

[श्री राजनारायण]

प्रश्न कहां उठता है कि हम को प्राइम मिनिस्टर बुला कर के कंसल्ट करें। अगर आप में ताकत हो और सभी अपोजीशन के लोग एक हो जायें तो आप देखिये कि वे आपको बुलाती है या नहीं। इसलिये मैं यह रिक्वेस्ट करूंगा कि विरोध पक्ष प्राइम मिनिस्टर की कृपा पर मुन्हसिर न करें। जितने विरोधी दल है, जो आज अपने को कांग्रेस का विरोधी कहते हैं, वे आज एक राय हो जायें और वाइस-प्रेसिडेंटशिप के लिये कोई हरिजन या कोई मुस्लिम ले लिया जाय, यह हम इंस्टिस्ट करेंगे। यदि ऐसा हो जाय तो हम निश्चित रूप से कह सकते हैं कि उस कैंडिडेट को हम जितना कर रहेंगे। मैं कहता हूं कि आज कांग्रेस टूट रही है और उसके एक चौथाई लोग प्रेसिडेंट के चुनाव में कांग्रेस के कैंडिडेट को वोट नहीं दे रहे हैं, तो फिर कांग्रेस का वाइस-प्रेसिडेंट कैसे जीतेगा। इसलिये अनावश्यक ढंग पर अपनी हीन भावना प्रगट करना ठीक नहीं है। पहले आप अपनी एकता दिखाइये। मैं सभी विरोधी दलों से प्रार्थना करूंगा कि सभी विरोधी दलों एक जगह बैठें और बैठ कर के एक नाम तय करें। फिर प्राइम मिनिस्टर को शक मार कर के आप से सलाह करनी पड़ेगी। आप उनसे हाथ मत जोड़िये कि वे आपको बुलायें।

SHRI BHUPESH GUPTA : I would not like to be misunderstood. We have every right to nominate our candidate, as Mr. Rajnarain said. But, certainly, we should discuss it. In fact, discussion should take place. I am raising this point from the point of view of propriety of the House and the functioning of the House. I am not concerned with what is happening outside. I laid stress on the fact that he is the Chairman of the House. I am not charging the ruling party. Just as it is the duty of the ruling party to consult us irrespective of what we say or do, we are free to make whatever suggestions we like to make. But the ruling party has been at fault. That is what I want to point out because the ruling party's tendency is to impose a Vice-President, a Chairman, on this House in the Syndicate type. That is what we are doing.

MOTION RE STATEMENT ON TWO MAJOR RAILWAY ACCIDENTS—Contd.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA) : I have got twenty names of hon. Members who want to take part in the debate today. So I would request hon. Members to limit their remarks to ten minutes.

श्री राजनारायण (उत्तर प्रदेश) : श्रीमान्, मैं आपका अनुगृहीत हूं कि आपने मौका दिया। मैं चाहता हूं कि मैं दस मिनट में ही खतम कर दूं। पहली बात मैं यह कह देना चाहता हूं कि रेल मंत्री श्री रामसुभग सिंह जी ने घटनास्थल पर जाकर जो तत्काल बयान दिया मैं उनके बयान का घोर विरोध हूं। मैं उस बयान को भी सत्य नहीं मानता और जिस ढंग से उन्होंने बयान दिया उसको भी उचित नहीं समझता हूं। रेल मंत्री जी वहां जायें और बिना सारी बातों की जानकारी किए हुए एकाएक अखबारों में यह बयान दे दें कि यह तोड़फोड़, सेवोटेंज का काम है, रेल मंत्री के मुखारबिन्द से जो यह बयान निकला—मैं नहीं जानता कि उन्होंने यह दिया या नहीं दिया, मैं वहां नहीं था—वह अखबारों में आया और रेल मंत्री जी ने यहां तक कह दिया कि वह लोकेलिटी, क्षेत्र ही ऐसा है जहां कुछ असामाजिक तत्व रहते हैं।

रेलमंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : नहीं, यह गलत है।

श्री राजनारायण : मगर अखबारों में आया और इससे वहां की जनता में काफी क्रोध भी हुआ। रेल मंत्री के मुखारबिन्द से यह निकल गया कि यह तोड़फोड़ का काम है इसलिए रेलवे विभाग शुरू से इसको तोड़फोड़ का काम बनाने के प्रयत्न में लग गया और पूरी कोशिश हुई रेल विभाग की कि इसको तोड़फोड़ का काम सिद्ध किया जाय जो कि सत्य नहीं है। श्रीमान्, मुझे बहुत अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि कुछ और लोग भी रेल मंत्री के इस मायाजाल में फंस गए और वे अपने अखबारों के द्वारा प्रचार करने लगे कि यह तोड़फोड़ है। स्टोरी गढ़ दी गई कि मऊ

कस्बे से, जहाँ थिकली मुस्लिम पापुलेशन है, मुसलमानों की घनी आबादी है, कोई आया और उसने आकर सारा मामला गड़बड़ कर दिया। यह बिलकुल झूठ है, बिलकुल असत्य है और किसी भी न्यायिक जांच में मैं उसे सिद्ध करने के लिए तैयार हूँ। श्रीमन्, एक कहानी गढ़ी गई कि एक आदमी कोई मोटर साइकिल लेकर गया, वह देखा गया, वह मोटर साइकिल पर फिर आया और फिर जाँप गई, देखा जाय कि वह मिस्टीरियस आदमी कौन है। मैं अदव के साथ आपके द्वारा माननीय मंत्री जी और सदन के सम्मानित सदस्यों को बता दूँ कि उस मिस्टीरियस मैन को हमने पा लिया है, हम उस मिस्टीरियस आदमी के साथ गए हैं, हम उस ब्लाक में गए हैं, हमने बी० डी० ओ० का बयान लिया है और बयान लेने के बाद हमने पूरी रिपोर्ट तैयार की और उसी को मैं थोड़ में आपके द्वारा सदन में जल्दी-जल्दी रख दूँगा। यह जो मगई नदी, इससे और जखनिया स्टेशन से तीन मील की दूरी पर हरकेश सिंह का गांव है। श्री हरकेश सिंह 9 बजे बी० डी० ओ० के यहाँ गये जिसके यहाँ दावत थी गोस्त और मछली की, राजपूत ठाकुर ठहरे, उसने उनसे कहा कि आप हमारे यहाँ पर यहाँ रह जायें, 3 बजे की गाड़ी से चले जाइएगा, हरकेश सिंह जो उसके यहाँ रह गए, एक-डेढ़ बजे उठते हैं, पाँच मिनट का रास्ता है ब्लाक से रेलवे स्टेशन जखनिया तक, रामसुभग जी गए होंगे तो उन्होंने देखा होगा, ढाई बजे पहुँचे। जब वहाँ पहुँचे तो उनको जो कन्डक्टर जा रहा था उसने कहा कि क्या ठाकुर साहब आप इसी एक्सप्रेस में थे। उन्होंने कहा कि नहीं तो मैं तो बनारस जा रहा हूँ। उसने कहा कि आप बनारस नहीं जाएंगे, बड़ी भारी दुर्घटना हो गई, सारा ट्रेन नदी में चली गई। फिर वे उसी कन्डक्टर की टार्च लेकर जखनिया गांव गए, गांव वालों को हल्ला करके जगाया, फिर ब्लाक में गए, अफसरों को जगाया, बी० डी० ओ० को जगाया, वहाँ का जो अस्पताल का डाक्टर है उसको जगाया, वहाँ जी० आर०, जी० ई० जी०

की कोई बोरिंग हो रही थी, वहाँ का ओवर सियर कोई कुशवाहा है, उस कुशवाहा की एक गाड़ी थी, उससे उन्होंने कहा कि जो तुम्हारी मोटर साइकिल है उसमें बैठा कर हमें ले चलो। वहीं कुशवाहा, सरकारी आदमी, हरकेश सिंह को बैठा कर ले गया है। वहाँ माई, माई, बाप बाप को चिल्लाहट हो रही थी, वे धबड़ा गए कि हम लोग क्या कर सकते हैं। जो लोग ट्रेन के डिब्बे से उठ कर बाहर बैठे थे सब पानी पानी चिल्ला रहे थे, नदी के अन्दर से आवाजें आ रही थीं, उन्होंने सोचा कि हम चले, इन लोगों के लिए कोई व्यवस्था करें, इन्होंने कहा कि आप पानी मत पीना, आप लोगों के लिए हम गरम दूध लेने जा रहे हैं। वहाँ से फिर आए हैं, ब्लाक प्रमुख के यहाँ गए हैं, उस समय उनके पास ब्लाक की जीप थी, उसको साथ लिया है—उसका नाम है माझापुर—वहाँ से रम्भा लिया, फावड़ा लिया, कुदाल ली, रस्सी ली, इस सबको लेकर ब्लाक प्रमुख के साथ उस गाड़ी पर वहाँ वे लोग गए हैं। अभी तक को सरकारी आदमी नहीं पहुँचा है। हरकेश सिंह जो वहाँ पहले पहुँचा, लोगों को लेकर पहुँचा, इतने सामान को लेकर पहुँची, उस आदमी को न तो राम सुभग जी ने जानने की कोशिश की, न तो रेल विभाग ने जानने की कोशिश की, न तो सरकारी कर्मचारियों ने जानने की कोशिश की कि उस मिस्टीरियस आदमी को तलाशी जाय, वह मिस्टीरियस आदमी कौन था, कहाँ था। इसी से जो तोड़-फोड़ का महल रेलवे ने खड़ा किया है वह घराशामी हो जाता है। अब हरकेश सिंह वहाँ गए हैं, इसके बाद तमाम गांव के आदमी और ब्लाक प्रमुख सारा का सारा दूध, चीनी और गरम पानी लाए हैं। उस वक्त तक न तो रेल विभाग का कोई आदमी पहुँचा, न उत्तर प्रदेश सरकार का कोई पुलिस का अफसर या कोई सिविल अफसर पहुँचा। इसके बाद देखा जाय, श्रीमन्, उन लोगों ने यह बयान दिया कि जब ये वापस आने लगे तो दो आदमी अन्दर के डिब्बे से चिल्ला रहे थे “मुझे निकलो मुझे निकालो, वे

[श्री राजनारायण]

दो आदमी ऐसे फंसे थे कि वे जिन्दा मगर वे निकाले नहीं जा सकते थे और वे चिल्ला रहे थे "मुझे कोई निकाल दो"। मैं दावे के साथ कह सकता हूँ कि समय से उन दोनों आदमियों को निकाला गया होता तो वे जिन्दा रहते। हरकेश सिंह ने जो डेस्क्रीप्शन दिया है उसके अनुसार एक आदमी को जब वे उठा रहे थे तो उसके पेट से पाखाना निकल उनके मुँह पर जा गिरा। तब वे वहाँ से 9-10 बजे के बाद चले हैं। तब वहाँ कलेक्टर नहीं पहुँचा था, वहाँ पुलिस कप्तान नहीं पहुँचा था। रेल विभाग को एक छोटी सी गड़ी थोड़ा सा सामान लेकर करीब साढ़े 5-6 बजे पहुँची थी। अब स्थिति यह है कि उन्होंने जिला परिषद के अध्यक्ष श्री सिद्धेश्वर सिंह और जिला कांग्रेस के अध्यक्ष श्री राजनाथ सिंह से इस घटना के बारे में बात की मगर हरकेश सिंह-बी० डी० ओ० और ब्लाक प्रमुख से नहीं। इनके बयान से यह मालूम होता कि यह रेल विभाग की उपेक्षा थी। उनका कहना था कि रेल विभाग ने बराबर इस सड़क को, इस रेल की पटरी को उपेक्षित रखा है। हमने जाकर देखा है सारी नदी को और सारे मामले को। वहाँ ऐसे ही पटरी खड़ी करने की कोशिश को कई है, कोई भी इधर गिर सकता है, उधर गिर सकता है, कोई रुकने की इसलिए रेल विभाग को पहले चाहिए कि वहाँ के पुल को ठीक से बनवाए जैसे अन्य जगहों पर बने हुए हैं, उस पुल की मरम्मत कराए, रेलिंग लगाये। निश्चित रूप में जिस रेलवे अधिकारी पर सड़क के बनाने की जिम्मेदारी थी उस पर इसका सारा दोषारोपण होना चाहिए। सबसे बड़ी बात डी० आई० जी० कहता है हमको वाराणसी रेंज का कि मैं हैरत में हूँ कि जब रेल विभाग को टेलीफोन आया तो उन्होंने हम लोगों को खबर क्यों नहीं की, डी० आई० जी० कहता है कि हमारी जो रिपोर्ट है वह यह है कि दुर्घटना के पूर्व एक पैसिजर ट्रेन और मालगाड़ी गई थी। पैसिजर ट्रेन, मालगाड़ी धीरे-धीरे जाती है, मगर यह एक्सप्रेस रेल विभाग

इसको बना रहा है और झूठ बना रहा है कि यह मैक्सिमम जो उसकी चाल है उससे कम पर जा रही थी। यह बिल्कुल गलत बात है, वह अपनी मैक्सिमम चाल पर जा रही थी और इतनी तेज गई कि, श्रीमन, आप जाकर घटनास्थल पर देखें कि जहाँ पटरी उखड़ी है उस पटरी से आगे जो कि पुल का आखिरी छोर है वहाँ गिरनी शुरू हुई है, वहाँ से गिरकर पाँच बोगी घड़ाघड़ गिर गई है, एक डिब्बा तो सीढ़ी की तरह नदी से ऊपर तक खड़ा है। हमारे एक दूर के रिश्तेदार बनारस से जा रहे थे, उसी ट्रेन से दुर्घटना का समाचार सुनते ही तमाम लोग गए थे साढ़े 10-11 बजे क्योंकि उसी ट्रेन से वे जा रहे थे। वे सरकारी कर्मचारी हैं उनका बयान लिया जाय। उनका कहना था कि जो तोड़फोड़ की बात करते हैं वे गलत कहते हैं, असत्य कहते हैं।

इस समय मैं आपको यह भी कहना चाहता हूँ कि जो इनका डी० एम० ओ० है वाराणसी के अस्पताल का उसने यह कहा कि 3 बज कर 6 मिनट पर हमको टेलीफोन आया और 5 बज कर 50 मिनट पर पहुँच गए। मेरा सवाल है कि 3 बज कर 6 मिनट पर जब टेलीफोन आ गया तो 5 बज कर 50 मिनट पर पहुँचने का कारण क्या है, इतनी देर क्यों लगी क्योंकि कोई भी ट्रेन आसानी से वाराणसी से वहाँ एक घंटे में पहुँच सकती थी, मगर ये सारे के सारे अफसरान इतने विलासी हो गए हैं, इतने कर्तव्यहीन हो गये हैं कि इनको मानव जीवन का कोई मोह नहीं रह गया है। आज इस कांग्रेसी राज में इनसान की जिन्दगी कीड़े-मकोड़ों की जिन्दगी से भी सस्ती हो गई है। हाँ चन्द लोगों की जिन्दगी की कीमत है, प्रधान मंत्री की कीमत है, राम सुभग जी की जिन्दगी की भी कुछ कीमत होगी लेकिन...

डा० राम सुभग सिंह : आपकी कीमत सबसे अधिक है।

श्री राजनारायण : आज इस कांग्रेसी राज में जनता की जिन्दगी की कोई कीमत नहीं रह

गई है। श्रीमन, इसलिए मैं जोर के साथ कहना चाहता हूँ कि रेल विभाग को इसकी जिम्मेदारी अपने ऊपर लेनी चाहिए, रेल विभाग को सही तरीके से जनता के बीच आना चाहिये वरना जनता का विश्वास रेल विभाग से उठ रहा है। क्या तमाशा है। उत्तर प्रदेश का गृह-विभाग कहता है कि रेल विभाग दोषी है, रेल विभाग कहता है कि गृह विभाग दोषी है। तो हमारे लिए रेल विभाग भी दोषी है और गृह विभाग भी दोषी इसलिए हमने सारी घटना की जानकारी के बाद इस बात की मांग की थी कि प्रायश्चित्त स्वरूप श्री राम सुभग जी इस्तीफा दें और श्री चन्द्र भान जी गुप्त इस्तीफा दें क्योंकि दोनों एक दूसरे को दोषी बताते हैं। तो दोष सरकार पर आ गया।

डा० राम सुभग सिंह : आपको गलत समझ है।

श्री राजनारायण : दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो लोग मरे हैं उन के परिवारों को जो 500 रुपया दिया गया है वह बिलकुल नाकाफी है। उन को और दिया जाना चाहिए। चन्द्रभान यादव, जो फायरमैन था, और जिस ने लुढ़कते लुढ़कते जा कर खबर दी थी उस को 1000 रुपया इनाम कर दिया गया है और ड्राइवर को, जो मर गया, 2000 रुपया दिया गया है। यह ठीक है, लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि जो 75 और लोग मरे हैं उन को केवल पांच पांच सौ रुपया क्यों दिया गया, उन को 2000 रुपया क्यों नहीं दिया गया? यह सारी बात वाराणसी के जो आप के सबसे बड़े अफसर हैं उन से बात करने के बाद मैं आपके सामने रख रहा हूँ। मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे के बहुत से कर्मचारी भी हैं जिन में से कुछ तो अपनी ड्यूटी पर जा रहे थे और वह जब तक अस्पताल में पड़े हुए हैं उन को ड्यूटी पर मानना चाहिये। हमें सरकार की तरफ से नहीं बताया गया कि वह ड्यूटी मानी जायगी या नहीं। कुछ ऐसे कर्मचारी भी हैं कि जो ड्यूटी पर नहीं जा रहे थे लेकिन वे इस दुर्घटना में घायल हुए

हैं। वे अस्पताल में हैं और वे जब तक काम के योग्य होकर नहीं निकलते तब तक उन की छुट्टी सरकार को माननी चाहिए और यह छुट्टी सरकार को तनख्वाह के सहित माननी चाहिए (Time Bell rings) मैं खत्म कर रहा हूँ। खत्म करते हुए मैं इतना ही निवेदन करूंगा कि सब से प्रथम जो हरकेश सिंह है उन को राम सुभग सिंह जी बुलायें और उन से पूरी जानकारी लें...

डा० राम सुभग सिंह : असल में बार बार यह बात कही जाती है लेकिन जिस कमिश्नर ने यह इन्क्वायरी की उस ने अखबारों में और हर ढंग से यह एलान कर दिया था कि जिस किसी भाई बहन को जो कुछ कहना हो इस बारे में वह औड़िहार जाकर बताये लेकिन न वहां हरकेश सिंह गये और न राजनारायण जी गये। तो इस तरह की बात यहां कहना गलत है।

श्री राजनारायण : हम को नहीं मालूम कि औड़िहार में कौन जांच कर रहा था और क्या जानकारी हो रही थी और राजनारायण हर टाम-डिक-हेरी के यहां जा कर गब ही देने के लिए तैयार नहीं है जब तक कि कोई जुडिशियल इन्क्वायरी न बैठे। किसी मैजिस्ट्रेट के यहां जा कर हम बयान दें यह हम उचित नहीं समझते।

डा० राम सुभग सिंह : मत दीजिए, आप से कौन कहता है।

श्री राजनारायण : यह राम सुभग सिंह जी का घमंड बोल रहा है। ठीक है, नहीं जाओगे तो क्या कर लोगे। जाओ या न जाओ, मगर हम ने तो जांच कर ली।

डा० राम सुभग सिंह : आप इसी तरह कहते रहिये।

श्री राजनारायण : इसी लिए हम कहते हैं कि आप एक व्यक्ति नहीं हैं, आप सरकार हैं। राम सुभग सिंह जी, आप इस समय सरकार हैं। आप को इन बातों को सुनना चाहिए और इन बातों को सुन कर जुडिशियल, न्यायिक जांच को बात करना चाहिए। यह कौन सा तरीका है?

डॉ० राम सुभग सिंह : नहीं नहीं।

श्री राजनारायण : यह कौन सी बात है ? रेलवेज अपने अफसरों पर आश्रित रहती है इसलिए मैं अपनी यह आवाज आप के द्वारा सदन के द्वारा जनता के कानों कान तक पहुंचा देना चाहता हूं कि जिस ढंग को इंकवायरी हुई है वह बिल्कुल नाकाफी है।

डॉ० राम सुभग सिंह : वह बिल्कुल सही है।

श्री राजनारायण : इस से रेलवे विभाग में अविश्वास बढ़ रहा है, जनता के अंदर असुरक्षा की भावना पैदा हो रही है और रेलवे की इन्फीजियेंसी को छिपाने की कोशिश हो रही है। इसलिए आज भी मैं कहना चाहता हूँ कि न्यायिक जांच इस संबंध में हो। बिना न्यायिक जांच के जखनियां कांड और नदीकूल कांड की अच्छी तरह से सफाई नहीं हो सकती। इन शब्दों के साथ मैं बैठता हूँ और चाहता हूँ कि राम सुभग सिंह जी जनतंत्रीय स्प्रिट से काम लें। देश और जनता सब से बड़ी है। आज रेल मंत्री राम सुभग सिंह जी हैं, कल नहीं रह सकते हैं। मोरारजी यहां बड़े घमंड के साथ गरजते रहे 'हम ने जो कह दिया सही है', आज वह नहीं रहे इस लिए हम कोई ऐसा तरीका, प्रणाली न अख्तियार करें कि जिस से आगे आने वाले जमाने में हम को खतरा उठाना पड़े। इस लिए न्यायिक जांच कराइये और उस के सामने सब लोगों को बुलाइये। मैं पहला व्यक्ति होऊंगा जो उस न्यायिक कमीशन के सामने जा कर अपनी गवाही दूंगा और जिन जिन लोगों से बयान दिलवाना है उन को ला कर वहां बयान दिलवाऊंगा। इन शब्दों के साथ मैं बैठता हूँ।

श्री प्रतुल चंद्र मिश्र (बिहार) : उपसभाध्यक्ष महोदय, अभी माननीय राजनारायण जी जितनी बातें कह गये उन की जरूरत नहीं थी क्योंकि वह बात तो पुरानी हो चुकी, वह बीत गयी। उस को जांच हो गयी और जांच होने के बाद जांच अधिकारी ने यह फैसला दे दिया कि

जो बात राम सुभग जी ने कही थी वह बात सही थी। यह कहा जाता है कि इंकवायरी के पहले क्यों ऐसा कहा गया, जांच के पहले क्यों कहा गया। लेकिन जो आदमी वहां पहुंचता है और अपनी आंखों से जो कुछ देखता है वह सब कुछ देखने के बाद किसी निष्कर्ष पर पहुंचता है और यदि वह अपना निष्कर्ष बतला दे तो उस में कोई ऐसी खराब बात नहीं होती। जो अधिकारी वहां जांच करने वाला है वह अधिकारी रेलवे का नौकर नहीं है। वह एक दूसरी मिनिस्ट्री में काम करता है और यह देखा गया है कि जितनी दुर्घटनायें होती हैं उन की वही अधिकारी जांच करते हैं और ज्यादातर यह पाया गया कि इन में रेल कर्मचारियों का कसूर होता है। तो इससे यह साबित होता है कि अगर रेल कर्मचारी की कोई गलती होती है तो वह उसको बचाने के लिए नहीं जाते। लेकिन इन दुर्घटनाओं के लिए हम सभी को दुख है, मिनिस्टर साहब को भी इन के लिए दुख है, दुर्घटनाओं से किसी को आनन्द नहीं होता। कांग्रेसी राज्य में जिन्दगी की कोई कीमत नहीं, जैसा कि वह कह रहे हैं...

डॉ० राम सुभग सिंह : इसी राज्य में वे इतने मोटे बन रहे हैं।

श्री प्रतुल चंद्र मिश्र : जिन्दगी की कीमत अगर देखनी है कि कहां कितनी है तो जहां कांग्रेसी राज्य नहीं है वहां देखें। जैसे पश्चिमी बंगाल है, वहां जिन्दगी की कीमत के बारे में सरकार में रहने वाले लोग ही क्या कहते हैं इसे देखा जाय। वहां के शासन में 14 पार्टियां हैं, वे आपस में ही मारपीट करते रहते हैं और बाद में कहते हैं कि गलती से गरीब की जमीन लूटी गयी, उस को फिर वापस कर दिया जायगा 150 राजनीतिक कार्यकर्ताओं का जो वहां खून हुआ है उस से ही पता चलता है कि वहां जिन्दगी की कीमत कितनी घटी है। जहां कांग्रेसी राज्य है वहां कम्युनिस्ट पार्टी पर या संयुक्त सोशलिस्ट पार्टी पर कांग्रेसी हमला नहीं

करते जब कि वे ताकत में हैं। तो यह तो राजनीति इस में लायी जाती है, वह गलत है। इस में राजनीति की कोई बात नहीं है। इन घटनाओं के लिए हर एक को दुख होता है और यह दुर्घटनाएँ जितनी कम हों इस के लिए ही हर किसी को कोशिश करनी चाहिए।

एक बात और खटकती है। सरकार का जो तरीका हरजाना देने का है उस में थर्ड क्लास के यात्रियों का कहीं नाम दर्ज नहीं रहता और इन दुर्घटनाओं में जो लोग मरते हैं उन के संबंधियों में कितने ऐसे हैं कि जो साबित कर सकते हैं कि वह व्यक्ति इस गाड़ी से सफर कर रहा था। इस के लिए कोई तरीका सोचना चाहिए कि जो आदमी जिस गाड़ी से यात्रा करे उस के नाम पते का कहीं रेकॉर्ड रहना चाहिए, जैसे स्लीपर कोच में व्यवस्था रहती है नाम वगैरह की वैसे कुछ व्यवस्था रहनी चाहिए। इस के लिए टिकट खरीदते समय अगर यात्री अपना नाम पता लिख कर दे दे तो इस गाड़ी से यह व्यक्ति जा रहा है इस का एक सबूत हो जायगा। अगर किसी एक्सीडेंट के बाद वह नहीं मिले तो लोगों को मालूम हो जाएगा कि एक्सीडेंट में उस का देहान्त हो गया। इस तरह का कोई रास्ता सोचना होगा। सरकार तो हरजाना देना चाहती है लेकिन हरजाना लेने वाला नहीं रहता, यह साबित नहीं हो पाता कि उस की मृत्यु हुई है और उस को हरजाना मिलना चाहिए।

19 जुलाई को जो दुर्घटना हुई है वाराणसी सेक्शन पर उस में सोचने की बात नहीं, लेकिन दूसरी जो दुर्घटना हुई है उस में रेल कर्मचारियों का कसूर है इस में कोई शक नहीं क्योंकि उस में स्टेशन के एरिया के बाहर भी गाड़ी नहीं गयी थी। एलेक्ट्रिक ट्रेन्स जहाँ चलती हैं उन जगहों को छोड़ कर सभी जगह जब तक गाड़ी दूसरे स्टेशन पर नहीं पहुँच जाती, दूसरी गाड़ी को उस लाइन पर नहीं लिया जाता। तो यह जो मालगाड़ी को

3 P. M.

उसी लाइन पर जाने के लिये छोड़ दिया गया यह तो बहुत ही दुखद बात है और जिससे कि यह एक्सीडेंट हुआ है। तो जो कर्मचारियों की गलती को वजह से हो उसके लिये सब्ब से सक्त सजा हो। हम सोचते हैं कि इसके लिये कोई ज्यादा से ज्यादा सजा का रास्ता निकाला जाय कि जो कर्मचारियों की गलतियों की वजह से, उनकी गफलत की वजह से, सैकड़ों आदमियों की जाने जाती हैं वह न होने पाये। जो जान से जाते हैं वह तो है ही लेकिन जो जख्मी हो जाते हैं उनकी तो जिन्दगी ही बर्बाद होती है। वह और भी खराब है। जिसकी जान जाती है उसका नुकसान क्या है, वह तो जान से चला गया, तकलीफ तो दूसरे आदमी को होती है लेकिन अगर जख्मी हो कर के, बेकार हो कर के, रह जाता है, किसी का पैर या हाथ कट गया तो उन लोगों के लिये पूरी जिन्दगी ही बर्बाद हो जाती है। इसलिये मैं समझता हूँ कि कर्मचारियों की गलती की वजह से जो एक्सीडेंट, जो दुर्घटना हो जाती है वह नहीं हो और जो काम करने वाले हैं वह थोड़ा डरें कि हमारी गलती हो जायगी तो हमको बहुत बड़ी सजा होगी। इसके बारे में अगर कोई उनके लिये सजा बढ़ाने की बात हो तो वह बढ़ाई जाय। लेकिन दूसरी ओर हम यह भी कहेंगे कि बहुत दफा देखा गया है कि एक एक आदमी को लगातार 12 घंटे या 14 घंटे काम करना होता है, और शायद उसी वजह से भी गलती हो जाय। इसके अलावा यह भी है कि सिगनलिंग का अभी तक पुराना सिस्टम है और उसके लिये यह देखना जरूरी है कि जो काम करते हैं उनकी आंख ठीक है या नहीं और जो एक नम्बर लाइन, दो नम्बर लाइन, पांच नम्बर लाइन वगैरह लिखा है उसको ठीक से पढ़ सकते हैं या नहीं। तो इन लोगों की आंख का एग्जामिनेशन बीच बीच में होना चाहिये कि वह ठीक से देख सकते हैं या पढ़ सकते हैं कि नहीं। यह भी है कि सिगनल का बहुत से ऐसे लोग अभी काम करते हैं जो कि

[श्री प्रतुल चंद्र मित्र]

अनपढ़ है। तो आहिस्ता आहिस्ता अनपढ़ आदमियों को रिटायर करा के पढ़े लिखे आदमियों को रखना चाहिये क्योंकि आज हिन्दुस्तान में काफी आदमी पढ़े-लिखे हो गये हैं। तो अनपढ़ आदमियों को कुछ पेंशन वगैरह दे कर के रिटायर करा देना चाहिये जिससे कि पढ़े-लिखे और जानकार आदमी वहां पर रहें। यह भी है कि इन लोगों की इतनी ज्यादा जिम्मेवारी रहती है तो इनकी तनखाह और भत्ता वगैरह भी ज्यादा हो, यह भी देखने की जरूरत है क्योंकि जिसके पास इतना बड़ा जिम्मेवारी का काम है उसको अगर तनखाह कम देते हैं और वह पढ़े लिखे भी नहीं हैं तो ऐसे आदमियों से ठीक तरह से काम नहीं होता है। तो हमें इसको बदल देना चाहिये। (*Time bell rings*)

एक बात और है। यह जो हैं वह बार बार बोलते हैं कि इस्तीफा दीजिये, इस्तीफा दीजिये। हम तो इसको कुछ समझते नहीं। अगर रेल मंत्री रेलवे का एक्सीडेंट होने से इस्तीफा दें जैसे आज राजनारायण जी कई बार बोले लेकिन उन्होंने यह नहीं कहा कि ज्योति बसु इस्तीफा दें, बंगाल के डिप्टी चीफ मिनिस्टर इस्तीफा दें, जिसके यहां इतनी बड़ी घटना हो गई कि चार घंटे पहले चौबोस परगना के थाने पर जा कर के एस० पी० को मजबूर किया और जबरदस्ती उसको निकाल लाये और उनको, पुलिस मंत्री को मालूम नहीं था, उस पर भी उनके इस्तीफे की मांग नहीं हुई। और वे यह डंके की चोट पर बोलते हैं कि...

SHRI A. P. CHATTERJEE (West Bengal) : Is that part of railway accident ?

श्री प्रतुल चंद्र मित्र : ... जनता ने इनको मिनिस्टर बनाया है जिससे वे कांग्रेस को खत्म करें। वह तो समूचे राज्य को खत्म कर रहे हैं, समूचे विधान को नष्ट कर रहे हैं और बोलते हैं कि कांग्रेस को खत्म करेंगे, अम्ल में देश की भलाई को, गरीब की

भलाई को बात को तो नहीं बोलना है। उनका उद्देश्य केवल कांग्रेस को खत्म करना है, यह बात कुछ समझ में नहीं आती।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA) : It is time to wind up, please.

श्री प्रतुल चंद्र मित्र : अगर आप सब चिल्ला चिल्ला कर बोलें कि ज्योति बसु इस्तीफा दें तब हम समझ सकते हैं। हर बात पर, एक्सीडेंट हो, कुछ हो, हर एक मौके पर चिल्लाते हैं कि मिनिस्टर इस्तीफा दें। इस बात को छोड़ दीजिये। गैलरी का ही खयाल न कीजिये। सरकार में आ कर मिलिटरो को बुलाने पर मजबूर हुये हैं तो वैसे ही बहुत सी चीज में मजबूर होईयेगा और समझियेगा।

SHRI KALYAN ROY (West Bengal) : Mr. Vice-Chairman, the issue is quite serious as it particularly involves not only the people as a whole but also those who work in the Railways from morning to night, week after week. So the problem has to be viewed very dispassionately and I do not think things will improve if we go on criticising without the seriousness which it deserves but there is a precedent that when accidents of such magnitude take place, democracy demands that the particular Minister should resign.

(*Interruption,*)

It is not anything personal but it is the tragic failure of his Department to secure and protect the passengers who travel by the Railways.

(*Interruptions*)

There is enough interruption in the Railways

DR. RAM SUBHAG SINGH : Yet you are here.

SHRI KALYAN ROY : Yesterday when I got into the train at Asansol I found that there were demonstrations. There is a call to demonstrate on the 10th by the Railway employees. They are shouting and I hope the Minister should take their grievances seriously because I remember that in 1958 when there was a serious accident in a coalmine in Chinakuri leading to the death of nearly 300 men, Dr. Ram Subhag Singh was not at that time a Minister. When the Labour Minister called a tripartite conference, Dr. Ram Subhag

Singh took part in it. I was also there and he sharply criticised the failure on the part of the officials of the Mines Department who looked after the safety about their failure to protect the lives of the miners. It is not the discipline down below but it is the failure of the higher official which is contributing to the present increasing number of accidents. When we had accidents in the coalmines involving fatal accidents to thirteen people, we demanded a Court of Inquiry. Generally there is also a tripartite conference and the workers' representatives go there, the management's representatives are there, the Director of Mines Safety is also there. A full-fledged discussion takes place regarding all aspects of the mines and the accidents. I do not know why the Railway Minister does not follow the principles followed by the Labour Ministry and call for a tripartite conference where experts and public men could be there and even the representatives of the labour can be there and they could discuss in detail as to why people are losing faith in the Railways and why they are afraid to travel in the night and even during the day. It is no use saying that the accidents are less now. Accidents are taking place daily involving a large number of deaths. Why is it so? They are taking place because down below the workers are being hounded out and forced to work for day after day, particularly the running staff people do not get even rest that is laid down in the rules. The headquarters people also do not get the rest laid down under the rules. Look at the wages that the Railway-men get today. Is it not time for a revision of the wages of the Railway employees?

How long can they suffer when they see others in comfort, when they see the Chairman of the Railway Board flying to Washington or New York to strike a deal with the Americans there?

Now, without taking much time of the House, I make these suggestions. The Railway Minister should take the initiative to convene a large tripartite safety conference to go into the details of all aspects of railway safety. He should enquire why there is so much discontent among the railway employees down below and why they have to work more in relation to the jute workers or the coal workers or the steel workers or the textile workers. Their wages should be revised. Before a thorough enquiry is made why is sabotage given as the reason for a railway accident? And why is this sort of statement made? There should be a full-fledged enquiry into the accident and

then only the Minister should make a positive statement, not otherwise. It is desirable that as an accident takes place the Railway Minister goes to the scene of the accident and gathers first-hand information. As far as I remember, whenever big mine disasters take place—they took place in Chinakuri, Dhori and Parasia, to name some—the Labour Minister himself went to the site of the disaster and saw things for himself. Here, why did not Dr. Ram Subhag Singh go to the scene of the serious railway accident at Jaipur-Keonjhar Road Station in Orissa?

So, in the end I would again submit that the matter should be seen in the proper perspective. The grievances of the railway employees down below should be removed. They should not be made to work overtime and become overworked for nothing in return. There should be a safety conference to which Members of Parliament should also be invited so that the tripartite conference and the Members of Parliament participating in it could together go into all aspects of railway accidents and railway safety.

SHRI SUHRID MULLICK CHOU-DHURY (West Bengal) : As a joint sponsor of the Calling Attention Notice, my first point of grievance against the Railway Ministry is that the House is often misled by the statements of the Ministers. I do not know whether they do so deliberately, or it is their ignorance of facts.

In the instant case, the Minister observed in his Statement on 21st July, 1969, in this House that the railway accidents were due to sabotage. He relied on the report of a technical man of the Railway Department while making this statement before this House.

According to me this was a very wrong approach to the problem by the Railway Minister. Whether an accident is due to sabotage, or for any fault of the staff or the Railways, or other technical reasons must be enquired into and found by a Commission or through a judicial probe, and not in such half-hearted manner.

Accidents have become too numerous; and must be effectively checked now. I am giving some figures of railway accidents for four consecutive years beginning with 1964-65 and their consequences in deaths and loss of property. In 1964-65, the total number of accidents were 1,293, total deaths were 240 and total loss of property was Rs. 71 lakhs. In 1965-66 the

[Shri Suhridd Mullick Choudhury] corresponding figures were 1,201,123 and Rs. 84 lakhs. In 1966-67 the corresponding figures were 1,097,306 and Rs. 97 lakhs. And in 1967-68 the corresponding figures were 1,111,263 and Rs. 1.49 crores. And again in 1967-68 alone Rs. 2.45 crores were paid as compensation.

In 1961 Kunzru Committee was appointed after three serious accidents, the terms of reference being, "to consider the question of train accidents on the Indian Railways and to suggest measures by which the situation could be improved". An analysis of the reasons of accidents as given in the said report was as follows: (1) Due to failure of station staff 32% on Broad-gauge and 42% on Metre-gauge; (2) Due to drivers 18% of the accidents; and (3) Due to violation of the safety rules by the railway staff 50% of the accidents.

The recommendations of the Kunzru Committee have not been acted upon, and the other follow-up committee known as the Wanchoo Committee has made critical observations as to the same in its recently published first part of the report.

In the recent two accidents about 200 men were killed and about 400 injured. We cannot be satisfied with what the Railway Minister has said as the cause of the accidents. We demand of him a reply to these questions. Who did the sabotage? Why? What steps have been taken to round up the saboteurs? We know he has no reply to give. His statement was most unconvincing.

It is therefore just and proper that an expert Commission with a Judge of the Supreme Court as Chairman be immediately appointed to enquire into the causes of the accidents, and the Railway Minister resign consistent with the high standard of democratic norms, as the late Shri Lai Bahadur Shastri did as Railway Minister.

SHRI PRANAB KUMAR MOKHERJEE (West Bengal) : Mr. Vice-Chairman, Sir, it seems to me that perhaps the Railway Ministry is suffering from a complex. As in connection with the Statement made by the Railway Minister on the floor of this House on 21st July, 1969, even today, when the Minister was replying to a question on accidents, they are always pinpointing that the number of accidents in a particular year is less than in the previous year. The other day the Railway Minister said that only 5,000

accidents took place—I think it was 5,013—for the year ending 31st March, 1968, and he was boasting that the number of accidents was more in the previous year. Sir, as a matter of fact, we want to know from the Railway Ministry whether they are going to minimise this number to the maximum possible degree. Definitely we do not demand that any Railway should be accident-free, because there is no accident-free railway under the sun. The Minister need not boast of that comparatively better performance and he need not say that he cannot guarantee to the House that he will run an accident-free railway. We do not demand so much from him. But up to this we can expect from him, namely, that, whenever an accident takes place, he will go into the details of the enquiry and that he will not come with ready-made answers here and say that an accident is due to human failure, or it is due to sabotage, or something like that.

Sir, we know that two import reports and the recommendations contained therein are with the Ministry. One is the Kunzru Committee Report and the other is the Wanchoo Committee Report, and I would like to know from the Minister how many recommendations of these Committees have been acted upon. Sir, we see from the first part of the report of the Wanchoo Committee that one of the important causes of railway accidents is the human failure. Now, human failure is because of various reasons. My friend, Mr. Kalyan Sankar Ray, has pointed out that the railway staff, particularly the running staff are burdened with more work when they are already overworked, and it is a particular point on which the Kunzru Committee has laid stress and said that the workload of the running staff should be minimised. Even it has been pointed out in the Railway Accidents Enquiry Committee that the Railway Ministry has failed to pay due attention to this particular point which had been amply stressed in the earlier report. Even, Sir, we find from the report of the Railway Accidents Enquiry Committee headed by Mr. Wanchoo that, in the important category of driver, the actual strength of drivers in the Eastern Railway alone fell short of the sanctioned strength by 6.2 per cent. Moreover, the position of leave reserve is low, and the Railway Ministry is not paying due attention to increase the leave reserve. We know under what circumstances the railway personnel have to run the railways. For the poor wages they are paid they are

required to put in the maximum hours of work under inhuman working conditions. When under such circumstances they are made to work more and more, it cannot be expected that they will run the railways without any accident. I want to know this from the Railway Minister. I do not expect that he will resign. It cannot be expected of each and everyone to follow the noble example set by the then Railway Minister, the late Shri Lai Bahadur Shastri, who resigned because of a major railway accident. I do not expect it from the Railway Minister, nor do I justify his not doing so. It may be his democratic noim. Every standard of democracy is not equal to all persons.

I do not bother about that point but I want to know from the Railway Ministry categorically how long they will take to guarantee the people that railway travel will be safe, how many years they will take to give this guarantee to the ratepayers, the millions of people of this country, that they can travel by train without risking their lives, without risking their property.

Mr. Vice-Chairman, Sir, the Railway Ministry all the time talks about sabotage but so far as the reports on the accidents are concerned they speak otherwise. From a survey of the major accidents which took place from 1963-64 to 1968-69 we find that only 30 per cent of the accidents were due to sabotage. In this connection I would like to know from the Railway Ministry what definite measures they are taking to stop this sabotage and what measures they are going to take against saboteours. It is an easy thing to talk of sabotage ; it is an easy thing to talk of human failure but the most anxious concern of the Indian people is what the Railways are going to do to protect them from these difficulties.

Another thing is this. Is the Railway aware of the need for improving the amentities and facilities given to the travellers ? Whenever the Railway Minister brings forward his Budget we know the people apprehend that there will be a rise in the freights and fares but at the same time we all know that the Railway Ministry utterly fails to provide even the minimum facilities required by the passengers. We know how the Railway Ministry is running the Railway Administration. The other day the Railway Minister was talking of ticketless travel when he got the Bill passed by this House.

He said that nearly 20 to 25 crores of rupees a year were being lost on ticket-less travel. That is the position and it is a slur on the Railway Ministry. I would like on this occasion to tell the Minister through you, Sir, that he must take positive steps to rectify the defects inherent in the Railways and save these crores of rupees which the poor people of this country are giving to them.

Thank you.

SHRI A. P. CHATTERJEE : Mr. Vice-Chairman, Sir, as I see it, the railway accidents are a symptom of the malady of lack of coordination prevailing in the Railway Administration. That is one of the causes of these accidents besides the other defects in the Administration of the Railways. It was only the other day we witnessed this lack of coordination so violently displayed on the floor of this House between Dr. Ram Subhag Singh and Mr. Parimal Ghosh. I am referring to the Saxby Farmer episode. We found the two Ministers pulling in different directions. One was trying to see that Saxby Farmer was purchased or bought off by the Railways while the other Minister was saying that nothing of that kind should be done. This is the malady everywhere and I think that malady has seeped into the Railway Administration. We find the same kind of conflict as we witnessed here between Dr. Ram Subhag Singh and Mr. Parimal Ghosh at every level. There is conflict between the General Manager and the Deputy General Manager, conflict between the administrative personnel and the running personnel, conflict between the running staff and the station staff and this is all because of lack of coordination and lack of administrative honesty and prevalence of corruption in the Railway Administration. Who does not know, Mr. Vice-Chairman, that way back in 1961 there was this Kunzru Committee which reported on the accidents on the Railways ? But since 1961 can we say that the number of accidents has come down or decreased in number ? Rather we see that the accidents are daily increasing with loss of lives running into hundreds and we find the Railway Ministers coming to this House and saying in their forlorn voice, perhaps dramatically forlorn voice, voice which appears to be forlorn—I do not know whether they laugh in their sleeves or not at the failure of these Committees and at the wastage

[Shri A. P. Chatterjee]

of money and energy spent on such Committees and Inquiries which ultimately end up in nothing—that the accidents are due to sabotage and what not. But as has been asked by various speakers, even if it is due to sabotage why don't you try to deal with it at the proper level? I know about my own State; there wagon breaking, stealing of overhead wires, stealing of railway materials, are all on the increase and I do not know why the men of the Railway Protection Force which has been set up specially to see that the railway properties are protected, feel so helpless in checking these pilferages and preventing such thefts and burglaries of railway property. When the Railway Protection Force was being brought into being some of us protested in the House saying that as far as the question of thefts and burglaries are concerned they had better be left to the State Governments concerned but then the Railways insisted that they must their own organisation at every level and they said that as far as railway protection was concerned that was the business of the Railways and that they could not entrust this job to the State police or the State security forces. And now what we find is these Railway Protection Force men are not able to prevent any burglary or theft or pilferage or sabotage. Whenever there is an accident whether at Jaipur or to the Banaras-Lucknow Express, we find they come forward with an explanation that it has been due to sabotage. As far as sabotage is concerned as has been pointed out by the speaker who just preceded me, only 36 per cent of the accidents is due to sabotage. What about the other 64 per cent of accidents? They are all due to human failure and this human failure is due to the fact that the Railways make the drivers and the running staff work sweated labour. It has been pointed out in the various Reports that the running staff have to work in certain cases up to 20 hours at a stretch. The Gajendragadkar Committee said that no member of the running staff should be made to work more than 10 hours at a stretch but the who follows the recommendation of the Gajendragadkar Committee? The Railway Board says, no, we shall make it 14 hours implying thereby that in some cases they have to work 20 hours at a stretch. If a driver for example works for 20 hours at a stretch what can you expect of him

except human failure and that human failure leads to such accidents. Now, way back in 1961 the Kunzru Committee said that the leave reserves are very insufficient and inadequate and it recommended that leave reserves should be liberally provided for. They said that unless you make provision for more leave reserves, unless you allow the running staff to go on leave, they don't get refreshed. You must allow them to go on leave frequently not only for whiling away their time on a holiday but they should also take refresher courses, attend schools for safety and other classes which the Railways may conduct in order that they may learn modern methods of safety. It is not merely a question of recouping their health; it is also a question of refreshing their knowledge and training. Nothing is being done in this regard. The Kunzru Committee also referred to the question of shortages of staff. Shortages of staff are not being made up at all. The Railways came forward with the proposal that they have made the superannuation age up to 58 but even when you have made the superannuation age 58 by virtue of that rule by which you can retire a person even at the age of 55, there is no improvement in the position at all, because after the age of 55 every person in the Railways feels that unless he can grease the palms of the Railway officers who are bossing over him he may perhaps be made to retire at the age of 55. Even 58 is not a *pucca* retirement age. From 55 to 58 it depends upon the discretion, on the uncontrolled discretion of the appointing authority and the appointing authority may make a person retire at the age of 55 by just calling him unfit. In that way the Railway Board tries to circumvent the recommendation of the Kunzru Committee that a person should be kept a little longer. If the Railways and the superannuation age should be increased, so that there may not be a shortage of staff. But by really keeping the man after reaching the age of 55 till he is 58, under the constant threat of being superannuated or his services being terminated by arbitrary bosses, they are sapping the efficiency of the staff. Then, what about the recruitment? Well, it is now clear from the figures that are available that they recruit through the Railway Service Commission. If the need is today, recruitment through the Railway Service Commission, after passing through so many stages, will take nine months, ten months or eleven

months. Sometimes two years are consumed and exhausted in getting recruitment made to the posts of the different categories of running staff that become vacant. All these recommendations are there. Look at the recommendation for providing amenities. It was stated by the Kunzru Committee as well as by the Railway Accidents Enquiry Committee that the wayside staff must have good quarters. In the course of their running duties if they do not know where to go in order rest their tired limbs, naturally their limbs will not get the rest they want. Therefore, as soon as they get back to their running duty they will naturally not feel recouped and healthy. Not being refreshed and not getting over their tiredness, they will naturally have a tendency to commit the same mistakes, mistakes which lead to such accidents. The accidents lead not only to loss of life of passengers but also the life of railway personnel. Of course, it is no use saying all these things again and again. These things are there on record, what is to be done and what is not to be done. Now, what we say here also will be repetitive of what we have said earlier, but then railway accidents occur so often and these debates also occur so often. These suggestions are also made so often, but the same mistakes are made. The same failures will occur and the same lapses will continue to be indulged in by the railway authorities. Unless they mean business, unless they bring in co-ordination, unless they want to implement the recommendations of the expert committees which are set up for the purpose of prevention of such accidents, it is no use merely repeating all these things over and over again. I hope the Railway Minister, who seems quite weighty in fact as well as otherwise—I understand he also belongs to the syndicate and the syndicate is a very weighty group—will steer clear of his group politics and factional politics. I do not say, of course, that he indulges in it so much as others. But the point is that these Ministers, with great respect, are so much after, well, factionalism and groupism and all that, perhaps they do not have the time to attend to the essential functions and jobs which they have to discharge.

DR. RAM SUBHAG SINGH : He is countering his own statement. He says that there have always been accidents. They have always demanded the resignation of Ministers like me, but this is a thing which has recently occurred.

SHRI A. P. CHATTERJEE : Mr. Vice-Chairman, as Mr. Mokherjee said, it would be too much to expect resignation from Dr. Ram Subhag Singh. He is a static person and a weighty man. I do not want to move him from place to place or from portfolio to portfolio. I do not want that, but let him be less of a syndicate man and more of a Railway Minister and let him look to the safety of passengers a little more.

SHRI AMD ALI (Maharashtra) : Thank you, Sir. It is surprising that even a railway accident is made not only a party question, but so many other things come in during the course of the debate. I should have expected hon. Members opposite to give some concrete suggestions which would be helpful to minimise accidents. Nobody can say that accidents should stop, whether in mines, flying, motor driving, automobiles or in walking. The only thing is that one has to make an attempt to minimise the accidents and their severity. If you want to stop, accidents whether in mines or in railways you have to stop the working of mines and railways. There is no other possibility. Now, two slogans are there. Lai Bahadur Shastri resigned. Therefore, whenever anything untoward happened in any Ministry under the portfolio of any particular Minister, he should resign. Now, this syndicate has come in. How is the syndicate connected with railway accidents ? This is the phobia in the minds of friends opposite. Now, if anything untoward happens, his colleagues in Bengal should resign. Why does he not tell them ? Has anywhere such a serious thing happened in the democratic life of the country ? So many policemen are discontented and they go to that extent. Of course, everybody will condemn that kind of demonstration. As the Chief Minister had himself said there were unsocial elements and they were responsible for that. Policemen went there with a dead body to have the sympathy of the Government and the Ministers. But why did they not resign ? Why did not his Government resign ? Why did not the Deputy Chief Minister and the Home Minister resign ? Why not the slogan there ? In so many places there have been riots, there have been communal riots and there have been police riots. Now, let them resign if resignation is really helpful. When such things take place, let them resign. Lai Bahadur Shastriji resigned because he was a godfearing man. Because of an accident on the Railways, many people were killed.

SHRI A. P. CHATTERJEE : Dr. Ram Subhag Singh is not a god-fearing man.

SHRI ABID ALI : He is a more godfearing man and, therefore, you are not afraid of him. That is the reason. That was, of course, the standard set by him, but it does not mean that everyday Ministers should go on resigning. He cannot come in the place of Dr. Ram Subhag Singh. Some other Congressman comes. How does it help him ? When Lai Bahadur Shastri resigned, they were not satisfied. They wanted something more. They said that Jawahar-lal Nehru should resign. The resignation of Lai Bahadur was not enough. They were never satisfied. How can they be satisfied as Opposition Members in the House ?

SHRI AKBAR ALI KHAN (Andhra Pradesh) : His aim is to create confusion in the Congress.

SHRI ABID ALI : Not in the Congress but in the country. Not only confusion, but they want chaos in this country. It does not help them otherwise. They will say one thing is good and another is bad. How are you concerned with us ? It is for the Congress. Whatever may be your wishes, whatever may be your prayer—although you do not believe in God and in the country—still God is there. God will be there and will help this country and will save it from those who endeavour day and night with the help of outsiders to create chaos in this country. Let them be sure of it. I had no intention of participating in this debate but some of the speeches made provoked me. I would ask them to have some sense of honesty and decency. The statement is here. Where does it say that the accidents are increasing, increasing and increasing ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : In the mind of that Member.

[Interruption]

SHRI ABID ALI : They want the accidents to increase. It is unfortunate for them that the accidents are not increasing. What do they say ? Accidents are there because the workers are not satisfied. Whatever they may teach the workers, whatever may be their influence on the workers, the Indian workers are patriots, they are very much patriotic.

AN HON. MEMBER : Who?

SHRI ABID ALI : The Indian workers, whom you do not know. And they are responsible for that. The opposition people have made all attempts possible to create chaos. They are frustrated people. Of course justice should be done to the workers. All the legitimate grievances of the workers should be redressed, but it does not mean that if justice is not done or if somebody has some sense of grievance, he should come and derail the train. *[Interruptions]* Please listen. Have some decency. At least have some semblance of decency. Show it if you have got any. You are hypocrite out and out. To some extent here also you should act as hypocrites. Keep quiet. It is not a good language. But unfortunately these people do not understand any other language. What can I do ? My request to them is, kindly listen. We did not speak a word. Quietly, humbly, decently we go on listening to them. But they have not even got any such semblance of decency.

SHRI A. P. CHATTERJEE : Dr. Ram Subhag Singh listens, and there ends the matter.

SHRI ABID ALI : You go on speaking. Then I will start. *[After a pause]* He has been practising law, I am told. Does he behave like this in court ?

I was speaking about how they want to misguide the workers towards indiscipline. I charge the Minister himself and the Department that they are not honouring the code, the code which was accepted with the consent of all the central trade union organisations in the country, which was unanimously adopted, and they have taken full advantage of the code. Wherever they had majority amongst the woiflers organisations, they got recognition. But why that is not being so so far as the Railways are concerned ? Our union has got a big majority, and the minority union is being giving all the privileges. It is not understandable. At least so far as this Government is concerned they should know that the moment the Communists come in power whether it is toddy-tapping or whether it is Government servants or whether it is trade unions or whether it is commerce, everything they enter and put their men in the organisation. At least you follow so far as the established practice is concerned, you follow so far as the agreements are concerned, you follow so far as the code

requirements are concerned; to that extent at least you should be dutiful. You are not doing that. We do not want any favour from you. But we want that you should not be afraid of these people. We are the people who will save the country. We are the people who are keeping the workers on proper lines. We are making them work hard. We are helping them to be disciplined. But you are not only not recognising that, not only not appreciating that but you go to the extent of encouraging those people.

In the end, I would request you to kindly consider one thing, in this connection. When we refer to Railways, in the Bombay suburban trains and so many other short-distance trains there is so much overcrowding. This suggestion was made by some of us earlier also. You go to any country, whether it is Russia or Poland or Czechoslovakia or England or Japan, you go anywhere. The short-distance trains have very little sitting accommodation on the line of the windows for the sick, old and needy people. Most of the space is available for people to stand with proper arrangements. Why not adopt that system here also so that this overcrowding may be avoided? A large number of accidents take place because people are standing on the footboard and their bodies are projecting outside and they come into contact with the electric poles or some such thing. So kindly consider that. When you are renovating and rearranging the bogies, kindly keep this in consideration. My feeling is that the Railway Department is working very well. Our Ministers concerned with Railways also are doing their job very well. So, do not be bullied by the people in the opposition.

श्री निरंजन वर्मा (मध्य प्रदेश) : आदरणीय, यह एक संयोग की बात है कि श्री यादव जी के प्रस्ताव के ऊपर रेलवे के विषय में चर्चा करने का अवसर प्राप्त हुआ। वास्तव में रेलवे के विषय में बोलता इस समय कोई जल्दबाजी की या केवल हास्य की बात नहीं है, बड़ा गम्भीर विषय है। गम्भीर विषय यह है कि हिन्दुस्तान में जितने भी विचारक लोग हैं वे इस परिणाम पर पहुँच रहे हैं कि देश में यदि किसी कारण से

6—21 R.S./69

आपस में अशांति, कलह या किसी प्रकार दूट-फूट का कोई परिणाम हो और उसके कारण असंतोष उत्पन्न हो जाय तो उस असंतोष का सारा का सारा भार रेलवे के ऊपर होगा और जब रेलवे के ऊपर इतना भार हो जाता है तो भारतवर्ष की राष्ट्रीय सम्पत्ति होने के नाते रेलवे को सबसे अधिक हानि उठानी पड़ती है तो यह विषय एक गम्भीर विषय हो जाता है। इन चर्चाओं के दौरान हम गम्भीरता के साथ इन विषयों पर विचार करें ताकि इन समस्याओं को सुलझा सकें।

भारतवर्ष में दो विभागों की सम्पत्ति ऐसी है जिसके विषय में जनता के हृदय में किसी प्रकार का कोई स्नेह या प्रेम नहीं है, एक तो किसी नगर के परिवहन की बसें। सबसे पहले आक्रमण उन पर होता है फिर उसके पश्चात् दूसरा आक्रमण रेलवे की सम्पत्ति पर होता है। इन दोनों वस्तुओं में रेलवे की सम्पत्ति पर जो आक्रमण होता है उसमें बहुत अधिक नुकसान उठाना पड़ता है और उसके लिए समय-समय पर रेल मंत्रालय यदि कोई सुझाव मांगता तो बहुत अच्छा होता। हम समझते हैं कि रेलवे मंत्रालय केवल इस बात पर बैठा रह जाय कि वह विवरण दे दे कि हमारा इतना नुकसान हुआ तो यह बिल्कुल ठीक नहीं है और वह अपनी जिम्मेदारी से भी बच नहीं सकता कारणों की खोज करनी पड़ेगी कि कौन से कारण हैं जिनके कारण इस प्रकार की घटनाएँ चलती रहती हैं।

हमारा ऐसा खयाल है कि देश भर में जो घटनाएँ होती हैं उनके पीछे एक संगठित प्रयास भी है और लोगों ने एक स्थान पर उपद्रव करने के कारण दूसरे स्थान पर और अधिक उपद्रव करने की प्रेरणा मिलती है और वे यह समझते हैं कि अगर हम किसी राष्ट्रीय सम्पत्ति का अधिक से अधिक नुकसान कर पाएँ तो हमारी बात बहुत जल्दी सुनी जायेगी। कभी कभी, श्रीमान ऐसा भी होता

[श्री निरंजन वर्मा]

है कि यूनियन इस प्रकार से काम करता है कि जिसके कारण संकट उत्पन्न होते हैं। एक बार एक स्टेशन मास्टर के दफ्तर में मैं बैठा हुआ था तो रेलवे स्टेशन मास्टर ने एक पाइन्ट्समैन से कोई बात कही और वह उसके कर्तव्य में शामिल थी, उस पाइन्ट्समैन ने हमारे सामने बुरी तरह से उत्तर दिया। रेलवे का स्टेशन मास्टर कुछ नहीं कर सका। हमसे उसने कहा कि देखिए, यह हाल है हमारे यहाँ के। हमने पाइन्ट्समैन को बुला कर कहा कि उनकी बात को क्यों नहीं मानते उसने फिर डिटार्सि के साथ बात की। तब स्टेशन मास्टर ने कहा कि हमारे हाथ में इतना भी अधिकार नहीं है कि पाइन्ट्समैन के विरुद्ध कोई कार्यवाही कर सकें, अगर हम कोई कार्यवाही करें तो यह यूनियन में खड़ा हो जायगा, हमारी बात को कोई सुनेगा नहीं, उसकी बात को सुनेंगे। कहने का तात्पर्य यह है कि रेलवे अधिकारियों को अपने हाथ भी मजबूत और सुदृढ़ बनाने देने चाहिए क्योंकि अधिकारी विवश हो जाते हैं, वे कार्य नहीं कर पाते हैं और उनके नीचे के लोग जो कर्तव्यपरायण नहीं होते हैं, बालसी होते हैं, काम नहीं करना चाहते हैं, वे येन केन प्रकारेण बहाना बना कर अपने काम से गैरहाजिर रहते हैं, सिक हो जाते हैं या कर्तव्य के प्रति घोर अवहेलना करते हैं और इस के अतिरिक्त कुछ दूसरी बातें और भी हैं रेलवे के बारे में। यह बात तो सही है जैसा कि हमारे कुछ मित्रों ने कहा इस के विषय में, हम यह उचित नहीं समझते कि बार बार रेल मंत्रालय जिन मंत्रियों के आधीन है उन से इस्तीफा की बात कही जाय। रेल मंत्री इस्तीफा देने के बजाय अगर रेल मंत्रालय को अधिक सुधारने की ओर ध्यान दें तो यह बात जनता के हित में अधिक होगी। पिछले समय जब श्री पुनाचा रेल मंत्री थे तो उस समय एक्सीडेंट्स की बड़ी बढ़ सी आ गयी थी। हम इस विषय में इस सदन में बैठ कर उन की आलोचना करने की अपेक्षा उन के कक्ष

में गये और उन को ये बातें बताईं। उन्होंने एक बात हमें बतायी और वह हम को बड़ी अच्छी लगी। उन्होंने कहा कि कोई हम से इस्तीफा की बात करता है तो हम इस्तीफा दे सकते हैं। हम को इससे मोह नहीं है, लेकिन अगर हम इस्तीफा देने के बजाय रेलवे के अपूर्ण कार्य को पूर्ण करने की ओर ध्यान दें तो हम समझते हैं कि वह देश के साथ अधिक ईमानदारी होगी और हम वैसा कर के देश का अधिक भला कर सकते हैं। यह बात हम आज भी मानते हैं जब कि पुनाचा साहब वहाँ नहीं हैं।

कुछ कठिनाइयाँ रेलवे में भी हैं और उन को मंत्री महोदय को देखना चाहिए। उदाहरण के लिए, रेलवे के निचले वर्ग में, अधिकांश में, सब तो नहीं लेकिन कुछ कर्मचारी हैं, जो चोरी की घटनाओं से संबंधित हैं और उन में भाग लेते हैं और जखबारों में भी ऐसी घटनाएँ आयी हैं। भारतवर्ष में उदाहरण के लिए जितनी पैसेंजर गाड़ियाँ चलती हैं उन में लाइट की और पानी की कमी होती है। एक बड़े अधिकारी के पास हम गये और उन से पूछा कि आप इन कठिनाइयों की ओर क्यों ध्यान नहीं देते क्योंकि बड़ी गाड़ियाँ तो जंक्शनों पर ठहरती हैं और ये पैसेंजर गाड़ियाँ तो हर स्टेशन पर खड़ी होती हैं और उन में खास कर पानी और लाइट नहीं होती तो उस अधिकारी ने बताया कि हम गाड़ी में जनरेटर डालते हैं और उस के साथ के जो छोटे छोटे पुरजें हैं वह भी डालते हैं और चार दिन के बाद ही हम को सब पुराने, बदले हुए पुरजे उस में मिलते हैं, नये पुरजे चोर-बाजार में बिक जाते हैं और उन के स्थान पर वे पुराने पुरजे लगा देते हैं। इस तरह की हमारी कठिनाइयाँ ज्यों की त्यों हैं। इटारसी का जो सेक्शन है वहाँ पर इस तरह की घटनाएँ बहुत होती हैं। वहाँ पर डिब्बों में आदमी घुस जाते हैं चाहे पैसेंजर गाड़ी हो या गुड्स। मैं दोनों का एक एक उदाहरण देता हूँ। एक गवर्नमेंट सर्वेंट महिला यात्री इटारसी से जबलपुर गयी और पिपरिया नाम के स्टेशन पर एक

गुंडे ने जंजीर खींचने की कोशिश की कि गाड़ी रुक जाय। उस महिला ने उसे जंजीर नहीं खींचने दी और इस प्रकार जबलपुर स्टेशन तक गाड़ी चलती गयी। कहने का तात्पर्य यह है कि रेलवे के पास आज जो सबसे बड़ी कमी है वह यह कि उस के पास आज अपनी कोई पुलिस नहीं है। हमने देखा है कि राज्य सरकारों की पुलिस रेलवे को उतना लाभ नहीं पहुंचा पाती जितना कि उसे पहुंचाना चाहिए। एक बार हम ने राम सुमंग सिंह जी से इस विषय में चर्चा की थी। पहले शायद रेलवे की पुलिस थी, और फिर उसे हटा कर राज्यों की पुलिस उस के स्थान पर हो गयी। अब राज्यों की पुलिस के स्थान पर रेलवे की पुलिस लाने में उनको कुछ संकोच हो सकता है और होगा, लेकिन जिस तरह से भारत सरकार को मजबूर हो कर औद्योगिक प्रतिष्ठानों में अपनी रिजर्व पुलिस लगानो पड़े, काशीपुर इत्यादि की घटनाओं के बाद, उसी प्रकार से आज नहीं तो कल, कल नहीं तो परसों आप को इस परिणाम पर आना पड़ेगा कि रेलवे का अलग पुलिस संगठन होना चाहिए नहीं तो यह बहुत बड़ी बड़ी घटनाएँ हो सकती हैं और उन से आप बच नहीं सकते। इसी प्रकार गुड्स ट्रेन्स में अच्छे अच्छे माल को चुराने की घटनाएँ होती हैं। गार्ड्स आते हैं, रेलवे के ए० एस० एम्स० आते हैं और वे शिकायत करते हैं कि ट्रेन टूट रही है, गाड़ी खड़ी है लेकिन पुलिस के अधिकारी अंधेरे की वजह से और छुरेबाजी के कारण सामने नहीं आते। इसी प्रकार भ्रष्टाचार की घटनाएँ भी छोटे अकारों में ज्यादातर चल रही हैं और उन को रोकने के लिए रेल मंत्रालय को सजग होना चाहिए, होना पड़ेगा। हम समझते हैं कि इस प्रकार के सजेशन के बाद अगर रेल मंत्रालय जनता के व्यक्तियों को अथवा संसद् के खास खास सदस्यों को कभी कभी मॉडिफ में बुला कर उन से मुलाव आश्रित करे तो वह अधिक सफ़्त हो सकता है बनिस्वत इस के कि सदन के अधिक से अधिक समय में उन को आलोचना की जाय और वह भी जल्दी जल्दी

आगते चलते जायें। तो मैं समझता हूँ कि रेलवे मंत्रालय इन तत्त्वों और उपायों पर विचार करेगा और उसके अनुसार कार्य करने में सक्षम होगा।

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI PARIMAL GHOSH) : Mr. Vice-Chairman, it is with a heavy heart and a sense of grief that I stand up here to reply to the debate in connection with the recent two serious accidents that have taken place on the Indian Railways, one near Banaras and the other at Jaipur in the State of Orissa. Mr. Vice-Chairman, I can understand the anxiety of the Member* here and I can also understand that their minds would naturally be exercised when an accident of that type or that magnitude takes place. The basic point for which we are having this discussion is, what is exactly the position so far as the accidents are concerned on the Indian Railways. Sir, one point which is very often mentioned in this House is that accidents on the Railways are probably on the increase in spite of the fact that we have the Accident Report not only at the time of the Budget Session but in many of the discussions we have placed facts and figures showing and indicating that the accidents on the Indian Railways are on the decline.

SHRI AKBAR ALI KHAN : On the severe type of accidents of this nature.

SHRI PARIMAL GHOSH : I am coming to that also.

Even as I am to give answer to this point, I have also to mention the very fact again—even if we go back to the year 1951-52, what was the total number of accidents at that time in relation to the total number of the route mileage that the Indian Railways have? Even in that period we find that we had about 16142 as the total number of accidents when we had about 298.2 million train kilometres. Today we have 460.59 million train kms. and the accidents have come down to 5031.

It only indicates one thing that though the train kilometres have got more than doubled, the number of accidents has gone down to almost one-third. Forgetting the total number of accidents, even if we take the consequential accidents in

[Shri Parimal Ghosh]

which the risk potential is very much high so far as life, etc. is concerned, in that also we will find that the total number of consequential accidents in 1951-52 was 1939 and now it has come down to 906. Even in those consequential accidents will be included collisions, derailments, trains running into road traffic at level-crossings and fires in trains. These are the consequential accidents and therein we find that the number of such accidents has come down almost to less than half. This is a positive indication that in spite of the fact that the traffic is going up every day to a very high density, that the train kilometers, have gone up to the extent of about 460 millions, the number of accidents is constantly on the decline to the low figure which is 906 in 1968-69. This is the actual position of the trend of accidents on the Indian Railways.

I would like to mention one point—When we consider about accidents on the Indian Railways and when we say that there are so many other things and even in spite of them the accidents take place, we should also try to understand the magnitude and the dimension of the Indian Railways.

4 P. »*.

What is the position of the Indian Railways today?

SHRI KALYAN ROY : Why are you afraid to have a safety Conference?

SHRI PARIMAL GHOSH : I am not afraid of anything. I will answer that also. Let us try to understand the background. We must also realise the fact that we are running 10,000 trains every day manned by one million people who are working day and night, coming from all parts of the country, working under difficult conditions in various climates, facing so many other complex problems. These are the dimensions and the background which we should try to understand while discussing the Indian Railways.

I am grateful to the hon'ble Members who have participated in this debate and have raised various points in connection with accidents. Mr. Rajnarain has mentioned two points, sabotage and enquiry. Now, Sir, so far as accidents are concerned in the Indian Railways we have a statutory obligation and a legally-constituted body known as the Commission

of Railway Safety, which is operating under the Ministry of Tourism and Civil Aviation and which has nothing to do with the Indian Railways. The procedure is that whenever an accident takes place they go to that matter, enquire through the technical Personnel and whatever ur findings and decisions it is being Published in the papers. So it is not that the Railways want to hide. If it is a question of sabotage it will be detected by the Enquiry Committee constituted by the A.C.R.C. and if the Enquiry Committee recommends something we will certainly accept it. It is not that we have not accepted the demand for a judicial enquiry. We have already the demand for a judicial enquiry. In fact, on a number of occasions we have asked from our side that a judicial enquiry should take place. But when the enquiry has been conducted and specific findings have been given we do not find any room left for ambiguity and in such cases we do not consider that there is any necessity for a judicial enquiry.

A point has been raised about staff, and also about hours of working. So far as staff matters are concerned, it is certainly a matter of opinion. I do not say that the staff in the Railways are all contented, and it is also a fact, I agree, that for any efficient working a contented staff is rather a prerequisite. But it is also our endeavour and considering the financial position of the Railways we have always accepted whatever may be the recommendations of the Pay Commission, etc. There is not a single recommendation that the Railways had not implemented. Even very recently when there is a talk about a need-based wage, the Railways on their part have appointed a single-man Committee where they have referred two points that could not be agreed upon in our discussions with the recognised Federation. We have said that we will accept the main findings. I am sure that Committee will very soon go into their findings and whatever the points that have been mentioned will be accepted.

Regarding the hours of working, I must agree that there is some point here about hours of working. This matter has been raised before also in this House there are sections where, in spite of our honest effort, some of the running staff have had to work more than 12 hours and sometimes even, in some sections, about

18 hours. But after the last meeting that we had with the two Federations we have accepted one thing that whatever may be the circumstances, under no circumstances any of the running staff would be allowed to work more than 12 hours, and he is entitled to claim rest aft completing 12 hours of work. In that case his rest and other things will be provided by the Railways. Even then we are not happy. There is so mm here to further reduce the working hours. That is also a point of reference to the one-man Committee. He will go into that also, and whatever may be the recommendations, the Railways will accept that.

One point I would like to mention here. This is a point which has been 11 on many an occasion that probably the cause of these accidents may be the fact that the running staff are overworked. We have also conducted studies into that. From the enquiry that has been conducted into this matter on the Western Railway we have found out that in most of the cases an d 'it has occurred where a driver has disregarded a signal even when he was on the foot-board for two or three hours and before that he had a continuous rest ' of about 20 hours. Therefore, after this research we have come to the conclusion that there is no direct co-relation with th hours of work and the accident. We have seen that an accident has taken place where a driver has disregarded the signal even after two hours of work. On the other hand, where a driver has worked even more than 12 hours, no accident took place. In 98 per cent, of the cases accidents have taken place where the hours of work was not all at the factor.

Reference has also been made to the implementation of the Kunzru Committee report. Sir, as you know, this Committee was set up in the year 1961. They have submitted their report in two parts, one in 1962 and the other in 1963. Out of the total number of recommendations, about 377, we have accepted 355, and up till now we have implemented 326. The 27 recommendations which could not be implemented as yet needs certain research and also consultation with the State Governments. It can only be done and implemented in a phased-programme basis because it needs a considerable amount of money. All these recommendations are in various stages

of implementation and I have no doubt in my mind that very soon all the recommendations made by the Kunzru Committee will be fully implemented.

Besides that, Sir, last time when we had an accident we had appointed a retired Chief Justice, Mr. Wanchoo, also to go into this matter and also to find out what is the impact of the recommendations of the Kunzru Committee so far as the safety aspect on the Railway is concerned. They have categorically mentioned that because of the implementation of most of the recommendations of the Kunzru Committee there has been a considerable impact on the safety aspect of the Railways. They have also mentioned and gone through some of the items. They have mentioned that one or two points need not be implemented. On other points they also have suggested more or less on the lines based on the recommendations of the Kunzru Committee. I have no doubt in my mind that the safety-consciousness in the Railways is a vital concern for each and every railwayman. It is our primary objective to see that accidents should be minimised, as my friend, Mr. Mokherjee, has said that nobody is expecting that accident in the Railways would be eliminated. But the objective should be that as far as possible accidents should be minimised. From the trend of the figures that I have given it is very apparent that every year the accidents are on the decline, and our endeavour would be to see that accidents further decline.

Many hon. Members have also mentioned that whenever an accident takes place, we come out with the story that it is because of human failure. But after all, the human element is definitely one aspect which constitutes a number of accidents. There is no denying of this fact. Even after giving all sorts of engineering aids, you cannot completely eliminate the human aspect. After all, in the ultimate analysis, it is the human being who will have to operate even the engineering aids that are provided. But still we have taken up a phased programme to implement all these technical and other improvements. I have no doubt in my mind that in the near future, we can very well say that the safety performance of the Indian Railways is Number One considering all the railways in the world. Thank you.

SHRI AKBAR ALI KHAN : Have you implemented all the recommendations of the Kunzru Committee in regard to mechanical devices ?

SHRI PARIMAL GHOSH : Yes.

THE VICE-CHAIRMAN SHRI M. P.

BHARGAVA) : Mr. Yadav. At the most 15 minutes.

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव (बिहार) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, सदन के माननीय सदस्यों ने जिस प्रकार रेलवे की दो भयंकर दुर्घटनाओं के बारे में अपनी विता व्यक्त की है और मेरे इस प्रस्ताव का समर्थन किया है, मैं उनके सम्मोह विचारों के लिए उनको धन्यवाद देता हूँ लेकिन साथ ही, जब मैं रेलवे के राज्य मंत्री का भाषण सुन रहा था तो ऐसा लगता था कि शायद हमारे रेलवे मंत्री महोदय रेल दुर्घटना से मरने वालों के ऊपर तरस खाने के लिये भी तयार नहीं हैं। वह दुर्घटना के बचाव करने के बहाव में इतने जोर से बोलते चल गये मानो रेलवे को दुर्घटना करके रेल पर जाने वाले यात्रियों की जान लेने का पूरा अधिकार हो, जैसे कि कोई डाक्टर डाक्टरी पास कर जाने के बाद सर्जरी करने वक्त अपनी ही गड़बड़ी के कारण ऐसा काम कर दे कि मरीज की जान भी चली जाये तो वह उससे बरी और मुक्त होते हैं।

पंडित ब्यास सुन्दर नारायण सम्झा (उत्तर प्रदेश) : यह किसने कहा। कानून उनको सजा दे सकता है। कानून के बंदर दावा कर सकते हैं।

श्री निरंजन शर्मा : लेकिन व्यवहार में अधिकांश में ऐसा होता नहीं है, ऐसा उनका कहना है।

श्री रेवती कान्त सिंह (बिहार) : कानून में तो है लेकिन अदावत में साबित हो तभी तो सजा दी जाये।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : कानून से सजा दी जा सकती है लेकिन साबित कैसे हो क्योंकि मरने के बाद डाक्टरों भी डाक्टर लोग ही करते हैं और निर्बंध देते हैं। तो मैं कह रहा था उसी तरह से रेलवे मिनिसटर को छूट है कह जाएं सो सो आदमियों की जान चली गई, लेकिन उनके हृदय में उनके प्रति सम्भावनापूर्ण शब्द न हों। अगर वह सहानुभूति का एक शब्द भी व्यक्त करते तो मुझे तसल्ली होती। सदस्यों की मनोभावना को न समझकर, सदस्यों ने जो उनके ऊपर आरोप किया है उस पर विचार न करते हुए उन्होंने एक जगहरी भाफ स्टेटिस्टिक्स देने का प्रयास किया है। मैं एक छोटी सी बात आपसे कहना चाहूंगा कि सबसे नवे मंत्रियों ने इस विभाग को लिया है, कुछ दिनों तक तो यह सही है कि बड़ा संतोष रहा कि दुर्घटना नहीं हुई और उधर के दो चार महीनों के आपके डिपार्टमेंट में कोई स्टेटिस्टिक्स नहीं है लेकिन अगर समाचारपत्रों के स्टेटिस्टिक्स आप लें तो देखेंगे कि छोटे बड़े कितने ही एक्सीडेंट्स हुए हैं जो अखबारों नित्य प्रति छपते रहे हैं।

डा० राम सुभग सिंह : विदेश में जो दुर्घटनाएं होती हैं उनको भी आप जोड़ लेते हैं।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : आपके मंत्री अपने स्टेटिस्टिक्स देकर बतलाते हैं कि बाहरी देशों में तो और अधिक दुर्घटनाएं रेलों की होती हैं। मैंने तो उन्हीं के भाषण से विदेशों की रेल दुर्घटनाओं का पता लगाया। मैं तो यहां की दुर्घटनाओं के बारे में बतला रहा था। आपकी रेलवेज में दुर्घटनाएं इतनी बढ़ रही हैं कि आपकी गाड़ियों में जो डिफेन्स का सामान लद कर जाता है वह भी नदी में चला जाता है। उसकी सुरक्षा भी आप नहीं कर पा रहे हैं।

डा० राम सुभग सिंह : नरे आई, आपके सदस्य की सुरक्षा करा दी।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : सदस्य की सुरक्षा तो होगी ही मगर मैं उसकी बात

नहीं करता। अगर ऐसी बात होती तो यहाँ पर ऐसा प्रस्ताव आता ही क्यों। अगर आप रेलवे की दुर्घटनाओं के इतिहास को देखें तो यह दुर्घटना शायद उसके इतिहास में अभूतपूर्व है और मैं समझता था कि मंत्री महोदय दुर्घटना के कारणों पर गम्भीरतापूर्वक विचार करेंगे और वैसा ही बयान देंगे और आश्वासन देंगे कि सचमुच में ऐसी दुर्घटना फिर रेलवे के इतिहास में नहीं होगी। दुर्घटनाएं इतने 'क्विक सक्सेशन' के साथ हुई हैं कि हमें उनके बारे में गम्भीरतापूर्वक विचार करना चाहिये इस तरह से आप स्टेटिस्टिक्स दिखा दे, यह मैंने पहले ही बताया था कि बालू कमेटी की रिपोर्ट में दिखलाया गया था कि दुर्घटनाएं कम हुई हैं। लेकिन क्विक सक्सेशन में जो दुर्घटनाएं हुई हैं उसका जवाब शायद आप नहीं दे पा रहे हैं। गोरखपुर दुर्घटना के बारे में आपको एक रिपोर्ट आती है कि सबोटज है। अगर सबोटज हुआ तो आप कुछ बताते हमको कि कैसे सबोटज हुआ और उसके लिये क्या क्या आपने अभी तक कार्यवाही की है, क्या जांच की है, और उन तमाम चीजों के बारे में सदन को जानकारी होनी चाहिये थी लेकिन आप उसके बारे में बिल्कुल शांत और चुपचाप रहे हैं। अब हमारे माननीय सदस्य श्री राजनारायण ने जो कुछ बात उन्होंने देखी और सुनी वह कहीं। उन्होंने जो कुछ कहा वह कहा लेकिन आपके फ्रैक्ट्स क्या हैं। आपने रेलवे के लिये क्या सुरक्षा की। हमने इस संदर्भ में एक बात और की थी। मैंने उस पुल की बात बताया था कि उसकी सुरक्षा के लिये आपने आदमी रखे थे। आपने उस पुल पर पहले सुरक्षा की व्यवस्था की थी, कुछ रखवाले वहाँ पर रहते थे। उन रखवालों को वहाँ से, सबोटज होने के कुछ दिन पूर्व हटा दिया था। अगर वह बात सही है तो उसी ओर भी ध्यान आपने नहीं दिलाया। उसके बाद हमने जाजपुर क्वांटाइल स्टेशन की बात कही थी वहाँ पर मालगाड़ी पैसेन्जर गाड़ी से टकरा

गई और उसको बर्बाद कर दिया। उसके बारे में आपने हमें कोई बातें नहीं बताईं ताकि उस दुर्घटना के बारे में सही या गलत बात का विवेचन इस सदन के सामने आता। रेलवे के प्रति सारे भारत में अविश्वास बढ़ता रहता है और मंत्री जी को इस्तोफा देना चाहिये ऐसी बात होती है। भले ही लोग ऐसी बात करें मगर यह एक ठोड़ का मामला ऐसा है जो पार्टी के बारे की बात है और केवल कांग्रेसी लोग ही दुर्घटनाग्रस्त नहीं होंगे, विरोधी लोग भी होंगे उसमें सभी लोग दुर्घटनाग्रस्त हैं। तो दुर्घटना संबंध में सारी बातों पर विचार हमारे सामने आना चाहिये था जिसके लिये यह प्रस्ताव लाया गया था लेकिन उस पर आपने अपना विवेचन नहीं दिया। माननीय सदस्यों ने जो तथ्य दिये वह शायद आपको चुभ गये।

सजा दिलाने की व्यवस्था भी आप करेंगे लेकिन एक सबाल उठता है कि जिसको मौत या हो गई है, जिसके परिवार के लोग पीड़ित हैं जो दुर्घटना में इस तरह से मार ली गयी हैं जिनको जीना मुश्किल हो गया है, उनको दिलासा कैसे दिलायेंगे, उनको संतोष कैसे दिलायेंगे। उनको लिये किनी व्यवस्था के बारे में आप यहाँ घोषणा करते जो कि इस सदन के द्वारा उन तक जाता और उनको लगता कि दुर्घटना सबोटज की वजह से या कुछ और वजह से हुई लेकिन सरकार का मंत्रिमंडल या सदन सचमुच गम्भीरतापूर्वक विचार करके उनके संकट के अनुरोध का हल ढूँढ रहा है। लेकिन वैसा सरकार ने नहीं किया और अब आपने बताया कि एक फेज बाइज आप ऐसी व्यवस्था कर रहे हैं कि जिससे अवश्यमेव यात्रियों को कम्पेंसेशन देंगे। लेकिन क्या आप समझते हैं कि जो 'फेज बाइज' शब्द है, इस शब्द को सुनकर किसी को संतोष होगा।

[THE VICE-CHAIRMAN SHRI AKBAR ALI-KHAN in the Chair]

जब बड़ी बड़ी बात लोग कर जाते हैं तब भी उनको संतोष नहीं होता है। लेकिन इस फेज बाइज

[श्री जगदम्बी प्रसाद यादव]

का कुछ नमूना हो कि देखिये इस तरह से हमने किया है और ऐसे एक स्कीम चलेगी और उसमें सुधार हो जायेगा जैसे मैं एक उदाहरण दूँ। माननीय रेल मंत्री से मैं बराबर कहता हूँ कि न्यूल साहेबगंज लूप लाइन को डबल करें, इसके स्टेशनों को सुधारें, प्लेटफार्मों को सुधारें, वहाँ का टिकट लिडकी अच्छी बनाएँ, दूसरे काम करें। कहते हैं रेलवे के जो एक्सपर्ट हैं उनसे बात करें। तो उनसे दो-दो, तीन-तीन, चार-चार, भंटे बात की लेकिन अंत में कुछ नहीं फल निकला। समस्या रह गई वार्तालाप समाप्त।

तो मैं यह जानना चाहता हूँ कि आपका को फेजवाइज प्रोग्राम है, वह सचमुच में कौनसा प्रोग्राम है और क्या यह प्रोग्राम यात्रियों में विश्वास पैदा कर सकता है? अगर आप उसके बारे में बतलाते तो हम लोग तथा देशवासी भी सुनकर प्रसन्न होते कि सरकार की तरफ से इस तरह का प्रोग्राम जनता की भलाई के लिए बनाया जा रहा है। मगर इस तरह की बात हमको सुनने को नहीं मिली। इस प्रस्ताव को लाने का यही अभिप्राय था कि यात्रियों को यात्रा करने में सरकार की तरफ से कितनी सुविधा मिल रही है और सचमुच में यात्रियों का कल्याण हो रहा है या नहीं।

एक बात की ओर मैं और आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ और वह यह है कि हमारे भारतवर्ष में लम्बी सवारी के लिए रेल यात्रा के सिवाय और कोई दूसरा चारा नहीं है। हमारे देश में रोड डेवलप नहीं हुआ है, रोड पर परिवहन डेवलप नहीं हुआ है और हवाई यात्रा करने का सौभाग्य तो कुछ ही भाग्यशालियों को नसीब होता है। ऐसी हालत में रेल में सुधार, सुविधा, सुरक्षा और जीवन की गारंटी का होना बहुत ही आवश्यक है। लेकिन मैं समझता हूँ कि इस संबंध में रेल मंत्रालय द्वारा अच्छी तरह से विचार नहीं किया गया है क्योंकि वह समझता है कि इसमें तो हमारी मोनोपली है।

जिस तरह से किसी खादमी की मोनोपली किसी ट्रेड में हो जाती है और फिर वह उस चीज पर मनमानी करने लगता है तथा उसमें शिथिलता आ जाती है, उसी तरह से रेलवे विभाग में भी इस तरह की बातें आ गई हैं। जिस तरह से देवताओं को अमरत्व प्राप्त हो गया था तो उसका नतीजा यह हुआ की वे अपने कर्तव्य को भूल गये और बारबार राक्षसों से पराजित होने लगे। उसी तरह से आज लम्बी यात्रा के सम्बंध में रेलवे को एकाधिकार प्राप्त हो गया है और इससे वह समझने लगा है कि उसे अमरत्व प्राप्त हो गया है। आज इस तरह की बात इसलिये सोचते हैं कि हमारा रेलवे का सबस्टीट्यूट कोई नहीं है। थोड़ा ट्रक आपका मुकाबला कर सकते हैं माल ढुलाई में।

डा० राम सुभग सिंह : ट्रक और हवाई जहाज मुकाबला कर रहे हैं।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : हवाई यात्रा करने का सौभाग्य तो जैसे मैंने पहले कहा कि कुछ ही भाग्यशालियों का नसीब होता है। अगर सभी यात्री हवाई जहाज से यात्रा करने लगते तो आज रेलवे विभाग में इतनी कम्प्लेन्सिस नहीं आती और अधिकारीगण अपने अधिकारों का इस तरह से दुरुपयोग न करते। यात्रा करने के संबंध में यात्रियों के सामने आल्टरनेटिव चोज़ होते तो फिर आप अवश्य यात्रियों की सुविधाओं के बारे में ख्याल करते और जो कमी है उसको पूरा करने में अपने विभाग को लगाते। आपको इस चीज में मोनोपली है इसलिये आप इन बातों की ओर ध्यान नहीं देते हैं।

आपने अभी कुंजरू समिति का उदाहरण दिया और कहा कि उसने इस संबंध में जितने प्रतिवेदन दिये थे उसमें से अधिकांश को कार्यान्वित कर दिया गया है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमारे राज्य मंत्री ने अब अपने भाषण देने में जरूर कुछ न कुछ प्रगति कर ली है। स्टैटिस्टिक्स की जो एक जगलरी है और इस संबंध में जो आंकड़े देने की

पद्धति है, उस जगहरी को जब तक कोई ठीक से समझ न ले तब तक वह इन आँकड़ों को नहीं समझ सकता है। बेहात में एक कहावत है—हिसाब-किताब पूरा, हिसाबी क्यों डूबा—कि पानी का औसत निकाला कहीं तैरने लायक, कहीं ठेढ़ने भर का और कहीं पानी चल कर पार फिसा जा सकता है और आगे जाने पर पानी में डूब गये। वही हाल हमारी सरकार का है। वह जनता के सामने आँकड़े प्रस्तुत कर देती है कि हमारे यहां पहले इतनी दुर्घटनाएं हुई थीं और अब इतनी ज्यादा रेल गाड़ियां चल रही हैं तो अब इतनी कम हो गई है। इस तरह से वे हिसाब लगाकर जनता के सामने यह सिद्ध करते हैं कि पहले के मुकाबले अब दुर्घटनाएं कम हो गई हैं। इसलिये मैं यह कहना चाहता हूं कि आप इस तरह की बात कहकर यात्रियों को संतोष नहीं दे सकते हैं। यह तो सोचता है कि यह तो औसत की बात हो गई कि कहीं पर तो तैरने लायक पानी है और कहीं पर चलकर जाया जा सकता है। रेल चाहे कितनी ही बड़ आय, दुर्घटनाएं चाहे कम हो जायं, लेकिन वह चाहता है कि दुर्घटनाएं न घटें और उसका जीवन सुरक्षित रहे तथा वह अपने गन्तव्य स्थान पर सही सलामत आसानी के साथ जा सके। तो मैं स्टेटिस्टिक्स में न जाकर आपके कामों पर जाना चाहता हूं और उसकी सफाई चाहता हूं। जबतक आप उसकी सफाई नहीं दे देते तबतक आप इस चीज का निराकरण नहीं कर सकते हैं।

मैं यह कहना चाहता हूं कि इस संबंध में बो हो कमेटियां नहीं बैठी थीं बल्कि और कमेटियां भी बैठी थीं। श्री शाहनवाज खां, जो उप रेल मंत्री रह चुके थे उन्होंने भी इस बात की जांच की थी और हमारे स्वर्गीय माननीय सदस्य श्री एच. सी. माथुर ने भी इस संबंध में जांच की थी और उसके बारे में उपाय सुझाये थे। इस तरह से जितने भी उपाय इस संबंध में सुझाये गये थे वे सचमुच

में कार्यान्वित नहीं हुए। अगर आप यह कहें कि वांचूसमिति ने अपने प्रतिवेदन में यह लिखा है कि रेलवे में दुर्घटनाएं कम हो गई हैं, तो आपका जब नया मंत्री मंडल का गठन हुआ था उस समय भी दुर्घटनाएं कम हुई थीं और अब लगातार इतनी दुर्घटनाएं हो रही हैं। अगर आप पहले का हिसाब लगाकर आज की दुर्घटनाओं से मुकाबला करेंगे तो मालूम होगा कि पहले के मुकाबले में अब ज्यादा दुर्घटनाएं होने लगी हैं और आप इस काम में सफल नहीं, असफल हो गये हैं। इस तरह की बातों को कहकर आप दुर्घटनाओं का निराकरण नहीं कर सकते हैं जिस प्रकार की दुर्घटनाएं हुई हैं उनको देखकर मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूं कि 1956 के प्रस्ताव से आपके रेलवे बोर्ड का गठन हुआ था। बोर्ड और टेक्नीशियन्स की बात कहकर आप सदन में घोंस दिखाना चाहते हैं और स्टेटिस्टिक्स दिखाकर आप दुर्घटनाओं की संख्या को कम बतलाना चाहते हैं। इसी बात पर हमारा आप से मतभेद है। इस सदन में मंत्री के नाते जो जिम्मेदारी आप के ऊपर सौंपी गई है उसको आप बोर्ड और टेक्नीशियन्स की घोंस दिखलाकर समाप्त कर देना चाहते हैं। जिन गम्भीर एक्सीडेंटों को लेकर यह प्रस्ताव सदन में लाया गया है जिस के आधार पर सदन के सदस्य इस संबंध में बोले, उसको रेलवे विभाग द्वारा गम्भीरता पूर्वक नहीं लिया जा रहा है। यहां पर पार्टी पोलिटिक्स की बात की जाती है और जब स्टाफ की बात की जाती है, प्रशासन की आलोचना की जाती है, तो फिर प्रशासन को बचाने की बात रेलवे विभाग द्वारा की जाती है। लेकिन जो लोग रेलवे एक्सीडेंटों में मर गये हैं उसकी जिम्मेदारी आपकी है। आपने सदस्यों द्वारा यह बात सुनी होगी कि जब लाल बहादुर शास्त्री जी के समय में रेल दुर्घटना हुए थी और जिसमें काफी लोग मारे गये थे तो उनके हृदय में भावना उठी थी जिस के कारण उन्होंने अपना कर्तव्य समझकर, अपनी जिम्मेदारी समझकर अपने पद से

[श्री जादवी प्रसाद पादव]

त्यागपत्र दे दिया था। उन्होंने सोचा होगा कि कम से कम मेरे इस कार्य से मैं तो बच निकलूंगा। इस तरह की भावना उनके मन में उठी थी और इसीलिए उन्होंने रेल मंत्री पद से इस्तीफा दे दिया था।

श्री प्रतुल चन्द्र मिश्र : क्या उनके रिजाइन करने से एक्सीडेंट कम हो गये।

श्री जगदीश्वरी प्रसाद पादव : एक्सीडेंट कम हुए या नहीं, मैं इस बारे में कुछ कहना नहीं चाहता हूँ। मैं तो हृदय की भावना की बात के बारे में कहना चाहता हूँ। उन्होंने अपना कर्तव्य समझा कि मैं इस चीज का जिम्मेदार हूँ, इसलिए मैंने अपनी जगह पर रहने का हक नहीं है। लेकिन मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि यहाँ पर रेलवे विभाग सही बात नहीं बतलाता है और सदन को आंकड़े देकर दुविधा में डाल देता है कि दुर्घटनाएं कम हो रही हैं। दुर्घटनाओं में 100 लोग मर जाते हैं और काफी संख्या में लोग घायल हो जाते हैं फिर भी रेलवे विभाग के द्वारा कहा जाता है कि दुर्घटनाएं कम हो रही हैं। जाजपुर क्रांशट में जो दुर्घटना हुए थी क्या उसको आप डिनाइ कर सकते हैं। आप उस दुर्घटना से तग नहीं सकते हैं। आपने सैबोटेज की बात कही है। मैं चाहता हूँ कि मंत्री जी सैबोटेज के संबंध में हमें विस्तार से बातें बतलायें कि कहां पर किस तरह का सैबोटेज किया गया है और इसको रोकने के लिए सरकार की तरफ से क्या कार्यवाही की गई है।

आज हर बात में सैबोटेज की बात कहकर अपना पोछा छुड़ाना चाहते हैं। मैं आप से कहना चाहता हूँ कि आज पश्चिमी बंगाल में क्या हो रहा है। आज देश में जो घटनाएं हो रही हैं उससे डेमोक्रेसी खतरे में पड़ गई है। आप बंगाल पुलिस से अब किस प्रकार की सहायता ले सकते हैं जब तक वह खुद

ही हमला कर रहा है। आप उस गुलब पर कैसे भरोसा कर सकते हैं और वह किस तरह से जनता की सुरक्षा कर सकती है। सवाल यह है कि आज जो वस्तुस्थिति है उसको आपको स्वीकार करना चाहिये और जबतक आप इसको स्वीकार नहीं करेंगे तब तक सचमुच में इस चीज का निराकरण नहीं हो सकता है। आज जिस चीज के द्वारा रेलों को कंट्रोल करना चाहते हैं, जो रेलों को चलाने को व्यवस्था करता है अगर वे लोग अपनी जिम्मेदारी को ठीक तरह से नहीं निभाते हैं, किसी प्रकार का उसमें डीलापन करते हैं तो आपको उनके खिलाफ कार्यवाही करना चाहिये और उन्हें सही रास्ते पर लाना चाहिये। आप इस तरह की बातों को, इस तरह की कमियों को चाहे वह नोच के लेवल पर क्यों न हो, दूर करना चाहिये। आप यह कहकर बच नहीं सकते हैं कि यह काम रेलवे बोर्ड के कार्यक्षेत्र में नहीं आता है। मेरे कहने का मतलब यह है कि अगर रेलवे का कोई भी कर्मचारी चाहे वह छोटे हो या बड़ा हो अपने काम में लापरवाही करता है तो उसे दंड दिया जाना चाहिये और जो अच्छा काम करते हैं उन्हें रिबाई मिलना चाहिये।

कुछ लोगों ने कहा कि रेलवे में स्ट्राइक होने की वजह से ही काम में डीलापन आ जाता है। मेरा आपसे यह कहना है कि जहाँ पर अनुशासन का संबंध होता है, जहाँ पर जिम्मेदारी का हनन होता है, वहाँ पर आपको सही रास्ते अपनाने चाहिये। जबतक आप इस तरह की बात नहीं करते हैं तब तक आप जनता को संतोष नहीं दे सकते हैं जो कि आजकल रेल में यात्रा करने से घबरा रही है। इसलिए जितना भी सरल तरीके से हो हमें रेल यात्रा इस तरह की बनानी चाहिये जिसमें लोग बिना हिचक सफर कर सकें। इसलिए रेल कर्मचारियों का भी यह कर्तव्य हो जाता है कि वे अपनी जिम्मेदारी को भली प्रकार समझें।

आज हमारे देश में अनेक प्रकार की पार्टियाँ विकसित हो रही हैं जोकि इस देश को तहसनहस करना चाहते हैं। ये लोग इस देश में अपना संगठन और शक्ति को बढ़ाते चले जा रहे हैं और इस देश को शक्तिशाली और संगठित देखना नहीं चाहते हैं। वे लोग इस देश में दूसरे के झण्डे पर अपना वर्चस्व कायम करना चाहते हैं। आप देखते हैं कि जब कभी कोई आन्दोलन होता है तो पहले रेल की सम्पत्ति को नष्ट किया जाता है, रेल के डिब्बे जलाये जाते हैं और रेल की सम्पत्ति के साथ तरह तरह का दुर्व्यवहार किया जाता है। तो मैं मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि वह कौनसा रास्ता है जिसके द्वारा आगे हम यह समझें कि रेल में सफर करना सुरक्षित है।

साथ ही साथ इस बात पर भी आपको विचार करना पड़ेगा कि जब किसी समय एक प्रस्ताव आता है, दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में प्रस्ताव आता है, तो आपको गंभीरतापूर्वक विचार करना चाहिये कि सैवोटैज चाहे साधारण काल का हो, सैवोटैज चाहे आंदोलन काल हो, लेकिन इस तरह से जो सैवोटैज होते हैं उनसे जो व्यवस्था आज आप के हाथों में है उस व्यवस्था के द्वारा आप कैसे रक्षा करेंगे। हमने यह सवाल उस समय भी किया था और हमें उम्मीद थी कि जब आप जवाब देंगे तो इन सारी चीजों पर एक साफ साफ चित्र सामने रखेंगे जो हमारी समझ में भी आयेगा, सदन की समझ में भी आयेगा और उससे यात्रियों और देश वासियों के समक्ष एक ऐसा चित्र उपस्थित होगा जिससे उनको विश्वास होगा कि सचमुच में हमारे प्रतिनिधि जो हैं वे रेल गाड़ी की भाँती कुशलतापूर्वक चलाने में सक्षम हैं।

अब रेल के पुल की बात आ जाती है। राजनारायण जी ने कहा कि आपने पुल की मरम्मत क्यों नहीं कराई। क्यूँल स्टेशन के आगे लक्खी सराय स्टेशन पर जब गाड़ी आती है तो वह दिखाई पड़ती है और आप ने

स्टेशन को थोड़ा बढ़ा कर के यात्रियों की रक्षा नहीं की। आपने जवाब दिया कि पागल लोग वहाँ पटरियों पर आ कर के कूट जाते हैं, हम क्या करें। सवाल यह है कि जनता का प्रतिनिधि होने के नाते आप को लोगों की साइकलोजी को देखना पड़ेगा। आप ने लोगों की साइकलोजी को नहीं देखा जिस के कारण वे दुर्घटनाग्रस्त होते हैं, इसी लिये आपने लक्खी सराय स्टेशन पर यात्रियों की रक्षा की व्यवस्था नहीं की। मैं यह जानना चाहता हूँ कि जो व्यवस्था आपने वहाँ पर की है क्या वह सचमुच में उसका निराकरण है। मैं यह चाहूँगा कि आप सचमुच उसका निराकरण करें। इसीलिये मैं अपना प्रस्ताव लाया कि आप का ध्यान इस ओर जाय और आप का ध्यान सिर्फ रेलवे एक्सीडेंट्स की ओर ही नहीं जाय बल्कि इस रेल चलाने वाले जो लोग हैं, वहाँ पर जो गड़बड़ी करने वाले हैं या उनमें जो अकुशलता है या विजिलेंस नहीं है या एफिशिएंसी नहीं है उस ओर भी आप बारीकी से देखें और बारीकी से उसको दिखला सकें।

यह जो आप ने एक हजार या दो हजार रुपये रेल कर्मचारियों को देने की बात कही है मैं आप से चाहूँगा कि जो इन दुर्घटनाओं में मरे हैं उनके कंपेंसेशन की व्यवस्था तो आप सहृदयतापूर्वक करें ही, साथ ही साथ घायल हुये हैं, जो ज्यादा परेशानी में हैं, ज्यादा कष्ट में हैं उनके लिये भी कोई व्यवस्था कर के आप एक आदर्श उपस्थित करें। यदि आप ने ऐसा किया तो उससे यह लगेगा कि सचमुच में हमारी रेलें एक प्रजातांत्रिक सरकार के द्वारा चलाई जा रही हैं। आप कह सकते हैं कि इसमें आर्थिक जिम्मेदारी बढ़ेगी। इसमें जिम्मेदारी लेने का काम ही है। यह सरकार ही जिम्मेदार सरकार कहलाती है। जो हमारे चलते दुर्घटनाग्रस्त हुये हैं और जिन के परिवार के लोग आज पीड़ित हैं, उनकी व्यवस्था की जिम्मेदारी न ले कर आप कैसे एक उपस्थित कर सकते हैं। जिस के दोनों पैर

[श्री जगदम्बी प्रसाद यादव]

कट गये हैं या हाथ कट गये हैं या आखें खराब हो गई हैं और जो अपने जीवन के लिये भार हो गया है उसके लिये यदि आप अपने भाषण में यह बताते कि हम उनके लिये ये उपाय करने जा रहे हैं तो आप का भाषण देना भी सफल होता। आप इसपर फिर से विचार कर के देखें और अगर आप फिर से विचार करने के लिये तैयार नहीं हैं तो यह दुर्घटनाएं घटेंगी नहीं बल्कि बढ़ेंगी। और यह केवल रेल पात्रियों के लिये ही दुर्भाग्यपूर्ण नहीं होगा बल्कि आपके विभाग के लिये भी दुर्भाग्यपूर्ण होगा और इस समस्या का कभी निराकरण नहीं हो पायेगा। यह मैंने पहले भी कहा था और आज फिर कहता हूँ कि आप का इस्तीफा मांगने से ही इस समस्या का निराकरण नहीं हो सकता है। लेकिन हो सकता है कि एक समय ऐसा आजाय जब इस्तीफा देने के सिवा आपके सामने और कोई दूसरा चारा न रहे। अगर आप अपने कर्मचारियों को सुधारने का प्रयत्न नहीं करेंगे आप की मनोवृत्ति में अगर ऐसा परिवर्तन नहीं होगा कि आप सहृदयतापूर्वक उन लोगों की ज़िम्मेदारी ले सकें और ज़िम्मेदारी के साथ इस समस्या का निराकरण कर सकें तो हो सकता है कि किसी समय आप को इस्तीफा देने के लिये बाध्य होना पड़े।

THE DELHI SHOPS AND ESTABLISHMENTS (AMENDMENT) BILL, 1969

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF LABOUR, EMPLOYMENT AND REHABILITATION (SHRI BHAGWAT JHA AZAD) : I beg to move :

"That the Bill to amend the Delhi Shops and Establishments Act, 1954, be taken into consideration."

Sir, a similar Bill, namely, the Delhi Shops and Establishments (Amendment) Bill, 1965 was introduced in the Rajya Sabha on 7th December 1965. The Bill was discussed and passed by the Rajya Sabha

on the 5th April 1966. Therefore this is not a new Bill before the House. It could not be gone through the Lok Sabha because at the consideration stage the House was dissolved and therefore, we have to go through this Bill in the Rajya Sabha again.

I only want to draw the attention of the Members that the House has already passed this Bill and all the provisions that are there to amend the Act are the same except clause 3. The Delhi Shops and Establishments Act, 1954 was enacted by the then Delhi Legislative Assembly. The Act regulates the hours of work, payment of wages, grant of leave and holidays, terms of service and other conditions of work, of persons employed in the shops, commercial establishments, establishments for public entertainment and other such establishments. The Act which I to the whole of the Union Territory of Delhi has been in force since 1st February 1955 and is administered by the Delhi Administration. It was last amended through Parliament in May 1961.

The Bill under consideration has been framed to mitigate certain difficulties that we experienced in the course of its implementation. Our proposal for the amendment, embodied in this Bill, have the approval of the Metropolitan Council and the Executive Council of Delhi. They are very small amendments. Yet I would like very briefly to draw the attention of the House to these.

In this Bill we have tried to redefine the term 'employee' to cover all piece-rate workers and persons employed on common basis who were not included in the Act before. Therefore we are giving a wider definition to cover all these persons.

It is to be clarified under Section 10 of the Act that interval for rest and meals shall be fixed by the employer and intimated to the Chief Inspector. As you know, there are fixed hours of work here in Delhi. We propose that at least after five hours there must be compulsory half hour rest and therefore in this case we want to amend Section 10 of the Act. The third point is we want to take away the discretion which at present is with the employers to choose 'close day' and to vest in the Government the power to specify by notification the 'close-day' locality-wise, trade-wise or uniformly for the whole of the Union Territory of