

MR. SPEAKER: Now allowed.

(Interruptions)**

12.32 hrs.

CALLING ATTENTION TO
MATTER OF URGENT PUBLIC
IMPORTANCE

SITUATION ARISING OUT OF ACCIDENTS,
DACOITY AND LOOT IN RAILWAYS

SHRI ZAINUL BASHER (Ghazi-
pur): Sir, I call the attention of
the Minister of Railways to the
following matter of urgent public
importance and I request that he
may make a statement thereon :

“Situation arising out of acci-
dents, dacoity and loot in Railways
due to which passengers are feeling
insecure and the action taken by
the Government in regard
thereto.”

THE MINISTER OF RAIL-
WAYS (SHRI P. C. SETHI): Sir,
In the recent past, the position of
train accidents on Railways had been
deteriorating which has caused con-
cern in all quarters.

The quest for safety on Railways
is a continuous one. As a result of
various steps taken in the past, the
number of train accidents came down
from 2131 in 1960-61 to 1131 during
1981-82. The number of accidents
came down almost steadily till 1973-
74 when there were 782 accidents.
During the next two years viz.,
1974-75 and 1975-76 the number of
accidents shot up to 925 and 964
respectively. This reversal of trend
was the after effect of the country-
wide strike by railwaymen and un-
settled conditions of working which
affected the maintenance of assets
and eroded discipline. Thereafter,
the position started improving and
in 1976-77, the number of acci-
dents stood at 780, the lowest figure
on record.

Unfortunately, the improve-
ment achieved in 1976-77 could not
be sustained and since then the
number of accidents has been rising
almost continuously.

These accidents have caused loss
of precious life and limb. I have been
distressed at this, though casualties
in a train accident are fortuitous,
purely a matter of chance.

When I assumed charge of the
Railway Ministry in January this
year, I addressed myself to the pre-
vention of accidents. Realising that
failure of human element is the
largest single factor responsible for
accidents. I initiated further steps
to arouse safety consciousness am-
ongst the large number of railway-
men in whose hands the safety of
train operation ultimately lies. The
human factor is being tackled
through inspections, education and
counselling and finally punitive
action. I appointed two high level
safety monitoring teams consisting
of senior and experienced officers
of the rank of Heads of Depart-
ments. These teams have gone around
various parts, met officials in the field
and seen to it that the safety rules
and regulations are followed by the
staff. In addition, I have had the
benefit of a direct feed-back from
these teams.

The other areas to which I have
given attention is pulling up the
maintenance of assets like locomo-
tives, wagons, coaches, track, brid-
ges and signalling gear. Though
wherever assets are overaged, due
caution is exercised, the renewal of
overaged assets should be timely. I
expect that we shall be able to find
additional funds for stepping up the
rate of renewal of assets.

Views have been expressed in
Parliament, in press and other forums
about the safety on Railways. We
have taken careful note of these
views.

We have initiated several steps in the recent past. Hopefully, these would reverse the unfortunate trend of accidents. The number of train accidents in the first three months of 1982-83 was 203 against 284 during the same period in the last financial year.

The incidence of robberies and dacoities in running trains has also shown an increase. During January-May, 1982, 173 cases of robberies and dacoities in trains were reported on all Indian Railways as compared to 168 such cases during the period January-May, 1981 and 84 such cases reported during January-May, 1980. Areas covered by the States of Bihar, Uttar Pradesh, Maharashtra and West Bengal accounted for about 75% of the total of all cases throughout the country. I have personally addressed the Chief Ministers of these States requesting them to strengthen the security measures in trains for ensuring better safety of passengers on trains running through their jurisdiction.

The Hon'ble Members will appreciate that safety and security of passengers and their belonging is the Constitutional obligation of the State Governments who are providing about 1,400 escorts for escorting the night passenger— carrying trains. The Railway Protection Force assist the Government Railway Police in all possible ways to tackle the problems of thefts, dacoity and robbery, etc. in trains. Recently, the strength of the Government Railway Police on all railways has been increased by 6,740 personnel, consequent on the decision of the Ministry of Railways to share the cost of the Government Railway Police on 50:50 basis with the State Governments. With a view to stepping up co-ordination with the State Police in dealing with this problem, the Inspector-General/Railway Protection Force has recently discussed this problem with the Inspectors-General of Police of West Bengal, Bihar, U.P. and Madhya Pradesh.

I may assure the House that the safety and security of railway passengers is being given paramount importance and no efforts will be spared to improve position in this regard.

15.34 hrs.

[MR. DEPUTY SPEAKER *in the Chair*]

SHRI ZAINUL BASHER : Mr. Deputy-Speaker, Sir, the hon. Railway Minister has taken comfort in the statistics showing that the incidence of accidents has been considerably lowered down from the '60s to the '80s. But the panic and the insecurity that passengers feel nowadays, was absent during the 60s. It might be that some marginal accidents here and there would have taken place in the 60s but, nowadays major accidents are taking place in which the rate of deaths is more, and more and more passengers are now horrified to travel on the railways. After every two or three days, we find in the newspapers either it is an incident of accident or it is an incident of dacoity and loot. Sometimes, more than one incident takes place somewhere in the Indian Railways and the Hon. Minister is right in saying that the incident of dacoity and loot is taking place, mostly around 75%, as the statement shows, in West Bengal, Bihar, Uttar Pradesh and Maharashtra, particularly in Northern India. The situation is very serious.

When we meet in the Session, in every session, this subject is being raised and the Hon. Minister announces his steps to check the incidence of accidents as well as dacoity and loot.

But now the passengers are feeling insecure. The steps which have been taken by the Hon. Minister, it appears, have not provided any check to these incidents.

[Shri Zainul Basher]

I wish that the efforts made by the Hon. Minister, as hereiterated them now, will bear fruit in the near future and so far up till now, I do not feel that any relief to the passengers has been provided on this account.

It has appeared in the newspapers and this subject has also been raised time and again in this august House that in their enthusiasm to carry more freight, their railways are often ignoring the security and safety measures. The Railway Minister assured us that safety measures will not be allowed to be given a go-by but recently loco-strike in Delhi has shown that their railway employees, I should say rather the entire railway system including the machines and men are all exhausted and over-worked to carry more freights. This is good. Our economy needs carrying more freight. Our railways, no doubt, have done wonderful work so far as carrying of freight is concerned but, this should not be done at the cost of accidents and at the cost of human lives.

I congratulate the Hon. Minister. He has improved the performance of the Railways.

As the Hon. Minister of Railways, he is doing a wonderful job.

But I must say he should take immediate measures and serious steps to curb the incidence of accidents and looting and dacoity.

I would like to know from the Hon. Minister whether he has received any representation from the different organisations of the railways in which it has been pointed out that the safety measures in the railways are being ignored and, if so, what action has been taken in that regard.

Sir, one thing I would like to point out. I have great respect for the Railway Minister. But now an impression has been created in the country that the entire show of the Rail-

ways is being run by the Chairman of the Railway Board. He is being called traffic wizard. Of course, he is. He has achieved something. But that traffic wizard is letting down the mechanical staff of the Railways. He is more traffic oriented ignoring the mechanical side of the Railways. Sir, it is the mechanical side that works. If the mechanical side does not work, you cannot take more traffic, you cannot carry more freights. Sir, the Railway Board Chairman is always in the show.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Kindly conclude.

SHRI ZAINUL BASHER : Sir, I have just begun.

MR. DEPUTY-SPEAKER : See, in Calling Attention it has become a practice to make a speech. Kindly go through the rules. We are not able to allot more time for other subjects. You, all the five, can take only half an hour. I have rang the bell only after five minutes. But according to the rules three minutes only are allowed.

SHRI ZAINUL BASHER : I know, the rules, Sir. But, Sir, practice is more important than the rules. Precedents are always...

MR. DEPUTY-SPEAKER : Time of the House is precious. Put your question and call the attention of the Minister. It is not a general discussion. You are a very senior Member. You are speaking on a Calling Attention.

SHRI RATANSINH RAJDA : Sir, he is formulating his question.

MR. DEPUTY-SPEAKER : No, no. That is all right. There is a limit for everything.

SHRI ZAINUL BASHER : I know the rules, Sir, and I know the precedents also.

MR. DEPUTY-SPEAKER : You are a very knowledgeable person, I know.

SHRI ZAINUL BASHER : I know the rules and I know the practice.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Then my work is very easy.

SHRI ZAINUL BASHER : Sir, the mechanical staff of the Railways have represented to the Minister of Railways that attention is not adequately being paid to the safety device or mechanical side of the Railways. If it is true, I would like to know what action is being taken in this respect.

Sir, the Railways have signalling equipment. They have tracks and other things. What extra measures are being adopted to check time and again these equipment so that accidents do not take place so often.

Most of the accidents are taking place due to the unmanned railway crossings : or sometimes it is because of some confusion in the railway crossings. I would like to know whether the Government is going to take steps to man all the railway crossings in the country irrespective of the fact whether the State Governments due to financial constraints are not able to come forward to assist the Railways in manning the railway crossings.

Regarding the loot and dacoity, the Hon. Minister has rightly maintained that it is the responsibility of the States to look after the safety of the passengers. But Sir, it is also the moral responsibility of the Railways to look after the safety of the passengers too. Recently the Additional Inspector General of Police in U. P. has said that one constable is responsible for the safety of 1,500 passengers. It seems that the Police personnel deployed in the Railways are not up to the need of the Railway protection. So, whether the Hon.

Minister is prepared to share the cost with the State Governments for more police deployment in the Railways ? I would also like to know from the Hon. Minister what action has he taken in this regard.

How many police-men are going to be placed on the Railway duty ? How many incidents of dacoities and lootings have been worked out in the last three years ? How many dacoits and looters have been convicted in the courts ? How many Railway employees have been found responsible for accidents by the enquiry committees and how many of them belong to class I and Class II ?

SHRI P. C. SETHI : I have already pointed out that after the appointment of the safety teams the number of accidents has gone down. There was only one major collision which took place immediately after I took over. That was of Dakshin Express. Since then derailments have, of course, been 164 as compared to 225 last year, level crossing accidents have been 18 as compared to 28 last year and the incidents of fire in trains have been six as compared to 11 last year.

As far as level crossings are concerned, there are only 14,000 gates which are manned at present leaving behind a great number i.e. 22,000, which are un-manned. I have taken a conscious decision that whether the State Governments pay the amount or not, the Railways will bear the whole cost. On our own we shall be providing all the cost. We shall be manning 2000 gates in a suitably phased manner. You can very well appreciate and the House will also appreciate that it will be impossible to man all the 22,000 gates just in one instance. A decision has been taken to locate important level crossing and then to man them. Similarly, a decision has also been taken to improve the working conditions of the level crossings which are manned at present by providing telephone and

[Shri P.C. Sethi]

and other facilities there. Therefore, we are at it.

As far as police personnel are concerned, I have said in the main body of the answer that we have been bearing the cost of the police personnel to the extent of 50 per cent. 50 per cent is borne by the Railways and 50 per cent by the respective State Governments 6740 additional police personnel which were asked by the States of Maharashtra, UP, Bihar and West Bengal, have been sanctioned. Now, they are taking steps to recruit them and train them.

I may also add that as far as Maharashtra is concerned, although I have mentioned that Maharashtra is one of those States where the incidents of robberies take place, the overall law and order position in Maharashtra is comparatively much better. 45 lakh passengers travel everyday by suburban trains. The incidents of chain pulling from the necks of ladies are also considered as robbery. If the number of persons involved is more than four, it is called dacoity. It is this incident which is giving more figures as far as Maharashtra is concerned. But after I have written to all the Chief Ministers, they are taking active interest in this matter.

As far as safety measures are concerned, we have now involved the workers. Staff consciousness is being created, safety teams have been formed, foot plate inspections and surprise inspections are being conducted, education, refresher training and safety camps are being organised and breathalyser test for the drivers is being applied. Whenever an accident takes place, action against the staff found responsible for it, is being taken seriously. Now, both the punishments and awards are being expedited. We have taken a number of such measures. It is true that dacoities and robberies have increased. But that pertains to the general

law and order situation of that area. Every robbery in the train is reported while many of the robberies on the way side and on the roads go unnoticed. So, the total law and order situation of the state gets reflected in robberies and dacoities. But that does not mean that Railways owe no responsibility to check it.

We are taking utmost care and all possible steps to stop this.

SHRI ZAINUL BASHER : What is the number of persons who have been punished for the accidents and.....

MR. DEPUTY SPEAKER : You cannot put so many question. How can you expect the Minister to be ready with all those things ? You should have written to the Minister also. Therefore, it is not possible. Shri Sontosh Mohan Dev.

SHRI SONTOSH MOHAN DEV (Silchar) : How much time will you allow me ?

MR. DEPUTY SPEAKER : According to rules—3 minutes.

SHRI SONTOSH MOHAN DEV : I shall speak for three minutes. You will apply this rule in the case of Shri Paswan also.

MR. DEPUTY SPEAKER : All right, as a *via media* I allow five minutes each for both of you.

SHRI SONTOSH MOHAN DEV : India's Railways are the biggest public sector undertaking of the country. It is a nucleus of the nation's economic activities and growth. It is one of the common man's traffic carrier. This is time that some social welfare work also is done in that respect.

According to the statistics available to us 11,000 trains run a day and they are carrying 7 lakh tonnes of goods traffic. As against that they

have to cover 62,000 kilometres of railway routeline. But according to the Railway Convention Committee and Sikri Commission Report about 7,000 kilometres line has outlived its life and more are going to be in that category in future.

In his statement, I must appreciate, the Railway Minister is very frank. In one word he has expressed his helplessness. On page 2 he has said :

“I expect that we shall be able to find additional funds for stepping up the rate of renewal of assets.”

I think the main problem of the Railways is renewing and revitalising the old lines and also rectifying outdated safety measures, signals, the railway stocks, engines, etc.

MR. DEPUTY SPEAKER : Sanction some amount. He wants some amount.

SHRI SONTOSH MOHANDEV : Through you, I can ask the Government.

The Railway Minister in his statement has said that the number of accidents has gone down. The number of dacoities has gone up. If failures are the pillar of success, I think Railway is trying to prove it. Every year the accidents and dacoities are going up. Everybody thinks that by not carrying any passenger they will stop the Railway and they will be successful.

If you go to any railway station you will feel that to bid farewell to one passenger the members of whole family come because they are not sure whether he will reach the destination or that might be the last journey.

Another pathetic thing is—if you travel by train you are nearer the hell. your life is about Rs. 5,000 worth. if you travel by air, you are nearer the

heaven. Your life is Rs. 40,000 worth. This is the distinction in the case of the same passenger. If you travel by train you get Rs. 5,000 and if you travel by air you get Rs. 40,000 in case of death.

During the last Budget Session many Members proposed one thing to the hon. Minister i.e. to introduce the system of insurance for the railway passengers when they travel by train. If the Government is not willing to pay well, the passengers on their own can buy insurance claim from the Railway Station. This must be considered. When you travel by air, by paying premium you can buy an insurance claim or take an insurance policy and you can post it to the next of kith and kin and if you die they will get the amount. But it is not possible in the Railway. This must be considered. I would like to know from the Minister whether it is possible.

I would like to know certain points on the strength of the news item appeared in *Patriot* on the 2nd June, 1982. The Railway Minister while delivering a speech before the high-powered committee said :

“Mr. Sethi who was addressing the high power safety monitoring railway team on workers said at the same time ‘he was distressed to find that cases of driver crossing signals at danger points and station staff admitting trains on occupied lines continue to occur. The human factor and failure of mechanical equipment contribute to more than 50 per cent of accidents, Mr. Sethi said.”

I congratulate him. The Minister himself admitted that 50 per cent of the accidents are due to failure on the part of either machines or man or the track. What specific steps the Government are going to take as more than 75 per cent of our population

[Sbri Sontosh Mohan Dev]

travel by trains ? This is the main point, which I would like to know.

Secondly, about the robberies and dacoities, is it possible practically for one or two jawans to man this ? If it is not possible, what further steps the Government are taking to protect the life of the passengers who are travelling by train ? We have seen even in Rajdhani Express, a jawan walks from one compartment to the other merrily. He was trying to protect me probably from my fellow passengers. But when outsiders come, he is helpless. The unauthorised passengers get into the train at important stations and they are all criminals. They are all known to the staff of railway station, to the railway protection force. They are all known to the local district administration. Unless you take care of them, unless you change the rule to punish them to the extent that they do not come back again from the jail and commit the offence, it would be very difficult.

Lastly, I would say from my experience, when I was travelling from North Bengal to Siliguri, I was surprised to see some persons coming in the train, opening the top of the ceiling of the compartment and putting all foreign materials inside the roof. Before the train enters into Howrah station, there is a system to stop the train without pulling the chain. And the train stops. The culprit knows the screw by which it stops. He takes foreign material out and gives it to the person who waits there to receive the things. Where is the State Government, where is the Central Government ? I do not know. It is happening almost everywhere. When I have asked, I have been told by the railway staff, "We are taking care of our lives". We have tried to stop it, but nobody takes care of us." The Government does not come forward to protect their life.

I would like to know from the hon. Minister, according to the newspaper report, whether it is a fact that many of the goods trains are running without guards and whether it is a fact that the engine drivers are not running the engine but it is the fireman who are running the trains ? If so, what steps is he going to take ?

SHRI P. C. SETHI : As far as the question of insurance is concerned, almost one crore passengers are travelling every day by train. We are negotiating the scheme of insurance with one of the nationalised insurance companies. After their proposal, we have to scrutinise it whether its cost will be more or less.

What the hon. Member has said is not true. The maximum compensation which is payable in the case of casualties of a passenger or any other person is Rs. 50,000 and the Claims Commissioner has to decide it. It is not Rs. 5000 and Rs. 40,000. The maximum compensation which is payable is Rs. 50,000.

As far as the strengthening of the police force is concerned, I have already given the reply to this question.

The particular position with regard to the foreign goods, has been brought to my notice just now and the hon. Member never mentioned it even before. We would certainly inquire into this.

13:00 hrs.

The Lok Sabha then adjourned for Lunch till Fourteen of the clock.

The Lok Sabha re-assembled after Lunch at Seven Minutes past Fourteen of the Clock.

[MR. DEPUTY SPEAKER in the Chair.]

CALLING ATTENTION TO
MATTER OF URGENT PUBLIC
IMPORTANCE

SITUATION ARISING OUT OF ACCIDENTS
DACOITY AND LOOT IN RAILWAYS—
contd.

MR. DEPUTY SPEAKER :
Now we continue the Calling Attention. Shri Ram Vilas Paswan.

Mr. Paswan, because you will take more time, I had adjourned. Therefore, now please be very short.

SHRI SONTOSH MOHAN
DEV (Silchar) : Sir, I took only
9 minutes.

MR. DEPUTY SPEAKER : He
will take only 3 minutes.

श्री राम विलास पासवान (हाजीपुर) :
उपाध्यक्ष महोदय, असल में मैं तो बहुत
कम बोलता लेकिन आज का जो यह कॉलेज
अटेंशन है, यह तीन विषयों पर है। एक
विषय तो है रेलवे एक्सोडेंट्स का, दूसरा
है रेलवे में डकैतियों का और तीसरा है
रेलवे में लूटमार का . . .

MR. DEPUTY SPEAKER : One
minutes for each. So 3 minutes.

श्री राम विलास पासवान : यदि हर एक
विषय को पांच-पांच मिनट दिये जायें, तो
15 मिनट हो जाते हैं।

सब से पहले तो मैं मंत्री जी से यह कहना
चाहूंगा कि इन्होंने जब रेल मंत्रालय का
भार ग्रहण किया था और ये रेल मंत्री बने
थे, तो इनकी एफीशियेन्सी को देखते हुये
तमाम जगहों पर यह अनुमान लगाया जा
रहा था कि इनके आने के बाद रेलवे में
निश्चित रूप से सुधार आयेगा और हर
स्तर पर सुधार आयेगा।

श्री चन्दूलाल चन्द्राकर (दुर्ग) :
आया भी है।

श्री रम विलास पासवान : वह तो मैं
आंकड़े दे कर बता दूंगा लेकिन मुझे दुख
होता है कि इनके एफर्ट्स के बावजूद—मैं
रेलवे सलाहकार समिति में भी रहा हूँ
और मैं निश्चित रूप से कह सकता हूँ कि
दूसरे मंत्रियों की तुलना में ये प्राम्प्ट हैं—
परन्तु पता नहीं प्रशासन पर इनका जितना
प्रिय होना चाहिये या इसमें सुधार आना
चाहिये, उतना सुधार क्यों नहीं हो पाया है
और प्रशासन इस आंर ध्यान क्यों नहीं दे
रहा है ? अभी कुछ दिन पहले मैंने
देखा है कि रेलवे मंत्री जी ने अपने हाथ
से जनरल मैनेजर्स को लिखा है कि वे संसद
सदस्यों का कम्प्लेंट्स के ऊपर गंभीरता
से विचार करें लेकिन इस के बावजूद भी
संसद सदस्यों की स्थिति वही है, जो पहले
थी और मैं मंत्री जी को कल रात की घटना
बतला रहा हूँ जो मेरे साथ घटी है। मेरे
अपने परिवार के लोगों को सोनभद्रा से
जाना था और मैंने उसके लिये रिजर्वेशन
करवाया था। पार्लियामेंट हाऊस से मैंने
अभी जा कर टिकट नम्बर लिया है। यह
पेज नं. 1, आइटम नं. 2 पर है।

MR. DEPUTY SPEAKER : You
could have written a letter to the
minister.

श्री रम विलास पासवान : मैं सिर्फ
रिकार्ड पर लाना चाहता हूँ। नूनूवती
देवी, बीरेन्द्र पासवान, कमला प्रसाद।
टिकट नं. 7216 से 18। पेज नं. 1,
आइटम नं. 2। 14-7-82, सोनभद्रा
एक्सप्रेस, 192 डाउन।

मैंने यहां पार्लियामेंट आफिस से इस
बात को कंफर्म कराया कि यह रिजर्वेशन
यहां से भेजा गया था या नहीं तो हमें यह
बात कंफर्म की गयी कि यहां से रिजर्वेशन
भेजा गया था। रात में हम डेढ़ घंटे तक
स्टेशन मास्टर दिल्ली स्टेशन को टेलीफोन
करते रहे। चूंकि जब हमारे परिवार के

[श्री राम विलास पासवान]

लोग स्टेशन आये तो उनके नाम से रिजर्वेशन नहीं था। गाड़ी खुल जाती है और हम टेलीफोन पकड़े हुये हैं। भगवान के भरोसे जनरल डिब्बे में बिठा कर उनको भेजा गया। यह आपके पार्लियामेंट के आफिस की रिजर्वेशन में होता है। मंत्री महोदय के आफिस से भी रिजर्वेशन होता है लेकिन उसकी भी ऐसी ही दुर्गति है। क्योंकि स्टेशन पर एक गिरोह बना हुआ है जो रिजर्वेशन के नाम पर पैसा कमाता है। आपके नाम रिजर्वेशन है तब भी वह आप से 20-25 रुपया लेता है अगर नहीं तो आपको आरक्षण नहीं मिलता इस लिये मंत्री जी के एफर्ट्स के बावजूद मज्ज्यों का त्यो है।

अब मैं विषय के ऊपर आ रहा हूँ। विषय है—एक रेल दुर्घटनायें और दूसरा रेल डकैती।

जहां तक रेल दुर्घटनाओं का सवाल है मैं मंत्री महोदय के एक उत्तर का हवाला देना चाहूंगा कि उन्होंने राज्य सभा में 14-7-1982 के तारांकित प्रश्न संख्या 86 के उत्तर में दिया था। उसमें उन्होंने बताया है कि दिसम्बर, 1976 से मार्च 1978 तक 80 गाड़ियों में टक्कर हुई, दिसम्बर, 1978 से मार्च 1980 तक 92 गाड़ियों और दिसम्बर 1980 से मार्च, 1982 तक 114 गाड़ियों में टक्कर हुई।

इनके अलावा जो गाड़ियां पटरी से उतरी उनके बारे में उन्होंने बताया है कि दिसम्बर, 1976 से मार्च 1978 तक 886, दिसम्बर, 1978 से मार्च, 1980 तक 918 और दिसम्बर, 1980 से मार्च, 1982 तक 1211 गाड़ियां पटरी से उतरीं। यह है रेल दुर्घटनाओं के फिगर्स।

उपाध्यक्ष महोदय, दुर्भाग्य से हमारे यहां दो सब से भयंकर रेल दुर्घटनायें अभी हाल ही में हुई हैं। एक दुर्घटना बदलाघाट में हुई थी। उसमें पता नहीं कितने व्यक्ति मरे क्योंकि हमारी जानकारी के मुताबिक जो डिब्बा पानी में चला गया था वह डिब्बा अभी तक निकाला नहीं जा सका है। जब श्री केदार पांडे जी मंत्री थे तो उन्होंने इस रेल दुर्घटना के बारे में कहा था कि वहां ऐसी आंधी आयी कि वहां एक झोपड़ी तो गिरी नहीं लेकिन गाड़ी पुल पर से उड़ कर नदी में चली गयी। रेलवे बोर्ड के चैयरमैन ने कहा कि गाड़ी ऐसे उड़ी जैसे कि कोई खिलौना उड़ता है। लेकिन मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि यह जुलाई, 1981 की दुर्घटना है और अब जुलाई, 1982 है, पूरे एक साल हो गया है और वह डिब्बा अभी भी पानी में है, क्या उस डिब्बे से लोगों की लाशें निकाली गयीं या नहीं? अब फिर कोसी का पानी आने वाला है। सरकार के पास उस दुर्घटना में मरने वालों का कोई फिगर नहीं है और हम लोगों ने उस दुर्घटना में मरे लोगों की संख्या तीन हजार बतायी है।

इससे भी दुखद स्थिति यह है कि जो लोग इस दुर्घटना में मरे हैं उनके परिवार के लोगों को अब तक कम्पेनसेशन नहीं मिला है। मैंने सलाहकार समिति की बैठक में इस बारे में पूछा था कि क्या किसी क्लेम कमिश्नर की नियुक्ति हुई है या नहीं? तो मंत्री जी ने जवाब दिया था कि होने वाली है जबकि एक साल के अन्दर क्लेम कमिश्नर की नियुक्ति हो जानी चाहिये थी और मृतकों के परिवारों को मुआवजे का पैसा मिल जाना चाहिये था। इस दुर्घटना में हजारों की संख्या में लोग मर गये हैं लेकिन उसकी तरफ कोई ध्यान नहीं है।

अभी 20-6-82 को नारायणपुर की घटना घटी और सरकार की इत्तिला के मुताबिक 11 आदमी मरे और 25 घायल हुये ।

इन्होंने राज्य सभा में जवाब दिया कि सुरक्षा आयुक्त गोरखपुर द्वारा रिपोर्ट की प्रतीक्षा की जा रही है । पता नहीं कब तक प्रतीक्षा की जायगी ।

अभी श्री ए० के० राय यहां बैठे हैं, इनके यहां का एक मामला है । रेल दुर्घटना दो प्रकार की होती है । एक तो रेल दुर्घटना और दूसरी रेलवे से संबंधित दुर्घटना । संधाल परगना से मजदूरों को बंधुआ बनाकर लाया गया और ये 15-6-82 को सुदामा डीरेलवे स्टेशन, रेलवे साईडिंग बना रहे थे, उस समय मिट्टी गिर गई और 7 लोग मर गये और बहुत घायल हुये । लेकिन सबसे दुखद बात यह थी कि कोई सिक्कूरिटी आफिसर वहां नहीं पहुंचा । बगल में मजदूर काम कर रहे थे । सात के अलावा कई जखमी थे, उनको मजदूरों ने अस्पताल में भर्ती कराया, सारा काम हुआ, लेकिन डी आर एम से लेकर कोई भी पदाधिकारी देखने नहीं गया और कोई मुआवजे की बात नहीं की गई । उनका नाम कहीं रजिस्टर में दर्ज नहीं है ।

ठीक है आप कांटेक्टर द्वारा काम करवाते हैं । "मोदी कंस्ट्रक्शन" द्वारा काम कराया जा रहा था, कोई भी हो, लेकिन सरकार की जवाब देही है कि उनकी सुरक्षा की व्यवस्था करें । आपका लेबर ला कहां है ? इसलिये मैं कह रहा हूं कि आज आदमी का जीवन खतरे में है । मंत्री महोदय स्वयं भी रेल दुर्घटनाओं से चिंतित होकर हमेशा प्लेन से जाने की

कोशिश करते हैं । मैंने पिछले दिनों कहा था कि—

Railway Ministry has become the Ministry of Accidents.

जब प्लेन एक्सीडेंट शुरू हो जायेंगे, तो शायद मंत्री महोदय रेल में जाना पसन्द करेंगे, नहीं तो ये तो प्लेन में ही भागते हैं ।

एक तरफ तो एक्सीडेंट की बाढ़ है और दूसरी तरफ एक प्रश्न के जवाब में बताया गया है कि 22 हजार रेलवे के ऐसे क्रासिंग हैं जहां पर फाटक और आदमी की कोई व्यवस्था नहीं है । एक प्रश्न के जवाब में 14-7-82 को राज्य सभा में बताया गया है कि "रेल यातायात में सुधार के प्रयत्न किये जा रहे हैं, लेकिन कानून-व्यवस्था की कठिन स्थिति, सामाजिक अनुशासनहीनता तथा धन की कमजोरी जैसी बाधाएँ हैं ।" आप लगातार किराये बढ़ा रहे हैं । उसके बावजूद आप कहते हैं कि हम को धन की बाधा है । आप बतला दीजिये कि कितना धन आपको चाहिये, लेकिन आदमी के जीवन के साथ खिलवाड़ मत कीजिये ।

रेल दुर्घटनाओं का सबसे बड़ा कारण यह है कि रेलप.सिविलिटी फिक्स नहीं की जाती है । दिल्ली के रेलवे स्टेशन के नजदीक गाड़ी जरूर रुकेगी, और कई जगहों पर गाड़ियां रुकती हैं । बिजनेसमैन और रेलवे अधिकारियों के बीच सांठ गांठ होती है और सामान उतारने के लिये उनके घर के बगल में गाड़ी रोकी जाती है । कोयला उतारने के लिये गाड़ी रोकी जाती है । गाड़ी टाइम पर चलेगी, लेकिन सिगनल के नजदीक गाड़ी रुक जायगी । इसलिये मैं कह रहा हूं कि रेलवे दुर्घटनाओं के लिये किसी भी अधिकारी को जिम्मेदार नहीं ठहराया जाता । जब इन्होंने रेल मंत्री के रूप में स्थान ग्रहण

[श्री राम बिलास पासवान]

किया था तो मैंने कहा था कि आप एक दो जगह ट्रायल करके देखिये। आप पकड़ते हैं गार्ड को, ड्राइवर को, जनरल मैनेजर को पकड़ा कीजिये, डी० आर० एम० को पकड़ा कीजिये, इनको सस्पेंड कीजिये, डिस्चार्ज कीजिये, तब देखिये कि एफिसिएन्सी आती है या नहीं।

आज गाड़ी पटरी पर नहीं चल रही है, बल्कि घरों में घुस रही है। कहीं केबिन के ऊपर चढ़ रही है, कहीं क्वार्टर में घुस रही है। पहले दो रेल गाड़ियों के बीच में दुर्घटना हुआ करती थी, लेकिन इस सरकार के समय में तीन रेल गाड़ियों के बीच में टक्कर होती है।

उपाध्यक्ष महोदय, आपकी ही स्टेट का मामला है, मद्रास में वहां 3 रेलगाड़ियों के बीच में टक्कर हो गई। तो जिम्मेदारी कहीं न कहीं आप को फिक्स करनी पड़ेगी।

MR DEPUTY SPEAKER: Accidents don't differentiate between States.

श्री राम बिलास पासवान : मंत्री जी ने जवाब में कहा है कि एक्सीडेंट्स दिन प्रति दिन घट रहे हैं, और तुलना की है 1960-61 से। लेकिन तब से और आज रेलवे इंजन और इलेक्ट्रानिक डेवलपमेंट में काफी अन्तर आ गया है। इसलिये अफसरों द्वारा जो बना बनाया जवाब यहां पढ़ दिया जाता है वह उचित नहीं है। हमें माननीय सेठी जी से उम्मीद है कि अफसर का बनाया हुआ ड्राफ्ट नहीं चलायेंगे। आपने स्वयं कबूल किया है, मुख्य मंत्रियों के सम्मेलन में डांट कर कहा था..

MR DEPUTY SPEAKER: 13 minutes are over. Please conclude.

श्री राम बिलास पासवान : इसलिये आप रेस्पॉसिबिलिटी फिक्स कीजिये। ला एंड आर्डर की क्या हालत है वह मैं आपके ही जवाब से बतलाना चाहता हूं जो आपने कंसल्टेटिव कमेटी में दिया था :

हत्यायें :

1979 में 26

1980 में 36

1981 में 35

लूटपाट (रोवरी) :

1979 में 185

1980 में 252

1981 में 239

डकैतियां :

1979 में 68

1980 में 99

1981 में 131

चोरी

1980 में 6,037

1981 में 6,051

1982 के मई तक के जो आंकड़े दिये हैं मर्डर्स के उनकी गिनती कर लें तो सेंट्रल रेलवे में 2, ईस्टर्न रेलवे में 4, नादर्न रेलवे में 3, एन० एफ० रेलवे में 2, साउथ ईस्टर्न रेलवे में 2 और वेस्टर्न रेलवे में 1। इस प्रकार कुल मिला कर 14।

मैंने कंसल्टेटिव कमेटी की बैठक में कहा था कि कुछ इलाके हैं।

MR. DEPUTY SPEAKER : How can you say there is no improve-

ment at all ? There is improvement in the number of deaths.

(Interruptions)

श्री राम बिलास पासवान : तो मैं कह रहा था कि कुछ इलाके ऐसे हैं जैसे दिल्ली से आप अलीगढ़ चलिये शाम की गाड़ी में, जो जैनुइन पैसेजर्स हैं उनको तो खड़े होकर जाना पड़ता है और जो इल्लीगल पैसेजर्स हैं, जिनके पास टिकट नहीं है वह बैठकर कर जाते हैं। यदि कोई बोलेगा तो छुरा निकाल लेंगे।

इसी तरह से बिहार में देखिये, आप मुगलसराय से पटना जाइये, या पटना से किउल या बेगूसराय जाइये, तो मुगलसराय से लेकर इतनी दूर तक जो इलाका है उसमें लोग टिकट लेना अपना अपमान समझते हैं। अगर कोई टिकट कटाता है तो उसको लोग बेवकूफ़ समझते हैं, चीफ़ मिनिस्टर के शब्दों में ? आप अगर प्रथम श्रेणी का टिकट मांगेंगे तो बाबू कहेगा कि आप क्या बाहर से आये हैं ? यहां कहां फ़र्स्ट क्लास का टिकट मिलता है ? क्या आप इन इलाकों को नहीं सुधार सकते हैं आप सुधार सकते हैं। आपके कर्मचारी नहीं चाहते हैं कि सुधार हो, या जी० आर० पी० के अधिकारी नहीं चाहते कि सुधार हो क्योंकि उनको खाने का चस्का लगा हुआ है और उनकी क्रिमिनल्स के साथ सां० गांठ रहती है। आप मोबाइल गार्ड्स रख दीजिये, एक दो जगह सख्ती से काम लोजिये, आप देखेंगे कि यह क्राइम तुरन्त बन्द हो जायगी। लेकिन जहां इस तरह की मनोवृत्ति होती है, हम लोग भी बचपन में जब पढ़ते थे तो थोड़े दिन तक टिकट कटाकर चलते थे, लेकिन जब देखा कि टिकट कटाना पाप है तो जब कालेज से चलते थे तो लड़के कहते थे कि चलो बिना टिकट फ़्रस्ट क्लास में।

एक माननीय सदस्य : बिना टिकट चलते चलते पार्लियामेंट में आ गये। डब्ल्यू० टी० चलते थे ?

श्री राम बिलास पासवान : पार्लियामेंट के सब मेम्बर डब्ल्यू टी० चलते हैं। डब्ल्यू टी० के दोनों मायने होते हैं, विद-टिकट और विदआउट टिकट।

मेरा कहना यह है कि लोगों की एक आदत सी हो गई है कि बिना टिकट चलें। जो टिकट कटाकर चलने वाले लोग हैं, वह बेचारे अपने आप को समझते हैं कि हम बेवकूफ़ हैं। मेरा कहना यह है कि सर्टन इलाक़ ऐसा है, सर्टन प्वाइंटस हैं, क्या आप वहां यह नहीं रोक सकते हैं ? जरूर रोक सकते हैं। आप एक बार ट्राई कीजिये, गाइडलाइन यहां से दीजिये कि पटना से आसाम और अलीगढ़ तक जो गाड़ी जाती है, उसमें सरप्राइज चैक करिये। पटना से मुगलसराय, क्यूल, बेगूसराय जो गाड़ियां चलती हैं, उसमें 2-4 बार चैकिंग करिये थोड़ा सख्ती बरतिये, ऐसा करेंगे तो जरूर स्थिति सुधरेगी।

मैं मंत्री महोदय से यह कहना चाहता हूं कि भले ही उनकी नियत साफ़ हो लेकिन उनका एडमिनिस्ट्रेशन उसी तरह से गन्दा है। एडमिनिस्ट्रेशन में कोई बदलाव नहीं आया है। मैं इसके लिये सबसे बड़ा जिम्मेदार आपके चेयरमैन को समझता हूँ। पता नहीं चेयरमैन आपकी सी० आर० लिखते हैं या आप चेयरमैन की सी० आर० लिखते हैं। जिस आदमी के खिलाफ़ इतनी बड़ी चीज हो, आप उसको एक्सटेंशन देने की बात करते हैं ? मैं आग्रह करता हूँ कि जब मंत्री महोदय जवाब दें तो 2, 3 बातों का निश्चित रूप से जवाब दें।

एक तो आपने सुरक्षा के संबंध में अब तक क्या किया है ? मेरा कहना यह है कि कोई चीज कंकरीट रूप में अब तक नहीं हो रही है, आप बतायें कि क्या स्पैसिफ़िक कदम उठाने जा रहे हैं।

[श्री: राम विलास पासवान]

जहां जहां एक्सीडेंट्स हुये हैं, उन परिवारों को 1 हजार रुपये देने के अलावा कोई काम नहीं हुआ है। बदलाघाट की घटना घटी, असम मेल की घटना घटी, जहां जहां घटनायें घटी हैं, वहां क्लेम कमिश्नर नियुक्त करके जो उन लोगों का पसा मिला वह कुछ नहीं है। हमारे एक साथी ने कहा कि अगर कोई प्लेन में मरने वाला है तो उसका अलग दर्जा है, उसको अधिक पैसा मिलेगा क्योंकि वह बड़े घर का बेटा है, ट्रेन में सफर करने वालों को मीडियम मिलेगा क्योंकि वह मीडियम श्रेणी का है, मोटर में मरने वालों को और कम और सड़क पर मरने वाले की तो कोई गिनती ही नहीं है। मेरा कहना यह है कि आपको उन परिवारों को जो भी पैसा देना है, वह कब तक देंगे ?

इसके अलावा इस बढ़ती हुई गुंजागर्दी और बढ़ते हुये ट्रेन एक्सीडेंट्स को रोकने के लिये क्या कारगर कदम आप उठाने जा रहे हैं ?

श्री प्रकाशचन्द्र सेठी : उपाध्यक्ष महोदय, जहां तक बदलाघाट एक्सीडेंट का ताल्लुक है, उन समय के माननीय मंत्री ने मरने वालों की संख्या की जानकारी हाउस को दी थी, वह 270 थी। उसमें जितनी बोगीज सबमर्ज हुई हैं, नैवल ड्राइवर्स वगैरह सब को उतारा गया और उन्होंने इस बात को सर्टिफाई किया है कि उसमें और कोई बाडी अब नहीं है।

जहां तक इसकी इन्क्वायरी के लिये सैटिलमेंट कमिश्नर का सवाल है हमने बिहार सरकार से नाम मांगा था। लेकिन बिहार सरकार ने जिम जज का नाम दिया, उसमें ऐसी कंडीशन रखी जिसको होम मिनिस्ट्री ने स्वीकार नहीं किया। लिहाजा फिर दूसरा नाम मांगा गया। अब इलाहाबाद हाईकोर्ट के जज श्री गुप्ता का नाम हमारे पास आ गया है, उस का नोटिफिकेशन एक

दो दिन में इश्यू होने जा रहा है। वह जल्दी ही कम्पेन्सेशन का काम शुरू कर देंगे। एक कठिनाई जरूर आयगी, आमतौर पर एक साल के बाद जो क्लेम रजिस्टर होते हैं, उनको मान्यता नहीं दी जाती है, लेकिन इसको भी दुरस्त करने का प्रयत्न हम करेंगे। प्रयत्न करेंगे क्या, हम इसे करेंगे। अगर कमिश्नर की नियुक्ति के पश्चात् भी क्लेम फाइल किया गया तो भी निश्चित तौर पर ध्यान में लायेंगे और क्लेम सैटल करने का प्रयास करेंगे। जैसा मैंने कहा कि क्लेम्स कमिश्नर को पूरा अधिकार है कि वह 50,000 रुपये तक की रकम क्लेम्स के मामले में दे।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : 50,000 रुपये की रकम का क्या मतलब ? अगर किसी का एक लाख का क्लेम है तो 50 हजार ही देंगे।

श्री प्रकाश चन्द्र सेठी : 50,000 रुपये मैक्सिमम क्लेम हम दे सकते हैं।

यह जो अभी आसाम मेल का एक्सीडेंट हुआ है इसके एन्क्वायरी कमिश्नर की रिपोर्ट अभी नहीं आई है लेकिन फिर भी रिपोर्ट से पहले ही वहां दो तीन आफिसर्स को इस मामले में सस्पेंड कर दिया गया है और एक इंजीनियर के खिलाफ भी इस मामले में एक्शन लिया गया है। पिछले दिनों में जहां कहीं भी कोई गड़बड़ हुई है यहां तक कि जो गाड़ियों की बनावट है उस में अगर कोई गलती पायी गई है तो आफिसर्स को ही सजा दी गई है, केवल छोटे छोटे लोगों को ही सजा देकर नहीं छोड़ दिया है। कई इंजीनियर्स, कई स्टेशन मास्टर्स और कई दूसरे लोगों के खिलाफ भी कार्यवाही हुई है खास तौर पर जहां पर ट्रैक खराब है उस को सीधा नहीं रखने के लिये इंजीनियर्स तक को सजा दी गई है। तो सजा देने और रिवाइड देने का काम दोनों को तेजी से किया

जा रहा है। जैसा मैंने कहा यह तो पूरा विवरण एक बैकग्राउन्ड नोट के तौर पर दिया गया है। लेकिन हकीकत यह है कि जहां तक कोलिजन का ताल्लुक है केवल एक कोलिजन दक्षिण एक्सप्रेस का हुआ है, बाकी कोलिजन्स की संख्या गये साल की तुलना में कम हुई है। डिरेलमेंट भी जैसा मैंने बताया 225 अप्रैल और जून, 81 में हुआ था, इस साल अभी तक 164 हुये हैं।

लेवेल क्रॉसिंग के बारे में पिछले एक सवाल के जवाब में मैंने बताया कि 22 हजार अनमेंड लेवेल क्रॉसिंग्स हैं। इस का नियम यह था कि आधार पैसा स्टेट गवर्नमेंट देती थी और आधा पैसा हम देते थे तब वह मैन किया जा सकता था स्टेट गवर्नमेंट की रिक्वेस्ट पर। पर हमने अब नीति के तौर पर यह तय कर लिया है कि 2000 लेवेल गेट क्रॉसिंग को चरणबद्ध कार्यक्रम बनाकर मैन किया जायगा और उस का पूरा खर्च रेलवे बर्दाश्त करेगा। अब स्टेट गवर्नमेंट की सिफारिश पर या उनके द्वारा धन की प्राप्ति पर हम निर्भर नहीं करेंगे। लेकिन जाहिर है कि 22 हजार को एक साथ ठीक नहीं किया जा सकता। इस दिशा में प्रयत्न चालू हो गया है। इस साल हालांकि छः सात महीने ही बाकी है लेकिन कम से कम 18-19 सौ लेवेल क्रॉसिंग्स को हम इसी वर्ष मैन कर देंगे।

जहां तक एक्सीडेंट्स का ताल्लुक है यह सही है कि एक्सीडेंट्स पिछले बर्त में बढ़े हैं लेकिन मुझे यह बात कहते हुये कोई हिचकिचाहट नहीं है कि जब से यह सेफटी टीम बनी है और लोगों पर एक्शन लिये गये हैं तब से कुछ कमी आई है। मैं यह दावा नहीं करता कि यह कमी इतनी है कि जिस से हमें संतोष कर लेना चाहिये लेकिन इस दिशा में पूरा प्रयत्न जारी है।

जहां तक टिकट लेस ट्रेवल का ताल्लुक है बिहार और यू० पी० के कुछ इलाकों में टिकिलेस ट्रेवलिंग काफी है। इस का मतलब यह नहीं है कि वहां चैकिंग नहीं होती है। चैकिंग भी होती है। मगर कुछ बिहार के कुछ यू पी और कुछ बंगाल के इलाके में जो ट्रेवलिंग टिकट चैकिंग स्टाफ है उनके साथ पुलिस रहने के बावजूद उनको पीटा गया है। बिहार के एक स्टेशन पर यहां तक नौबत आई कि वहां गाड़ी रोक ली और उन लोगों को निकाल कर पीटने लगे जिसमें गोली चलने की नौबत आई और उसमें एक या दो आदमी हताहत भी हुये। तो ऐसी जगहों पर जहां ऐसी दुर्घटनायें हो रही हैं जैसा माननीय सदस्य का सुझाव है आम्बे गार्ड्स जो चैकिंग फोर्स है उसके साथ निश्चित तौर पर रखेंगे और जहां नहीं है वहां पर भी जैसा माननीय सदस्य का सुझाव है आम्बे गार्ड प्रोवाइड करेंगे।

जिस घटना का जिक्र माननीय सदस्य ने रिजर्वेशन नहीं होने का किया मुझे अफसोस है कि उनके साथ यह दूसरी बार घटना हुई है। लेकिन आपने इस प्रश्न को उठाया इसके बाद मने स्वयं इस बारे में सारे जनरल मैनेजर्स को यह हिदायत दी है लिखित रूप में अपने दस्तख्त से किया पार्लियामेंट के मेम्बर्स के रिजर्वेशन का आने जाने का जब भी सवाल हो हर सूरत में उस को प्राथमिकता दी जानी चाहिये और उन के साथ हर प्रकार से अच्छा और सरल व्यवहार किया जाना चाहिये। उनके साथ किसी प्रकार का दुर्व्यवहार नहीं होना चाहिये। यह जो पार्लियामेंट हाउस से उन्होंने रिजर्वेशन कराया और दिल्ली स्टेशन पर उन्होंने पार्लियामेंट हाउस से भेज दिया, उसके बावजूद भी जो इनके परिवार के लोगों को सीट नहीं मिली इसकी पूरी छान-बीन करूंगा और जिस किसी आफिसर ने इस प्रकार की बदमाशी की है उसके खिलाफ कार्यवाही की जायगी।

DR. KRUPASINDHU BHOI : (Sambhalpur) : Sir, the Hon Minister has already replied to the various complaints and questions raised by my Hon. colleague : These things have been discussed many times on the floor of the House earlier also. Our Railway Department is the second largest public sector undertaking working in the country and it is the life-line of the country. The main disease in this particular system is the number of accidents, robberies, dacoities and so many pilferages. So, we must know first the pathology, then the pathogenesis and then the treatment. So, what is the actual pathology for accidents? The Minister has explained that first one is human failure ; second mechanical and the third is defect in the infrastructure facilities. The Hon. Member, Shri Ram Vilas Paswan criticised the Department because in 1960 the number of railway accidents was more than 2,000 and now it has increased. But at that time what was the traffic position both in goods as well as in passenger traffic ? Our railway lines remain just the same as they were at the time of Independence. There was only a marginal increase of 13% i.e seven kilometres increase by way of new railway lines, renovation of dismantled tracks. But the traffic has increased by two and a half or more times.

AN HON. MEMBER : Sir, he is replying to Shri Paswan or asking a question ?

MR. DEPUTY-SPEAKER : Shri Paswan has made some issues and the Minister has already replied. Dr. Bhoi should put his own question now. That would help me. Already the Minister has replied and Shri Paswan has already having been satisfied, left the House also. You put your question.

DR. KRUPASINDHU BHOI : I am putting the question. I am framing the base for the question.

MR. DEPUTY-SPEAKER : He is only preparing the background as you all do many times.

DR. KRUPASINDHU BHOI : Though the goods traffic has increased, whether our resources are sufficient for renewal of tracks? Now, a few days back it was published in the Press that at the end of the Sixth Five Year Plan the out dated tracks or over-lived tracks below average will be 15 to 20 thousand kms., whereas now it is merely 6-7 thousand. So, whether the monetary provisions within the Sixth Five Year Plan through our own resources will be made available for this or whether the World Bank people have been asked to come to the rescue of the railways so that at least the basic infrastructure for railway is maintained ?

The second point is about the accidents. In Western countries the automatic signalling system is must on all the railway tracks. Let us not go to the periphery routes. At least the routes which are over-burdened, which are connected with the metropolitan cities like Delhi, Calcutta, Madras and Bombay and which carry 75% of the goods traffic and 55% passenger traffic, at least there this automatic signalling system should be introduced so that the frequency of accidents will be checked.

Now only in Howrah-Burdwan and Gaya-Mughalsarai tracks are fitted with the automatic signalling system. And this particular automatic system in India is not functioning properly.

So, I would suggest that it should be re-vamped or renovated ; and more tracks should come under this automatic signalling system.

Then there is the human failure. There is the 10-hour duty rule for each member of loco staff now. But at many places, as one of my

friends was telling, not only was the driver driving the train, but the mechanics and clerks are also driving it, because the 10-hour rule is not maintained throughout. So, they are exhausted. Among loco staff, there is dissatisfaction. This should be borne in mind by the Minister.

Now about the absence of Guards in the goods trains. It is done in collusion. Absence of Guards is marked at several places. This point should also be taken into consideration.

In Agra, a few days back there was an accident. Generally, when the visibility of the driver is affected due to fog and other reasons, blasting of detonators is a must. But in the case of the accident at Agra, a few days back, the detonator was not blasted. Whether it was the fault of the driver or of anybody else, should be probed into.

Now, speaking about dacoity and robbery, the Minister has replied that the strength of the CRP, RPF, and the General Reserve Police of the State Government has been increased. But it has not increased in so many trains *e.g.* in Chhatisgarh Express, Utkal-Express and Neelanchal Express. The number has rather decreased, and not increased. There are some particularly vulnerable States and areas. In those areas particularly, the powers of RPF are very limited. They cannot prosecute. They are only responsible for the protection and preservation of Railway property. They are not responsible for the preservation and protection of the property of the travelling public. So, some amendments should be made, to give more powers to RPF staff, so that they can take some direct action, without taking the help of State police. As Mr Paswan said, in Bihar, they are going to seek the help of the local police.

Another point about dacoity: in Western countries, they have adopted

a procedure—i.e. Walkie-Talkies system. This can be kept in the driver's or Guard's room. About any alarm given by any passenger, the driver or Guard will be informed automatically, and immediately, they will inform the armed people, to rescue the victims attacked by decoits.

During the debate, many members have made complaints, and also given suggestions. They should be borne in mind. We must incorporate the research and developmental technologies used in countries which have modernized their system of working of Railways, because safety is of primary importance for the better functioning of networks like Railways in our country.

Last but not the least, I would urge upon the Minister to see that all the points which I have raised, and the suggestions I have given, are borne in mind while he gives a reply.

SHRI P. C. SETHI: As far as this electrification of the system is concerned, within the guardangle cities of Calcutta-Delhi; Delhi-Bombay, Delhi-Madras and Madras-Bombay, the electrification is in progress and wherever electrification has come the signalling has been changed to the electric system which is more dependable. The hon. member was mentioning about the automatic signalling. It was not automatic signalling, but it was automatic warning system; but it could not succeed because of the theft of track magnet. Now RDSO has been asked to develop another mechanism for this and they are on the job, and we would be able to devise new automatic warning system after we receive the RDSO's report.

PROF. N. G. RANGA (GUNTUR):
In how many years?

SHRI P. C. SETHI: It would not take years.

MR. DEPUTY SPEAKER: It would be done as soon as possible.

SHRI P. C. SETHI: Yes. As far as the renewal of track is concerned, it is being speeded up. In 1980-81, 1250 kms were replaced. As compared to 1980-91, it was 45 per cent more. Recently, the Planning Commission has agreed to give Rs. 30 crores more for track renewal and we are hoping that in the mid-term plan appraisal, we will be able to get more money. So, we are taking up the renewal of the track in terms of the money allocated to us. But wherever the track renewal is necessary, we will do it. Otherwise, we are taking up the improvement of the track wherever it is necessary. As far as the question regarding demarcation of area of responsibility between GRP and RPF is concerned, the Railway Ministry has addressed to the Home Ministry to find out the solution of this vexed problem. They will have to consult the State Governments because the State Governments are reluctant to part with the authority which is vested in the GRP. However, we have also referred this question to the Railway Reforms Committee which is now sitting at present and after receiving replies from the Home Ministry as well as from the Railway Reforms Committee, we will try to adopt some measures which will give more authority and power to RPF so that their responsibility not only for the protection of the railway property but also property of the passengers and the passengers themselves is increased.

श्री हरीश रावत (अल्मोड़ा) :
उपाध्यक्ष जी, माननीय मंत्री जी ने अपने स्टेटमेंट में रेलों में होने वाली दुर्घटनाओं तथा चोरी-डकैतियों की वारदातों के विषय में जो दुःख प्रकट किया है, अपनी भावना व्यक्त की है वास्तव में हम सब लोग उन की भावनाओं से सहमत हैं। हर बार जब हम यहां एकत्र होते हैं, हर सत्र में रेलवे एक्सीडेंट्स तथा चोरी-डकैतियों

के मामले यहां उठते हैं और शायद पिछला इण्टर-सेशन पीरियड ऐसा था जिस में सब से अधिक रेल-दुर्घटनाएँ हुई हैं, जो बहुत ज्यादा चिन्ताजनक थीं, और जिन्होंने सारे राष्ट्र का ध्यान अपनी ओर आकर्षित किया है।

जैसा यह सदन जानता है, रेलवे बहुत बड़ा एम्पायर है। इस में आज कुछ ऐसा मिस-मैनेजमेंट हो रहा है, कुछ ऐसी कमियाँ आ गई हैं जिन को दुरुस्त करना बहुत जरूरी है। रेल मंत्री जी ने भी अपने स्टेटमेंट में इस बात को स्वीकार किया है—1974 से लेकर 1977 के बीच में जो सुधार रेलवे के फंक्शनिंग में आया था उस में 1977 के बाद गिरावट आई है और जिस को रेलवे अभी तक चेक नहीं कर पाई है। मैं माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध करना चाहता हूँ—इसका कारण क्या है कि 1974 से 1977 तक जो बुराइयाँ रेलवे में चेक हो गई थीं, वे 1977 के बाद बराबर बढ़ रही हैं और हम उनको चेक नहीं कर पा रहे हैं?

क्या इस का कारण यह तो नहीं है कि हमारा जो रेलवे बोर्ड है, इसमें आपस में कोई पालिटिक्स है और वहां पर आपस में लोग-पुलिंग तो नहीं है? वहां पर वेस्टेड इन्ट्रेस्ट्स तो नहीं आ गये हैं, रेलवे बोर्ड में जो बड़े अधिकारी हैं, रेलवे के जो हाई-अप्स हैं, उन में वेस्टेड इन्ट्रेस्ट्स तो नहीं आ गये हैं, जिस के कारण रेलवे की फंक्शनिंग बिगड़ रही है। एक आम धारणा यह बन गई है कि रेलवे बोर्ड के जो वर्तमान चेअरमैन हैं, उन्होंने अपना एक गुट बना लिया है, जिसको ट्रेफिक ग्रुप कहा जाता है। वे बराबर ट्रेफिक के लोगों की एन्क्रज करते हैं और उन्हीं का मेजर पोस्टें दी जाती हैं, जिस के कारण मिकेनीकल साइड और दूसरी साइड के लोगों में बड़ा रिजेण्टमेंट है।

मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि क्या यह बात सत्य है और इस बात को ले कर रेलवे में दूसरे सेक्शनों के लोगों में जो रिजेण्टमेंट है, उस को दूर करने के लिए वे क्या कार्यवाही कर रहे हैं।

मंत्री महोदय ने भी यह कहा है कि कई एरियाज ऐसे हैं रेलवेज में, जिन में बराबर गड़बड़ी होती रहती है और उन एरियाज के विषय में इस सदन में बारबार यह बात उठाई जाती रही है कि वहाँ पर बहुत से ऐसे कर्मचारी हैं, जो 20-20 और 25-25 साल से उसी जोन में काम कर रहे हैं और उन को डिस्टर्ब नहीं किया जा सकता। जब उन को डिस्टर्ब किया जाता है, तब वे किसी न किसी प्रकार अपने ट्रान्सफर को रुकवा लेते हैं। मैं समझता हूँ कि इस का अनुभव हमारे माननीय डिप्टी रेलवे मिनिस्टर साहब को भी है। जब उन्होंने ऐसे अधिकारियों को पॉस्टिंग को डिस्टर्ब किया, जिन के खिलाफ बहुत ज्यादा शिकायतें थीं, तो उन को प्रेसराइज्ड किया गया कि उन का ट्रान्सफर न किया जाए। संसद् सदस्यों से भी कहलवाया गया और ट्रेड यूनियन के लोगों से भी कहलवाया गया। इस स्थिति को सुधारने के लिए, जो ऐसे गड़बड़ी वाले एरियाज हैं और विशेषकर हमारे बिहार के अन्दर, मध्य प्रदेश के अन्दर, उत्तर प्रदेश के अन्दर जो लोग वहाँ से काम कर रहे हैं और जिन्होंने वहाँ पर अपने वैस्टेड इण्ट्रेस्ट्स क्रीयेट कर लिए हैं, जिन को वजह से कई प्रकार की गड़बड़ियाँ हो रही हैं उन को शिफ्ट करने के लिए आप कौन से कदम उठा रहे हैं। मेरा कहना तो यह है कि किसी भी जोन में एक कर्मचारी अधिक से अधिक पांच साल तक ही रह सके, ऐसी व्यवस्था आप करें।

ऐसा देखने में आता है कि रेलवे के अन्दर जो गड़बड़ियाँ होती हैं, उन में

जो लोअर स्टाफ है, उस का भी सहयोग रहता है और उन की तरफ जब बड़े अधिकारी पिनप्वाइण्ट करते हैं, तो वे अपने यूनियनों का सहारा ले कर बड़े अधिकारियों का ब्लैकमेल करते हैं, जिन के कारण उन के खिलाफ कोई एक्शन नहीं लिया जा सकता। क्या कोई ऐसा रास्ता नहीं निकाला जा सकता कि इस प्रकार का जो ब्लैकमेलिंग कर्मचारी करते हैं, वे ऐसा न कर सकें और जो दोषी कर्मचारी हैं, उनको सजा मिले और वे बच न पाएँ। तो मैं समझता हूँ कि हमारे विपक्ष के लोगों को भी इस में सहयोग देना चाहिए। हमारे माननीय डिप्टी रेलवे मिनिस्टर ने जब बिना टिकट चलने वाले पैसेन्जर्स को ट्रेन को रोक कर चैकिंग की थी, तो उन्हीं को मारने के लिए लोग दौड़े और वे किसी प्रकार से बच कर निकल आए। ऐसे लोगों के खिलाफ जब कार्यवाही की बात मंत्री जी ने की, तो उन्हीं के खिलाफ इस सदन में विपक्ष के लोगों ने हल्ला-गुल्ला किया। एक अच्छा काम करने के लिए किसी को रोकना नहीं जाना चाहिए और इस में विपक्ष को भी अपना सहयोग देना चाहिए।

श्री मनोराम बागड़ी (हिसार) :
मंत्री का टी० टी० ई० नहीं बनना चाहिए।

श्री हरीश रावत : मैं माननीय मंत्री जी को इस बात से सहमत हूँ कि रेलवेज में इस बीच जो उन्होंने कारगर कदम उठाए हैं, उस से दुर्घटनाएं घटी हैं लेकिन जहाँ टोटल दुर्घटनाएं घटी हैं, वहाँ जो बड़ी घटनाएं हुई हैं, उनका प्रतिशत बढ़ा है। मैनूअल फैल्योर के कारण, मानवीय भूलों के कारण जो दुर्घटनाएं होती हैं, वे बड़ी भयंकर दुर्घटनाएं होती हैं। इस प्रकार बड़ी दुर्घटनाओं का प्रतिशत पहले

[श्री: हरीश र वत]

की अपेक्षा बढ़ा है। इन बड़ी दुर्घटनाओं में कितने प्रतिशत में वृद्धि हुई है, इस को माननीय मंत्री जी बतलाएं। कहीं ऐसा तो नहीं है कि वे ड्राइवर्स, जिन की उम्र 50 और 60 के बीच में इस समय है, उन की ज्यादा ड्यूटी होने के कारण तो ये घटनाएं नहीं घटी हैं। बहुत से ड्राइवर्स ऐसे हैं, जिन का ड्यूटी का पीरियड बड़ा लम्बा रखा हुआ है। इस के अलावा कुछ ऐसे रूट्स हैं, कुछ ऐसे खास एरियाज हैं, जहां पर ये दुर्घटनाएं होती हैं। कुछ ऐसे एरियाज हैं, जहां पर लोग ट्रेनों की छतों पर टूटल करते हैं। बिहार के अन्दर और हमारे पूर्वी उत्तर प्रदेश के अन्दर लोग छतों पर लफर करते हैं और ऐसे एरियाज में जब साधारण सी भी दुर्घटना हो जाती है, तो भी वह एक बड़ी दुर्घटना बन जाती है जिसमें बहुत से लोगों की मृत्यु हो जाती है। ऐसे एरियाज के लिए, जहां पर रेलवे के अलावा दूसरे मोड्स आफ ट्रेफिक हैं, आप और मंत्रालयों से बात करके क्यों नहीं एक ओवरऑल ट्रेफिक पालिसी बनाते हैं और जो वर्तमान पैसेन्जर ट्रेफिक पालिसी है, उसको क्यों नहीं रिब्यू किया जाता है। क्यों नहीं आप यहां बसें चला कर और दूसरी चीजें चला कर रेलवे के ट्रेफिक को डाइवर्ट करने की कोशिश करते हैं? मैं समझता हूं कि इस प्रश्न पर और इसके साथ-साथ आर० पी० एफ० और सी० आर० पी० के सवाल पर आपको काफी गौर करना चाहिए। जब से यह पार्लियामेंट बनी है तब से हम तीन-तीन मंत्रियों से बराबर यह सुनते आ रहे हैं कि सी० आर० पी० और आर० पी० एफ० का एकीकरण करेंगे। मैं यह नहीं समझ पा रहा हूं कि यह कब तक एकीकरण होगा जब कि सब लोगों की यह मांग है कि इनका एकीकरण हो। क्योंकि यह न होने से काइम्स के डिटेक्शन में ज्यादातर बाधा आ रही है। आप भी

इस भावना से सहमत हैं तो फिर क्यों नहीं राज्यों के मुख्य मंत्रियों से बातचीत कर के कोई ऐसा रास्ता निकालते हैं जिससे कि एक बहुत लम्बी मांग को पूरा किया जा सके?

श्री प्रकाश चन्द्र सेठी : उपाध्यक्ष महोदय, जहां तक रेलवे बोर्ड में मनमुटाव का सवाल है, मैंने जो कुछ देखा है उसमें यह पाया है कि वहां कोई मनमुटाव नहीं है।

मिकेनिकल इंजीनियर्स को सैनियो-रिटी के सम्बन्ध में एक सवाल उठा था जिसमें रेलवे बोर्ड के चेयरमैन ने मंत्री जी से आदेश प्राप्त कर के उनको सैनियो-रिटी की डिस्टर्ब किया था। उसके पश्चात् लोग मेरे पास आये और साथ ही साथ हाई कोर्ट में भी गए। चूंकि मामला हाई कोर्ट में जा चुका था इसलिए मैंने कोई इन्टरफेयरेंस नहीं किया। अब इस मामले में हाई कोर्ट का फैसला आ चुका है और उसने कह दिया है कि जो सैनियोरिटी पहले डिस्टर्ब की गयी थी उसको डिस्टर्ब न किया जाए। उस समय यह प्रश्न यू० पी० एस० सी० को नारमली रेफर नहीं किया गया था, अब हम इस प्रश्न को यू० पी० एस० सी० को रेफर नहीं कर रहे हैं। मेरी अब यही कोशिश होगी कि इस मामले में अपील में जाने का जो एक प्रश्न है, उसको हम दूर रखें ताकि यह मामला आगे बढ़े। हमारे यहां मिकेनिकल इंजीनियर्स बहुत पुराने वक्त से काम कर रहे हैं। उनकी सैनियोरिटी डिस्टर्ब हो गयी थी, वह डिस्टर्ब नहीं होनी चाहिए।

जहां तक आर० पी० एफ० और जी० आर० पी० के एकीकरण का प्रश्न है, यह मैंने अभी भी बताया था कि यह मामला केवल हमारे अधीन नहीं है। इस मामले में हमने रिफार्म कमीशन

और होम मिनिस्ट्री से भी सलाह की है और मुझे उम्मीद है कि होम मिनिस्ट्री का मशविरा हमें जल्दी मिल जाएगा। जहाँ तक इस मामले में स्टेट गर्वमेंटस की कसौट चाहिए, मुझे उम्मीद है कि अगर होम मिनिस्ट्री उनको लिखेगी तो अधिकांश स्टेटस जरूर एग्री कर जाएंगी।

रेलों में ओवर क्राउडिंग और छतों पर चलने का जो सवाल है, उसके लिए हमने गाड़ियों में एक की बजाय दो अनरिजर्वर्ड बोगियां लगाना शुरू किया है ताकि जो यात्री बिना रिजर्वेशन के जाना चाहते हैं उनको जाने में तकलीफ न हो। लेकिन फिर भी कुछ ऐसे इलाके हैं जहाँ रिजर्वेशन अवैलेबल होने पर भी लोग इंजिन पर और बोगियों की छतों पर चलते हैं और अगर उनको उतारने की नौबत आती है तो काफी अगड़ा-फिसाद होता है। ऐसी खराब परिस्थितियां कुछ राज्यों में हैं जिन पर कि हम काबू नहीं पा रहे हैं। हम पूरी कोशिश करते हैं कि लोगों को छतों पर नहीं चलने दिया जाए ताकि दुर्घटनाओं का नम्बर न बढ़े और लोगों द्वारा अनसेफ ट्रेवल भी न किया जा सके।

जहाँ तक कर्मचारियों और अधिकारियों के एक जोन में बने रहने का प्रश्न है, एक जोन से दूसरे जोन में हर पांच साल के बाद पीरियोडिकल ट्रांसफर किये जाते हैं। यदि किसी अफसर में कोई कमजोरी पाते हैं या उसको खराब पाते हैं तो पांच साल के दरम्यान में भी ट्रांसफर कर देते हैं। यदि माननीय सदस्य को किसी अफसर से शिकायत है जो पांच या दस वर्ष से एक ही ठिकाने पर बने हुए हैं और जिन्होंने अपना स्थान बना कर कोई गुट बना लिया है तो उसको

वे रेलवे मंत्रालय के ध्यान में लाएं हम जरूर कदम उठावेंगे।

15.00 hrs.

ELECTION TO COMMITTEE

COURT OF ALIGARH MUSLIM UNIVERSITY

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRIES OF EDUCATION AND CULTURE AND SOCIAL WELFARE (SHRIMATI SHEILA KAUL): Sir, I beg to move:

“That in pursuance of sub-clause (xxiv) of Clause (1) of Statute 14 of the Statutes of the Aligarh Muslim University, the members of this House do proceed to elect, in such manner as the Speaker may direct, six members from among themselves to serve as members of the Court of the Aligarh Muslim University for a term of three years. The members so elected shall not be employees of the Aligarh Muslim University.”

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

“That in pursuance of sub-clause (xxiv) of Clause (1) of Statute 14 of the Statutes of the Aligarh Muslim University, the members of this House do proceed to elect, in such manner as the Speaker may direct, six members from among themselves to serve as members of the Court of the Aligarh Muslim University for a term of three years. The members so elected shall not be the employees of the Aligarh Muslim University.”

The motion was adopted.