

MR. DEPUTY-SPEAKER: What does Mr. Madhu Limaye want? Why should members be so excited? I have called Shri Shankar Dayal Singh.

श्री नरु ललमये (बांका) : उपाध्यक्ष महोदय, मुझे एक जरूरी बात कहने के लिए दो मिनट दे दीजिए। यह सभी लोगों के हित में है।

अध्यक्ष महोदय, आप शांति से दो मिनट मेरी बात सुनें तो अच्छा होगा। मैं दो मिनट में ही खत्म करूंगा। इन दिनों में हमारे देश में "हमारा जो मित्र राष्ट्र सोवियत यूनियन है उस के एक बड़े नेता यहां आए हुए हैं। हम सभी विरोधी दल के लोग उस के आगमन का स्वागत करते हैं। इस में कोई दो राय नहीं है कि भारत और रूस के बीच में दोस्ताना रिश्ता हो और वह रिश्ता बढ़े। लेकिन इस बात पर मुझे अफसोस है कि उन के स्वागत के लिए जो सिटिजेन्स कमेटी बनाई गई उस में मेयर, वाइस प्रेसीडेंट या अध्यक्ष महोदय को अध्यक्ष बनाने के बजाय कांग्रेस पार्टी के अध्यक्ष को बनाया गया। ब्रेज्नेव साहब की मुलाकात केवल कांग्रेस पार्टी के नेता से कराई गई... (व्यवधान)... देखिये आप लोग हल्ला मत करिए, मुझे चिढ़ाइए मत। मैं कोई अनुचित बात नहीं कह रहा हूँ। मैं यह जानना चाहता हूँ कि अगर कांग्रेस पार्टी की दावत पर ये आए हैं तो मुझे एक अक्षर नहीं कहना है। लेकिन अगर देश की सरकार की ओर से उन को दावत दी गई है और एक देश के नेता के नाते उन को बुलाया गया है तो इस सिटिजेन्स कमेटी में सभी विरोधी दलों को सम्मिलित करवाने का प्रयास होना चाहिए था। वह नहीं हुआ

प्रधान मंत्री को खुद इस बात की कोशिश करनी चाहिए थी कि विरोधी दल के जो लोग उन से मिलना चाहते हैं, उन को वह मिलवातीं खास कर के उन दलों को जो इस में विश्वास करते हैं कि दोस्ताना रिश्ता हो। तो आज मजबूर हो कर आप के मार्फत मैं यह वानिग देना चाहता हूँ कि अगर आप चाहते हैं कि इस के खिलाफ सार्वजनिक तौर पर हम लोग प्रोटेस्ट न करें तो सरकार को इस के बारे में सफाई देनी चाहिए। मैं फिर एक बार यह स्पष्ट करना चाहता हूँ कि माननीय ब्रेज्नेव साहब आए हैं, उन के खिलाफ कोई अन्याय की बात मैं नहकह रहा हूँ। लेकिन सरकार ने पार्टी और सरकार को मिलाने का और अपने को राष्ट्र के साथ ईक्वेड करने का जो प्रयास किया है उस के खिलाफ हम रोष प्रकट करना चाहते हैं और इन बातों को आप प्रधान मंत्री के कानों तक पहुंचाईए।

14.24 hrs.

INDIAN RAILWAYS (SECOND AMENDMENT) BILL—contd.

श्री शंकर दयाल सिंह : उपाध्यक्ष जी, हम लोगों के सामने इंडियन रेलवेज अमेंडमेंट बिल आया है उस में 20 हजार से मुआवजे की राशि ऐक्सीडेंट के मामले में 50 हजार करते कसिफारिश की है। जहां तक रुपए पैसे का मामला है, हमारे मे रेल मंत्री इस मे खुद ही उदार हैं। "इसलिए पचास हजार रुपए की राशि जो कि की जा रही है यह सही है, दुस्त हैं। लेकिन मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि जिन्दगी का कोई मूल्य नहीं दिया जा सकता। आप

[श्री शंकर दयाल सिंह]

लाख और करोड़ रुपए से किसी की जिन्दगी को कम्पेन्सेट नहीं कर सकते। कारण कि जिन्दगी आदमी की अनमोल चीज होती है, उसे पैसे से नहीं तोला जा सकता। इसलिए हमें इस में जाना पड़ेगा कि ये दुर्घटनाएं क्यों होती हैं और कैसे इन्हें रोका जा सकता है ? इन का कारण क्या है और इन का निराकरण क्या है ?

मैं ने जैसा कि शुरू में कहा 71-72 में 4950 रेल दुर्घटनाएं हुईं जिस में 2619 व्यक्ति हताहत हुए। इस के अगर कारण में हम जायें तो यह पता चलेगा कि रेलवे कर्मचारी इस के लिए सब से अधिक जवाबदेह हैं। रेल में अनुशासनहीनता है। इस समय रेल में इस तरह की अनुशासनहीनता कि मैं ममझता हूँ कि देश के और किसी भी अंग में वैसी अनुशासनहीनता नहीं होगी। गाड़ियों का लेट चलना, चलते चलते रुक जाना, लाइट और पंखे का फेल हो जाना सामूली बातें हैं। अभी हाल में 27-11-73 को परसों ही मेरे एक प्रश्न के जवाब में श्री कुरेशी साहब ने कहा कि नयी दिल्ली रेलवे स्टेशन पर अगस्त 1973 में 579 गाड़ियां ठीक समय पर आईं और 827 गाड़ियां लेट आईं। सितम्बर 1973 में 990 गाड़ियां ठीक समय पर आईं और 684 गाड़ियां लेट आईं। अक्टूबर 1973 में 1091 गाड़ियां समय पर आईं और 668 गाड़ियां लेट आईं। दिल्ली जंक्शन पर अगस्त 1973 में 698 गाड़ियां ठीक समय पर आईं, 1115 गाड़ियां लेट आईं। सितम्बर 1973

में 1059 गाड़ियां समय पर आईं और 1297 गाड़ियां लेट आईं। अक्टूबर 1973 में 1127 गाड़ियां ठीक समय पर आईं और 1255 गाड़ियां लेट आईं।

देर से आने का और दुर्घटनाओं का आखिर कारण क्या है और आप ने इन के निराकरण के लिए क्या किया ? मेरी तो शिकायत, मेरा तो रोना यही है। मेरा तो आप से निवेदन यही है कि क्यों नहीं आप दुर्घटनाओं में और लेट के कारणों में जाते हैं और क्यों नहीं उसे दूर करते हैं जिस से कम्पेन्सेशन की भी यह राशि बच जाय।

कल इसी सदन में हम लोगों ने कार्लिंग अटेंशन पर विचार किया और यह सुना कि जो दुर्घटना हुई है उस में पुलिस वाले, पी० ए० सी० के जवान मारे गए। आप की फिगर्स के अनुसार विगत तीन वर्ष के अंदर 142 व्यक्ति रेलवे क्रासिंग की दुर्घटनाओं में मारे गए हैं। आप ने अभी एक दो दिन पहले राज्य सभा में कहा है कि क्रासिंग पर जो दुर्घटनाएं होंगी उन का कम्पेन्सेशन रेलवे नहीं देगा जब कि आप ने खुद स्वीकार किया है कि 1971-72 में 38 दुर्घटनाएं क्रासिंग पर हुई थीं जिस में 18 के लिए रेल कर्मचारी दोषी पाए गए हैं और 1972-73 में ऐसे फाटकों पर दुर्घटनाओं की संख्या 43 रही जिस में रेल कर्मचारियों को 22 के लिए दोषी ठहराया गया। तो रेल कर्मचारियों के दोष से अगर किसी की जान जाती है तो इस के लिए जवाबदेह कौन होगा ? रेलवे होगी या जनता होगी जिस से आप

सरकार्ज के पैसे लेने जा रहे है जो लोग
 ेंगे उन को कम्पेन्सेशन तो आप बाद में देंगे
 लेकिन जनता सरकार्ज से पहले ही मर जायेगी ।
 एक तो जनता पहले ही परेशान है ऊपर
 से यह 5 पैसे से लेकर 150 पैसे तक का
 भार आप उस पर और लाद रहे है, उससे
 जनता का शोषण और बढ़ जायेगा । इसलिए
 सरकार्ज को आप हटा दें और दुर्घटनाओं को
 रोकें जिस से कि आप को कम्पेन्सेशन ही न
 देना पड़े । मेरे एक प्रोफेसर भाइय एक बार
 गाड़ी से जा रहे थे । रास्ते में दुर्घटना हो गई ।
 जब लौट कर के आए तो हम ने पूछा कि वह
 आप गाड़ी थी या डाउन थी, पूरव जा
 रही थी या पश्चिम जा रही थी ? तो कहा
 न पूरव जाने वाली थी न पश्चिम जाने वाली
 थी, व गाड़ी जहन्नुम जाने वाली थी ।

रेल मंत्रालय में उपमंत्री श्री मुहम्मद
 शफी कुरेशी) : आप उम में थे ?
 श्री शंकर दयाल सिंह : मैं रहता तो
 बोलने के लिए बचता । मैं भी कम्पेन्सेशन
 ले लेता

मेरा कहना है कि कोई आदमी जो
 गाड़ी पर बैठे उसे यह एहसास न हो कि हम
 यहां से पटना पहुंचेंगे या नहीं , कलकत्ता
 पहुंचेंगे या नहीं , इसलिए मैं माननीय रेल
 मंत्री से और उप मंत्री से यह कहना चाहूंगा
 कि रेलवे में दुर्घटनाएं नहीं इसकी और
 आप ध्यान दें । जो सरकार्ज आप ने बढाया
 है उस के ऊपर अधिक न कह कर पब्लिक
 की प्रतिक्रिया उस के बारे में क्या है वह
 आपके सामने रखना चाहता हूं । यह जब
 भारत नाइम्स आज का है उस में लिखा
 है ।

“सरकार ने रेल दुर्घटना में मृत व्यक्तियों
 के लिए मुआवजे की राशि में ढाई गुना वृद्धि
 की है । इस वृद्धि और रेलवे की अदायगी-
 स्थिति के बीच तालमेल बैठाने के उद्देश्य
 से अब वह रेल यात्रियों पर पांच पैसे
 से लेकर 150 पैसे तक का अतिरिक्त
 बोझ चालना चाहती है । रेलवे में अधि-
 कांश दुर्घटनाएं मानवीय कारणों से होती
 हैं । रेल उपमंत्री का विचार शायद यह
 है कि जब धोबी अपनी धोबन पर नियंत्रण
 नहीं कर सकता तब गधे पर अतिरिक्त
 बोझ लादने के सिवाय उसे के पास और
 चारा भी क्या ?

यह अखबारों की राय हैं । इसलिए
 मैं उन से खास तौर से निवेदन करना
 चाहता हूं, रेल मंत्री तो आए नहीं , कल
 भी न आए, आज भी नहीं आए, पता नहीं
 परसों आए थे या नहीं । बेचारे बहुत
 काम में लगे हुए हैं, लेकिन मैं यह कहना
 चाहता हूं कि ऐसा उपाय होना चाहिए जिस से
 दुर्घटना न हो और कोई मरे नहीं ताकि
 कम्पेन्सेशन भी न देना पड़े । जो हमारे
 सामने बिल आया है अगर एक लाख
 की भी रकम रहती तो भी मैं इसका
 स्वागत करता । क्योंकि किसी की
 जान जाती है, उस के बदले आप कुछ
 नोटों का पुलिन्दा देते हैं जिन का कि बहुत
 कम वजन रहा गया है । अभी कल ही
 आया था कि रुपये की कीमत 36 पैसे
 रह गई है । मैं उसका भी स्वागत
 करता हूं , लेकिन मान्यवर 50 हजार की
 जो राशि रखी गई है , उस का स्वागत
 करते हुए यही कहूंगा — आप ऐसा कीजिये

[श्री शंकर दयाल सिंह]

जिससे दुर्घटनायें न हों अन्य विभागों के मुकाबले रेल विभाग में दुर्घटनायें बढ़ रही हैं, पता नहीं इस का क्या कारण है, इस का छोर आकाश में है या पाताल में, मैं नहीं जानता, लेकिन इतना जरूर जानता हूँ रेलवे में अनुशासनहीनता बढ़ रही है, दुर्घटनायें बढ़ रही हैं, चोरी बढ़ रही है, अन्य कई दुर्बलताओं का शिकार रेलवे हो रही है ।

एक बात मैं जरूर कहूंगा—अगर ऐसे ही कम्पेन्सेशन देना चाहते हैं तो फिर टिकट पर कम्पलसरी इशोरस क्यों नहीं दे देते ? जो पांच पैसा आप लते हैं, उस पर कम्पलसरी इशोरस दे दीजिये, यात्री जो इस से गारन्टी मिल जायगी ।

एक दूसरी बात भी कहना चाहता हूँ—आप मरने पर मुआवजा दे रहे हैं, लेकिन गड़ियों के लेट चलने के कारण जो काम में हर्जा होता है, उस का मुआवजा कौन देगा ? इस के बारे में भी कुछ व्यवस्था होनी चाहिये क्योंकि -

वह जब लेट होती है तब हम वेट करते हैं ।

हम जब लेट होते हैं तो गाड़ी छूट जाती है ।

कल आज्ञाद साहब न एक मेल ट्रेन का जिक्र किया था, मैं भी उस के साथ ताल-मेल बैठते हुए आप से अनुरोध करना चाहूंगा— यह जो फरक्का, आसाम और अरुणाचल, इन सब के लिये मेल ट्रेन की बात चल रही है, कृपा कर उस को स्वीकार कर लें ।

इन शब्दों के साथ मैं श्री ज्योतिर्मय बसु साहब को भी धन्यवाद देना चाहता हूँ—इतनी रगड़ के बाद उन्होंने मुझे समय दिया ।

श्री वसंत साठे (अकोला) : उपाध्यक्ष महोदय, यह जो बिल आया है, मैं इस का स्वागत करता हूँ—ट्रेनें जरूर देर से चलती है, लेकिन यह बिल ज्यादा देर से नहीं आया । जहां तक 50 हजार रुपये के मुआवजे की बात है अगर इस को एक लाख रखते तो ज्यादा अच्छा था, क्योंकि इन्होंने खुद ही कहा है—इनको यह सूझ कहां से आई, जब इन्होंने देखा कि इण्डियन एयर लाइन्स ने 1 लाख रुपया मुआवजा रखा है तो इन्होंने सोचा, रेल में भी मुआवजा बढ़ाना चाहिये । जब यह सूझ इण्डियन एयर लाइन्स से आ ही गई, तो फिर इस को पचास हजार क्यों रखा, एक लाख रुपया देना क्यों नहीं तय किया ? क्या रेल में मरने वाले आदमी की जान और हवाई जहाज में मरने वाले आदमी की जान में कोई फर्क है ? रेल में जो मरेगा, उस के डिपेन्डेंट्स को यह रुपया मिलेगा—जो मरने वाला है, उस की तो छुट्टी हो गई, वह तो रुपया आयेगा नहीं उस के कुटुम्बी को मिलेगा और रेलों में चलने वाले ज्यादातर गरीब लोग होते हैं । उन को अगर एक लाख रुपया मुआवजा मिलता है तो उनकी ती चिन्तनी सुधर जायगी, लेकिन हवाईजहाज में चलने वाले ज्यादातर अमीर होते हैं, वे तो पहलेसे ही काफ़ी इन्सोर्ड होते हैं, अगर उन के कुटुम्बी को एक लाख रुपया मिलेगा तो पैसे के पास पैसा जायगा । ज्यादा अच्छा होगा अगर आप इस पर फिर से विचार करें, मुआवजा एक

लाख रुपया किया जाय। आप कहेंगे बोनस बढ़ जायगा।

श्री एस० एम० बनर्जी (कानपुर)

एक लाख रुपया कर दगड़े या मरने का समय बतला दें ताकि हवाई जहाज में चढ़ें।

श्री बल्लन्त साठे : हवाई जहाज में तो सब चढ़ पायेंगे जब सीट मिलेगी।

इन्होंने कहा है कि इस पर ढाई करोड़ रुपया खर्च होने वाला है, इस लिए इस बिल के द्वारा एक हाथ से दे रहे हैं और दूसरे हाथ से ले रहे हैं। एक तरफ़ खीसे में हाथ डाल कर लोगों को यह कहा जा रहा है कि यह सरचार्ज अभी नहीं ले रहे हैं, रूलज में जो पावर है, उस के द्वारा यह सर्चार्ज बाद में लगा देंगे। यह तो बड़ा अन्याय हो जायगा। आप के कहने के मताबिक यह ढाई करोड़ रुपया का सवाल है और हमारे सुझाव के मताबिक यह पांच करोड़ रुपये का सवाल है, यह अपने यहाँ से क्यों नहीं निकालते—आप द्वारा एफिशियन्सी बढ़ा दीजिये—इतना—रुपया आसानी से निकल आयेगा। आप की बैगन्ज एक जगह जाकर महीनों पड़ी रहती है उन कों ठीक से चलाइये। ट्रेन्च लेट चलती है, जिस से उनकी रीलिंग कम हो जाती है, उन को टाइम पर चलाइये। समय पर चलाने के लिए आप अपने इन्सुरर्स और कन्डक्टर्स को कोई इन्सेन्टिव दीजिये, जिस की गाड़ टाइम पर चलेगी और टाइम पर पहुँचेगी, उसको पावर-टाइम मिलेगा, इससे आप को ज्यादा फ़ायदा होगा। यहाँ हर समय पर आने के लिये बहुत जोर दिया जा रहा है, पांच बन्टे बाड़ी लेट हो जाती है, ऐसे तो पांच बन्टे लेट ही आना पड़ेगा, लेकिन वहाँ

पांच साल पहले ही चले गये तो फिर क्या फायदा हुआ, इसलिये रेलों पर भरोसा मत रखिये। यह भी कहा गया है कि समय पर आयेंगी तो एक्सीडेंट्स की तादाद बढ़ जायगी। यह आप ही एफिशियेंसी का नमूना है—लोगों को आप की एफिशियन्सी पर शक हो गया है। इसलिये एफिशियन्सी की बढ़ाने की कोशिश कीजिये।

आप जो सरचार्ज लगाना चाहते हैं, उस के बारे में मेरा सुझाव है कि इस को इशोरेंस का रूप दीजिये और उधर मुआवजे की रकम बढ़ा कर एक लाख कर दीजिये : इस से गरीब ट्रेवलर्स को भरोसा हों जायेगा, दूसरी तरफ़ इशोरेंस कम्पनी को पैसा मिलेगा और आपकी भी इसमें कोई परेशानी नहीं होगी। आप इस पर विचार कीजिये, मेरा ख्याल है कि इस से लोगों को भी तकलीफ नहीं होगी, उन को पैसा देने में एतराज नहीं होगा और आप भी एक लाख रुपया आसानी से दे सकेंगे।

MR. DEPUTY-SPEAKER: I do not know how long the House or the Government want the debate on this Bill to go on. We have far exceeded the time and I do not think any new light is being shed. Only three points have been repeated by all the hon. Members, namely, the amount of compensation should be raised, the surcharge is objectionable and so the Government should meet the compensation by economising its expenditure and accidents should be reduced or eliminated. A new point has been made just now about having insurance. Shall we go on repeating these points.

SHRI BHAGWAT JHA AZAD (Bhagalpur): If these points have gone home to the Minister, we shall stop.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I think the Deputy Minister is one of a few

who, I think, are intelligent and articulate. I think it has more than gone home to him.

SHRI VASANT SATHE: If his mind is also as late as the trains then we will be in difficulties.

SHRI P. G. MAVALANKAR (Ahmedabad): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I agree with most of the points made by the hon. Members. Those points which needed to be emphasized have already been well expressed here. But I want to repeat these points at least for one important reason, namely, unless the Government are repeatedly told about the obvious, they will not be persuaded to accept some of these valid points. If compensation for air accidents is Rs. 100,000, there is no reason why there should be less compensation for accidents in railways because under our Constitution all our citizens are equal.

I want to suggest two or three other new points. It is good to see that the Ministers and the Government are occasionally responding to criticism inside and outside Parliament, because the Minister said that it is on account of criticism that he has brought forward this Bill. In that reasoning he has also mentioned one factor, among other things, namely, the increased cost of living. I am glad this point has been brought home to the Minister and to the Government. So, I want to ask what prevents the Government, particularly the Ministry of Railways, from giving the legitimate dues to only a few thousand retired railwaymen, railway pensioners, who are not given a minimum pension of Rs. 40, which they have been demanding for years?

MR. DEPUTY-SPEAKER: How do pensioners come in this Bill, unless you say that they are involved in accidents?

AN HON. MEMBER: It is a new point.

MR. DEPUTY-SPEAKER: It should be a new point within the scope of the Bill.

SHRI P. G. MAVALANKAR: I say it is relevant because the Minister has said in his Statement of Objects and Reasons that he is amenable to the factor of the increased cost of living. If he is amenable to the increased cost of living for those who are dead, then my question is, what about those who are living? The point needs to be looked into by the Railway Minister carefully and sympathetically because it concerns only a few thousand people and some of them are very old, above 80 years. They are very much alive; let them get their due share.

Then, in my home city of Ahmedabad, not once, not twice, not thrice, but several times, right in the city of Ahmedabad itself, several lives have been lost on account of unmanned gates at the railway crossings, particularly, near the Shreyas High School. You, Mr. Deputy-Speaker, Sir, will be shocked to know that as recent as in September this year, one young married lady going to the Shreyas High School to collect her child met with an accident because there was no manned gate there. She met with instantaneous death. The train was late by 4 hours. She never expected that at that time the train was going to pass by. She tried to cross the line. But the train came so fast—it was trying to cope up for the loss of time—that she died instantaneously and she and the car were driven 500 yards away along with the railway engine. This happened right in the city of Ahmedabad.

My hon. friend, Shri Madhu Limaye, who spoke yesterday on the Calling Attention mentioned that there were 21,000 unmanned railway crossings. I ask: Is this the priority that the Government is giving? Even cities are not looked after. What to talk about far-off distant rural areas where nobody bothers. Therefore, I suggest—I hope, it is a new point—that unmanned crossings need to be looked after urgently. Let the Government accelerate their pace and programme of having all manned crossings so that these avoidable accidents can be avoided.

Lastly, I would like to, along with other Members, lodge a protest against Government's intention to raise additional amount by way of surcharge. There are many ways of having this revenue if only the Railways were to look into their own avoidable and needless luxurious expenditure. A good deal of it is on account of the Railway Board itself. We want in this House some information about the Railway Board. It is surprising how many Directors, Joint Directors, Deputy Directors, Assistant Directors and the whole paraphernalia of staff functioning under them are there in the Railway Board. What I am suggesting is that a lot of money is being spent on this super-bossism and on the officers of the Railway Board. I am not saying, you scrap the Railway Board altogether. But at least you go into the question and try to see where you can save in your expenditure and do it.

As a clarification, I am glad to say that after repeated requests, the Railway authorities have ultimately given a manned gate at the railway crossing near the Shrevas High School in Ahmedabad but not before several innocent lives were lost. I hope, this will not be repeated in other parts of the country, whether in cities or in rural areas.

प्रो० नरायण चन्द पाराशर (हमीरपुर) : उपाध्यक्ष जी, मैं इस संशोधन विधेयक का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूँ। यह बहुत ही उचित कदम है जोकि बहुत देर के बाद उठाया जा रहा है क्योंकि मरने वालों को जो क्षति देनी है उस में अगर सालों बीत जायें और कितना कम्पेन्सेशन मिलना चाहिये, कम मिलना चाहिये या ज्यादा मिलना चाहिए और वह जो मुद्रावजा है वह मरने वाले की अनिग कैपेसिटी, कमाने की क्षमता से सम्बन्धित हो तो वह बहुत अटपटी सी बात लगती है। इसलिए एक संशोधन के द्वारा यह जो बात की जा रही

है कि अब जो मुद्रावजा मिलेगा वह मरने वाले की अनिग कैपेसिटी, कमाने की क्षमता से लिख नहीं होगा परन्तु इन्जरी और डेय के आधार पर होगा वह बहुत ही महत्वपूर्ण संशोधन है और उसका मैं स्वागत करता हूँ।

इसके पश्चात् जहां तक मृत्यु का प्रश्न है, मरने वाले के लिए तो कोई फर्क पड़ता नहीं वह चाहे वायुयान की दुर्घटना में मरे या रेलवे की दुर्घटना में मरे इसलिए यह अत्यावश्यक है कि इस बारे में कोई भेदभाव न रखा जाये और रेल मंत्रालय भी अपने आप को उसी स्तर पर ले आवे जो इंडियन एयरलाइन्स का आज स्तर है। यदि रेल मंत्रालय अनुभव करता है कि उसके रिसोर्स कम हैं, रेलवे के पास धन नहीं है तो मैं सुझाव दूंगा कि धन के लिए अपने कार्य-कलापों में, अपने कुल कार्यक्रमों में कटौती करे या किसी किस्म की एकोनोमी करने की बात सोचे और मरने वालों को वहीं मुद्रावजा दिया जाये जोकि एयर लाइन्स के एक्सीडेंट्स में मिलता है। एक लाख की राशि यदि एयर लाइन्स के एक्सीडेंट्स के लिए ठीक है तो रेलवे की दुर्घटनाओं के लिए भी ठीक है।

एक बात मुझे और भी कहनी है। पहले रेलवे में 20 हजार की धनराशि इसके लिए थी, कि हर मरने वाले को वह राशि मिलेगी लेकिन आज तक किसी को भी इतनी राशि मिली नहीं। मेरी जानकारी है कि बहुत कम केसेज में ही दस हजार से ऊपर किसी को मिला है और वह भी बड़ी दम्बों-चोड़ों के पढ़ी के बाद। इसलिए देखने की बात यह है कि रेल मंत्रालय इस बात का आश्वासन दे सदन को कि दुर्घटना के तुरन्त बाद पेमेन्ट होगा, अदायगी होगी और दूसरे भूत जो भेद है एयर लाइन्स के कम्पेन्सेशन में और रेलवे के कम्पेन्सेशन में उस को भी भिटा दिया जायेगा।

[श्री० नारायण चन्द पाराशर]

इसके साथ ही यहां पर जो सुझाव दिया गया है उसका मैं भी समर्थन करता हूँ कि अनमैन्ड और मैन्ड, दोनों ही प्रकार की रेलवे क्रासिंग पर यदि रेलवे द्वारा किसी व्यक्ति की मृत्यु होती है तो उस को भी दुर्घटना माना जाये उसको भी वही क्षति मिलनी चाहिए जोकि दो गाड़ियों की टक्कर में मरने वालों को मिलेगी। यह तो अन्यायपूर्ण है कि इस एक श्राद्धमी जो गाड़ियों की टक्कर में मर जाये उस को तो कम्पेन्सेशन दे दें लेकिन जो फाटक बन्द न होने की वजह से वहां से गुजरते हुए रेलवे कर्मचारियों की गलती से मारा जाये, उसको दुर्घटना में न शामिल किया जाये और कोई कम्पेन्सेशन न दिया जाये। इसलिए मैं इस बात का भी समर्थन करता हूँ कि अनमैन्ड या मैन्ड रेलवे क्रासिंग पर जो दुर्घटनाएँ हों उनको भी उसमें शामिल किया जाये और उनको भी उसी प्रकार से क्षतिपूर्ति की जाये।

इसके साथ ही इस बात का ध्यान भी रखा जाये कि किसी को इस प्रकार की इन्जरी हो जाये, वह काम करने के काबिल न रह जाये, वह यदि रेल कर्मचारी है तो उसके बच्चों की शिक्षा का प्रीबन्ध रेल मंत्रालय अपने स्कूलों में करे और यदि वे साधारण जनता के लोग हैं तो उनके लिए किसी स्टाइपेन्ड की व्यवस्था की जाये। इस बात का ध्यान रखा जाये कि जिसको क्षति हुई है उसकी अग्निग कैपेसिटी कम होने के कारण उसके परिवार पर बोझ न पड़े। इन सुझावों के साथ मैं रेल मन्त्री मिश्रा जी और कुरेशी साहब को बधाई देता हूँ और चाहता हूँ कि इस राशि को एक लाख कर दें तब तो वह एयर लाइन्स के बराबर हो जाये।

श्री चन्दासाह चन्दाकर (दुर्ग) :
उपाध्यक्ष जी, इस विधयक में जो सुझावजा देने की व्यवस्था है उसको सभी सदस्य रबीकार

करते हैं, स्वागत करते हैं लेकिन यहां पर इस बात की मांग की गई कि रेलवे की दुर्घटना और हवाई जहाज की दुर्घटना में जो फर्क रखा गया है उको समाप्त कर दिया जाये, रेलवे में भी एक लाख का मुआवजा रखा जाये, मेरा ख्याल है हमारे रेल उपमंत्री उस पर गम्भीरता से विचार करेंगे और जो भी सलाह मशिवरा करना होगा वह करके आज उस पर अंतिम निर्णय यहां पर बता देंगे।

दूसरी बात यह है कि इसमें जो 5 पैसे सरचार्ज लगाने का ब्लैकट अधिकार ले रहे हैं वह संसद सदस्यों के साथ अन्याय है। उनको साफ साफ कहना चाहिये कि 5 पैसे किस पर लगाना चाहते हैं, इसमें साफ साफ व्यवस्था होनी चाहिए कि कितने पैसे का सरचार्ज किस दर्जे के धात्री पर लगाना चाहते हैं? पहले दर्जे के धात्री पर लगायेंगे या तीसरे दर्जे के धात्री पर लगायेंगे?

अगर सत्तर लाख प्रति दिन धात्री भी धात्रा करते हैं और आप पांच पांच पैसा सरचार्ज का लेते हैं तो मेरा अनुमान है कि इसमें आप के पास दस करोड़ रुपये से अधिक आ जायेंगे। खर्च जो आप का होगा ढाई करोड़ का है। मैं समझता हूँ कि इस तरह से आप अधिक पैसा इकट्ठा करना चाहते हैं दुर्घटनाओं में मरने वालों को मुआवजा देने के नाम पर। इस वास्ते इसका हम विरोध करते हैं। यह सरचार्ज किस तरह से लगेगा, कब से लगेगा, अच्छा होता इसको भी इसी बिल में जोड़ दिया जाता।

सुझाव दिया गया है कि ग्रुप इनश्योरेंस हो। मैं समझता हूँ कि यह सुझाव भी बहुत अच्छा है। इस पर विचार होना चाहिये। गम्भीरता से इस पर विचार वह करें। ऐसा न हो जैसा आम तौर पर होता है कि कह दिया जाता है कि कुछ नहीं कर सकते हैं।

दुर्घटनाओं के लिए जो व्यक्ति उत्तरदायी होते हैं और जांच के बाद जिन को दोषी पाया जाता है उनको किसी तरह की सजा नहीं मिलती है कभी भी। जहां साफ साफ जांच के बाद यह साबित भी हो जाता है कि अमुक आदमी की लापरवाही थी तो इसके वास्ते उसको बंड अवश्य दिया जाना चाहिये फिर चाहे वह पब्लिसिटी उसको न दे कर हो या उसकी तरक्की बन्द करके हो। जब सजा नहीं होगी तो इसका नतीजा यह होगा कि लापरवाही बढ़ेगी।

जहां यह सरचांच लगाया जा रहा है वहां यह भी देखा जाना चाहिये कि गाड़ियां समय पर चलें। खास तौर से मैंने मध्य प्रदेश में देखा है कि पूर्व की ओर से जितनी भी गाड़ियां आती हैं, कोई भी समय पर नहीं आती है, 365 दिन यही देखने को मिलता है। कोई ट्रेन 12 घंटे और कोई 18 वन्टे लेट होती है और कभी कभी तो यह भी पता नहीं चल पाता है कि यह आज आने वाली ट्रेन है या कल जो आनी थी, वह यह ट्रेन है। मैं समझता हूँ कि मंत्रियों को और अधिकारियों को समय पर गाड़ी जो नहीं लाते हैं उनको बंड देने की व्यवस्था करनी चाहिये। यह लोगों के समय की भारी बरबादी है। कोई आज यह देखने वाला नहीं है कि ट्रेन समय पर आ रही है या नहीं आ रही है कोई परवाह इसकी नहीं होती है। खास तौर से एक साल से यह चीज देखने में आ रही है। गाड़ियां लेट होने का क्रम बढ़ता चला जा रहा है।

रेल मंत्रालय हो या रेलवे बोर्ड हो ऐसा मालूम होता है कि मध्य प्रदेश की ओर किसी का ध्यान ही नहीं है। मध्य प्रदेश के नक्शे को आप देखें। वहां कोई रेलवे लाइन ही नहीं है। उसके क्षेत्रफल को आप देखें, वहां से यहां आने के लिए कोई सीधी ट्रेन ही नहीं है। मैं चाहता हूँ कि ए. ए. मेल ट्रेन यहां से बिलासपुर, रायपुर गया भोपाल होते हुए डायरेक्ट बी जानी चाहिये।

श्री स्वामी ब्रह्मानन्दजी (हमीरपुर) : मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ जो दुर्घटनाएं होती हैं वे शराब पीने के कारण होती हैं। अगर शराब पीना बन्द कर दिया जाए तो आधी दुर्घटनाएं बन्द हो सकती हैं। शराब पीना पहले हम लोग बन्द करें, मंत्री लोग बन्द करें। अगर शराब न पी जाए तो न मोटर की दुर्घटना हो और न हवाई जहाज की और न रेलवे की। तब बारह आना दुर्घटनाएं बन्द हो जाएंगी। मेरा यही सुझाव है कि शराब न पी जाए और मरने वाले के परिवारों को जितना अधिक मुआवजा दिया जाए कम है। गाड़ियां समय पर चलनी चाहिये। यह जो माननीय सदस्यों ने कहा है ठीक कहा है। बस मुझे इतना ही कहना था।

SHRI C. H. MOHAMED KOYA (Manjeri): I shall be very brief. There is no justification for a surcharge to give enhanced compensation for the people who die in accidents because passengers are not responsible for the accidents. It is not the creation of the passengers. It is a collective fine imposed on the passengers and it has no justification at all...

PROF MADHU DANDAVATE (Rajapur): It is a recreation for the passengers.

SHRI C. H. MOHAMED KOYA: About keeping time on the railways, many members have said about it. There is a joke about it. One day, a passenger remarked that the train has come in time, but somebody had to point out to him that that was the train of yesterday.

Sir, the railway officials are behaving almost in an irresponsible manner and if there is some mistake somewhere, all the trains are late and they do not apply their mind at all because there is nobody to question them as to why the trains are not running in

[Shri C. H. Mohammed Koya]

time. Because after all it is a nationalised service, so there is nobody to question them. It should not be like that. The Parliament is the only forum where we can have some say about the railway officials.

The railways must, instead of imposing a surcharge, try to economise. We had at one time a good dining-car system but now it is abolished and the kitchen-car is introduced. The food served is hopeless. There are some private caterers who are serving very good food. But Government is gradually trying to dispense with them. There are railway lines which are running at a loss. We have pointed out many methods to run them efficiently and profitably. Kerala has got only one railway line which is running into a loss. This is the shoranur-Nilambur Railway. It should be extended upto Kallai, the world's second biggest timber centre. This was pointed out in this House several times but not even a survey was made. Therefore, I would request the Minister to order a survey and extend the railway line upto Kallai. Thank you.

डा कैलास (बम्बई दक्षिण) :

मैं इस बिल का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्री जब रेल मंत्री थे तो मैंने उनको एक पत्र लिखा था जिसमें मैंने कहा था कि रेल यात्री जब दुर्घटना में मरते हैं तो बीमा के आधार पर हो या किसी और तरह से हो आप एक पैसा एक टिकट के पीछे बढ़ा दें। जिससे कि पच्चीस हजार रुपया आप मरने वाले के परिवारों को दे सकेंगे। इस तरह से गरीब लोगों के परिवार वालों को तुम कुछ थोड़ी बहुत सहायता मिल जाएगी। यह सन् 54 की बात है। अब इसको करीब 19-20 साल हो गए हैं। यह बात अब कैसे घाई? एक बड़ी दुर्घटना हुई। अगर उस में श्री कुमारमंगलम न

मरते तो शायद इतनी पबलिसिटी भी न मिलती कि मरने वालों को एक लाख रुपया एयर लाइंस से मिला करता है या उनके परिवार वालों को मिला करता है। वायुयान में मरने वाले चूँकि पैसे वाले हैं इसलिए उनके लिए एक लाख दिया जाए और यहाँ पचास हजार रखा जाए, हम समाजवाद के जो रोज नारे लगाते हैं तो ऐसा फर्क ठीक नहीं लगता। गरीब चूँकि रेलों में चलते हैं उनको दुर्घटना में मरने पर पहले हम बीस हजार देते थे और अब वह पचास हजार देंगे ठीक नहीं है। श्री पाराशर ने कहा कि बीस हजार की जो रकम रखी गई थी वह भी लोगों को नहीं दी गई। कुरेशी जी बताएँ कि बीस हजार की राशि आपने कितने लोगों को दी और कितनी रकम बैंकसिमम आपने आज तक दी है। पाराशर जी ने कहा है कि दस हजार से ज्यादा किसी को भी ही नहीं गई है और शायद वह भी सात या दस साल या तीन साल के बाद उनको मिली है। इस वास्ते शंकर दयाल सिंह जी तथा दूसरे साठे जी ने जो मुझाव रखा है उसका मैं समर्थन करता हूँ कि बीमा हर यात्री का किया जाय ताकि उसी वक्त उनको पैसा मिल जाए और जो तजवीज करनी होगी वह बीमा कंपनी ही करे न कि सरकार को जो सदा देर करती है।

सरकार का डिफिसिट बढ़ता जा रहा है। उस कारण से सरकार को कुछ रुपया चाहिये वह एक रुपया पेट्रोल पर लेवी लगा कर डिफिसिट को घटा रहे हैं। पेट्रोल लेवी से पांच सौ करोड़ मिलने वाले हैं। रेल यात्रियों से पांच पैसे थर्ड क्लास वालों पर तथा डेढ़ रुपया फर्स्ट क्लास वालों पर लगा कर चुपचाप बिना किसी को सूचना दिये सरकार दस करोड़ रुपया या पंद्रह करोड़ रुपया जमा करना चाहती है यह लेवी कब से लागू करने वाले हैं इसकी कोई तारीख तो मुकर्रर की जानी चाहिये थी। ऐसा अगर किया जाता तो ज्यादा अच्छा होता। जब

साठ लाख व्यक्ति हर रोज रेलों में चलते हैं अगर आपने फ्लैट रेट चार आने या पच्चीस पैसे भी सरचार्ज लगा दिया होता तो सरकार को पंद्रह लाख रुपये रोज की आमदनी होती वर्ष में 180 करोड़ की आमदनी होगी पर खर्च बहुत कम होगा। मैं इसलिये यह कह रहा हूँ कि अगर आप दुर्घटनाओं सम्बन्धी आंकड़ों को देखें, तो आप को पता चलेगा कि उन में किसी साल भी 1700 ज्यादा लोग नहीं मरे हैं। अगर हम चार आने के हिसाब ही लगायें तो सरकार को पंद्रह लाख रुपया रोज मिलेगा और इस तरह अथाह रुपया सरकार के पास आ जायेगा। मेरी प्रार्थना है कि या तो सरकार एयर ट्रेवल में मरने वालों का कम्पेन्सेशन भी पचास हजार रुपया कर दे या रेलवेज में भी वह रकम एक लाख रुपया कर दी जाये। अगर मरने वाला गरीब है, तो कम्पेन्सेशन पचास हजार रुपया और अगर वह अमीर है, तो कम्पेन्सेशन एक ला रुपया यह बात समाजवाद की भाषा में नहीं बैठती है।

15 hrs.

इस में कोई शक नहीं है कि हमें लोगों को यह समझाना होगा कि अनमैन्ड रेलवे क्रासिंग को सतर्कता से, दायें बायें देख कर, पार करें, लेकिन ऐसी जगहों पर दुर्घटनायें होने में सारा कुसूर रेलवे एथारिटीज का है क्यों कहा जाय पर रेलवे को भी चाहिये कि वहां अनमैन्ड गेट न रहें। कल मंत्री महोदय ने बताया कि इस बारे में उचित व्यवस्था करने के लिए 60 करोड़ रुपये का खर्चा होगा और 12 करोड़ रुपये स्टेट गवर्नमेंटस को दे भी दिये गये हैं। इन जवाबों से जनता को संतोष नहीं होता। क्या देश को संतोष होगा। मंत्री महोदय ने एक फेज्ड प्रोग्राम के मुताबिक 60 करोड़ रुपया खर्च करने की बात कही है, लेकिन इस पांच पैसे और डेढ़ रुपये के सरचार्ज से सरकार को इतनी आमदनी

होगी कि न जाने कितने साठ करोड़ रुपये हो जायेंगे, जिस से छः महीनों में ही अनमैन्ड लेवल क्रासिंग को मैन्ड किया जा सकता है जिससे से दुर्घटना कम होगी जैसा कि श्री शंकर दयाल सिंह ने कहा है, इस आमदनी का उपयोग रेलवे की एफिशेंसी बढ़ा कर दुर्घटनाओं को कम करने के लिए भी किया जाना चाहिए।

इस बिल में यात्रियों को कम्पेन्सेशन देने की बात कही गई है। लेकिन ट्रेनों पर जो ड्राइवर, गाई और डाइनिंग कार में काम करने वाले रेल कर्मचारी हैं, अगर वे किसी दुर्घटना में मरते हैं, तो क्या उन के लिए कोई अलग प्राविजन किया गया है, या वे भी इस में शामिल हैं? हमारे जो कर्मचारी ड्यूटी पर रेलों पर चलते हैं, वे जनता से अलग नहीं हैं। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या उन को पैसेजर्ज से अलग किया जा रहा है।

अन्त में मैं यह कहना चाहता हूँ कि मंत्री महोदय कुछ भी निर्णय लें, लेकिन उनको पांच पैसे से ज्यादा सरचार्ज नहीं लगाना चाहिए। आंकड़ों के मुताबिक सरकार को इस से दस लाख रुपये रोज की आमदनी होगी। इस बात का भी पता नहीं है कि मरने वालों के परिवारों को मुआवजा साल भर बाद दिया जायेगा या दस साल बाद दिया जायेगा। इस बारे में समय निश्चित कर दिया जाना चाहिए कि एक महीने या तीन महीने के अन्दर मुआवजा दे दिया जाना चाहिये।

मैं लेवी के विरुद्ध नहीं हूँ। देश में विभिन्न काम करने के लिए, एडमिनिस्ट्रेशन सुधारने के लिए, हमें रुपये की आवश्यकता है। हमें इस प्रश्न को राष्ट्रीय दृष्टिकोण से देखना चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ।

SHRI B. K. DASCHOWDHURY (Cooch-Bihar): Sir, this Bill, though appears to be simple, yet, there seems to be a very intelligent device taken by the Ministry of Railways. It simply says that for increased costs of compensation, there should be certain surcharges. What about the increased cost according to their own statement? In the Statement of Objects and Reasons of the Bill it is stated that the amount of compensation is to be increased from Rs. 20,000 to 50,000, that is, by 150 per cent and the increased cost will come to Rs. 2½ crores. crores.

Demand has already been made in this House by some hon. Members that while in the Indian Airlines Corporation they are paying compensation upto Rs. 1 lakh, why the same standard should not be allowed for the persons killed or injured due to accident or any failure in the railways? Why for accidents in the railways the compensation amount should not be equal to that of the Indian Airlines?

I would now like to urge on this point. First of all the rate of surcharge, that is to say, the rate of 5 paise, 10 paise or one rupee etc. and the total number of railway commuters are very fantastic. The figure of Railway commuters is 2,535 millions in 1971-72. In other words, according to the Railway Minister's statement, in 1971-72, 2,535 and odd million passengers travelled by railways in this country both in suburban as well as non-suburban trains. I agree that there will be some amount of concession for the season-ticket holders and others. But what will be the amount that will be received by the railways even if we calculate it on a rough basis at the rate of five paise surcharge on each ticket? It will be not less than Rs. 18 to 20 crores. I am prepared to lessen it down to even Rs. 12 to 15 crores. As I mentioned in the beginning, if the claim for compensation is to be increased from Rs. 50,000 to Rs. 1 lakh

or Rs. 20,000 to Rs. 1 lakh, it would mean 400 per cent increase. Even according to the railways' own calculation, for an increase of 150 per cent more, the increased cost would be to the extent of Rs. 2½ crores. At the same rate of increment for 400 per cent, it will be nothing more than Rs. 6½ to 7 crores. But what is the amount that they will be realising as compared to this? It will be fantastically high and it will be nothing less than Rs. 12 to 14 or 15 crores, even if we do not take it to Rs. 20 crores. So, I would request the hon. Minister to consider this aspect. So, what is wrong if I urge the hon. Minister to agree to this suggestion that the compensation amount should be enhanced up to Rs. 1 lakh so that it should be on a par with that in the Indian Airlines.

The main thrust of this Bill is on the question of accidents and the increased cost of living and so on. Is it not possible to lessen the number of accidents? It is not so much a question of giving compensation after the accidents taken place, to the families of the persons killed, but of the ways to lessen or stop the accidents, and what steps have been initiated by the Research, Standards and Design Organisation of the railways in this direction?

If one goes to the anatomical explanations of the railway accidents it will be observed that the accidents mainly are due to three reasons; namely train collision, obstruction on the track and thirdly human failure or bad signalling. Obstruction in the track, human failure and train collision all these can be checked substantially or minimised.

I remember that in the Fourth Lok Sabha in 1968 or 1969 I had referred to a device to minimise the effect and incidence of accidents. The hon. Minister will find it on the records of the Ministry that in 1968-69 I had referred to this. One young scientist of our country had devised a machine known

as the 'Micro Minimum Radar System'. It was a small machine which could be fitted to the railway engine, and which would indicate in fit electronic eye whether there was obstruction on the track or not even from a considerable distance, and which would clearly give the signal whether the railway train was passing on the proper track or not. If there were any failure due to bad signalling, the electronic eye would automatically check and stop the train. If there were any obstruction on the track, it would give a signal to the driver, and if the driver did not hear it in time, it will activate an automatic device to stop the train. If there were any danger of collision or there were any obstruction on the track, again the electronic eye would give a signal to the engine driver.

Perhaps, some of the officials working in the research, standards and design organisation of the railways, those who are working there and are supposed to be big scientists, who thought that if this new device were to be accepted, it would imply a failure on the part of the so-called big technicians or scientists of the railways. So, they said that that device was a bunkum. As a matter of fact, I would submit that that device was not given a proper trial. Had it been given a proper trial and the electronic eye device been improved further, the railways would have saved to the extent of Rs. 150 to 200 crores annually.

So, to minimise the incidence of accidents, I would request the hon. Minister to reorganise the research section of the railways. We hear that this young engineer had further improved his machine, and this was published in the newspapers also. I would suggest to the hon. Minister to give his machine a fair trial.

You call him and test his device. If you find it suitable, accept it. Otherwise, not.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You have made the point.

SHRI B. K. DASCHOWDHURY: My last point is this. There was an insistent demand for a mail train from Delhi to the eastern region, to New Bongaigaon. This point has already been made by Shri Azad. I am pressing it again. As a matter of fact, the Railway Board had accepted this demand. It was published two years ago in the railway time-table.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You support what Shri Azad said.

SHRI B. K. DASCHOWDHURY: It was published in the railway time-table. I do not know what happened subsequently. The whole scheme had been scuttled. I would urge upon the Railway Minister that at least for the long-distance passengers from Delhi to the eastern region, namely, new Bongaigaon, there should be a daily mail train, not an express or bi-weekly train service. What was decided and settled by the Ministry must be implemented now.

SHRI D. BASUMATARI (Kokrajhar): This is a small Bill. Though it is small, it has some financial implications. I thank the Railway Minister for enhancing the quantum of compensation to victims of accidents as has been done in the case of accidents in Airlines. But I fail to understand how along with this he has introduced a surcharge. On the one side for those who die in railway accidents, you are giving a compensation; on the other, you are introducing this surcharge.

As regards accidents, most of the members who have spoken have spoken about how to improve the efficiency of operation so that accidents do not take place. But I would request the Minister to see whether he cannot implement the proposal regarding compensation without imposing a surcharge. I would request him to reconsider this matter and see that the surcharge is removed.

MR. DEPUTY-SPEAKER: It is not in the Bill.

SHRI D. BASUMATARI: If it is not possible, should he not exempt the third class passengers from the scope of this surcharge so that the poor man may get some relief? If the proposal as made remains, the poor people travelling in trains will have to pay the tax. So I would request him to consider this.

Another point, which is of interest to you and me, is this. The Railway Minister had repeatedly promised a faster train from Delhi to Bongaigaon via Farakka Barrage. I asked the Deputy Minister, what this meant. It meant a train faster than mail. But they have contemplated to introduce an express train, and that too a bi-weekly train service (*Interruptions*). What we wanted was a daily train, a faster train. If this is not done, it means that the promise remains unkept.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Up to Bongaigaon.

SHRI D. BASUMATARI: There is another thing. You know very well that a broad gauge line has been constructed from Calcutta to Bongaigaon. What was the object? The object was to ultimately take this railway line via Goalpara and Garo Hills to Gauhati. But that is not done. As you know very well, the Railway Ministry was very reluctant. It was only late Prime Minister Nehru who awarded us a bridge across the Brahmaputra and the said railway line. But after his death, they have forgotten us. The Deputy Minister comes from a hill State and he has sympathies for the Assam State which is very neglected. He has also forgotten us.

So I would request him to introduce a faster train, by whatever name it may be called, upto Bongaigaon and from there to Gauhati. It should be daily and not weekly.

SHRI M. RAM GOPAL REDDY (Nizamabad): Mr. Deputy-Speaker, Sir, accidents on the Railways have

become almost a daily feature and no week passes in this august House without a Calling Attention motion on them. If the cess is levied on the passengers, the railway staff who are responsible for the accidents will never feel for anything. So, my suggestion is, if there is any accident on account of the failure of the railway staff they must be held responsible and the compensation that is to be paid to the dependants of the victims must be recovered from their unions. (*Interruption*). Then alone they will behave in a responsible way. Here, the poor people are suffering and the poor passengers are asked to pay. And what is it that the railway staff do? If somebody dies, on account of their negligence, they are going scot-free! Not only do I want the money to be recovered from them, but if, on account of their negligence an accident occurs, they must be prosecuted under section 302 IPC for murder. Unless and until stringent measures are taken against the erring staff, nothing is going to improve. My demand on the Minister is that he should take stringent action and, if possible, he may include all these suggestions in the Bill or at a later date.

The sum of Rs. 50,000 that is being suggested as compensation in respect of the victims is quite sufficient. But my suggestion is that those who are disabled must be paid Rs. 75,000 because not only will they have to live but there has to be someone else to support him throughout his life. That is why the compensation in the case of the disabled persons must be fixed at Rs. 75,000.

Then, Prof. Mavalankar suggested that the Railway Board should be abolished. I want to know whether the Railway Board, sitting in the Rail Bhavan, is arranging daily for the head-on collisions. I want to know why he made such a suggestion. (*Interruption*). I do not want to go into all those things. My only demand on the Minister is that he should see that accidents are completely eliminated.

It is seen from the reports that the number of accidents have come down from 1,700 to 800, but that is not a satisfactory affair. Even in one single accident many people can die and in such fatal accidents the railway has to pay more compensation to the dependants of the victims.

श्री विष्णुनाथ सिंह (मुंमुनु) : उपाध्यक्ष जी, इस रेलवे संशोधन विधायक में दो पहलू रख गये हैं और मुझे दोनों ही दुखदायी लगते हैं। जहाँ तक सरचार्ज का सवाल है पांच पैसे दस पैसे डेढ़ रुपये या कहां तक आप इस को लगायेंगे मुझे पता नहीं, फाइनेंशियल मेमोरेण्डम में इतना ही लिखा है कि सरचार्ज हम लगाएंगे, और इस भ्रवसर पर मैं माननीय मंत्री जी से स्पष्ट जानना चाहूंगा कि ढाई करोड़ का जो एक्सट्रा एक्सपेंडीचर का अनुमान उन्होंने लगाया है, इस सदन के सदस्यों को वह स्पष्ट रूप से एश्योर करें कि इस से अधिक और सरचार्ज वह नहीं लगाएंगे। ढाई करोड़ से अधिक सरचार्ज अगर लगते हैं तो इस का मतलब है कि आप अपने रेलवे के ऐडमिनिस्ट्रेशन की इनफिसियेंसी को मुआवजे के नाम से छिपाकर टैक्स लगा कर कबर करना चाहते हैं। आज रेलवे ही नहीं किसी भी सरकारी उद्योग के अंदर जो लेबर काम करता है, जो कर्मचारी काम करते हैं उन का संगठन, एक ऐसा संगठित दल हो गया है जो देश की समुची आमदनी खा जाना चाहते हैं और उसके बदले में काम नहीं करना चाहते हैं। ट्रेड यूनियन को मैं बुरा नहीं मानता। ट्रेड यूनियन अच्छी ऐक्टिविटी है, मेरे दायीं ओर बैठे साथी नाराज हो सकते हैं, लेकिन मैं ट्रेड यूनियन को बुरा नहीं समझता और मेरी मान्यता है कि किसी को भी इस देश में 1 हजार रुपये से कम तनब्याह नहीं

मिले। लेकिन उस के साथ साथ काम करने की क्षमता हमारी बढ़, ईमानदारी से हम काम करें लेकिन ट्रेड यूनियन में जो साथी लगे हुये हैं वह रुपया खाना चाहते हैं मगर काम नहीं करना चाहते। आज भी अगर ईमानदारी से काम करें, 8 घंटे का काम यदि रेलवे का कर्मचारी करे तो आज का जो स्टाफ है उस को एक चौथाई कर सकते हैं। आज कोई भी कर्मचारी दो घंटे से अधिक ईमानदारी से काम नहीं करता।

इसलिए मैं निवेदन करना चाहूंगा कि तमाम रेलवे की कमाई आप इन कर्मचारियों को मत दें, जो ऐक्सीडेंट में रुपया देने जा रहे हैं वह इस में से सेव कर के दें और आप सदन को एश्योर करें कि जितना भी रुपया इस में खर्च होगा उस से ज्यादा सरचार्ज आप नहीं लगाएंगे।

इस का दूसरा पक्ष लीजिये। कोई भी इन्सान ऐसा नहीं होगा जिस के सामने आप यह रखें कि 20 हजार की जगह 50 हजार रुपया हम कम्पेंसेशन देंगे। बशर्ते कि वह प्रादमी मरने को तैयार हो तो कोई भी प्रादमी उसके लिए तैयार नहीं होगा। इसलिए हम चाहते हैं कि इन ऐक्सीडेंट्स को रोका जाय और उसको रोकने के बहुत से तरीके हैं। ईमानदारी से रेलवे कर्मचारी काम करें तो ऐक्सीडेंट नहीं हो सकते। जो ह्यूमन कंट्रोल के बाहर की चीज हो उसके लिए ऐक्सीडेंट हो सकते हैं नहीं तो और नहीं हो सकते हैं।

जो सुझाव इस समय सदन के माननीय सदस्यों ने दिये हैं, मैं उनको रिपीट नहीं करना चाहता हूँ। ऐक्सीडेंट्स को कम करने के लिये

(श्री विश्वनाथ सिंह)

आप को प्रयत्न करना चाहिए। एफिशियन्सी को बढ़ाइये, इसके लिये मैं दो-तीन बातें कहना चाहता हूँ। इस वक्त रेलवे और रोड ट्रैफिक में जबरदस्त कम्पीटीशन चल रहा है, इस तरफ आप ध्यान नहीं दे रहे हैं। आज जितना भी ट्रैफिक है वह रोड से जाना ज्यादा पसन्द करता है, क्योंकि उसे आप की सर्विस पर विश्वास नहीं है। आप के यहां चोरी होती है, ट्रेन देर में पहुंचती है, पिलफरेज होती है, आप उस को चैक कीजिये। आप की रेलवे का स्टाफ खुद चोरी करता है और फिर अदालतों में लोग कम्पेन्शन लेते हैं—अगर इस को चैक कर सकें तो आप बहुत बड़ी रकम बचा सकते हैं। लोगों को एफिशियन्ट सर्विस दें। राजस्थान से बहुत बड़ी संख्या में लोग देश के पूर्वी भाग में जाते हैं, कालका या दूसरी गाड़ियों को पकड़ना होता है, दो-ढाई घण्टे का मार्जिन होने के बाद भी लोग आप की रेल से आना पसन्द नहीं करते, जोधपुर और बीकानेर से मेल की बजाय बसों से आना ज्यादा पसन्द करते हैं, क्योंकि बसें टाइम पर पहुंचा देती हैं, लेकिन आप की रेल टाइम पर नहीं लाती। अगर रेल टाइम पर आये तो लोग रेल से आना ज्यादा पसन्द करेंगे और इस से आप की आमदनी भी बढ़ेगी।

एक निवेदन मैं यह करना चाहता हूँ—जिस तरह से आज हम रेलवे स्टाफ की एफिशियन्सी की मांग कर रहे हैं, उसी तरह से आप को इस सदन के माननीय सदस्यों के सुझावों को भी मानना चाहिए। आखिर हम भी यहां पर 8-10 लाख आदिमियों के वोटों को लेकर यहां आते हैं, आप हमारे सुझावों

पर महीने-दो महीने एक्सपेरिमेंट कर के देखिये। हम डिब्बे बढ़ाने, रेल चलाने की मांग करते हैं, आप उस पर एक्सपेरिमेंट कीजिये, अगर रेलवे की आमदनी बढ़ती है, लोगों को सुविधा मिलती है, तब उस को मानिये, बरना न मानिये। लेकिन दिक्कत यह है कि आप के आफिसर्स सब एक लाइन पर चलते हैं, उनकी सभ्य में आ गया, चाहे उस से रेलवे को नुकसान हो, उस को मान लेंगे, लेकिन दूसरे लोगों को सुझावों को नहीं मानेंगे—यह अच्छी नीति नहीं है। इस सदन के माननीय सदस्य जो सुझाव देते हैं, उन को एक्सपेरिमेंट के रूप में मानिये।

मैं चाहता हूँ इस अवसर पर आप इस सदन को एक विश्वास दिनाइये—डाई करोड रुपये से अधिक सरचार्ज नहीं लगायेंगे ताकि इन लोगों की इन-एफिशियन्सी को छिपाया न जा सके।

श्री मुहम्मद जर्नलुर्रहमान (किशन गंज)
मौहतरिम डिप्टी स्पीकर, साहब, आज कल के नारेबाजी और इन्कलाब जिन्दाबाद के दौर में इस कदर अन्सटेन्टी बड़ गई है कि इन्सान को अपनी जिन्दगी पर भरोसा नहीं रहा। जब भी कोई शख्स घर से निकलता है वह यह सोचने लगता है कि सही और सालिम अपने मकान पर वापस आजाय। और अगर कोई शख्स सफर पर निकलता है तो वह यह जरूर सोचता है कि वह ठीक वक्त से और बिलकुल सही वह सालिम अपने डैस्टीनेशन पर पहुंच जाय। मैं अपने बोस्तों से, जो मेरी दाहिनी तरफ बैठे हैं, खास तौर से इस्तदुआ कहेगा कि कम से कम ला-एण्ड-गार्ड को बरकरार रखने में अवाामी हुकूमत का साथ दे

श्रीर इन्कलाब जिन्दाबाद के नारे की छाड़ में, भ्रवाम की जिन्दगी दूभर न करें । मैं खास तौर से ऐसी संस्थाओं, ऐसे ह्वारों से जो हमारे मजदूर भाइयों के सरबराह हैं, उन से इस्तदुआ कर रहा हूँ । मैं देख राह हूँ कि पिछले चन्द महीनों से हर शीबे में गड़बड़ पैदा की जा रही है और कराई जा रही है । कभी पानी बन्द, कभी बिजली बन्द, कभी रेल बन्द, गर्ज कि जितने किस्म के झोछे हथियार हैं, वे सारे इस्तेमाल करते हैं और फिर भ्रवाम की जिन्दगी दूभर कर देते हैं ।

मैं यह भी अर्ज करना चाहता हूँ—भारत की भ्रवाम अपनी जिम्मेदारी निभाना जानती है, निभा रही है और निभा चुकी है । उन के खोखले नारो से अब कोई खास असर भारत के भ्रवाम पर होने वाला नहीं है । रेलवे के तरमीम बिल को बड़े गौर से देखा है और पढ़ा है । इस जम्हूरियत के दौर में इस बिल के अन्दर जो रकम बढाई जाने की मांग की गई है, उस से बड़ा घोखा भ्रवाम को और न्या दिया जा सकता है । हवाई जहाज का मुसाफिर मरे तो एक लाख रुपया और रेल का मुसाफिर मरे तो 50 हजार रुपया दिया जायगा — यह कैसा इन्साफ है ? अखिर जिन्दगी तो सब की बराबर है और एक जैसी है और मौत भी सब की एकसी है । ऐसा तो नहीं है कि अमीर की जिन्दगी एक रंग की है और गरीब की जिन्दगी का रंग दूसरा है । इक्लिये कम्पेन्सेशन के मामले में यह इन्तिबाज क्यों ? जम्हूरियत के जमाने में यह डिस्क्रिमिनेशन बेमुनासिब है ।

अभी पिछले सेशन में भी रेलवे की एक तरमीम पास हुई थी, अब वे दूसरी तरमीम

को ले आये हैं—इस से बेहतर तो यह था कि आप रेलवे के सिलसिले में एक मुकम्मिल बिल पिछले रेलवे एक्ट को रद्द करने के लिये लेकर आते जो ऐसा बिल हो जो भ्रवाम की जिन्दगी का नमूना हो । खास कर इस जम्हूरियत के दौर में, जम्हूरियत का ख्याल करते हुए, भ्रवाम का ख्याल करते हुए, ऐसा बिल लाया जाए जो भ्रवाम की जरूरत को पूरा कर सके ।

मैंने इस बिल के फाइनेन्शियल मेमोरेण्डम के दूसरे पड़े को पढ़ा—मैं उस को पुरजोर मुखा-लफ्त करता हूँ, क्योंकि सरचार्ज लगाना बिलकुल मुनासिब नहीं है । उस के बदले में मैं यह तजवीज करता हूँ कि पैसेन्जर इंशोरेन्स स्कीम लागू की जाए । इस सिलसिले में मैं आप के सामने कुछ आंकड़े पेश करना चाहता हूँ —

7-9-1962 को एक तजवीज जनाब महावीर त्यागी साहब ने पेश की थी और उस पर अन्जहानी बजोरेआजम पं० जवाहर लाल नेहरू ने राय दी और उस रेजोल्यूशन को फाइनेन्स मिनिस्ट्री के पास भेजा गया ताकि उस पर गौर किया जाय कि उस स्कीम को लागू किया जा सकता है या नहीं । पंडित जी चाहते थे कि पैसेन्जर इंशोरेन्स स्कीम लागू की जाए ।

उस के बाद 25-8-1966 को जनाब पाटिल साहब ने, जो उस वक्त रेलवे के बजोरे थे, लोक सभा में कहा था कि मुसाफिरों के लिये इंशोरेन्स की स्कीम जैरेगौर है ।

(श्री मुहम्मद जमीलुर्रमान)

3-9-1966 को उस वक्त संसद सदस्य डा० सिधवी साहब ने लोक सभा में मुतालबा किया कि इंशोरेंस की स्कीम लागू की जाये।

22-7-1969 को डा० रामसुभाग सिंह, जो उस वक्त रेलों के वजीर थे, ने लोक सभा में यकीन दिलाया कि इंशोरेंस स्कीम लागू की जाएगी और उस पर रजामन्वी भी थी।

18-6-1970 को रेलवे बोर्ड ने यह तजवीज की और कहा कि यह मामला एल० आई० सी० के जरेगौर है। जब एल० आई० सी० के जरेगौर यह मामला था तो फिर इस को लागू क्यों नहीं किया जा रहा है, इस कदर वक़्त इसमें क्यों लगा, जब कि यह मामला पंडित जी के वक़्त से चला आ रहा है।

मोज़दा डिप्टी मिनिस्टर (रेलवे) ने 14-11-72 को राज्य सभा में एलान किया कि इंशोरेंस की स्कीम को लागू करने की तजवीज है।

3-5-1973 को भी वजीर (रेलवे) ने रेलवे बोर्ड के जरिये यह जवाब दिया कि इस स्कीम पर गौर हो रहा है।

30-7-1973 को भी लोक सभा में वजीर (रेलवे) ने एलान किया कि स्कीम लागू की जा रही है और जेरे तजवीज है।

जहां तक मुझे भाजूम है सरकार भी चाहती है कि यह स्कीम लागू हो। अगर फिर भी यह अभी तक लागू नहीं हो सकी है मैं इस को हुक्का की गफलत समझता हूँ और आप

के जरिये उन को आग्रह कर देना चाहता हूँ कि अब भ्रवाम की जिन्दगी के साथ ज्यादा न खेलें। ऐसी हालत में सरचार्ज बढ़ाना जनता के साथ मख़ील करना है।

जनाबेवाला, मैं आप के जरिए व (रेलवे) से यह अर्ज करना चाहता हूँ कि अगर आप इंशोरेंस की स्कीम लागू करते हैं तो आप को हल्कैजल फायदा होगा।

1. 38 से 60 लाख मुसाफिर रोजाना 4200 से 4500 मुसाफिर गाड़ियों पर 6500 से 7000 स्टेशनो पर उतरते हैं। इस के मायने यह हुए कि 2340 से 4166 मुसाफिर फी-मिनट स्टेशनों पर उतरते हैं या इस को इस तरह से भी देखा जा सकता है कि 1300 मिलियन से 2160 मिलियन मुसाफिर फी-साल सफर करते हैं जो हमारी कुल आबादी का चौगुना है।

2. यह बात भी काबिले गौर है कि एक तरफ इस स्कीम को लागू करते हैं तो 30 लाख रुपये की आमदनी रोजाना होगी और दूसरी तरफ इस स्कीम के जरिये 32000 नौजवानों को, पढ़े लिखे नौजवानों को रोजी मिलेगी नौकरी मिलेगी जिस से उन का नौकरी का मसला हल होगा।

बिल में अभी सरचार्ज बढ़ाने की बात कही गई है, लेकिन साथ-साथ यह भी जाहिर होना चाहिये कि सरचार्ज कितना बढ़ेगा। मैं यह भी अर्ज करना चाहता हूँ-इंशोरेंस की स्कीम लागू करने से आमदनी बढ़ेगी, पढ़े लिखे नौजवान जो बेकार हैं, उन को नौकरी मिलेगी, पैसेन्स जो गाड़ी में सवार होते

ہیں ان کو इतमिनान होगा कि अगर उन की जिन्दगी को अन्वेषण होगा तो उस का मुधाक्या मिलेगा, दिला टिकट सफर करने वालों की तादाद में कमी होगी। इस सदन में बारहा इस बात का एलान किया गया है, वायदा किया गया है कि इन्शुरेन्स स्कیم लागू की जाने वाली है, वह सरकार के जेर गौर है तो मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि उसको जल्द से जल्द लागू किया जाये। इस एबान के साथ जो वायदा किया गया है उसको जल्दी से जल्दी लागू किया जाये ताकि मुसाफिरोँ की जिन्दगी सेफ हो सके।

[شری محمد جمیل الرحمان (کشن)

گلیج) مستترم قہتی سہیکر صاحب آجکل کے نعرے بازی اور انقلاب زندہ باد کے دور میں اس قدر اثر تلتی بڑھ گئی ہے کہ انسان کو اپنی زندگی پر بھروسہ نہیں رہا جب یہی کوئی شخص گھو سے نکلتا ہے وہ یہ سوچنے لگتا ہے کہ سہی اور شالم ایلے مکان پر واپس آ جائے۔ اگر کوئی شخص سفر پر نکلتا ہے تو وہ یہ ضرور سوچتا ہے کہ وہ تھیک وقت سے اور بالکل سہی و سلامت آئے تھیں نیشن پر پہنچ جائے۔ میں اپنے دوستوں سے جو سہی داہلی طرف بہتے ہیں خاص طور سے دست دغا کرونگا کہ کم سے کم لا ایلڈ آفر کو برقرار رکھنے میں عوامی حکومت کا ساتھ دین اور انقلاب زندہ باد کے نعرے کی آڑ میں عوام کی

زندگی دوبہر لہ کر دیں۔ میں خاص طور سے ایسے سلسلتاؤں ایسے اڈروں سے جو ہمارے مزدور بھائیوں کے ساتھ ہیں۔ ان سے دست دغا کو رہا ہیں۔ میں دیکھ رہا ہوں کہ پچھلے چند مہینوں سے ہر صوبے میں گڑ بڑ پیدا کی جا رہی ہے۔ اور کرائی جا رہی ہے۔ کبھی پانی بند کبھی بجلی بند کبھی ریل بند فریڈیکہ جتنے قسم کے اوجھے ہتھیار ہوں وہ سارے استعمال کرتے ہیں۔ اور پھر عوام کی زندگی دوبہر کر دیتے ہیں۔

میں یہ بھی عرض کرنا چاہتا ہوں۔ بھارت کی عوام اپنی ذمہ داری نبھانا جانتی ہے۔ نبھا رہی ہے۔ اور نبھا چکی ہے۔ ان کے کھوکھلے تاروں سے اب کوئی خاص اثر بھارت کے عوام پر ہونے والا نہیں ہے۔ ریلوے کے ترمیم پل کو میں نے بڑھے فور سے دیکھا ہے اور پوچھا ہے۔ اس جمہوریت کے دور میں اس پل کے اندر جو رقم بھائی جانے کی مانگ کی گئی ہے۔ اس سے بڑھا دھوکا عوام کو اور کیا دیا جا سکتا ہے۔ ہوائی جہاز کا مسافر مرے نو ایک لاکھ روپیہ اور ریل کا مسافر مرے نو 50 ہزار روپیہ دیا جائے گا یہ کہسا انصاف ہے۔ آخر زندگی تو سب کی پر اہر ہے اور ایک جہنم ہے اور موت بھی سب کی یکساں ہے ایسا تو نہیں ہے کہ امیر کی زندگی ایک رنگ کی اور فریب کی زندگی

[شہی محمد جمہل (رحمان)]
کا رنگ دوسرا ہے اس لئے کھیلوں کے
مہاملے میں یہ امتیاز کہوں جمہوریت
کے زمانے میں تسکریہ میں ہے مناسب
ہے۔

ابھی پچھلے شہن میں بھی
ریلوے کی ایک ترمیم پاس ہوئی
تھی۔ وہ دوسری ترمیم کو لے آئے
ہوں۔ اس سے بہتر تو یہ تھا کہ آپ
ریلوے کے سلسلے میں ایک مناسب
بل پچھ لے ریلوے ایکٹ کو دن کرنے کے
لئے لے کر آئے جو ایسا بل ہو تو عوام
کی زندگی کا نمونہ ہو۔ تو خاص کو
اس جمہوریت کے دور میں۔ جمہوریت
کا خیال کرتے ہوئے و عوام کا خیال
کرتے ہوئے۔ ایسا بل لایا جائے جو
عوام کی ضرورت کو پورا کر سکے۔

میں نے اس بل کے فائنل شہل
جمہوریت کے دوسرے پورا کو پھا۔
میں اس کی پرزور مخالفت کرتا ہوں۔
کہونکہ سر چارج لکانا بالکل مناسب
نہیں ہے۔ اس کے بدلے میں یہ
تجویز کرتا ہوں کہ پسلیجر انشورنس
لاگو کی جائے۔ اس سلسلے میں
میں آپکے سامنے کچھ آنکڑے پیش
کرنا چاہتا ہوں۔

7-9-1962 کو ایک تجویز جناب

مہاجر تھائی صاحب نے پیش کی
تھی اور اس پر آنچائی وزیر اعظم پلذت
جواہر لال نہرو نے رائے دی اور اس

ریزولیشن کو فائنل میں منسٹر کے
پاس بھیجا گیا تاکہ اس پر فوراً
جائے کہ اس سکیم کو لاگو کیا جا
سکتا ہے یا نہیں۔ پلذت جی
چاہتے تھے کہ پسلیجر انشورنس
سکیم لاگو کی جائے۔ اس کے بعد
25-8-1966 کو جناب پائل صاحب
نے جو اس وقت ریلوے کے وزیر تھے
وک سبھا میں کہا تھا کہ مسافروں
کے لئے انشورنس کی رقم زہر فوراً ہے۔
3-9-1966 کو اس وقت سلسلہ
سدسہ ڈاکٹر سلگونی صاحب نے لوگ
سبھا میں مطالبہ کیا کہ انشورنس
کی سکیم لاگو کی جائے۔

22-7-1969 کو ڈاکٹر رام سبھاگ
منگ جو اس وقت ریلوے کے وزیر تھے
نے لوگ سبھا میں یقین دلایا تھا
کہ انشورنس سکیم لاگو کی جائے گی اور
اور اس پر رضامندی بھی دی تھی۔
18-6-1970 کو ریلوے بورڈ نے یہ
تجویز کی اور کہا کہ معاملہ ایل۔
آئی۔ سی کے زیر غور ہے۔ جب ایل۔
آئی۔ سی کے زیر غور یہ معاملہ
تھا تو پھر اس کو لاگو کیوں نہیں
کہا جا رہا ہے۔ اس قدر وقت اس
میں کیوں لگا جب کہ یہ معاملہ
پلذت جی کے وقت سے چلا آ رہا ہے۔

موجودہ ذیلی منسٹر (ریلوے) نے
14-II-1972 کو راجہ سبھا میں
اعلان کیا کہ انشورنس کی سکیم کو سکیم
کو لاگو کرنے کی تجویز ہے۔

1973-5-3 کو بھی وزیر (ریلوی) نے ریلوی بورڈ کے ذریعے یہ جواب دیا کہ اس سکیم پر فور ہو رہا ہے۔

1973-7-30 کو بھی لوک سبھا میں وزیر (ریلوی) نے اعلان کیا کہ سکیم لاگو کی جا رہی ہے اور زیر تجویز ہے۔

جہاں تک مجھے معلوم ہے سرکار بھی چاہتی ہے کہ اس سکیم لاگو ہو۔ مگر پھر بھی یہ ابھی تک لاگو نہیں ہو سکی ہے۔ میں اسکو حکام کی فطرت سمجھتا ہوں اور آپ کے ذریعے ان کو آگاہ کر دینا چاہتا ہوں کہ اب عوام کی زندگی کے ساتھ زیادہ تہہ کھلیں۔ ایسی حالت میں سرکار چارج بھانا چلنے کے ساتھ متقبل کرنا ہے۔

چنگاب والا۔ میں اس کے ذریعے وزیر (ریلوی) سے یہ عرض کرنا چاہتا ہوں کہ اگر آپ انٹرنس کی سکیم لاگو کرتے ہیں تو آپکو حسب ذیل فائدہ ہوگا:—

(I) 38 سے 60 لاکھ مسافر روانہ 4200 سے 4500 مسافر گاڑیوں پر 6500 سے 7000 سٹیشنوں پر اترتے ہوں۔ اس کے مقابلے یہ ہونے کا، 2340 سے 4166 مسافر فی ملک سٹیشنوں پر اترتے ہیں یا اس کے اس طرح سے بھی دیکھا جا سکتا ہے کہ 1300 ملوں سے 2160 ملن مسافر فی سال سفر کرتے ہیں چ ہماری کل آبادی کا چوگنا ہے۔

(2) یہ بات ہی قابل فور ہے کہ ایک طرف اس سکیم کو لاگو کرنے میں تو 30 لاکھ روپیہ کی آمدنی روزانہ ہوگی اور دوسری طرف اس سکیم کے ذریعے 32000 نوجوانوں کو پڑھ لکھ نوجوانوں کو روزی ملیگی۔ نوکری ملے گی جس سے انکا نوکری کا مسئلہ حل ہوگا۔

ہل میں ابھی سرچارج ہونے کی بات کہی گئی ہے لہکنی ساتھ ساتھ یہ بھی ظاہر ہونا چاہئے کہ سرچارج کتنا بڑھتا ہے۔ میں یہ بھی عرض کرنا چاہتا ہوں انٹرنس کی سکیم لاگو کرنے سے آمدنی بڑھگی۔ پڑھ لکھ نوجوان جو بیکار ہیں انکو نوکری ملے گی پوسٹل سروس جو گاڑی میں سوار ہوتے ہیں انکو اطمینان ہوگا کہ اگر انکی زندگی کو اندیشہ ہوگا تو اسکا معاوضہ ملےگا۔ بلا تگ و ستر کرنے والوں کی تعداد کم ہوگی۔

اس سدن میں بارہا اس بات کا اعلان کیا گیا ہے وعدہ کیا گیا ہے کہ انٹرنس سکیم لاگو کی جائے والی ہے۔ یہ سرکار کے زیر فور ہے تو میں عرض کرنا چاہتا ہوں کہ اسکو جلد سے جلد لاگو کیا جائے۔ اس ایوان کے ساتھ جو وعدہ کیا گیا ہے اسے جلد سے جلد لاگو کیا جائے تاکہ مسافروں کے زندگی سہل ہو سکے۔]

श्रीमती सहोदराबाई राव (सागर) :
उपाध्यक्ष महोदय, जो बिल यहां पर आया है उसका मैं समर्थन करती हूँ। साथ-साथ यह भी कहना चाहती हूँ कि यह जो 50 हजार या एक लाख मुद्राविज्ञे का बिल पास होने जा रहा है उसमें बड़ी भारी संख्या हो जायेगी। कभी-कभी शिक्षक लोग बच्चों को लेकर रेलवे फाटक से गुजरते हैं, अगर दुर्भाग्य से वहां कोई दुर्घटना हो जाये तो वहां भी यह 50 हजार या एक लाख का मुद्राविज्ञा मिलेगा या नहीं। कई बार ऐसा होता है कि मियांबीबी में झगड़ा हो गया तो व भी जाकर रेल के नीचे कट जाते हैं तो उस हालत में बीबी को या मियां को मुद्रावजा मिले इसका भी ध्यान रखना है। इसके अलावा जब यह बिल पास हो जायेगा तो कई लोग इसलिए भी जाकर रेल से कट जायेंगे कि एक लाख रुपये उसके परिवार को मिल जायेगा। इसलिए बहुत गौर करके इस बिल को पास करना चाहिए।

इसके साथ साथ मुझे यह भी निवेदन करना है कि जो गाड़ियां चलती हैं वह अक्सर जगह जगह खड़ी हो जाती हैं। बहुत से लोग जमीन खींच कर जहां चाहते हैं गाड़ी खड़ी कर देते हैं और अपना सामान, लकड़ी कोयला लेकर उतर जाते हैं। इसके अलावा जो रेल कर्मचारी हैं वह भी अक्सर हड़ताल कर देते हैं और उसकी वजह से भी गाड़ी समय से नहीं चलती हैं। कर्मचारी भी अक्सर झंडा लेकर खड़े हो जाते हैं और हड़ताल कर देते हैं। नाना प्रकार की पार्टियां हैं जो तरह तरह से भारतवर्ष में समाजवाद लाने में रोड़ा

भटका रही हैं। ऐसा लगने लगता है कि जैसे कोई कानून ही नहीं है, कोई शासन ही नहीं है। इसलिए इन बातों के लिए भी सोचना चाहिए। रेलमंत्री जी जो यहां पर बैठे हैं मैं उनसे कहना चाहती हूँ कि हम लोग अपने कई सुझाव यहां पर देते हैं लेकिन हमारी एक बात भी कभी मानी नहीं जाती। मैंने कई बार यहां पर मध्य प्रदेश की ट्रेन्स के बारे में अपने सुझाव दिये लेकिन हमारी बात न तो कभी सुनी जाती है और न ही मानी जाती है। यहां पर जो हरिजन आदिवासी मेम्बर हैं उनकी कोई बात सुनी नहीं जाती, उनकी तरफ कोई ध्यान ही नहीं दिया जाता है और जो बड़े चटकीले लोग हैं चापलूसी करने वाले उन्हीं की बातें सुनी जाती हैं। इसलिए मेरा कहना है कि कोई भी आदमी हो सभी के लिए एक कानून होना चाहिए और सभी की बातों को सुनना चाहिए।

इसके साथ मुझे यह भी निवेदन करना है कि रेलवे में जो कर्मचारी भर्ती किये जाते हैं उनमें उन महिलाओं को भी जो बी०ए०, एम० ए० पास हैं जगह मिलनी चाहिए।

साथ ही इसमें जो 50 हजार का मुद्राविज्ञा रखा गया है जिसके लिए 1 लाख रखने की मांग सभी लोगों ने की है मैं भी समझती हूँ एक लाख रखना चाहिए और रेलवे में कोई दुर्घटना होने के बाद जल्दी से जल्दी यह मुद्राविज्ञा उसको मिल जाना चाहिए आज जो हालत है उस में पांच साल तक लोग भटकते हैं और हजार दो हजार रुपये जब तक उन लोगों की जब में न पहुंचे तब तक कोई फैसला ही नहीं होता है। इसलिए उस पर

जल्दी से जल्दी गौर किया जाये और मुआविजे की रकम फौरन दी जाये। इसके अलावा जिनके हाथ-पैर दुर्बलता में कट जायेंगे उनके लिए क्या होगा? उनके लिए सरकारी नौकरी के नियम के मुताबिक होगा या एक लाख रुपया मिलेगा इस बात को भी देखना चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं रेल मन्त्री ने जो विधेयक पेश किया है उसका समर्थन करती हूँ और यह आग्रह करती हूँ कि जल्दी से जल्दी कदम उठाये जायें और रेलवे की व्यवस्था को भी ठीक किया जाये।

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मुहम्मद शकी कुरेशी) : जनाब डिप्टी स्पीकर साहब 30 से ज्यादा माननीय सदस्यों ने इस बहस में हिस्सा लिया है हालांकि यह एक मुश्किल बिल था, एक अच्छा बिल था और मुझे ख्याल था कि इसमें बहस कम होगी। यह एक अच्छा कदम है तमाम लोगों ने इसका समर्थन किया है लेकिन जब भी रेलवे पर बहस होती है तो तमाम किस्म के मसले उठाने आते हैं और छोटे से वक्त में उनका जबाब देना काफी मुश्किल हो जाता है। एक बात जिसकी तरफ मैं ध्यान दिलाना चाहता हूँ वह यह कि जो बिल हम लाये हैं वह एक अच्छा कदम है। पहले जब कभी एक्सीडेंट होता था तो किसी शस्त्र की भ्रामदनी की बुनियाद पर मुआबजा मिलता था। तो अगर किसी शस्त्र की भ्रामदनी 70 रुपये या उससे कम हो तो 4 हजार मुआबजा मिलता था अगर वह मर जाये तो। इसी तरह 70 से 100 रु० की भ्रामदनी हो तो 5 हजार मिलता था। और जो सब से ऊंची हद 20 हजार की होती थी वह उस सूरत में मिलती थी जब कि भ्रामदनी दो हजार रुपये हो। इस तरह से

यह जो बात थी वह डिस्कीमिनेटरी थी क्योंकि दौलत की बुनियाद पर या तनखाहों की बुनियाद पर मुआविजा मुकर्रर किया गया था। उस हद तक मैं समझता हूँ कि इस बात की दाव देनी चाहिये कि रेलवे में जो एक डिस्कीमिनेशन था, भ्रामदनी की बुनियाद पर मुआविजा देने की जो बात थी उसको खत्म करके एक अच्छा बिल लाया गया है और मुआविजे की हद भी बढ़ा दी गई है। जो शस्त्र रेल के भ्रामदसे मारा जायेगा उसको 50 हजार रुपये मिलेंगे और जो उग्र भर के लिए नाकारा हो जायगा, जख्मी होगा, हाथ पैर कट जायेंगे या आंख निकल जायेगी तो उसी हिसाब से उसको मुआविजा मिलेगा इस में जर्राये भ्रामदनी कुछ भी हो, गरीब हो या अमीर हो उसका सवाल नहीं है।

यहां पर कुछ माननीय सदस्यों ने इस बात का तजकिरा किया कि यह अच्छा कदम है लेकिन 5 पैसे सरचार्ज जो लगाया गया है वह ज्यादाती की है और रेलवे इसी तरह से ज्यादा रुपया हासिल करना चाहती है। यहां पर कई बार तजकिरा हो चुका है कि रेलवे जो है वह कौम की अमानत है कौम की मिल्कियत है, यहां कौन किस से लेता है, कौन किस को देता है उस झगड़े में पड़ने की जरूरत नहीं है। मैं समझता हूँ कि यह जो सरचार्ज है उस में आज जनता तमाम लोगों के दुखदर्व में शरीक होने के लिये छोटी-छोटी रकम अपनी जब से देगी और मुझे यकीन है जनता इस सरचार्ज को पसन्द करेगी क्योंकि वह यह समझ कर देगी . . . (व्यवधान) कि किरायों तो बढ़ा नहीं और पांच पैसा जो हम देंगे वह इसलिए है कि अगर कोई दुर्घटना हो गई और उस में कोई भाई जख्मी हो गए या मर गए तो उनको मुआविजा देने में कुछ हमारा भी हिस्सा हो जायेगा। एक थर्ड क्लास का पैसेन्जर भी 5 पैसे देगा। मैं समझता हूँ कि समाजवाद

[श्री नृसिंह शर्मा कुरेशी]

की सब से बड़ी बर्कत यह भी है। (व्यवधान) मेरा ख्याल है उस तरफ के लोगों को समाजवाद समझाने में काफी देर लगेगी इसलिए वह थोड़ा सा सब करें तो मुमकिन है समझ जाये। (व्यवधान) मेरा इस बात को साफ करने का मकसद था कि रेलवे इस बिल से एक अच्छा कदम उठा रही है लेकिन यह न समझा जाये कि रेलवे इससे कोई रकम हासिल करना चाहती है। जो भी रकम हासिल होगी, मैं सदन को इस बात का यकीन दिलाता हूँ कि तमाम की तमाम रकम पेसेन्जर एमिनिटीज, सेप्टी की डिवाइस को मजबूत बनाने में, अच्छा बनाने में सर्फ की जायेगी, किसी और काम पर वह रुपया सर्फ नहीं होगा। (व्यवधान) रेलवे में 127 करोड़ रुपया एक सोशल बडन है। पिछले कई वर्षों से ग्राम तौर पर ख्याल है कि हम पेसेन्जर ट्राफिक, से, पार्सल ट्राफिक से, कॉर्चिंग ट्राफिक से पैसा कमाते हैं लेकिन ऐसी बात नहीं है बकि कॉर्चिंग ट्राफिक पर हर साल हमारा 63 करोड़ रुपये का घाटा हो रहा है। वजह यह है कि हम कम किराया लेते हैं, दुनिया में सब से कम किराया यहां पर है। अगर आप उनको बढ़ाना चाहते हैं तो ग्रामदनी ज्यादा हो सकती है। इसी तरह से तकरीबन 55 करोड़ रुपया रेलवे को नुकसान होता है फूड-ग्रेन्स, फटिलाइज्डर या इस किस्म की जो ग्राम लोगों के इस्तेमाल की चीजें हैं उनको सानें में। उसका भी किराया अगर बढ़ा दें तो हमारी ग्रामदनी बढ़ सकती है और जो घाटा रेलवे को होता है उसको पूरा कर सकते हैं।

क्योंकि ग्राम के फायदे की जो चीजें हैं, ग्राम लोगों को जिन से फायदा पहुंचता है वहां रेलवे यह नहीं सोचती है कि इस से इतना रुपया कमाना है बल्कि जनता का फायदा किस में है इसको देखती है। इस वास्ते 55 करोड़ का नुकसान भी हम बरदास्त करते हैं।

तकरीबन साढ़े सात करोड़ रुपया ग्रान्दोनोमिक ब्रांच लाइज चलाने पर हम को नुकसान उठाना पड़ता है। है अगर उन को बन्द कर दें तो यह बच सकता है। लेकिन चूकि जनता को इस से तकलीफ होगी इस वास्ते हम खुद की तकलीफ को बरदास्त कर लेते हैं। इस तरह से तकरीबन एक अरब 27 करोड़ रुपया रेलवे को हर साल सोशल मैशर्ज के तौर पर बरदास्त करना पड़ता है। उसको 14 करोड़ रुपया रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स पर भी खर्च करना पड़ता है और तकरीबन बीस करोड़ रेलवे कर्मचारियों की सेहत पर, ग्रस्पतालों पर, दवाइयों पर खर्च करना पड़ता है। तकरीबन 11 करोड़ रेलवे के जो मुलाभिज हैं उन के बच्चों की तालीम पर वह खर्च करती है। इस वास्ते यह इल्जाम लगना कि किसी तरह से पैसा बटोरने की रेलवे कोशिश करती है, सही नहीं है। इस दायरे में आप इसको देखें तो आप पायेंगे कि हिन्दुस्तान में रेलवे अपने किस्म की एक ही बिलफेयर इंस्टीट्यूशन है जो कि इतने ज्यादा खर्चा की खिदमत करती है

मैं मानता हूँ कि रेलवे में एक्सीडेंट्स को कम करना चाहिये। लेकिन इस मामले को भी अगर आप इस नुक्तेनिगाह से देखें कि हर रोज रेलवे को साठ लाख यात्री रेलवे में ले जाने पड़ते हैं तकरीबन छः लाख टन माल

हर रोज एक जगह से दूसरी जगह ले जाना पड़ता है, इस हजार ट्रेनों सात हजार स्टेशनों से चलती हैं, इन यात्रियों को आराम से पहुंचाना है, सही सलामत पहुंचाना है तो आप मानेंगे कि एक्सीडेंट्स का ट्रेड कमी की तरफ है। 1964-65 में डिरेलमेंट्स लेबल क्रॉसिज पर जो एक्सीडेंट्स होते हैं जो कोलिशन होते हैं या रेल में कभी कभी आग लग जाती है उनकी तादाद 1293 थी जो कि 1972-73 में घट कर 815 रह गई। इसका मतलब यह है कि पिछले आठ नौ सालों में एक्सीडेंट्स में 37 परसेंट की कमी हुई है और उस के मुकाबले में रेलों का जो काम बढ़ा है वह 28 परसेंट बढ़ा है, माइलेज जो इसकी बढ़ी है।

इसका मतलब यह नहीं कि जो हादसे होते रहे हैं उनको नजर अंदाज कर दिया जाए। माननीय सदस्यों ने अपने सुझाव दिए हैं। साठ से सत्तर परसेंट तक जो एक्सीडेंट होते हैं वे ह्यूमन फेल्योर की वजह से होते हैं। मशीन कितनी ही कामयाब या अपटूडेट क्यों न हो लेकिन मशीन के पीछे जो इन्सान है वही सब से ज्यादा कारामद होता है। अगर इंसान मशीन के पीछे काम नहीं कर सकता है तो काम नाकारा हो जाता है एक एस्पेक्ट रेलवे सेफ्टी का यह है कि जो लोग गाड़ियां चलाते हैं जो सिगनेलिंग इन्विपमेंट है, जो हमारा सेफ्टी एक्विपमेंट है, उसको हमने मार्टिन बनाने की कोशिश की है और इन लोगों को ट्रेनिंग देने की भी कोशिश की है। आम लोगों को भी, जनता को भी सेफ्टी कांशंस बनाने की हमने कोशिश की है। यह पोस्टर्ड के जरिये, फिल्मों के जरिये प्रखबारों के जरिये जनता की तलकीन की जाती है कि सेफ्टी

एस्पेक्ट को बरकरार रखने के लिए उन्हें क्या करना चाहिये।

जहां तक लेबल क्रॉसिज का सम्बन्ध है देश भर में तकरीबन चालीस हजार के करीब लेबल क्रॉसिज हैं और ए बी सी कैटेगरी के हैं। एक मंड है, एक अनमंड है और एक मवेनियों के लिये हैं। बीस हजार के करीब अनमंड हैं। अगर इनको मंड कर दिया जाए तो उस पर तकरीबन साठ करोड़ रुपया खर्च होगा और पन्द्रह करोड़ हर साल उस पर रेकारिंग एक्सपेंडीचर होगा। इसका मतलब यह नहीं है कि हम यह करना नहीं चाहते हैं। हमने पिछले पांच सालों में तकरीबन 350 से ज्यादा अनमंड लेबल क्रॉसिज को मंड लेबल क्रॉसिज में तबदील किया है। मैं चाहता हूँ कि मजीद और और अंडर ब्रिज तामीर किए जाएं ताकि जहां रेलवे लाइन और सड़क आपस में मिलती हैं वहां पर एक्सीडेंट्स की तादाद कम हो सके। मैं एक बात जरूर अर्ज करना चाहता हूँ। रेलवे के पास एक सेफ्टी फंड है जिस में इस वक्त करीब 12 करोड़ पचास लाख रुपया है। वह रकम हमने स्टेट गवर्नमेंट्स के लिए रखी है। जब भी स्टेट गवर्नमेंट की तरफ से; रिक्वेस्ट आती है और ब्रिज के लिए रेलवे लाइन पर पुल बनाने के लिए तो उस पुल का जो खर्चा है वह रेलवे बरदास्त करने के लिए तैयार है आधा अपने फंड से और आधा सेफ्टी फंड से लेकिन उसके दोनों तरफ की सड़कों पर जो खर्च होगा वह स्टेट गवर्नमेंट को करना होगा और उसका आधा रुपया रेलवे देती है और आधा सेफ्टी फंड से मिलता है। यह जो सेफ्टी फंड है यह इसी के लिये है। आंध्र ने 35 लाख लिया

[श्री मुहम्मद शफी कुरेशी]

हैं, उसको इतना एलाट हुआ है, तमिल-नाडु को 58.80 लाख, केरल को 15 लाख, गुजरात को 793.80 लाख, असम को 24.50 लाख, राजस्थान को 37.5 लाख। ये वे स्टेटस हैं जिन्होंने मांग तो की लेकिन रुपये का स्तेमाल नहीं किया। बाकी किसी स्टेट ने रुपया नहीं मांगा। यहां तक यह हालत है।

हम तो माइल बकरम हैं कोई साइल ही नहीं।

हम देने को तैयार हैं लेकिन मांगने वाला कोई ही नहीं।

SHRI VAYALAR RAVI (Chirayinkil): The hon. Minister said about the unmanned level crossings. I would like to know as to how they determine whether it should be a manned or an unmanned level crossing. My constituency is a crowded constituency. Five people died last month because it was an unmanned one. I have also made a representation.

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : रेलवे विभाग के पास एक फार्मुला है जिस को मैं समझता हूँ बदलने की जरूरत है।

SHRI VAYALAR RAVI: That is an old British formula. You must change it.

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : उस में यह देखा जाता है कि दिन में कितनी रेलें चलती हैं, किसनी गाड़ियां उस सड़क को क्रॉस करती हैं और उस को जरब देकर अगर उस की तादाद एक से तीन हजार हो जाती है तो उस वक्त हम समझते हैं कि इसको मैड बनाया जाना चाहिये। यह जो फार्मुला है, इस को जनता और आम लोगों की जरूरतों के मताबिक बदलने की जरूरत है और

इसको बदला जाएगा। जो कानून 1890 में यानी लगभग सौ साल पहले बना आज भी वही सही हो सकता है यह मैं भी नहीं मानता। मैं मानता हूँ कि इसको बदलने की जरूरत है। मैं भी मानता हूँ कि हालात के मुताबिक उस को चलाया नहीं जाएगा, बदला नहीं जाएगा, तो मुश्किलत ही होगी।

कुछ लोगो ने रेलवे बोर्ड की सब्त शिकायत की है। हर बार मुझे रेलवे बोर्ड के मुताल्लिक कहना पड़ता है कि यह एक अच्छी जमात है टैक्नोक्रेट्स की, ये वे लोग हैं जो रेलवे में ही बड़े हैं और इन्होंने अच्छा काम किया है लेकिन बदकिस्मती है कि हर बार जब भी रेलवे के मुताल्लिक बहस होती है, उसका पहला शिकार रेलवे बोर्ड को बनाया जाता है।

जहां तक मुभावजे का ताल्लुक है मैं बता हूँ कि एकट बन्ने के बाद रूल इसके तहत बनेंगे उन रूल के तहत मुभावजे की हद मुकरर की जाएगी मैं वाजह कर देना चाहता हूँ कि यह लिखा हुआ है कि कम्पेसेशन अपटू 50 हजार में सफाई करना चाहता हूँ कि अगर किसी घादमी की बदकिस्मती से रेलवे एक्सीडेंट की वजह से मृत्यु हो जाये तो उसको पचास हजार रुपया मिलेगा जहां पर हादसे की वजह से उम्र भर के लिये नाकारा हो जाये काम करने के लायक न रहे उसको भी 50 हजार रुपये दिये जाएंगे बाकी लोग जिस तरीके से उनके जखम होंगे जैसे जिस्म को नुकसान पहुंचेगा उस हिसाब से उमको यह मुभावजा दिया जायेगा।

हम ने इन विन में एग्री और वात भी है पहले क्लेम्ज कमिशनर क्लेम का सेटल करने में काफी वक्त ले लेते थे। अब रेलवेज को यह भ्रूक्ष्यार होगा कि क्लेम का फंसला होने से पहले वह हादिसों में मरने वालों या जखमी होने वालों को एडहाक पेमेंट दे सके, ताकि पहले जो तवालत होती थी, उस को कम कर दिया जाये।

प्रो० मधु बंडवते (राजापुर) : करीब-करीब हर वकता ने दलील पेश की है कि रेल दुर्घटना में मरने वालों को केवल 50 हजार रुपये कम्पेन्सेशन क्यों दिया जाये, जब कि हवाई जहाज दुर्घटना में मरने वालों को एक लाख दिया जाता है। मंत्री महोदय ने इस पर कोई रोगनी नहीं डाली है।

श्री मुहम्मद शकी कुरेशी : किसी इन्सान की ज़िन्दगी की कोई कीमत नहीं मुकर्रर की जा सकती है। हम एक आदमी की ज़िन्दगी को 50 हजार रुपये या एक लाख रुपयों में तोलें, यह सही नहीं है। हम चाहे जितना भी ज्यादा मुआवजा दें इन्सान की ज़िन्दगी के मुकाबले में वह कुछ नहीं है। लेकिन एक कदम हम ने आगे बढ़ाया है। कम्पेन्सेशन को बीस हजार रुपये से बढ़ा कर 50 हजार रुपये किया है कम से कम हमें उस की तो दाद मिलनी चाहिये।

हवाई जहाज के एक्सिडेंट्स में भी जो बारह साल से ज्यादा उम्र के लोग हैं उनको एक लाख रक्या मिलता है और बारह साल से कम उम्र वालों को 50 हजार रुपये मिलते है वहां भी डिसक्रिमिनेशन है। जान तो बड़ों की भी है और छोटों की भी।

श्री वसंत साठे : उस की वजह यह है कि जो बारह साल से कम होते हैं, उनके कोई डिपेंडेंट्स नहीं होते हैं और बारह साल से ऊपर वालों के डिपेंडेंट्स होने की संभावना होती है। उस में तो कुछ तर्क है। इस प्राविजन में क्या तर्क है ?

श्री मुहम्मद शकी कुरेशी : जो बारह साल का बच्चा होता है, वह मां बाप की उम्मीद होता है। उसका भविष्य होता है। वह ज्यादा कीमती होता है, बनिस्बत उसके, जो कमाता है।

श्री श्री तिवारी मुझे कह रहे थे कि कहीं इस कम्पेन्सेशन को ज्यादा एट्रेक्टिव न बना देना, वरना हम बूढ़ों की शामत आ जायेगी ; जिस ट्रेन में बूढ़ों ने सफर किया, उस को उड़ाने की कोशिश की जायेगी ताकि मुआवजा मिल सके। हमारी यह नीयत नहीं है। हम चाहते हैं कि दुर्घटनायें बिल्कुल न हों, हादसे कम से कम हों। लेकिन यह ऐसा विभाग है कि जिस में कभी कभी बद-किस्मती से दुर्घटना हो जाती है। हम ने जो कदम उठाया है, वह ईमानदारी और नेक-नीयती से उठाया। मुझे यकीन है कि हाउस उस की ताईद करेगा।

स्वामी जी ने कहा है कि कुछ हादसे शराब पीने की वजह से होते हैं। मुझे इसकी कोई इत्तिला नहीं है। लेकिन एक वाक्या है कि दो शराबी लुढ़कते लड़खड़ाते स्टेशन पर आए। स्टेशन मास्टर ने उन पर रहम खा कर कहा कि उन को गाड़ी पर चढ़ाओ। गाड़ी जाने वाली थी। उन्होंने

[श्री मुहम्मद शफी कुरेशी:]

बड़ी मुश्किल से एक आदमी को गाड़ी पर चढ़ा दिया, लेकिन दूसरा रह गया। दूसरे आदमी से पूछने लगे कि तुम कहाँ जाने वाले थे। उस ने कहा कि आप ने तो सज्जब कर दिया, जाने वाला तो मैं हूँ, वह आदमी तो मुझे छोड़ने के लिए आया था। उन दोनों ने शराब पी रखी थी।

मुर्कान है कि ड्राइवर भी पीते हों। पैसेजर्ज भी पीते होंगे। अगर शराब पीने की बजह से कोई एक्सिडेंट हफ्रा हो, तो बाकायदा कानूनी कार्यवाही की जायेगी।

हर तरफ से—प्रासाम, बिहार, बंगाल और उड़ीसा से—यह मांग की गई है कि एक तेज रफतार गाड़ी न्यु डेल्ली से न्यु बोंगाई-गांव वाया भागलपुर, साहिब गज लू और फरक्का चलनी चाहिए। मुझे यह ऐलान करते हुए खुशी है कि एक मेल गाड़ी हफते में दो बार इस रास्ते पर 26 जनवरी से चालू की जायेगी। इस के अलावा एन मीटरगेज एक्सप्रेस ट्रेन न्यु बोंगाईगांव और गौहाटी के बीच चलाई जायेगी।

माननीय सदस्यों ने जितने भी पायंट्स उठाये हैं, मैंने उन को कवर कर लिया है। अगर मैंने व्यक्तिगत तरीके से किसी मेम्बर साहब का नाम नहीं लिया, तो उस के लिए मैं माफी चाहता हूँ।

श्री शंकर बयास सिंह : इनशोरेंस ?

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : जहाँ तक इनशोरेंस का ताल्लुक है,—जमील साहब

ने भी उस का जिक्र किया है—, श्री हनुमन्तैया के वक्त से इन स्कीम की बात चल रही है। श्री पाई ने भी यह स्कीम चलाने की कोशिश की। लेकिन इस में कुछ उलझनें हैं। अल्टीमेटली हम को इनशोरेंस को खाना पड़ेगा। इस के लिए कुछ वक्त दिया जाये। हो सकता है कि कुछ वक्त के बाद इसको लागू किया जाये।

[زبان ملت، اللہ مہں آپ ملتوں (شری)

محمد شفی قریشی] : جناب ذہنی

سہیگر صاحب 30 سے زیادہ ماںلہہ سدسہوں کے اس بکٹ مہں حصہ لے لہا ہے حالانکہ یہ ایک مختصر بل تھا - اور مجھے خیال تھا کہ اس مہں بکٹ کم ہوگی - یہ ایک اچھا قدم ہے - تمام لوگوں نے اس کا سمرتہں کھا ہے حالانکہ جب بھی ریلوے پر بکٹ ہوئی ہے تو تمام قسم کے مسئلے اُٹھائے جاتے ہوں - اور چہوتے سے وقت مہں اُنکا جواب دینا کافی مشکل ہو جاتا ہے - ایک کی بات کی طرف مہں دھیان دلانا چاہتا ہوں وہ یہ کہ جو بل ہم لائے ہوں وہ ایک اچھا قدم ہے - پہلے جب کبھی ایکسیڈنٹ ہوتا تھا تو کسی شخص کی آمدنی کی پیماد پر معاوضہ ملتا تھا - اگر کسی شخص کی آمدنی 70 روپیہہ یا اُس سے کم ہو تو چار ہزار معاوضہ ملتا تھا اگر وہ سر جائے تو اسی طرح 70 سے 100 روپیہہ کی آمدنی ہو تو 5 ہزار ملتا تھا اور جو سب سے اونچی

حد 20 ہزار کی ہوتی تھی وہ اس صورت میں ملتی تھی جب کہ آمدنی 2 ہزار روپیہ تھی ہو - اس طرح سے یہ جو بات تھی وہ ڈسکری میٹنگوں میں کیونکہ دولت کی بلحاظ پر معاوضہ مقرر کیا جاتا تھا - اس حد تک میں سمجھتا ہوں اس بل کی داد دینی چاہیے کہ ریلوے میں جو ایک ڈسکری میٹنگ تھا آمدنی کی بلحاظ پر معاوضہ دینے کی جو بات تھی اسکو ختم کر کے ایک اچھا بل لایا گیا ہے اور معاوضے کی حد بھی بڑھائی گئی ہے - جو شخص ریل کے حادثے میں مارا جائے اسکو 50 ہزار روپیہ ملے گی اور جو عمر بھر کے لئے ناکارہ ہو جائے - زخم ہوگا ہاتھ پیر کٹ جائے یا آنکھ نکل جائے تو اسی حساب سے اسکو معاوضہ ملے گا - اس میں ذرا آمدنی کچھ بھی ہو - فریب ہو یا امپر ہو اسکا سوال نہیں ہے -

یہاں پر کچھ مانڈیہ سڈسپوز نے اس بات کا تذکرہ کیا کہ یہ اچھا قدم ہے لیکن 5 پیسے جو سرچارج لگایا گیا ہے وہ زیادتی کی ہے اور ریلوے اسی طرح سے زیادہ روپیہ حاصل کرنا چاہتی ہے - یہاں پر کئی بار تذکرہ ہو چکا ہے کہ ریلوے جو رقوم کی امانت ہے قوم کی ملکیت ہے - یہاں کون کس سے لیتا ہے - کون

کسکو دیتا ہے - اس چھوٹے میں پڑنے کی ضرورت نہیں ہے - میں سمجھتا ہوں کہ جو سرچارج ہے اس میں آج جتنا تمام لوگوں کے دیکھ کر میں شریک ہونے کے لئے چھوٹی چھوٹی رقم لینی چوب سے دیکھی اور مجھے یقین ہے جتنا اس سرچارج کو پسند کریں گے کیونکہ یہ سمجھ کر دیکھی (دیودان) کر گرایے تو بڑھا نہیں اور 5 پیسے جو ہم دینگے وہ اس لئے ہے کہ اگر کوئی دیکھتا ہو کئی اور اس میں کوئی بہائی زخمی ہو گیا یا مر گیا اسکو معاوضہ دینے میں کچھ ہمارا بھی حصر ہو جائے گا - ایک تھوڑا کلاس کا پیسلیجر بھی 5 پیسے دے گا - میں سمجھتا ہوں مساجد کی سب سے بڑی برکت یہ بھی ہے (دیودان) مہرا خمال ہے اس طرف کے لوگوں کو مساجد سمجھانے میں کافی دیر لگے گی - اس لئے وہ تھوڑا سا صبر کریں تو مناسب ہے کہ سمجھ جائیں - (دیودان) مہرا اس بات کو صاف کرنے کا مقصد تھا کہ ریلوے اس بل سے ایک اچھا قدم اٹھا رہی ہے لیکن یہ نہ سمجھ جائیں کہ ریلوے اس سے کوئی رقم حاصل کرنا چاہتی ہے - جو بھی رقم حاصل ہوگی میں سدن کو اس بات کا یقین دلانا چاہتا ہوں کہ تمام کی تمام رقم پیسلیجر ایسی نہیں ہے سنگلی کی ڈوائس کو مضبوط بنانے میں اچھا بدلتے ہیں صرف کی

جائیکی - کسی اور کام پر وہ روپیہ صرف نہیں ہوگا (وہرڈان) ریلوے میں 127 کروڑ روپیہ ایک سوشل بڈجن ہے۔ پچھلے کئی ورشوں سے عام طور پر خیال ہے کہ ہم پیسڈجر ٹریفک سے پارے ٹریفک سے، کوچنگ ٹریفک سے پیسے کھاتے ہوں لیکن ایسی بات نہیں ہے بلکہ کوچنگ ٹریفک پر ہر سال ہمارا 63 کروڑ روپیہ کا گھاتا ہو رہا ہے - وجہ یہ ہے کہ ہم کم کرایہ لیتے ہوں - دنیا میں سب سے کم کرایہ یہاں پر ہے۔ اگر آپ اسکو بڑھانا چاہتے ہیں تو آمدنی زیادہ ہو سکتی ہے - اس طرح سے تقریباً 55 کروڑ روپیہ ریلوے کو نقصان ہوتا ہے - مڈگریڈز مریٹائڈز یا اسی قسم کی جو عام لوگوں کے استعمال کی چھڑیں ہیں انکو لائے میں اسکا بھی کرایہ اگڑ بڑھا دیں تو ہماری آمدنی بڑھ سکتی ہے اور جو گھاتا ریلوے کو ہوتا ہے اسکو پورا کر سکتے ہیں - کھونکہ عوام کے فائدے کی جو چھڑیں ہیں - عوام لوگوں کو جن سے فائدہ پہنچتا ہے وہاں ریلوے - نہیں سوچتی ہے کہ اس سے اتنا روپیہ کھانا ہے - بلکہ چلتا کا فائدہ کس میں ہے اسکو دیکھتی ہے - اس واسطے 55 کروڑ کا نقصان بھی ہم برداشت کرتے ہوں -

تقریباً $7\frac{1}{2}$ کروڑ روپیہ انیکونامک برانچ لائنز چلانے پر ہم کو نقصان کا اٹھانا پوتا ہے - اگر انکو بند کر دیں

تو یہ بچ سکتا ہے - لیکن چونکہ چلتا کو اس سے تکلف ہوگی اس واسطے ہم خرید کی تکلف کو برداشت کر لیتے ہوں - اس طرح سے تقریباً ایک ارب 27 کروڑ روپیہ ریلوے کو ہر سال سوشل مسڈجرز کے طور پر برداشت کرنا پوتا ہے - اسکو 14 کروڑ روپیہ ریلوے پورٹیکشن فورس پر بھی خرچ کرنا پوتا ہے - اور تقریباً 20 کروڑ ریلوے کرمپٹریوں کی صحت پر ہ ہتالوں پر، دوائوں پر خرچ کرنا پوتا ہے - تقریباً 11 کروڑ ریلوے کے جو ملازم ہیں انکے بچوں کی تعلیم پر وہ خرچ کرتی ہے - اس واسطے الزام لگانا کہ کسی طرح سے پیسے بٹورنے کی ریلوے کوشش کرتی ہے سہی نہیں ہے - اس دائرے میں آپ اسکو دیکھیں تو آپ پانہلگے کہ ہلدوستان میں ریلوے اپنے قسم کی ایک ہی ویلنڈر انسٹیٹیوٹیشن ہے جو کہ اتنے زیادہ عوام کی خدمت کرتی ہے -

میں مانتا ہوں کہ ریلوے میں ایکسپڈنٹوں کو کم کرنا جائز ہے - لیکن اس معاملے کو بھی اگر آپ اس نقطہ نگاہ سے دیکھیں کہ ہر روز ریلوے کو 60 کہ یا تری ریلوے میں لے جانے پوتے ہیں - تقریباً 6 لاکھ ٹن مال ہر روز ایک جگہ سے دوسری جگہ لے جانا پوتا ہے - دس ہزار ٹریلین سات ہزار سٹیشنوں سے چلتی ہیں - ان یا تریوں کو آرام سے پہنچانا ہے - سہی

مت - تو آپ مانیٹنگ
 کہ ایکٹو ڈیپلٹس کا ٹرنڈ کمی کی طرف
 ہے 1964-65 میں ڈیپریٹمنٹس
 لہول کراسنگ پر جو ایکسی قنٹس
 ہوتے ہیں - جو کولہشلز ہوتی ہیں -
 ریل میں کبھی آگ لگ جاتی
 ہے اسکی تعداد 1293 تھی جو کہ
 1972-73 میں گھٹ کر 815 رہ گئی
 ہے - اسکا مطلب یہ ہے کہ پچھلے 8-9
 سالوں میں 37 پرسنٹ کی کمی
 ہوئی ہے - اور اسکے مقابلے میں ریلوں
 کا جو کام بڑھا ہے وہ 28 پرسنٹ
 بڑھا ہے مبالغہ جو اسکی بڑھی ہے -
 اسکا یہ مطلب نہیں کہ جو حادثے
 ہوتے ہیں انکو نظر انداز کر دیا جائے -
 مانٹنگ سڈسٹنٹوں نے اچھے سچھاؤ دئے
 ہیں - 60 سے 70 پرسنٹ تک تو
 یکسی قنٹ ہوتے ہیں وہ ہوسہن
 نکلہر کی وجہ سے ہوتے ہیں - مشین
 کٹلی ہی کامیاب یا اپگرنٹ کھوں
 نہ ہو لیکن مشین کے پھچھے جو
 انسان ہے - وہی سب سے زیادہ کارآمد
 ہوتا ہے - اگر انسان مشین کے
 پھچھے کم نہیں کر سکتا تو کام
 ناکارہ ہو جاتا ہے - ایک اسپیکٹ
 ریلوے سہنگی گاہ ہے کہ جو لوگ گڑیاں
 چلاتے ہیں جو سیکلنگ انکو پھچھت
 ہے جو ہیڈا - سٹی انکو پھچھت ہے
 اسکو ہم نے مائٹری بلانے کی کوشش
 کی ہے اور لیں لوگوں کو ٹریلنگ
 دلچھ کہہ بھی کوشش کی ہے ؟ عام

لوگوں کو بھی و چلتا کو بھی سہنگی
 کانٹھ بلانے کی ہم نے کوشش کی
 ہے پوسٹر کے ذریعے - فلوں کے ذریعے
 اخباروں کے ذریعے چلتا کو تلقین کی
 جاتی ہے - کہ سہنگی اسپیکٹ کو
 برقرار رکھنے کے لئے انہیں کہا
 کرنا چاہئے ۔

جہاں تک لہول کراسنگ کا
 سہنگ ہے دیہیں پھر میں تقریباً
 40 ہزار کے قریب لہول کراسنگ
 میں اور اے بی - سی کنگریز کے
 ہیں - ایک سہنگ میں ان ایک سہنگ
 میں - اگر انکو میں کر دیا جائے تو
 اس پر تقریباً 60 کروڑ روپہ خرچ ہوگا
 اور 15 کروڑ ہو سال اس پر ریپرنگ
 ایکسپنڈت پھر ہوگا - اسکا مطلب یہ
 نہیں ہے کہ ہم یہ کرنا نہیں چاہتے
 ہیں - ہم نے پچھلے 5 سالوں میں
 تقریباً 350 سے زیادہ ان سہنگ لہول
 کراسنگ کو سہنگ لہول کراسنگ
 میں تبدیل کیا ہے - میں چاہتا
 ہوں کہ مزید آرو انکو بچ تعمیر کئے
 جائیں تاکہ جہاں ریلوے لائن اور
 سوک آپھی میں ملتی ہیں وہاں
 پر ایکسی قنٹس کی تعداد کم ہو
 سکے - مہر ایک باب ضرور عرض
 کرنا چاہتا ہوں - ریلوے کے پاس
 ایک سہنگی لفٹ ہے جس میں اس
 وقت قریب 12 کروڑ 50 لاکھ روپہ
 ہے - یہ رقم ہم نے سہنگ کونٹری
 کے لئے رکھی ہے - جب بھی سہنگ

کوورنمنٹ کی طرف سے ریگولیشنز آئی
ہے اور ہرج کے لئے - ریلوے
لائسنس ہر پل بنانے کے لئے تو اس پل
کا خرچہ یہ ہے وہ ریلوے ہرڈاشٹ
کرنے کے لئے تیار ہے - آدھا اپنے فنڈ
سے اور آدھا سینٹری فنڈ سے لہکن اس
نے دونوں طرف کی سڑکوں پر جو
خرچہ ہوگا وہ سٹیٹ کوورنمنٹ کو
دینا ہوگا اور اسکا آدھا روپیہ ریلوے
دیتی ہے - اور آدھا سینٹری فنڈ سے
ملتا ہے - یہ جو سینٹری فنڈ ہے -
یہ اس کے لئے ہر آرڈر اپنے 50 لاکھ لیا
ہے اسکو اتنا الاٹ ہوا ہے - تامل
ناڈو کو 58.80 لاکھ - کھڑل کو 15
لاکھ کچھرات کو 79.8 لاکھ - آسام کو
24.50 لاکھ راجستھان کو 37.5 لاکھ -
یہ وہ سٹیٹس ہن ہوں جنہوں نے مانگ
تو کی لہکن روپیہ کا استعمال نہیں
کہا باقی کسی سٹیٹس نے روپیہ
نہیں مانگا یہاں تک یہ حالت ہے -

ہم تو مائل بکرم ہوں کوئی سائل
ہی نہیں - ہم دینے کو تیار ہیں
لہکی مانگنے والا کوئی نہیں ہے -

SHRI VAYALAR RAVI: The hon. Minister said about the unmanned level crossings. I would like to know as to how they determine whether it should be a manned or an unmanned level crossing. My constituency is a crowded constituency. Five people died last month because it was an unmanned one. I have also made a representation.

شری محمد شفیع قریشی - ریلوے
وبھاگ کے پاس ایک فارمولا ہے جس
کو مہینے سمجھتا ہوں بدلنے کی
ضرورت ہے -

SHRI VAYALAR RAVI: That is an old British Formula. You must change it.

شری محمد شفیع قریشی - اس میں
یہ دیکھا جاتا ہے کہ دن میں کتنی
میلوں چلتی ہیں کتنی اس سڑک کو
کراس کرتی ہیں - اس کو روکنے دے
کر اثر اسکی تعداد ایک سے تین ہزار ہو
جاتی ہیں - تو اس وقت ہم یہ سمجھتے
ہیں کہ اسکو فیکٹر بنایا جانا چاہئے
یہ جو فارمولا ہے اسکو چلتا اور
عام لوگوں کی صورتوں کے مطابق
بدلنے کی ضرورت ہے اسکو بدلا جائیگا -
جو قانون 1890 میں پہلی لگ بھگ
100 سال پہلے بنا آج بھی وہ سہی
ہو سکتا ہے یہ میں بھی نہیں مانتا -
میں ماننا ہوں کہ اسکو بدلنے کی
ضرورت ہے میں بھی مانتا ہوں کہ
حالات کے مطابق اسکو چلایا نہیں
چاہئے - بدلا نہیں جائیگا تو مشکلات
ہونگی -

کچھ لوگوں نے ریلوے بورڈ کی
سطح شکایت کی ہے - ہر ہزار مجھے
ریلوے بورڈ کے متعلق کہنا پڑتا ہے کہ
یہ ایک اچھی جماعت ہے قیام
کیسی کئی ہے یہ وہ لوگ ہیں جو

ریلوے میں ہی بڑھ رہے ہیں اور انہوں نے اچھا کام کیا ہے۔ لیکن بدقسمتی ہے کہ ہر بار جب بھی ریلوے کے متعلق بحث ہوتی ہے اسکا پہلا شکار ریلوے بورڈ کو بنایا جاتا ہے۔

جہاں تک معاوضے کا تعلق ہے میں بتاؤں کہ ایکٹ بنانے کے بعد رول انکے تحت بدیلکے - ان رولز کے تحت معاوضے کی حد مقرر کی جائےگی۔ میں واضح کر دینا چاہتا ہوں کہ یہ لکھا ہوا ہے کہ کمپنیاں بھی اپنا تو 50 ہزار، میں صدائی کرنا چاہتا ہوں کہ اگر کسی آدمی کی بدقسمتی سے ریلوے ایکسیڈنٹ کی وجہ سے مرتد ہو جائے تو اسکو 50 ہزار تک روپیہ ملےگا۔ جہاں پر حادثے کی وجہ سے عمر بھر کے لئے ناکارہ ہو جائے کام کرنے کے لائق نہ رہے اسکو بھی پچاس ہزار روپیہ دئے جائیں گے۔ باقی لوگ جس طریقے سے انکے زخم ہونگے جیسے جسم کو نقصان پہنچےگا اس حساب سے انکو یہ معاوضہ دیا جائےگا۔

ہم نے اس بل میں ایک اور بات بھی کی ہے۔ پہلے کلیمز کمشنر کلیم کو سمیٹل کرنے میں کافی وقت لے لیتے تھے۔ اب ریلویز کو یہ اختیار ہوا کہ کلیم کا فیصلہ ہونے سے پہلے وہ حادثوں میں مرتے والوں یا زخمی ہونے والوں کو فیصلہ دے سکتے تھے جو طوالت ہوتی تھی آج کل اسکو کم کر دیا جائے۔

پرو۔ ماسٹر بھارتیہ (راجاپور) :
کریب کریب ہر وقتا نے یہ دلیل پेश की है कि रेल दुर्घटना में मरने वालों को केवल पचास हजार रुपये कम्पेन्सेशन क्यों दिया जाये, जबकि हवाई जहाज की दुर्घटना में मरने वालों को एक लाख रुपया दिया जाता है। मंत्री महोदय ने इस पर कोई रोगनी नहीं डाली है।

شری محمد شفی قریبی : کسی انسان کی زندگی کی کوئی قیمت نہیں مقرر کی جا سکتی ہے۔ ہم ایک آدمی کی زندگی کو 50 ہزار روپیہ میں تولیں یہ سہی نہیں ہے۔ ہم چاہیں چاہیں یہی معاوضہ دیں انسان کی زندگی کے مقابلے میں وہ کچھ نہیں ہے۔ لیکن ایک قدم ہم نے اگے بڑھایا ہے۔ کمپنیشن کو 20 ہزار روپیہ سے بڑھا کر 50 ہزار روپیہ کیا ہے۔ کم سے کم ہمیں اسکی تو داد مننی چاہئے۔

ہوائی جہاز کے ایکسیڈنٹس میں بھی جو 12 سال سے زیادہ عمر کے لوگ ہیں انکو ایک لاکھ روپیہ ملتا ہے اور 12 سال سے کم عمر والوں کو 50 ہزار روپیہ ملتا ہے وہاں بھی ڈسکمپنیشن ہے۔ جان تو ہر کی ہی ہے اور چھوٹوں کی بھی۔

شری بھارتیہ : اس کی وجہ یہ ہے کہ جو بارہ سال سے کم ہوتے ہیں، ان کے کوئی ڈیپنڈنٹس نہیں ہوتے۔ اس لیے بارہ سال سے زیادہ

वालो के डिपेंडेंट्स होन की सम्भावना
होती है। उस में तो कुछ हक है।
इस प्राबिजन में क्या तर्क है ?

श्री मेहता शर्मा :
12 साल का बच्चा होता है वह मां बाप
की अम्हद होती है - अस्का ब्योशिये
होता है - वह ज्यादा कम्पेन्सी होता है
बलन्समें अस्के जो काना है -

अभी श्री तेलारी मेहमे केहे रहे
तेहे के केहेन इस केहेलिसेशन को ज्यादा
अट्रिब्यूट नो बला देला वरुने हम ब्योशिये
की शामत आ जातकी - जिस तयिन
मेहन ब्योशिये ने सफर केहा अस्को अराले
की कौशेन की जातकी ताके सहायसे
मल सके - हमारी ये नेत नैहेन है -
हम चाहेते मेहन के दरकहेल नैहेन बालकल
ने ह्यो, हादसे कम से कम ह्यो -
ये अिसा देहाग है के जिस मेहन
केहेन ने केहेन बदतस्ती से दरकहेलानैहेन
हो जाती ह्यो - हम ने जो तदम अतहाले
ह्यो, वे अमानदार लोड नेक नैहेन से
अतहाया है - मेहमे यतयेन है के हाउस
अस्की तान्द कुरिया -

सुअिसी जी ने केहा है के केहे
हादसे शराब पेहेते की वजे से होते
ह्यो - मेहमे इसकी कौनी इपलैक लेहेन
है लेकिन अतंग वालमे है के दो शराबी
लेहेके लोकेहोते सतयेन पर अतं -
सतयेन सान्से ने अं पर हम केहा कुर

केहा के अं को गारी पर चोहाय - गारी
जाने वाली नैहेन अंहेन ने ब्यो
मेहमे अदसी को गारी पर चोहा देया
लेकिन दरबारा दे केहा, दोसरे अदसी
से ब्योचले लके के तम केहा जाने वाले
तेहे असे ने केहा के अप ने तो गडब
कर देया - जाने वाला तो मेहन ह्यो, वे
अदसी तो मेहमे चोहोने के लके अपा
नैहा - अं दोनोने ने शराब भी देके
नैही -

सकन है के दरानेहो ब्यो पेहेते ह्यो -
बेसलमेज ब्यो पेहेते ह्योके - अकर शराब
पेहेते की वजे से कौनी अिकसोडानेक
होवा हो तो बा कान्दे कान्दो कान्दो
की जाकेकी -

हर तरफ से असम - बेहार -
अमाल, ओर अरिसे से ये मानक की कूनी
है के अिक तेहे रफतार गारी नेहो देहली
से नेहो बोनकानी काउन वाये बालेहोर -
साहब क्लेज लोप ओर फ्रान्मे चली
चाहेते - मेहमे ये अमलान करते होते
खरुशी है के अिक मेहन गारी
हफ्दे मेहन दोबारा असे रासके पर
26 जलुरी से चालो की जाकेकी -
अस्के एलो अिक मेहेर केहे अिकसोडानेक
तरफे नेहो बोनकानी काउन ओर कूहोती के
बेहे चली जाकेकी -

सतयेन सतयेन ने चले ब्यो
चोअनिस अतहाय ह्यो, अं को
कुर कर लेया है अकर मेहन ने देके

طریقہ سے کسی ممبر صاحب کا نام نہیں
لیا تو اس کے لئے میں معافی
چاہتا ہوں -

श्री शंकरदास सिंह : इनचोरेंस

श्री महेश्वरी श्री कृष्ण - जहाँ
तक अनशोरेंस का तعلق है जमेल
सब अस का डको कहा है - श्री
हनुमंत के वक्त से अस सकम की बात
चल रही है - श्री पंथी ने बोली
ये सकम चलाने की कोशिश की -
लेकिन अस में कुछ अलमेल
है - अलमेल हम को
अनशोरेंस को लाना पुहोता - अस के लिये
कुछ वक्त दिया जाए - हो सकता है के
कुछ वक्त के بعد अस को लुको को
जाए -

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That the Bill further to amend the Indian Railways Act, 1890, be taken into consideration."

The motion was adopted

Clause 2—(Amendment of section 82A).

MR. DEPUTY-SPEAKER: We shall now take up the clauses. There are amendments to Clause 2. Are you moving?

SHRI B. R. SHUKLA (Bahraich): I beg to move:

Page 1, line 7—

add at the end,—

'and the following "Explanation" shall be added, namely:—

Explanation.—A person who suffers a loss or damage due to illegal strike of railway administration employees, shall also be eligible to receive compensation within the meaning of this section.' (1)

SHRI R. R. SHARMA: I beg to move:

Page 1, line 7,—

for "fifty thousand rupees" substitute—

"One lakh rupees" (3)

SHRI RAMAVATAR SHASTRI (Patna): I beg to move:

Page 1, line 7,—

add at the end,—

'and the following proviso shall be added, namely:—

"Provided that the amount of compensation for injuries shall not be less than five thousand rupees." (7)

MR. DEPUTY-SPEAKER: These amendments are now before the House.

15.56 hrs.

[SHRI K. N. TIWARY in the Chair]

श्री नर सिंह (बांका) : सभापति महोदय, मुद्रावजा एक लाख रुपया क्यों होना चाहिए, इसके बारे में सभी वक्ताओं ने दलीलें दी हैं। जो मुसाफिर इंडियन एयरलाइन्स से प्रवास करता है, वह भी इन्सान है और जो रेल से प्रवास करता है, वह भी इन्सान है, इसलिए ट्रेन से जमने वाले इन्सान और हवाई अहाज से उड़ने वाले इन्सान की जान का मूल्य एक होना चाहिए। लेकिन मंत्री महोदय इस बात को नहीं मानते हैं।

[श्री के० एन० तिवारी]

एक और बात है, जिस की ओर इस सदन का ध्यान नहीं गया है। मंत्री महोदय ने मुद्रावर्ज की रकम को पचास हजार रुपये तक बढ़ाया है, लेकिन उन्होंने यह कभी नहीं कहा है कि जो दुर्घटना में मर जायेंगे, उन सब को पचास हजार रुपये दिये जायेंगे। इस में "अप टु" कहा गया है। मंत्री महोदय ने एक तो इंडियन एयरलाइन्स के प्रवासी और रेल के मुसाफिर के बीच भेद किया है और दूसरे, मुद्रावर्ज की रकम को निर्धारित करने का अधिकार अपने हाथ में रखा है।

मेरा अर्थ है कि मंत्री महोदय जगलरी करते हैं। अगर आप पिछले स्टैटिस्टिक्स को देखें, तो पता चलेगा कि पहले भी सब लोगों को कम्पेन्सेशन समान रूप से नहीं दिया जाता था। तीसरे दर्जे के यात्री को बहुत मामूली, फर्स्ट क्लास के यात्री को ज्यादा और आयद एयर-कण्डिशन के यात्री को अधिकतम मुद्रावर्ज दिया जाता था। इस लिए मेरे प्रश्न का मंत्री महोदय सीधा जवाब दें कि जो पचास हजार रुपये की रकम रखी जा रही है, क्या उस में भी इस सरकार की वर्ग-व्यवस्था और वर्ण-व्यवस्था चलेगी, या सब लोगों के साथ समान रूप से व्यवहार किया जायेगा। मंत्री महोदय को इस बात की सफाई और स्पष्ट आश्वासन देना चाहिए।

श्री श्री० श्री० सुब्रह्मण्यम : समापति महोदय, अभी तक रेलवे एक्ट में जो प्रावधान है, उस के अनुसार मुद्रावर्ज सिर्फ रेल दुर्घटना में—जैसे दो ट्रेनों की टक्कर या ट्रेन

की क्षीरलमेंट में—दिया जाता है। लेकिन आज हम देखते हैं कि सारे रेलवे सिस्टम में भ्रष्टाचर्य का वातावरण फैला हुआ है। रेलवे कर्मचारी बड़े व्यापक रूप से हड़ताल कर रहे हैं, जिस की वजह से रेल के द्वारा जो सामान एक जगह से दूसरी जगह भेजा जा रहा है, उसको काफी क्षति पहुंचनी है। इसके अलावा इन हड़तालों की वजह से यात्री अपने स्थानों पर समय के अनुसार नहीं पहुंच सकते हैं। कभी कभी ऐसा हो जाता है कि जो लोग रोगी हैं और किसी दवा के लिए एक स्थान से दूसरे स्थान को जा रहे हैं अगर रास्ते में कर्मचारियों की हड़ताल के कारण उन्हें रुकना पड़ा तो दिल की गति रुक जाने से या और कारणों से उन की मृत्यु हो जाती है। तो इस प्रकार की तरह तरह की कठिनाइयां हैं। मौजूदा प्रावधान में इस तरह से जो असुविधाएं, मृत्यु या आकस्मिक घटनाएं हो जाती हैं उन के लिए मुद्रावर्ज देने का कोई प्रबन्ध नहीं है। इसलिए मैंने कम्पेन्सेशन के तौर पर यह सुझाव दिया है कि —

"A person who suffers a loss or damage due to illegal strike of Railway Administration employees shall also be eligible to receive compensation within the meaning of this section"

मैंने जो मौजूदा प्रावधान है उस की सीमा को अधिक व्यापक बनाने का प्रयास किया है और वक्ताओं ने प्रथम वाचन में इस विधेयक के ऊपर अपने विचार जो प्रकट किए हैं उन सब लोगों ने एक स्वर में एक मत से इस बात को सदन के सामने रखने का प्रयास

किया है कि हड़तालों के कारण एक बड़ी भारी
अव्यवस्था पदा हो रही है

(व्यवधान) इस का सम्बन्ध इस
से है । मैं इस को और व्यापक कर रहा
हूँ । इसीलिए इस एक्सप्लेनेशन को देने
की जरूरत है ।

SHRI MADHU LIMAYE: Let us not
divert attention from this single most
important idea.

16 hrs.

SHRI B. R. SHUKLA: This amend-
ment has been admitted and unless I
say this thing by way of explanation,
my amendment will have no rele-
vance.

दूसरा एक संशोधन मैंने और दिया है
कि दो सकसेसिव सेशन में रूल्स को
रखा जाय उस के लिए मीजूदा विधान यह
किया जा रहा है कि दो या इस से अधिक
सेशन में रखा जाय तो मैं चाहता हूँ कि
केवल दो सकसेसिव सेशनों में ही रखना
काफी होगा ।

श्री राजरत्न शर्मा (बांदा) : मैंने
इस बिल में अपने दो संशोधन दिए हैं ।
एक में मैंने यह कहा है कि 50 हजार रुपये
के स्थान पर एक लाख रुपया कर दिया जाय ।
जैसा कि यहाँ पर मेरे ख्याल से पूरे सदन की
यह राय है कि आदमी आदमी के अन्दर
विभेद नहीं किया जा सकता, वायुयान की
दुर्घटना में भी कोई व्यक्ति मरता है और
रेलवे की दुर्घटना में भी कोई मरता है तो
आदमी जो मरता है उस के डिपेंडेंट सफर
करते हैं । उस में उस के बीच में आप कोई
रेखा नहीं खींच सकते । इसलिए वायुयान

की दुर्घटना में एक लाख पचास मिलता है
मरने वाले के आश्रितों को तो मेरा निवेदन
है कि मंत्री महोदय इस को भी एक लाख
रुपया करने की कृपा करें । मंत्री महोदय
ने अभी जवाब देते हुए यह कहा था कि वायु-
यान में यह नियम है कि 12 साल से कम
उम्र का जो लड़का होगा उसको
50 हजार रुपये मिलेगा तो मैं उन का
यह संशोधन मानने के लिए भी तैयार हूँ ।
अगर वह चाहें तो यह संशोधन इस में भी कर
दें कि रेलवे की दुर्घटना में भी 12 साल या
उस से कम उम्र का बच्चा करेगा तो
उस को 50 हजार रुपया दिया जायगा ।
इसी स्थान पर मैं यह भी कहना चाहूँगा कि
अप टू जो बर्ड है इस को इस ऐक्ट में ही
सुधार दें, रूल्स के लिए न रखें । अगर
रूल्स में रखा जायगा तो यह डिस्क्रिशन
गवर्नमेंट का होगा । फिर पालियामेंट के
हाथ में इस तरह से वह नहीं रहेगा । फिर
तो कम्पेन्सेशन एथारिटी जो कम्पेन्सेशन
फिक्म करती है उस के ऊपर यह रहेगा कि
कितना वह फिक्स करे और फिर वह
कम्पेन्स नहीं रहेंगे कि इतना रुपया वह दें ।
इसलिए इस अप बर्ड को हटाने की आवश्यकता
है ।

अपने दूसरे संशोधन में मैंने कहा है कि
जहाँ पर दो सकसेसिव सेशन के स्थान पर
ज्यादा सकसेसिव सेशन में कर दिया गया है
वह अगर इसी तरह रहा तो पता नहीं
कितने सत्र निकल जाएंगे और वह रूल रखे
नहीं जाएंगे । इसलिए मैंने दो या ज्यादा
से ज्यादा तीन सेशन की बात कही है ।

[श्री राम रतन शर्मा]

यह बहुत ही रीजनेबल प्रपोजिशन है और मैं मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि इसको स्वीकार करने की कृपा करें।

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : मेरे दो संशोधन हैं। पहला संशोधन यह है कि मुभावजे की रकम 50 हजार से बढ़ाकर एक लाख कर दी जाये। इस के बारे में मंत्री महोदय ने जो दलील दी है वह बिलकुल लचर और नैतिक मूल्यों के विरुद्ध है। ठीक ही सदस्यों ने कहा कि जान सबकी बराबर है। मंत्री जी ने भी यही कहा कि जान सबकी बराबर है। तो मुभावजा अलग अलग क्यों? मुझे तो ऐसा लगता है कि इस सरकार को जो वर्ग चरित्र है पूंजीवादी वर्ग-चरित्र उसी चरित्र का प्रदर्शन इस 50 हजार और एक लाख के तफर्के में किया गया है। सरकार पूंजीपतियों को बढावा देना चाहती है, धनी लोगों को सहूलियत देना चाहती है। हवाई जहाज में जो सफर करते हैं वे बड़े लोग हैं या ज्यादा पैसा खर्च करके टिकट खरीदते हैं और रेल गाड़ी से गरीब चलते हैं जो कि भूखे और नंगे हैं इस लिए उनके मुभावजे में यह अंतर सरकार रख रही है। तो ऐसे लोग वर्तमान पूंजीवादी समाज में समाजवाद के अधिकारी नहीं हो सकते। इसीलिए यह तफरकातर रखा गया है और इस तफर्के का मूल कारण यही है कि इस सरकार का वर्ग-चरित्र ही ऐसा है जिस से वह ऐसा तफकी रखना चाहती है।

दूसरी बात जो मैंने कही है वह यह है। इन्होंने कहा कि 50 हजार देगे जो मरेगा उसको या न मरने की ये दावत दे रहे हैं कि

तुम मरोगे तब तुम की 50 हजार देंगे। लेकिन जिनका हाथ कट गया, सिर में चोट आ गई उन के लिए कोई कम से कम राशि निर्धारित नहीं की है। अपटू कह कर छोड़ दिया गया है। अफसर लोग किन्हीं को दो हजार देंगे, दो सौ देंगे या एक सौ देंगे, इस तरह से करके उन को कुछ भी देंगे नहीं लेकिन आंसू रोउने के लिए वह कहेंगे कि हम उन को मुभावजा दे रहे हैं। इस लिए मैंने निश्चित सुझाव दिया है। मान लीजिए हमारी उगली कट जाय एक बार भेरी ऊंगली कटी है, इस लिए मैं कह रहा हूँ

एक माननीय सदस्य : क्या मिला।

श्री रामावतार शास्त्री : कुछ भी नहीं। तो इस दूसरे संशोधन के द्वारा मैं यह चाहता हूँ कि जो मामूली चोट दुर्घटनाओं में किसी को लगे उन को कम से कम 50 हजार रुपया जरूर दीजिए। उससे कम रकम किसी को न दी जाए। जिन की मृत्यु हो जायेगी उन को तो आप 50 हजार देंगे, हम एक लाख के लिए कह रहे हैं और जिन्हें मामूली चोट प्राणी उन के लिए आप रुक बनायेंगे और रुक में कर्भेंगे कि दो सौ रुपया देंगे एक हजार देंगे या एक सौ देंगे। इस लिए मैं चाहता हूँ कि आप मेरे इन दोनों संशोधनों की स्वीकार कीजिए अगर सही मान में समाजवाद की बात करना चाहते हैं। समाजवाद पर हम लोगों को लैक्चर मंत्री महोदय न दें। हम लोग तो जिन्दगी भर दूसरों को लैक्चर दिते रहे हैं, आप को भी देंगे। समाजवादी देशों के साथ अभी आपकी दोस्ती हो रही है, वह हो, उस का हम स्वागत करते हैं। लेकिन उसके नाम पर मैं हूँ लैक्चर न देकर उस

को करिए तभी जनता समझेगी कि सिद्धांत और व्यवहार में आपका तालमेल बैठाने का विचार है।

श्री मुहम्मद शफी कुरैशी : सभापति जी, मैंने यह बात पहले ही साफ कर दी थी लेकिन मुझे अफसोस है कि उस के बावजूद भी हमारे शास्त्री जी हम पर इस कित्म के इल्जाम लगाते हैं कि हम पूँजीवाद की ज्यादा हिमायत करते हैं और ऐसे ही बिल यहाँ पर लाने हैं जिससे पूँजीवाद को फायदा पहुँचे। मुझे तो यह लगता है कि आज ईश मिंद के जो झालाल हैं, शास्त्री जी की रफ्तार जमाने से बिलकुल बेखबर हैं। आज हिन्दुस्तान के समाजवाद की तारीफ न सिर्फ यहाँ के लोग बल्कि बाहर की दुनियाँ के लोग भी करते हैं। आप उस से भी इक्तिलाफ करते हैं तो यह दूसरी बात है।

हमारे मधु जी ने कहा कि जो कम्पेंसेशन है वह ज्यादा होना चाहिए—कुछ वर्ग व्यवस्था और वर्ण व्यवस्था का भी जिक्र किया। मैंने पहले भी बताया था कि यह 20 हजार रुपये का जो प्राचीजन था न वह किसी वर्ग व्यवस्था या वर्ण व्यवस्था की बुनियाद पर नहीं था। उस यह था कि अगर किसी आदमी की आमदनी 70 रुपये होगी या 70 रुपये से कम होगी . . .

श्री अशु लिभेय : यह वर्ण व्यवस्था नहीं तो क्या है ?

श्री मुहम्मद शफी कुरैशी : हम नें इस को भी खत्म कर दिया है—अब तो जो आदमी मरेगा—बिला वर्ग या वर्ण का लिहाज किये—उस को मुआवजा मिलेगा।

मधु जी ने एक बात यह कही कि बिल मैं आपने रखा है—अप टू 50 हजार दिया

जायेगा। इस का मतलब यह है कि 50 हजार से कम भी मिलेगा। मैं आपको बतलाना चाहता हूँ—इस लिए रूल तैयार हो गये हैं और मैं सदन को यकीन दिलाना चाहता हूँ—वे रूल मेरे सामने हैं और मैं खुले तौर पर कहना चाहता हूँ जो शक्स दुर्घटना में मर जाएगा या हमेशा के लिए बेकार हो जाएगा या नाकारा हो जाएगा, उस को 50 हजार रुपया मिलेगा

एक माननीय सदस्य : अगर हार्ट फेल हो जाए।

श्री मुहम्मद शफी कुरैशी : मौत की तशरीह नहीं की है।

श्री रामरतन शर्मा (बांदा) : आप 1 लाख करेंगे या 50 हजार करेंगे—यह पास नहीं हुआ है, फिर कित्त आप के पास कहां से आ गए।

श्री मुहम्मद शफी कुरैशी : यह कोई नयी बात नहीं है—यह 1890 के एक्ट में तरमोम है। उस में हमारे पास रूल बनाने की ताकत है, वह ताकत हम से छीनी नहीं गई है। उस के तहत हम ने जो नियम बनाये हैं, उस में 50 हजार रुपये यदि आदमी मर जाय, नाकारा हो जाय उस को मिलेगा। अगर किसी का दांया बाजू और उसके ऊपर का पूलरा हिस्सा चला जाय तो 35 हजार रुपया, अगर लैफ्ट हैंड है तो भी 35 हजार रुपया मिलेगा। बांया बाजू चला जाय तो 20 हजार रुपया मिलेगा अगर किसी का सहायत की ऊंगली-चलो जाय तो 5 हजार रुपये और दूसरा उंगलियों के लिए 2000 रुपये मिलेंगे। इस तरह के नियम हमने बनाये हैं।

شری محمد شفیع قریشی - سہا

پتی جو۔ مہر نے یہ بات پہلے ہی صاف کر دی تھی لہکن مجھے اتنی دوسری ہے۔ اسکے باوجود بھی ہمارے شاستری جی ہم پر اس قسم کے الزام لگاتے ہیں کہ پونجی واڈ کر زیادہ حمایت کرتے ہیں اور ایسے ہی بل یہاں پر لاتے ہیں۔ جس سے پونجی واڈ کو فائدہ پہنچے۔ مجھے تو یہ لگتا ہے کہ آج ارد گرد کے جو حالات ہیں شاستری جی زمانے کی رفتار سے بالکل بے خبر ہیں۔ آج ہندوستان کے سماج واڈ کی تعریف نہ صرف یہاں کے لوگ بلکہ باہر کی دنیا کے لوگ بھی کرتے ہیں۔ آپ اس سے بھی اختلاف کرتے ہیں۔ تو یہ دوسری بات ہے۔ ہمارے مدھو جی نے کہا کہ جو لہوہے ہے وہ زیادہ ہونا چاہئے۔ کچھ روگ دہوستہا اور ورن دہوستہا کا بھی ذکر کیا۔ میں نے پہلے بھی بتایا تھا کہ یہ 20 ہزار روپے کا جو پراویجن تھا وہ کسی روگ دہوستہا یا ورن دہوستہا کی بلہاد پر نہیں تھا اسمیں یہ تھا کہ اگر کسی آدمی کی آمدنی 70 روپے ہوگی یا 70 روپے سے کم ہوگی۔۔۔

श्री मधु लिखते : यह वर्ग व्यवस्था नहीं तो क्या है

श्री محمد شفیع قریشی - ہم نے اس کو بھی ختم کر دیا ہے۔ اب تو جو آدمی مریکا بلا روگ یا ورن کا لحاظ کئے۔ اسکو معاوضہ ملےگا۔

مدھو جی نے ایک بات یہ کہی کہ بل میں آپ نے دیکھا ہے آپ تو 50 ہزار دیا جائگا۔ اس کا مطلب یہ ہے 50 ہزار سے کم نہیں ملےگا۔ میں آپکے بتلانا چاہتا ہوں اس کے لئے رول تیار ہو گیا ہے۔ اور میں سڈن کو یقین دلانا چاہتا ہوں وہ رول سڈن سے ملے ہے اور میں کھلے طور پر کہنا چاہتا ہوں۔ جو شخص درگھٹنا میں مر جائگا یا ہمیشہ کے لئے بیکار ہو جائگا یا ناکارہ ہو جائگا۔ اس کو 50 ہزار روپے ملےگا۔

एक माननीय सदस्य : अगर हार्ट फेल हो जाय ।

श्री محمد شفیع قریشی - موت

کی تشبیح نہیں کی ہے۔

श्री रान रतन शर्मा (बांबी) : आप 1 लाख करेंगे या 50 हजार करेंगे—यह पास नहीं है। मर जाऊँ, फिर रूज आप के पास कहां से आ गये ?

श्री محمد شفیع قریشی - یہ

کوئی نئی بات نہیں ہے۔ 1890 کے ایکٹ میں تو میں ہے۔ اس میں ہمارے پاس رول بلانے کی طاقت ہے۔ وہ طاقت ہم سے چھٹی نہیں گئی ہے۔ اس کے تحت ہم نے جو نہیں بلانے ہیں۔ اس میں 50 ہزار روپے عیدی آدمی مر جائے۔ ناکارہ ہو جائے اسکو ملےگا۔ اگر کسی کا دایاں بازو

اور اس کے اوپر کا پورا حصہ چلا جائے تو 35 لاکھ روپیہ - اگر لیڈت ہیڈت دے تو بھی 35 لاکھ روپیہ ملے گا - یہاں ہازوں چلا جائے تو 30 لاکھ روپیہ ملے گا - اگر کسی کی شہادت کی انگلی چلی جائے تو 5 لاکھ روپیہ اور دوسری انگلیوں کے لئے 2 لاکھ روپیہ ملے گا - اس طرح سے ہم ۸ لاکھ روپیہ ملے گا -

SHRI B. V. NAIK: (Kanara): Sir, the hon. Minister has been repeatedly stating that our railway fares are the lowest in the world. Are there any substantiating records to show this?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: I have got the figures, but it will take some time to go through them. But what I have been stating has been stated authentically, that our railway passenger fares are the lowest in the world.

MR. CHAIRMAN: Now, amendment No. 1. Shri B. R. Shukla.

SHRI B. R. SHUKLA: I am not pressing my amendment.

MR. CHAIRMAN: Are you withdrawing?

SHRI B. R. SHUKLA: Yes.

Amendment No. 1 was, by leave, withdrawn.

MR. CHAIRMAN: Then amendment No. 3 by Shri R. R. Sharma.

Are you pressing your amendment?

SHRI R. R. SHARMA: I am pressing it.

MR. CHAIRMAN: The question is.

'Page 1, line 7 for "fifty thousand rupees" substitute—

"one lakh rupees" (3)

The Lok Sabha divided:

Division No. 4] [16.19 hrs.

AYES

Bade, Shri R. V.
Banerjee, Shri S. M.
Bhagirath Bhanwar, Shri
Bhargavi Thankappan, Shrimati
Chowhan, Shri Bharat Singh
Dandavate, Prof. Madhu
Goswami, Shrimati Bibha Ghosh
Gowder, Shri J. Matha
Halder, Shri Krishna Chandra
Jharkhande Rai, Shri
Kachwai, Shri Hukam Chand
Limaye, Shri Madhu
Mavalankar, Shri P. G.
Mohammad Ismail, Shri
Muruganantham, Shri S. A.
Parmar, Shri Bhaljibhai
Patel, Shri H. M.
Pradhan, Shri Dhan Shah
Ramkanwar, Shri
Sharma, Shri R. R.
Singh, Shri D. N.
Ulaganambi, Shri R. P.
Vijay Pal Singh, Shri

NOES

Aga, Shri Syed Ahmed
Ahirwar, Shri Nathu Ram
Ahmed, Shri F. A.
Ansari, Shri Ziaur Rahman
Appalanaidu, Shri
Awdhesh Chandra Singh, Shri
Babunath Singh, Shri

Banerji, Shrimati Mukul
 Barman, Shri R. N.
 Bhargava, Shri Basheshwar Nath
 Bhatia, Shri Raghunandan Lal
 Bhattacharyya, Shri Chapalendu
 Chaudhary, Shri Nitiraj Singh
 Chawla, Shri Amar Nath
 Chhuttan Lal, Shri
 Choudhury Shri Moinul Haque

Daga, Shri M. C.
 Darbara Singh, Shri
 Deo, Shri S. N. Singh
 Dharamgaj Singh, Shri
 Dhusia, Shri Anant Prasad
 Dube, Shri J. P.
 Dumada, Shri L. K.

Engti, Shri Biren

Ganga Devi, Shrimati

Gautam, Shri C. D.

Gavit, Shri T. H.

Gill, Shri Mohinder Singh

Gogoi, Shri Tarun

Gohain, Shri C. C.

Gopal Shri K.

Gowda, Shri Parman

Hari Singh, Shri

Ishaque, Shri A. K. M.

Jamilurrahman, Shri Md.

Joshi, Shrimati Subhadra

Kadam, Shri J. G.

Kailas, Dr.

Kale, Shri

Kamala Prasad, Shri

Kamble Shri T. D.

Kapur, Shri Sat Pal

Kaul, Shrimati Sheila

Kavde, Shri B. R.

Kedar Nath Singh, Shri

Kinder Lal, Shri

Kotoki, Shri Lilladhar

Krishnan, Shri G. Y.

Kulkarni, Shri Raja

Kureel, Shri B. N.

Laskar, Shri Nihar

Lutfal Haque, Shri

Maharaj Singh, Shri

Majhi, Shri Gajadhar

Majhi, Shri Kumar

Mirdha, Shri Nathu Ram

Mishra, Shri G. S.

Mishra, Shri Jagannath

Modi, Shri Shrikishan

Mohammad Yusuf, Shri

Mohapatra, Shri Shyam Sunder

Mohsin, Shri F. H.

Muhammed Khuda Bukhsh, Shri

Nahata, Shri Amrit

Naik, Shri B. V.

Oraon, Shri Tuna

Palodkar, Shri Manikrao

Pandey, Shri Krishan Chandra

Pandey, Shri Narsingh Narain

Pandey, Shri Tarkeshwar

Pandit, Shri S. T.

Panigrahi, Shri Chintamani

Parashar, Prof. Narain Chand

Partap Singh, Shri

Patel, Shri Prabhudas

Patil, Shri Anantrao

Patnaik, Shri Banamali

Peje, Shri S. L.

Purty, Shri M. S.

Qureshi, Shri Mohd. Shafi

Raghu Ramaiah, Shri K.

Rajdeo Singh, Shri

Ram Prakash, Shri

Rameshekhar Prasad Singh, Shri

Rao, Shri M. S. Sanjeevi

Rao, Shri P. Ankineedu Prasada
 Rathia, Shri Umed Singh
 Ravi, Shri Vayalar
 Reddy Shri K. Ramakrishna
 Reddy, Shri M. Ram Gopal
 Richhariya, Dr. Govind Das
 Sadhu Ram, Shri
 Saini, Shri Mulki Raj
 Samanta, Shri S. C.
 Sarkar, Shri Shakti Kumar
 Savant, Shri Shankerrao
 Sethi, Shri Arjun
 Shailani, Shri Chandra
 Shambhu Nath, Shri
 Shankaranand, Shri B.
 Sharma, Shri Nawal Kishore
 Shashi Bhushan, Shri
 Sheonoy, Shri P. R.
 Shinde, Shri Annasaheb P.
 Shivnath Singh, Shri
 Shukla, Shri B. R.
 Suryanarayana, Shri K.
 Thakur, Shri Krishnarao
 Tiwary, Shri D. N.
 Tombi Singh, Shri N.
 Verma, Shri Balgovind
 Verma, Shri Ramsingh Bhai
 Yadav, Shri Karan Singh
 Yadav, Shri R. P.

MR. CHAIRMAN: The result of the division is: Ayes : 28; Noes; 114.

The motion was negatived.

MR. CHAIRMAN: Amendments Nos. 4 and 6 are the same as amendment No. 3. I will put amendment No. 7 to the vote of the House.

Amendment No. 7 was put and negatived.

MR. CHAIRMAN: The question is: "That clause 2 stand part of the Bill"

The motion was adopted.

Clause 2 was added to the Bill.

Clause 3—(Amendment of Section 82 J)

SHRI B. R. SHUKLA: I am not moving my amendment.

SHRI R. R. SHARMA: I beg to move:

'Page 1, line 16,—for "more" substitute—"three" (5)

MR. CHAIRMAN: I will now put amendment No. 5 to the vote of the House.

Amendment No. 5 was put and negatived.

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That clause 3 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 3 was added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: I beg to move:

"That the Bill be passed".

MR. CHAIRMAN: Motion moved:

"That the Bill be passed".

श्री मधु तिमये (वाका) :
 सभापति महोदय, जिन बातों पर बहस हो चुकी है उनको मैं दोहराना नहीं चाहता हूँ जैसे मुद्राध्वजे वाली और इस्वीरिस वाली बात है लेकिन और दो तीन बातें मुझे कहना हैं ।

समय समय पर जो कमेटियों इन दुर्घटनाओं की जांच करने के लिये बैठें उन्होंने तीन महत्वपूर्ण सिफारिशों की थीं जिनके ऊपर

[श्री मधु लिमये]

इन्होंने अमल नहीं कि सिफारिश कह थी कि जो रेल होती है अलग, अलग उनको वेल्ड किया जाये ताकि उनको अलग करना या तोड़ना मूषिकल हो जाये। बहुत पहले यह सिफारिश आई थी लेकिन अभी तक महत्व:- पूर्ण लाइन्स पर भी इसपर अमल नहीं हुआ है।

दूमरे—सभी ट्रेन्स पर स्पीडोमीटर लगाने का सुझाव आया था लेकिन अभी तक 40 प्रतिशत ट्रेन्स पर, इंजन्स पर भी यह स्पीडोमीटर नहीं आया है। मैं जानना चाहता हूँ इन दुर्घटनाओं का अनुपात घटाने के लिए इस सिफारिश पर कबतक अमल करेंगे ?

तीसरी सिफारिश यह थी कि गृह मंत्रालय और रेल मंत्रालय इन दोनों में एक सूत्रीकरण हो लेकिन मुझे लगता है जबतक वर्तमान मंत्री रहेंगे यह तकरीबन असम्भव है क्योंकि श्री उमाशंकर दीक्षित पूरब की ओर देखते हैं तो रेल मंत्री श्री ललित नारायण मिश्र पश्चिम की ओर देखते हैं।

सभापति महोदय : इसको हम एलाउ नहीं करेंगे। जब भी आप बोलते हैं तो जो मन में आता है बोल देते हैं।

श्री मधु लिमये : यह अनपार्लमेन्टरी नहीं है।

सभापति महोदय : अनपार्लमेन्टरी नहीं है लेकिन इसका मतलब यह नहीं है कि जो मन में आवे वह बोलते चले जायें।

श्री मधु लिमये : मैं आपका बहुत आदर करता हूँ और मैं कोई असंसदीय बात नहीं कह रहा हूँ। मुझे यह कहने का अधिकार है

जैसे श्री जगजीव राम जी को यह कहने का अधिकार था कि संविद की सरकार में दिशा में लोग जाते थे; और उस समय किसी ने एतराज नहीं किया।

यहां पर एक पार्टी की सरकार चल रही है और सरकारी कमेटी की सिफारिश है कि गृह मंत्रालय और रेल मंत्रालय में एक सूत्रीकरण होना चाहिए इसलिए मैं कह रहा हूँ कि इस समय मंत्रिमंडल के अन्दर जो रिश्ते हैं उनको चलते इस सिफारिश पर अमल नहीं हो रहा है। इसमें कौन सी अशिष्ट, असंसदीय या गाली-गलौच वाली बात मैंने कही है ?

अब इन्होंने यह जो 50 हजार रुपये मुआविजा बढ़ाने का निर्णय किया है—एक लाख की बात तो ई नहीं—लेकिन इन्होंने जो धमकी दे रखी है कि हम सरवाज बढ़ायेंगे उसके बारे में मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ बशर्ते कि आप उत्तेजित न हो जायें। आप बुजुर्ग आदमी हैं और आपका मैं बहुत आदर करता हूँ।

सभापति महोदय : मैं भी आपका बहुत आदर करता हूँ लेकिन अनर्गल बातें न कीजिये।

श्री मधु लिमये : मैं कभी अनर्गल बात नहीं कहता। यह सरकारी रिपोर्ट है—सेन्द्रल फॉक्टस ऐंड मेजर प्राब्लम्स, इंडियन रेलवेज, फरवरी 1973। इसमें रेल रोड क्रॉसिंज के बारे में उन्होंने कहा है कि दुर्घटनाओं को घटाने के लिए हमने शिपिंग और ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री से कहा है कि पांचवीं योजना में रेलों पर पुल बनाने के लिए यानी मोटर ट्रैफिक के लिए, जैसे ओवर ब्रिज कहिये या जो भी कहिये, वह पुल बनाने के लिये 50 करोड़ रुपये की

राशि इस काम के लिए दे दी जाये तो मन्त्री महोदय इस बात का खुलासा करें। पांचवीं योजना की रूप-रेखा अब तैयार हो रही है, घर साहब इन दिनों उसमें लगे हुए हैं, क्या 50 करोड़ के बारे में कोई निर्णय हुआ है—इस बारे में भी सदन को जानाकारी दें। महत्वपूर्ण रेल फ्रांसिगज के बारे में मैं कहना चाहता हूँ कि आज दो ढाई घंटे तक फाटक नहीं खुलता है जबकि नियम बना है कि 10-15 मिनट से अधिक फाटक बन्द न रखा जाये हालांकि तीन चार घंटे फाटक नहीं खुलता है। इस लिए रेल के जो.....

सभापति महोदय : देखिये, साढ़े चार बजे दूसरा विषय लिया जायेगा इसलिये इसको ज्यादा न घसीटिये। दो चार मिनट और ले लीजिये।

श्री मधु लिमये : रेल के जो फाटक होते हैं उनके बारे में इनका कोई आदेश जारी करने चाहिए कि इतने समय के बाद फाटक खोला जायेगा।

मेरा अंतिम मुद्दा यह है कि मैं सरचार्ज का विरोधी हूँ, मेरी राय में सरचार्ज लगाने की जरूरत नहीं है। मैं कोई व्यक्तियों की बात नहीं करना चाहता लेकिन जो एक बीमारी है उसकी ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ यह जो इनकी रिपोर्ट है उसमें इन्होंने कहा है कि यह जो कोयले के डिब्बों का मूवमेन्ट होता है उसमें बढ़े पैमाने पर इजाफ़ा हुआ है। स्वतन्त्रता के बाद के मेरे पास जो आंकड़े हैं उसके अनुसार 1950-51 में जहाँ रेल के द्वारा 2 करोड़ 2 लाख टन कोयला ढोने का काम किया गया था वहाँ 1971-72 में

4 करोड़ 87 लाख टन कोयला ढोने का काम किया गया यानी ढाई गुने की वृद्धि हुई है और इसको 117 करोड़ रुपये से भी अधिक की आमदनी अकेले कोयला ढोने से हुई है। इन दिनों मेरे पास लोगों से बहुत सारी — शिकायतें आ रही हैं कि कोयला ढोने के लिये वैगन्स का कृत्रिम अभाव उत्पन्न किया गया है और जो छोटे छोटे निजी उद्योगों के लोभ हैं.....

पब्लिक सैक्टर में जो कोयला दिया जाता जैसे बिजली घर क्योंकि उसमें कोई रिश्वत की गुंजाइश नहीं है इसलिये उसको स्टॉर्ब किया जाता है। पहले क्या होता था? कोयले के राष्ट्रीयकरण के पहले जो खरीदने वाले थे वे रेलवे बाबू वगैरह को थोड़ा बहुत खिला करके अपना कोयला ढोते थे। यह काम छोटे लोग करते थे और मामूली पैमाने पर होता था। अब कोयला ढोने के काम में एक एक दिन में दो दो और तीन तीन लाख रुपये की रिश्वत चल रही है। मैं नाम नहीं ले रहा हूँ। आप सभापति महोदय इसी के बेयरमैन हैं। आपको याद होगा कि टेलीफोन के बारे में जब शिकायतों की गई थीं तो इसी ने टेलीफोन की रिपोर्ट में टेलीफोन के बिल कैसे बनाये जाते हैं, साइज टैप कैसे की जाती हैं, इसका जिक्र किया था। क्या आज हमारी सारी अर्ब-व्यवस्था, ब्रेजनेव या निक्सन, कोई भी हम को कितनी भी मदद क्यों न दे उसके सहारे चल सकती है? जब तक हम रेलों को, कोयले के उद्योग को, इस्पात को और बिजली उत्पादन के उद्योग को नहीं सुधारेंगे, हमारा कल्याण नहीं होगा। मैं आपकी मार्फत इ०सी० के बेयरमैन को, पी० ए० सी० के बेयरमैन को

[श्री मधु लिमये]

श्रीरू कि कोयले का राष्ट्रीयकरण हो गया है इसलिये पब्लिक ग्रैंडरटेकिंगज कमेटी के चेयरमैन श्रीमती सुभद्रा जोशी जी को है जो इस समय यहां नहीं है, आपकी मार्फत प्रपील करना चाहता हूं। अगर आप चाहते हैं कि ग्रर्थ व्यवस्था सुधरे, तो मैं नैतिकता का केवल सवाल नहीं उठा रहा हूं, प्राज उसके भी गम्भीर सवाल ग्रर्थ व्यवस्था के अस्तित्व का है, उसकी प्रगति का है, इसलिए हम लोगों का जो अभियोग है इनके ऊपर उसकी जांच कर के लिए इ०सी० और पब्लिक ग्रैंडरटेकिंगज कमेटी से इस काम को देखने को कहा जाए। इस रिश्बत को समाप्त करने के लिए कार्रवाई की जाय। आप मामूली एक परसेंट भी फेर बढ़ा देंगे तो बोझ किस पर प्रायेगा? रिश्बत में तो पैसा जा ही रहा है, अन्ततोगत्वा आपके ऊपर ही बोझ पड़ रहा है, जो रिश्बत देता है वह कंज्यूमर से वसूल करता है, तो मेरा खयाल है कि बड़ा कल्याण हो जायगा और एक लाख रुपये तक भी बढ़ाने की शक्ति आप में अगले साल तक आ जायगी इस मुद्दावजे की राशि को।

श्री रश्मिबतार झाकशी : सभापति महोदय, पहली बात मैं यह कहना चाहता हूं कि जो सरचार्ज आप लगाने जा रहे हैं वह जन विरोधी क़ानून है और इतने बास्ते इसका हम घोर विरोध करते हैं। आपको पैसा चाहिए, वैसे आपकी कैटेगरी नियंत्रण और कन्ट्रोल की मदद यदि आप में तो आपको मिल सकता है। हम इससे कई गुना कन्ट्रोल आपको प्रयोग से बचवा करके किसबा देंगे।

जो प्राज प्रष्टाचार व्याप्त है, उसमें से बचवा विला देंगे। लेकिन आप हमारे सुझावों पर ध्यान ही नहीं देते हैं। हर साल हम सुझाव दे रहे हैं अपनी यूनियन की तरफ से लेकिन आप ने अभी तक ध्यान ही नहीं दिया है।

आप ने कहा है कि दुर्घटनाओं के लिये कर्मचारी लोग अधिकतर दोषी होते हैं। आपने उनकी कठिनाइयों को सुना है। आप खुद लोको रनिंग स्टाप से बात कर चुके हैं। लेकिन अभी तक आपने रास्ता नहीं निकाला। मधु जी ने ठीक सवाल उठाया। दो दुर्घटना जांच समितियां बनी शंकर सरन कमेटी और वांचू कमेटी उन्होंने रिपोर्ट दी। दोनों की कितनी सिफारिशें थीं और कितनी पर आपने अभी तक अमल किया है। मैं चाहता हूं कि इस को भी आप बतायें।

क्या यह सच है कि दुर्घटनाएं रोकने के सिलसिले में इंडियन रेलवे लोको मैकेनिकल स्टाप एसोसिएशन, अल इंडिया स्टेशन मास्टर एसोसिएशन, अल इंडिया लोको रनिंग स्टाप एसोसिएशन और अल इंडिया सिगनल एंड टैलीकम्युनिकेशन एसोसिएशन ने आप के सामने कुछ सुझाव दिए हैं और अगर दिए हैं तो क्या उन पर आपने विचार किया है? मेरा चार्ज है कि गवर्नमेंट ने और आपने उन पर विचार नहीं किया है।

सही मानों में अगर आप दुर्घटनाओं को बन्द करना चाहते हैं तो जो मान्यता प्राप्त फिड्रेशंस हैं उनकी बातें आप बहुत दिनों से सुनते आ रहे हैं, प्राज भी सुनिने, सुने कोई

एतराज नहीं है लेकिन कैटेगरी की और आल इंडिया रेलवे एम्प्लायीज कनफ़ेडरेशन की बातें भी आप सुनें। मैं चाहता हूँ कि सभी यूनियनज और एसोसिएशंज और फ़ेडरेशंज की आप एक कॉन्फ़ेंस बुलाएं जिस में इस पर विचार किया जाए कि हम इन दुर्घटनाओं को कैसे रोक सकते हैं। अगर आप ईमानदार हैं तो मेरे इस मुझाव को आप स्वीकार करेंगे। अगर स्वीकार नहीं करते हैं तो मैं समझूंगा कि आप ईमानदारी से इसको रोकना नहीं चाहते हैं। आप पैपर टाइगर (मान्यता प्राप्त फ़ेडरेशनों) के चक्कर में फंसे हुए हैं। यह पैपर टाइगर संकट से आपको नहीं निकाल सकेगा, यह मेरा आप से निवेदन है।

श्री मुहम्मद शफी क़ुरंशी : दो कमेटीयां बनी थीं, एक वांचू कमेटी और दूसरी कुंजर कमेटी जिन्होंने इस बात की तरफ ध्यान दिया था। जहां तक वांचू कमेटी का ताल्लुक है उसने 418 सिफारिशें की थीं जिन में से 387 के करीब मान ली गई हैं और बाकी जो हैं उन पर गौर हो रहा है।

जहां तक कोयले का ताल्लुक है मैं कहना चाहता हूँ कि कोयले की तकसीम का जहां तक काम है वह जिम्मेदारी रेलवे के महकमे की नहीं है। स्टेट गवर्नमेंटस स्पांसर करती हैं और उनको सिफारिश पर ही रेलवे उन का बेंगज देती है। कोई भी एक भी ऐमा वाका नहीं हुआ है कि रेलवे ने किसी को कोयला बेंगन दिया हो तब तक जब तक स्टेट गवर्नमेंट ने स्पांसर न किया हो।

शास्त्री जी ने कहा है कि जो मुकतलिक किस्म की एसोसिएशंज हैं दुर्घटनाएं रोकने में मैं उनका काम बढ़ाने की उन्होंने तजवीज दी है। मेरी सबसे बड़ी तमन्ना यह है कि अगर ये लोग इस बात को पहचानें कि काम सब से पहले तो बड़ा सुन्दर हो। तब मैं इनके

पांव धोकर पीता अगर ऐसा होता। लेकिन बदकिस्मती यह है कि आपके समझाने पर और आपके मशिवरे पर ये लोग काम रोक रहे हैं और सारे मुल्क को कजा में डाल रखा है इन्होंने। आप कैटेगरी यूनियंज को एनकरेज करना छोड़ दें तो हिन्दुस्तान की तकदीर बदल सकती है।

बाकी इन्होंने जो बातें कही उनका मैं जवाब देना नहीं चाहता। वे जवाब देने के काविल नहीं हैं।

[श्री محمد شفی قریشی - دو]

کمیٹیاں بلی تھیں - ایک واتچو کمیٹی اور دوسری کسزرو کمیٹی - جہوں نے اس بات کی طرف دھیان دلیا تھا - جہاں تک واتچو کمیٹی کا تعلق ہے اس نے 418 سفارشیوں کی تھیں جن میں سے 387 کے قریب مان کی گئی ہیں اور باقی جو ہیں ان پر غور ہو رہا ہے۔

جہاں تک کوئلے کا تعلق ہے میں کہنا چاہتا ہوں کہ وہ کسی تقسیم کا جہاں تک کام ہے وہ ذمہ داری ریلوے کے محکمے کی نہیں ہے - سٹیٹ گورنمنٹس شہادت کرتی ہیں اور ان کی سفارش پر ہی ریلوے انکو دیگن دیتی ہیں - کوئی بھی ایک یہی ایسا واقعہ نہیں ہوا ہے کہ ریلوے نے کسی کو کوئلے کا دیگن دیا، و تہ تک جب تک سٹیٹ گورنمنٹ نے سفارش نہ کیا ہو -

[شری محمد قیشی]

شاستری جی تے کہہ ھے کہ جو مختلف قسم کی ایسوپشدر مہوں درگھلائوں روکھے مہوں ان کا کام بوھلنے کی انہوں نے تجویز ہی ھے۔ مہری سب سے ہوی تمنا یہ ھے کہ اگر یہ لوگ اس بات کر پہچانوں کہ کام سب سے پہلے تو ہوا سندر ہو۔ تب مہوں اکیے یاؤں دھو کر پیتا اگر ایسے اھوتا۔ لیکن بہتستی ہے۔ ھے۔ کہ آپکے سمجھانے پر اور آپکے مشورہ پر یہ لوگ کام روک دے ھیں اور سارے ملک کو قضا مہوں قال رکھا ھے انہوں نے۔ آپ گلہگری یونہی کو اینگریج کرنا چھوڑ دیں۔ تو ہلدوستان کی تقدیر بدل سکتی ھے۔

باقی انہوں نے جو باتوں کہوں ان کا مہوں جواب دینا نہیں چاہتا۔ وہ جواب دینے کے قابل نہیں مہیں۔]

MR. CHAIRMAN: The question is: "That the Bill be passed."

The motion was adopted.

16.38 hrs.

DISCUSSION RE: REORGANISATION OF I.C.A.R.—Contd.

MR. CHAIRMAN: Now we take up further discussion on the statement laid on the Table by the Minister of State for Agriculture on the 12th November, 1973, indicating Government's decisions on the reorganisation of the Indian Council of Agricultural Research in the light of the recommendations of the I.C.A.R. Inquiry Committee.

Mr. H. M. Patel.

SHRI H. M. PATEL (DHANDHUKA): It seems to me that the Government, when they considered the Gajendragadkar Committee's report, had forgotten the circumstances under which this Committee came to be appointed. There was a scientist who, feeling frustrated and disappointed, committed suicide, and that suicide aroused such emotions and feelings in the country that the Government was constrained to appoint this Committee to go into the circumstances that led a scientist of this distinction to commit suicide.

Mr. Chairman, at the request of this House that an independent committee be appointed, Government appointed a really high-power committee consisting of independent persons—an ex-Chief Justice of the Supreme Court, very distinguished scientists and a very experienced administrator—to go into all these matters and submit a report. It was clear, at that time—and the Government themselves admitted—that the conditions in the I.C.A.R., I.A.R.I. etc. were not what they ought to be. Now when the Committee has given its report, the Government finds that they cannot accept its recommendations, and the reasons for not accepting these recommendations have not been given as methodically and as cogently as the Committee has given them. For everyone of its recommendations the committee has given the most persuasive and convincing arguments. It has done so after examining witnesses, after taking oral evidence, after considering the written evidence and after visiting various institutes, and yet the Government consider the report and its recommendations not worthy of consideration at all. It is true that they would say, 'Yes, we have accepted some recommendations.' But then they forget that the committee itself has pointed out that their recommendations form a composite whole, that to take one or two recommendations and to leave some out,