुत बड़ी मांग थी ब्राड गेज लाइन की। मंत्री जी ने उस लाइन को दिया और हमारे देश की प्रधान मंत्री ने कल-परसों उस लाइन का उद्घाटन किया। मैं जानता हूँ उस लाइन के मंजूर होने के बाद उत्तर प्रदेश के हमारे कुछ दोस्तों को बड़ा दर्द हुआ, दुख हुआ...

**श्री श्याम लाल यादव :** किसी को नहीं हुआ, बड़ी गलत सूचना है।

**श्री सुलतान सिंह :** ... उनको इस बात का कष्ट हुआ कि यह लाइन क्यों मंजूर हुई। वे भूल जाते हैं यह सरकार जनता की सरकार है और एक वेलफेयर स्टेट का धर्म है कि लोगों की उचित मांगों को पूरा करे और लोगों की उचित मांग को पूरा करने के लिए, बेशक यह लाइन घाटे की हो, या उसमें नफे की बात हो, यह एक बहुत बड़ा काम रेल मंत्री जी ने किया और मैं समझता हूँ कि इसके लिए पश्चिमी उत्तर प्रदेश और

उसके जुड़ा हुआ इलाका हरियण, सारे के सारे, धन्यवाद देते हैं रेल मंत्री जी को, प्रधान मंत्री जी को। यादव जी को शायद इससे कुछ कष्ट हुआ होगा...

**श्री श्याम लाल यादव :** कोई कष्ट नहीं हुआ, मान्यवर। यह सूचना गलत है।

**श्री सुलतान सिंह :** उनको सबसे बड़ा कष्ट इस बात का हुआ कि उस रेल का उद्घाटन प्रधान मंत्री के आर्थों से क्यों हुआ। अब आप मुझे बताएं, इस देश में प्रधान मंत्री से शब्द हाथ किस के हैं उनसे पवित्र हाथ और किस के हैं? जो एक कम्पनी के रेल को उखाड़ दिया और जहां जनता की लगातार डिमाण्ड थी उसको प्रधान-मंत्री जी ने स्वीकार किया और उस डिमाण्ड को स्वीकार करके प्रधान मंत्री जी ने रेल का उद्घाटन किया और खुशी में नाचते-गाते वहां लाखों की तादाद में लोग आए उस एक करिष्मे की वजह से—आज यादव जी को, पता नहीं, कितना कष्ट हो रहा है। वे कहते हैं, प्रधान मंत्री जी के जलसे पर रुपया खर्च हुआ।

मैं एक बात यह कहना चाहता हूँ कि प्रधान मंत्री जहां जायेंगी वहां पर पुलिस का इंतजाम होगा। क्या आप यह जानते हैं कि जहां पर प्रधान मंत्री जायें, वहां पर पुलिस का किसी तरह का कोई इंतजाम न हो? आप यह चाहते हैं कि जहां पर प्रधान मंत्री जायें, वहां पर सिक्योरिटी और टेलीफोन का इंतजाम न किया जाय। वे हमारी प्रधान मंत्री हैं, जहां वे जायेंगी, सरकार को उनके ऊपर खर्च करना ही होगा। वे केवल इन्दिरा गांधी ही नहीं हैं बल्कि वे देश की प्रधान मंत्री भी हैं। यदि यादव जी प्रधान मंत्री बन जायें, तो उन पर भी रुपया खर्च करना होगा। उन्होंने जरा भी इस बात का ख्याल नहीं किया कि जो भी प्रधान मंत्री इस देश का होगा, वह जहां भी जायेगा, उसके सिक्योरिटी पर खर्च करना ही होगा और उनके इंतजाम पर रुपया खर्च करना ही होगा और मैं समझता हूँ कि यह खर्च होना चाहिये।

### [श्री सुलगान सिंह]

वे इस बात को तो भूल जाते हैं कि कहाँ उन्हें प्रधान मंत्री का शुक्रिया अदा करना चाहिये था कि उन्होंने ऐसे इलाके में रेलवे लाइन बनाने में मदद दी जिस इलाके से हमारे नेता श्री चरण सिंह जी आते हैं। चौधरी चरण सिंह के इलाके में रेलवे लाइन दी गई है और श्री श्याम लाल यादव को इस बात का दुःख हुआ है, यह बड़े अफसोस की बात है। मैं रेलवे मंत्री जी का इस बारे में शुक्रिया अदा करना चाहता हूँ कि उन्होंने वहाँ के लोगों की रेलवे लाइन की बहुत पुरानी मांग को पूरा कर दिया है।

इसके साथ ही साथ मुझे थोड़ी गुजारिश भी करनी है और वह यह है कि यह एक बहुत अच्छा विधेयक है जिसमें हर एक आदमी को दुर्घटना में मृत्यु के बाद 50 हजार रुपये का मुआवजा मिलेगा। इसके साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि रेलवे में बहुत चोरियाँ होती हैं। मैं एक ले-मैन की दृष्टि से यह सुझाव देना चाहता हूँ कि इस समय रेलवे में दो फोर्स काम कर रही हैं। एक तो रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स है और दूसरा रेलवे पुलिस फोर्स है। मेरा तो यह अन्दाजा है कि इन दोनों पुलिस फोर्स के अन्दर ठीक तरह का जोड़ नहीं है। रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स जो है यह रेलवे की फोर्स है और रेलवे पुलिस फोर्स जो है उसमें स्टेशन्स की पुलिस के लोग हैं। रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स के अन्दर जो पुलिस के आफिसर और कर्मचारी हैं वे बाहर से डेपुटेशन के तौर पर आये हुए हैं और इस तरह से इस फोर्स को खड़ा करने में उनका काफी सहयोग है। हो सकता है कि कुछ अर्थों के लिए वे अच्छा काम दें, लेकिन जिस आदमी को यह पता है कि वह डेपुटेशन पर आया है, साल दो साल के बाद उसे वापस जाना है, तो वह अपना कार्य तथा आपकी प्रापट्रों की रक्षा उतनी अच्छी तरह से नहीं कर सकता है जितना की एक रेलवे का कर्मचारी कर सकता है जिसको आपके यहाँ से तनख्वाह मिलती हो। इसलिए मैं रेल मंत्री जी को सुझाव देना चाहता हूँ कि उन्हें रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स को इतना मजबूत

बनाया चाहिये और आई० जी० से लेकर एक रक्षक तक रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स के ही आदमियों को रखा जाना चाहिये। आपके पास जब दूसरे किस्म के आफिसर एक से एक बढ़िया हैं, तो क्या रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स के लिए अच्छे आदमी नहीं मिल सकते हैं जो रेलवे सर्विस के ही आदमी हों और जो अच्छा काम कर सकें? डेपुटेशन में आफिसरों के लेने की जो आदत है उसको आपको छोड़ देना चाहिये और रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स को एक मजबूत फोर्स बनाइये ताकि उन लोगों को यह बात महसूस हो कि जो भी हम काम करेंगे उसमें उन लोगों का ही नाम या बदनामी होगी।

इसके साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि आज रेलवे के वैगन्स नहीं मिलते हैं। कोयले के अन्दर तो हालत बहुत ही खराब है। अभी हमारे रोहतक जिले में जो कोआपरेटिव शुगर मिल है, उसके बोर्ड आफ मैनेजमेन्ट हमारे पास आये और कहने लगे कि हमारे पास कुछ एक हफ्ते के लिए ही कोयला है। अगर हमारे पास कोयला नहीं आया तो हमारी शुगर मिल बन्द हो जायेगी। यह तो उस इदारे की बात है जिसकी सरकार मदद करती है, लेकिन कुछ प्राइवेट इदारे ऐसे हैं जिनके पास कोयला न होने की वजह से उनकी फैक्टरियाँ बन्द हो गई हैं। वे लोग ब्लैक से कोयले के बैगन लेते हैं। यह तो भगवान ही जानता है या फिर मंत्री जी अबवा रेलवे बोर्ड के अधिकारी ही जानते होंगे कि उनको कोयले के बैगन्स ब्लैक में किस तरह से मिल जाते हैं। लेकिन एक बात जरूर है कि हम इस बात को देखते हैं कि एक बैगन के पीछे ब्लैक चलता है और यह चीज आम आदमी के नालेज में है। यह बैगन किस तरह से मिलते हैं और उनके लिए कितना पैसा दिया जाता है, यह बात ध्यान देने की है आपके पास तो बैगनों की लिस्ट रहती है कि कौनसा बैगन कहाँ पर गया है और कौन से स्टेशन पर खड़ा है। कौनसी जगह पर खड़े रहते हैं और उनका जिम्मेदार कौन है और तब आपको पता लग सकता है कि टोटल बैगन कितने हैं, कितने इस्तेमाल होते हैं और कितने खड़े रहते हैं।



मुझे थोड़ी सी और दरखास्त करनी है और वह यह है कि जहां मंत्री जी ने इस रेल को मंजूर किया और उसके काम को चालू कर दिया, उसके साथ ही रोहतक भिवानी रेल की बहुत पुरानी मांग है। इसी तरह से रोहतक से चंडीगढ़ जाने हैं, हमारी कैपिटल है, तो रोहतक से गुहाने तक तो रेलवे लाइन है लेकिन गुहाने से पानीपत तक नहीं है।

इसके अलावा ओवरब्रिज की यह हालत है कि कोई आदमी यमुना नगर जाय तो पौन-पौन घंटे खड़े रहते हैं क्योंकि ओवरब्रिज नहीं है। रिवाड़ी के अन्दर इतनी रेलवे लाइन हैं लेकिन ओवरब्रिज नहीं है। हमारे रोहतक के अन्दर ओवरब्रिज नहीं है। कुरुक्षेत्र जाना हो तो घंटों आदमी खड़ा रहता है ओवर ब्रिज न होने की वजह से। मैं सबकी मांग नहीं करता लेकिन मैं कहता हूँ कि एक-एक, दो-दो साल के बाद भी एक ओवरब्रिज भी मंजूर करें तो काफी होगा। साथ साथ देख लें कि कौन सा ज्यादा जरूरी है, जैसे कुरुक्षेत्र है, दस-दस लाख आदमी इकट्ठा हो जाता है जब कुम्भ का स्नान होता है लेकिन ओवरब्रिज नहीं है। कोई एक जगह को पकड़ लें और इस तरह से हमारे ओवरब्रिज मंजूर करते जायें।

वैसे जो यह विधेयक लाए हैं इसके लिये मैं समझता हूँ कि आप धन्यवाद के पात्र हैं। इसके द्वारा आपने बहुत बड़ी सेवा की है रेलवे में सफर करने वाले लोगों की और इसके लिये मैं आपको बधाई देता हूँ।

**श्री नवल किशोर :** उपसभापति महोदय, यह एक छोटा सा विधेयक मंत्री जी ने पेश किया है। बादा तो उन्होंने यह किया था कि वह एक काम्प्रीहेंसिव बिल लाएंगे। तीन महीने पहले भी जब वह एक एमंडिंग बिल लाए थे तब उस समय भी उन्होंने बादा किया था कि हम कम्पेनसेशन को बढ़ाएंगे। मैं समझता हूँ कि उन्होंने अपना वादा पूरा किया है। जहां तक मुआवजे को 20 हजार से 50 हजार करने

की बात है उसके लिये मैं उनको समर्थन देता हूँ, क्योंकि यह अच्छा काम किया है।

**श्री महावीर त्यागी :** अपने पास से थोड़े ही देंगे।

**श्री एल० एन० मिश्र :** अपने पास से कुछ भी नहीं देंगे।

**श्री नवल किशोर :** पास से तो कोई नहीं देता है। यह तो सीधी मैथेमैटिक्स की बात है। 62 में यह कम्पेनसेशन 10 हजार से 20 हजार हुआ। बाद में एयर लाइन्स ने जिनका 40 हजार था उन्होंने 40 हजार का ढाई गुना एक लाख कर दिया और इन्होंने 20 हजार का ढाई गुना 50 हजार कर दिया। मैथेमैटिकली बिल्कुल ठीक कर दिया। आपने यह तो अच्छा किया, मगर एक्सीडेंट के अलावा और भी जो बहुत से नक्सानात होते हैं उन पर इसके अंदर कोई चर्चा नहीं है। मिसाल के तौर पर मेरे दोस्त ने कहा कि जो अनमेन्ड क्रासिंग होती हैं उन पर बहुत से एक्सीडेंट होते हैं, जैसे कि एक दुर्घटना हुई थी थोड़े दिन पहले जब एक इंजन पी० ए० सी० के एक ट्रक से टकरा गया और 8 आदमी मर गये, प्लाटून कमान्डर, हेड कान्स्टेबिल, कान्स्टेबिल और 18 आदमी जखमी हुए। मैं समझता हूँ कि ये एक्सीडेंट आपकी इस डेफिनीशन के अन्दर नहीं आएंगे।

एक बात और भी है। सेक्शन 2 में आपने 20 हजार से 50 हजार कर दिया है। आपने अपटु 20 हजार से अपटु 50 हजार कर दिया जबकि आपका एक्शोरेंस था कि 50 हजार होगा ही।

**श्री एल० एन० मिश्र :** 50 हजार होगा।

**श्री नवल किशोर :** एक बात और भी आपने अच्छी की है। अभी तक आदमी की इनकम के हिसाब से कम्पेनसेशन दिया जाता था। जब आमदनी का सवाल नहीं है। मैं समझता



**श्री नवल किशोर]**

हूँ कि अब इसमें कोई डिस्क्रिमिनेशन नहीं रहेगा चाहे कोई थर्ड क्लास का पैसिंजर हो, चाहे सैकिन्ड क्लास का हो, चाहे फर्स्ट क्लास का हो, चाहे एयर-कन्डीशन्ड का हो।

अभी कहा गया कि चूँकि एयर लाइन्स एक लाख रुपया देती है इसलिये रेलवे को भी देना चाहिये। मैं बड़े अदब से कहना चाहता हूँ कि इस से इतिफाक नहीं करता हूँ मैं माननीय सदस्य की इज्जत करता हूँ लेकिन यह भी देखना चाहिये कि हमारे देश में डिफरेंट मोड्स आफ ट्रांसपोर्ट हैं, डिफरेंट बेहिकिल्स ह। अगर इस बात को मान लें तो जो गवर्नमेंट की रोडवेज हैं उनमें एक्सीडेंट होने पर एक लाख रुपये का वे कम्पेनसेशन क्यों न दें? इसी प्रकार यदि पब्लिक कोल मोहन में एक्स्प्लोजन हो जाय तो वहाँ मजदूर को एक लाख रुपए का कम्पेनसेशन क्यों न दिया जाय, किसी फैक्ट्री में एक्सीडेंट हो जाय तो एक लाख रुपया वहाँ भी दिया जाय? क्या यह संभव है?

मुझे बड़ा ताज्जुब हुआ जब रणवीर सिंह को इसमें समाजवाद दिखाई दे गया। मैं समझा नहीं कि कम्पेनसेशन से समाजवाद का क्या वास्ता।

सुल्तान सिंह जी ने कहा कि रेलवे मंत्री को यह अहसास हुआ कि इंसान की जिन्दगी कितनी कीमती है। यह कहिए कि इंसान की मौत कितनी कीमती है इसका अहसास जरूर रेलवे मंत्री को हुआ? अभी डिबेट होगी 5 बजे के बाद जिसमें वह आंकड़े पेश किये जायेंगे कि 5 परसेंट से ज्यादा आदमी हिन्दुस्तान में ऐसे हैं जिनकी आमदनी तीन आने से कम है। यह शर्म की बात है कि आज भी ऐसे गरीब इंसान मौजूद हैं जो हलवाईयों की दुकान के नीचे जूटे पत्तों को चाटते हैं। जिन्दा रखने पर यह हालत है मगर मरने पर अगर 50 हजार रुपया दे दें तो इससे समाजवाद आ गया? यह समाजवाद का मजाक है, एक मखौल है, उसकी धज्जियां उड़ाने की बात है।

श्रीमन्, मिश्रा जी बहुत होशियार आदमी हैं और पैसा इकट्ठा करने में बहुत होशियार हैं। मगर अब तक इनका हाथ जाता था अमीरों की जेब में, अब पहली दफा गरीबों की जेब काटना भी इन्होंने शुरू कर दिया। क्या जरूरत थी कि आप सेस या सरचार्ज लगायें। हर साल एयर कंडीशन, फर्स्ट क्लास का टिकट आम बढ़ाते जाते हैं। आपने सोचा कि सेस लगा दें और 50 हजार कर दें तो बाह बाह एल० एन० मिश्र की हो जाएगी। मगर यह पता नहीं कि यह 'मियां की जूती मियां के चांद' जैसी बात हो गई। आपने खुद दिये हैं आंकड़े कि आप इससे 8 करोड़ रुपया इकट्ठा करेंगे। फाइनैसल मैमोरैंडम में आपने कहा है कि ढाई करोड़ रुपया इस पर खर्च होगा जब कि पहले आंकड़ों के अनुसार 1971-72 में जो ऐक्सीडेंट हुए हैं करीब 4959 के करीब हैं और जो डैथ हुई हैं वह 2,619 हैं और उनकी यह तादाद बढ़ती जाती है। चूँकि समय कम है, मुझे आपसे दो तीन बातें कहनी हैं।

शहादरा-सहारनपुर के बीच में जो ट्रेन आपने खोली है वह आपने अच्छा काम किया हालांकि आपने एक पत्थर से दो चिड़ियों का शिकार किया है। आपने जनता की मांग भी पूरी की और चुनाव में अपना प्रोपेगंडा भी किया है, दोनों काम किये। मगर चाहे चुनाव के नाम पर किया, चूँकि आपने अच्छा काम किया, इसलिए वहाँ की जनता आपकी अहसानमन्द होगी।

तराई में बहुत मांग थी, मेरे दोस्त पांडे जी नहीं हैं, उनकी तरफ से और वहाँ के लोगों की तरफ से मैं शुक्रिया अदा करूँगा आपका और प्राइम मिनिस्टर का कि वहाँ की जो ब्रांड गेज की मांग थी 20 साल से उसको आपने मान लिया है।

दूसरी बात मैं कह रहा था कि ऐक्सीडेंट्स कैसे कम किये जाएँ इसके बारे में अभी आपने शायद सोचा नहीं। मेरे दोस्तों ने कहा कि लेबर का कंटेंटमेंट होना चाहिए, मैं उनसे इतिफाक करता हूँ, लेकिन मैं नहीं जानता कि कैसे उनको

कटेंगे होना । तनखाह बढ़ाते चले जायें, प्रोडक्टिविटी घटाते जाइये तो जो आज इंडियन एयरलाइंस में स्थिति हुई है कि 300 परसेंट बेजेज बढ़ गई और प्रोडक्टिविटी 50 प्रतिशत से नीचे आ गई, वही हाल आपका भी होने वाला है । तो मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि आपने जो सरचार्ज बढ़ाया है उसके लिए आपका समर्थन उस हिसाब से और इस हाउस में किसी ने भी नहीं दिया है । तो जो डेमोक्रेट्स जोर से बोल रहे थे, कह रहे थे कि यह डेमोक्रेटिक गवर्नमेंट है जनता की सरकार है, जब एक आदमी ने जो उस सरचार्ज का समर्थन नहीं किया तो उसे आप वापस ले लें । . . . *Interruption*

श्रीमन् मुझे एक बात याद आ गई। जब ताजिजे उठते हैं हमारे यहां लखनऊ में तब हमारे शिषा भाई जो हैं उनके यहां मातम मनाया जाता है । वह अपने सीने को पीट पीट कर खून निकाल लेते हैं । जब लखनऊ में ताजिजे उठते हैं यदि उसके लिए पेड आदमी मिल सकते हैं तो वाह वाह करने के लिए आदमी यहां क्यों नहीं मिल सकते? मैं मिश्रा जी से कहना चाहता हूँ कि अगर आप में डेमोक्रेसी का सेन्स शेष है तो आपको यह सरचार्ज वापस लेना चाहिए । गलती आपकी होगी, आपकी मिनिस्ट्री की होगी और भुगतनेवा कौन ? जनता क्यों ? तो मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि अगर आप ओवर-स्टाफिंग बन्द नहीं कर सकते, अगर आप रेलवे में करप्शन को बन्द नहीं कर सकते, अगर रेलवे में चोरी को बन्द नहीं कर सकते, और आप आर० पी० एफ० पर 35 करोड़ रुपया खर्च करने के बाद भी जो आंकड़े दिए गये हैं कि 15 हजार चोरी के केसेज से बढ़कर 30 हजार हो गये, तो 35 करोड़ रुपया खर्च करने के बाद चोरियां दूनी हो जायें, आप उसको खत्म नहीं कर सकते, आप टिकटलेस ट्रेवल में जो 26 करोड़ रुपये का नुकसान होता है उसको कम नहीं कर सकते तब फिर इस सरचार्ज को लगाने का औचित्य क्या है ? अगर आप सिर्फ बकिंग आफ दि रेलवे जो है उसको ही स्ट्रीमलाइन कर दें तो आपको टैक्स लगाने की जरूरत नहीं है।

मिश्रा जी, आप केयरफुल आदमी हैं फिर एक चीज और आप यह सुनिये कि इससे हार्ड करोड़ रुपया आप देंगे और आठ करोड़ रुपया कमायेंगे । ऐक्सीडेंट आप के लिए बुरा हो गये । आपने यह भी कह दिया कि हम अमेनिटीज देंगे । हर बजट में आप अमेनिटीज देने की बात कहते हैं, लेकिन आप अमेनिटीज कहां देते हैं । जो मुसाफिर ट्रेन में सफर करते हैं उनकी अगर डकैती हो जाये तो क्या उनको आप कम्पेंसेशन देंगे । डकैती और मर्डर वाले केसेज में आप कम्पेंसेशन नहीं देंगे । यदि आप उनको कम्पेंसेशन नहीं देंगे, तो मुझे आप से कहना है कि आप ट्रेवलिंग में सेटो क्या कर रहे हैं । कृपया अपनी बकिंग को इम्प्रूव कीजिये । टैक्स लगाने से कुछ नहीं बनेगा

रेलवे बोर्ड के बारे में मैं कुछ कमेंट करना नहीं चाहता हूँ । अगर ऐसा सफेद हाथी-आप रखते हैं तो उसके ऊपर आप को खर्चा कम करना चाहिए, अन्धाधुन्ध खर्च पर पूरा ध्यान देना चाहिये । वैसे राजा महाराजों के वक्त में सफेद हाथी पाले जाते थे, वह जमाना खत्म हो गया । आखिर में मैं कहूंगा कि आप एक काम्प्रिहेंसिव बिल लाइये और यह जो आपने कम्पेंसेशन देने के लिए सरचार्ज लगाया है, इसका कोई भी औचित्य नहीं है । इसको आप को वापस लेना चाहिये । इसको वापस लेने के बाद जो आप का बिल है उसका मैं समर्थन करता हूँ ।

Who is the persons who gave you the advice to do this?

SHRI L. N. MISHRA: I am really grateful to the House for giving support to the Bill though there are some hon. Members who have raised objection to the provision of the surcharge. Before I go into that, I would say that this is an innocuous and innocent Bill. But the whole working of the Railways has been brought in here. As a matter of fact, this has turned out to be a debate on the Railway Budget. I welcome the suggestions made and I am really happy

to note them. Before I go into the general working of the Railways, I will have to say something about this Bill also. Sir, as you remember, after the Madhupur accident which occurred, during the last session of Parliament, I assured this House that the compensation clause will be amended and we will give Rs. 50,000 to these killed or seriously injured in the accident, and it is with respect to that assurance that we have brought forward this Bill before the House.

A point has been raised that in the airlines the compensation is Rs. 1 lakh while in the railways we have suggested only Rs. 50,000. The point has been ably met by Nawal Kishoreji, and I am thankful to him. The point was also made—why this difference in the value of human life, as between air and train passengers? There is no question of difference in the value of human life. It cannot be measured in terms of money. The object is to provide some relief to the people who suffer as a result of accidents in the railways. This is the object behind it, and there is no question of paying for the value of human lives. Human life is precious and even millions and billions cannot be any real compensation for it.

**श्री मान सिंह वर्मा :** आप ने जो 50 हजार रुपया रखा है उस का आधार क्या माना है ?

**श्री एल० एन० मिश्र :** वह मैं बताता हूं।

Sir, I was speaking about human life. We have to realise whether this Bill is an improvement upon the old Bill or the previous Bill or not. It is an improvement. It is thus possible after a year or two that some colleague of mine who might be here or I myself would bring forward another Bill and the compensation might be raised to Rs. 1 lakh.

There was a suggestion from Mr. Nawal Kishore that we should have a comprehensive legislation dealing with all the problems of the Indian Railways. This is a wholesome suggestion. We have deputed one officer in the Railway Board for this purpose and he is going into it. am

within a year or so I will say. we will come before Parliament with a comprehensive Bill amending the existing Railways Act. In that we can consider all the suggestions that have been made and whatever is possible, we will try to accommodate in that comprehensive Bill.

The hon. Member wanted to know about the basis for this amount of Rs. 50,000. That has been suggested. Mr. Nawal Kishore himself said that from Rs. 10,000, it was raised to Rs. 20,000 or something like that. We have thought about the whole matter. We had a meeting. We discussed it and we came to the conclusion that in the present situation we could go only up to Rs. 50,000. Then the Question was raised as to why the surcharge is being imposed. Sir, the answer is simple. The financial position of the Indian Railways today is really precarious. It is passing through a critical stage. Those who are interested in finance must have seen the heavy burden as a result of the recommendations of the Pay Commission. The three increases in dearness allowance, the losses that we have incurred as a result of the loco men's strike, the loss that we are incurring almost every day on account of some kind of dislocation in work, the subsidy that we have given in the movement of foodgrains in scarcity areas, all these put together have brought the financial position of the Railways to a precarious stage. We had begun this year with a deficit budget of Rs. 9 crores in February. But what is the position today? The loss today to the Indian Railways is in the neighbourhood of Rs. 127 or Rs. 130 crores. I do not know what will be the real position when the year comes to an end. Therefore, in the present situation it was not possible to make any provision from the existing revenue. That is why we have resorted to this surcharge. If we decide not to impose this surcharge, if the House decides not to impose this surcharge, then we will have to give it from the general revenue. The revenue will have to be raised by increasing the fare or the freight. Therefore, money will have to be found from the travelling

public or from the general public of this country. Otherwise, wherefrom can we get the money? So, the argument that the surcharge is not advisable, I will say, is not very sound. If we have to give compensation, we have to have some source of revenue.

Then the point was made that when we have to give a maximum of Rs. 2.50 crores, why we should collect Rs. 8 crores. We felt that for improving safety in railway travel and for providing better passenger amenities, if we can have some more revenue without causing much hardship to the travelling public, we should have it. What is the burden on the travelling public? A third class passenger will not have to pay more than five paise on each ticket. One has to pay only five paise more on each ticket. I do not think it is a very heavy burden in any sense of the term. I will only seek the indulgence of the House to appreciate the financial position of the Railways. I will confess that we are not in a position to provide for this compensation from our general revenue. We are not in a position to do that. That is why we have taken recourse to this levying of a surcharge. About the increase from Rs. 50,000 to Rs. 1 lakh, the time will come and if it is necessary, it will have to be done.

About the working of the Railways, first the question of punctuality was raised. Mr. Shyam Lal Yadav made a strong argument against late running of trains. Here I would like to say one thing. It is a fact that in the three Zonal Railways, namely, Northern, Eastern and North-Eastern, punctuality has gone down. There is no doubt about it and I do not deny it. To-day the punctuality is 55 to 75 per cent in these three Zones. In the six other Zones punctuality has not gone down. It is 80 to 90 per cent. That has been the normal performance of the Railways. Why has punctuality gone down? It has been mainly because—I will not use the word "Indiscipline" on the part of the Railway workers—there has been want of a sense of responsibility on the

part of some responsible sections of the Indian Railway workers. There have been wild-cat strikes. There have been lightning strikes. There have been strikes without notice. There has been trouble in the Dhanbad Division. We had trouble in Baroda and then again in Ajmer and Bikaner.

There was no notice, no intimation, and people went on strike and stopped working. This is negation of trade union facilities. If they believe in trade union facilities, if they want to take advantage of those facilities, then the normal Trade Union Act has to be maintained. But the provisions of the Trade Unions Act are being violated like anything. I seek the help of the House and all political parties in this country, I appeal to them to help the railways in this matter. We are trying our best to improve the working conditions. The Pay Commission has recommended Rs. 196 or something like that as minimum wage for railway workers. On a rough calculation of all allowances, most of the people get a minimum of Rs. 346 or something like that in the railways. Some friends have suggested that they have much better working conditions than even those in many public sector undertakings, leaving aside the general public in the country whose per capita income is much lower than what Railwaymen are getting.

About financial situation of the Indian Railways, it is a fact that it has gone down. But this is not confined to the Indian Railways. All over the world this is happening. The UK Railways' loss was in 1971 £15.4 millions; in 1972 £26.2 millions. So far as Germany is concerned, the loss was 1,251 million DMs in 1971-72. In France the working expenses remained the same. That way France is lucky. In Japan the working expenses exceeded the revenue by 14 per cent in 1970-71. In America they are also incurring losses on rail roads. I am told that Britain and America are writing off the value of their capital investment itself. Therefore, it is a global phenomenon. But that should

[Shri L. N. Misra] not give us any consolation and we should not be satisfied with this situation. We will try to improve the financial position. But this can be done only if we get cooperation from two sides: Firstly from the people working in the railway; and secondly, from the travelling public.

The question of ticketless travel was raised by some honourable Member. That is why I appeal to the travelling public. . .

SHRI A. G. KULKARNI: Theft, pilferage, everything.

SHRI L. N. MISHRA: Yes, ticketless travel, loss of property, everything. We give Rs. 14 crores per year as compensation to those people who lose their goods. Ticketless travel is estimated to be Rs. 25 crores per annum. Again we are having new calculations and by the time of presentation of the Budget sometime in March I will be able to give the latest figures, the latest assessment about the loss on ticketless travel. These are the loopholes or whatever you might call. Therefore, I seek the cooperation of the travelling public. Then the question of Shahaara-Sa-haranpur line was raised. This has been replied to by Shri Ranbir Singh and Shri Nawal Kishore. You will remember, Sir, while I was presenting the Budget, in my Budget speech I had said that I am going to change the approach to the problem of laying new railway lines. So far we have been laying railway lines only in those areas where we get financial returns. If we want to develop backward areas in the country, if we want to narrow the regional disparities or disparities in incomes, we will have to provide means of transport to the neglected and the backward areas, to agriculturists who do not get a fair price for their produce. An honourable Member has said that western UP has been very rich insofar as foodgrains are concerned, so far as sugarcane is concerned, but that area has no proper facilities for transport. A case for a railway line there was already there since the Shahdara-Saharanpur line was being run by Martin and Company. Martin and Company had made profits in

that area. I have every reason to believe that Shahdara-Saharanpur Railway line will be economically justified and we will get better returns there. Apart from that, this will be a long way in helping agriculturists and peasants of that area. That area is dominated by peasants and agriculturists. Therefore, I have no reason to regret in having that project. We will have many more projects like that in backward areas. Panipat-Go-hana is one of the projects which we are going to develop. Again the question of Biohtak/Bhiwani railway has been decided in principle and we will have it. Therefore, backward and neglected areas have got to be developed. If the railways are confined only to cities like Bombay, Calcutta and Patna, what about rural areas, neglected areas, backward areas? If we want to improve the plight of those people, we will have to provide means of transport to them. Railways is perhaps the best means of transport to neglected and backward areas.

Then, Shri Yadav said it was politically motivated. He said there was political motivation, that it was 100 per cent politically motivated. I say there was no political motivation.

But if we do well and our performance is good and if for that reason the people vote for us, how can we be blamed for it? Of course, we will be happy and we will be grateful to the people for their support. It was said here that Rs. 12 lakhs were spent for Prime Minister's visit on one day. It is a fantastic lie and such statements should not be made in the floor of the House by responsible Members.

Shri Mariswamy mentioned about Dining Car in the Grand Trunk Express. I will have this looked into and I hope something will be done. He also said that rice is not being served on Saturday and Wednesdays. If there is a ban in one particular area, I do not know why it should be made applicable to train catering. I will look into it.

Shri H. D. Malaviya said about accidents. If we take 1964-65 as the base year having the lowest number of accidents 1300 accidents—I am only

referring to major accidents—then in 1972-73 the number came down to 000 and till October this year the number would not be more than 500. Thus the number of accidents has come down by more than 34 to 35 per cent and we have taken a number of steps to safeguard against human errors. We have introduced automate signalling and interlocking devices. We have introduced a number of scientific arrangements to avoid accidents. But we cannot completely rule out accidents. But our duty and responsibility is to take precautionary measures and we have made provision for this so that the accidents will be minimised to the extent possible.

I was reminded about the responsibility of Railways during the Fifth Plan. The burden that is being cast on us during the Fifth Five Year Plan is really very, very big. I am sure Indian Railways will rise to the occasion. But I do not want to make any commitment now because it depends on many factors, and mainly, our industrial relations. I am in favour of trade union movement. I have been in touch with the working class for the last 25 years or so. Today I am presiding over a railway system which has the largest number of workers and therefore I am one of the most worried persons today not because there are strikes, but because Indian railway workers are turning to be very unreasonable. I would not say unruly. But they do not go by or follow some code of conduct. In a democracy we should have trade union and the stronger the trade union the better it would be for industrial relations. But there must be some code of conduct as to when a strike should be conducted or work should be stopped. But nothing of that kind of being observed. Somebody suggested that during the last nine months the Indian Railways have deteriorated. I have not got the comparative figures. But if I am responsible for it I will be prepared to pay the price for it. But there have been reasons such as power failures, strikes, etc. and these will have their impact on the total performance of Indian Railways.

Shri H. D. Malaviya raised the question of speedo-meters. All mail

and express trains are fitted with speedometers. He also said about holding up of Railways and he warned co-ordination between Home Ministry and Railway Ministry. We have got that co-ordination.

Regarding the implementation of the recommendation of the Accidents Inquiry Committee, I am glad to inform the House that out of 419 recommendations of the Wanchoo Committee, which have been accepted by the Government, 379 recommendations have already been implemented. Only 40 recommendations remain to be implemented and they are being followed up with expedition.

Shri A. G. Kulkarni spoke about wagons in Bangla Desh. I will give you the exact position. At present about 1,400 broad gauge wagons and 1,000 meter gauge wagons are there as against the permissible limit of 1,000 broad gauge and 950 meter gauge wagons. Thus it will be seen that the excess holding is only marginal.

The total holding is about 2,000 or so. But they are not causing any harm to us. We have got wagons. But the question is one of movement of wagons and the loading of wagons and it is not as if wagons are not physically available. Wagons are there. But we are not able to make proper utilisation of the wagons that are available, because their movement has not been going on according to the schedule and the loading has not been according to the schedule also. The main reason is that the movement of the wagons has not been according to the schedule and similarly, the loading part of it also. So far as the physical availability of wagons is concerned, it is not that serious. But, of course, when we will be implementing the Fifth Five-Year Plan, we will be needing more wagons and the Ministry of Heavy Industry is seized of the problem and we had a meeting also about this and we have plans for manufacturing more and more wagons during the Fifth Plan, - period.

SHRI A. G. KULKARNI: What about the Sholapur issue?

SHRI L. N. MISHRA: I am coming to that. Sir, a question was raised about the Sholapur agitation. Mr. Kulkarni knows that we have got a parliamentary Committee and they want to have one or two sittings more. They have had some sittings earlier. And, Sir, they will be giving their recommendations. I can only assure the House that whatever be the demand that has been made, if it is justifiable it will be met and this assurance was given to them at the time of the strike also and we stand by that assurance and it will be implemented and I do not want to sidetrack the issue.

SHRI A. G. KULKARNI: Now some new problems have arisen.

SHRI L. N. MISHRA: Yes, I know. Once we take a decision on the problems, we will not only go into the problems that arose first, but we will also go into the problems that may crop up in the process and we will try to take these into consideration before coming to a final decision.

Then, Sir., a question was raised about some advertisements in the Urdu papers. I think no discrimination is made. As a matter of fact, in the debate in the Lok Sabha, it was assured that all encouragement would be given to Urdu. If there is any such thing, I will certainly look into it. But I can only say that there has been no idea of discrimination of making any discrimination, in giving advertisements.

Then, Sir, the question of coal was raised and it was mentioned that there were only one week's stocks. If there is a week's stock in a place, then they are lucky because. Sir, there are places where the stocks are only for 2 days or for 11 day and so on. But the point is that coal must be in the pipeline and whether it is there or not. In most cases it is in the pipeline. If anybody has got coal for seven days, then he is in a comfortable position. The only thing, that we have to see is that the cost is in the pipeline. The average load-ins of coal during the peak season is 7,000 wagons and our average is about 7,400 to 7,500 wagons a day.

Of course, there is shortfall. But, if you take the country as a whole, it will be 7,400 wagons a day and the shortfall is only of the order of 400 to 500 wagons. We are seized of the problem. But there are a number of problems especially in the Jharia and Raniganj areas and I do not want to go into the details of these problems. But the people coming from there would appreciate the problem that is prevailing in that zone.

Sir, nothing more would I like to add. I would only assure that the gestions made in this House on the working of the railways and on the improvement on the railways would be looked into carefully. I can only assure the House that it will be my sincere effort and endeavour to improve the railways and if I fail in my endeavour, I will come before the House and say that I have failed, Sir. Thank you.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

"That the Bill further to amend the Indian Railways Act, 1890, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Let us now take up the clause-by-clause consideration of the Bill. There is an amendment by Shri Mathur.

#### Clause 2

#### Amendment of Section 82A

SHRI JAGDISH PRASAD MATHUR: Sir, I beg to move:

"That at page 1—

(i) line 7, for the words "fifty thousand" the words "one lakh" be substituted;

(ii) after line 7, the following proviso be inserted, namely:—

'Provided that in no case the amount of compensation shall be less than twenty-five thousand rupees.'

The question was proposed.

श्री जगदीश प्रसाद माथुर: मंत्री जी के वक्तव्य के बाद मुझे ऐसा लगा कि मुझे अपना अमेन्डमेंट मूव करना चाहिये क्योंकि आप जो कम्पेंसेशन ग्य करने वाले हैं उस के सम्बन्ध में इस एकट कोई भी प्राविजन नहीं है कि 50 हजार रुपये ज्यादा मिलेगा या फिर एक रुपये से लेकर 50 हजार रुपया मिलेगा।

श्री नवल किशोर : इस बारे में मंत्री जी ने कह दिया है।

श्री जगदीश प्रसाद माथुर : लेकिन मेरा कहना यह है कि किसी भी दशा में क्षतिपूर्ति की राशि पच्चीस हजार रुपये से कम नहीं होनी चाहिये और यह राशि जो आपने पचास हजार तब की है उसको आप को एक लाख रुपया कर देना चाहिये। फिर जहां तक कम्पेंसेशन देने का सवाल है इसमें इंज्यूरी के हिसाब से दिया जायेगा कि वह किस प्रकार की है। यह बात सही है कि इस सम्बन्ध में जो रूल बनने के बाद संसद के सामने आयेंगे।

लेकिन यहां तो बिल के ऊपर विचार होता है, रूल पर कभी विचार नहीं होता। इसलिये यह ज्यादा महत्व की बात है कि कितना कम्पेंसेशन हो कम से कम और अधिक से अधिक इसकी सीमा आप बांध दें। कम से कम 25 हजार और अधिक से अधिक एक लाख की सीमा बांध दें, नहीं तो रूल-मेकिंग पावर जिनके हाथ में दे रहे हैं वही सब कुछ करेंगे। केवल एक डाई-रेक्शन आपने दिया है कि अर्निंग का आधार नहीं होगा। बाकी नेचर आफ इन्जरीज...

श्री एल० एन० मिश्र : यह अच्छी बात है या नहीं ?

श्री जगदीश प्रसाद माथुर : यह बात ठीक है, लेकिन बाकि में सुधार की गुंजाइश है। आप इसको जल्दबाजी में लेकर आए हैं। नेचर आफ इन्जरीज में बिलकुल कम भी किया जा सकता है, 500 रुपये तक हो सकता है।

श्री एल० एन० मिश्र : 500 रुपये नहीं हो सकता। मैं बताऊं अगर आप चाहें तो। लम्बी फेहरिस्त है।

Loss of any finger other than the index finger . . . . .	Rs. 2000-00
Loss of index finger . . . . .	Rs. 5000-00
Permanent total disability or death . . . . .	Rs. 50000-00
Loss of right arm . . . . .	Rs. 35000-00

श्री जगदीश प्रसाद माथुर : आपने 2 हजार से 50 हजार तक की बात की है। मेरा सुझाव है कि 25 हजार से 1 लाख तक की सीमा बांध दी जाए।

SHRI L. N. MISHRA: I cannot accept this amendment.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

"That at page 1—

(i) line 7, for the words 'fifty thousand', the words "one lakh" be substituted;

(ii) after line 7, the following proviso be inserted, namely:—

"Provided that in no case the amount of compensation shall be less than twenty-five thousand rupees."

The motion was negatived.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

"That clause 2 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 2 was added to the Bill.

Clause 3 was added to the Bill.

Clause I, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI L. N. MISHRA: Sir, I move: "That the Bill be passed."

The question was put and the motion was adopted.