

(9) A copy of the Detailed Demands for Grants (Hindi and English versions) of Parliament, Department of Parliamentary Affairs, Secretariats of the President and Vice-President and Union Public Service Commission for 1978-79. [Placed in Library. See No. LT-2164/78].

12.33 hrs.

ASSENT TO BILL

SECRETARY: Sir, I lay on the Table a copy, duly authenticated by the Secretary-General of Rajya Sabha, of the Constitution (Forty-third Amendment) Bill, 1977, passed by the Houses of Parliament during the last session and assented to since a report was last made to the House on the 14th April, 1978.

12.33½ hrs.

CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

TRAIN ACCIDENT NEAR BOMBAY ON 18TH APRIL, 1978

श्री हरिकेश बहादुर (गोरखपुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं प्रविलम्बनीय लोक महत्व के निम्नलिखित विषय की श्रोग रेल मंत्री का ध्यान दिनाता हूँ और प्रार्थना करता हूँ कि वह इस बारे में एक वक्तव्य दें:—

“18 अप्रैल, 1978 को बम्बई के निकट हुई गम्भीर रेल दुर्घटना।”

रेल मंत्री (श्री० मधु बंडोस्ले) : श्रीमान्, माननीय सदस्य इस बात से अवगत हैं कि बम्बई से लगभग 50 किलोमीटर की दूरी पर स्थित बम्बई रोड स्टेशन के निकट 18-4-78 को लगभग 20.07 बजे 7 डाउन बम्बई-अहमदाबाद जनता एक्सप्रेस और 537

डाउन चर्चगेट-विरार स्थानीय बिजली गाड़ी के बीच हुई टक्कर के सम्बन्ध में 19 अप्रैल, 1978 को सदन में मेरे सहयोगी रेल राज्य मंत्री द्वारा एक बयान पहले ही दिया जा चुका है।

इस दुर्घटना के दुखद समाचार के मिलते ही महायता सम्बन्धी कार्यों की देखभाल करने और दुर्घटना की परिस्थितियों का मौके पर जा कर अध्ययन करने के लिए मैं 19 अप्रैल को प्रातः दुर्घटना स्थल के लिए रवाना हो गया था।

स्थानीय गाड़ी को चर्चगेट-विरार स्वचल दोहरी लाइन विद्युतीकृत खंड पर नैगांव और बसई रोड स्टेशनों के बीच फाटक सं० 36 वी के फाटक सिगनल के समीप रोक लिया गया था। क्योंकि एक गैगमन ने जिनने पटरी की झलाई में कुछ खराबी पायी थी, खतरे का संकेत दिया था। जब स्थानीय गाड़ी चलने वाली थी तब जनता एक्सप्रेस पीछे से घाई और स्थानीय गाड़ी के पिछले भाग से टकरा गयी, जिस के फलस्वरूप स्थानीय गाड़ी के सब से पीछे वाले दों मवारी डिब्बे एक दूसरे में धंस गए। यह बड़े भ्रमामोम और दुख की बात है कि इस दुर्घटना में 30 व्यक्तियों की मृत्यु हुई, जिन में 29 महिलायें और एक पुरुष था, और 60 व्यक्ति घायल हुए। घायल व्यक्तियों को बम्बई और वेसिन स्थित विभिन्न अस्पतालों में दाखिल करा दिया गया है।

दुर्घटना स्थल पर पहुंचने पर मैंने तत्काल ये आदेश दिये कि पोस्ट मार्टम की सख्त प्रक्रियाओं में देर न लगे और संतप्त परिवारों को लाभ शीघ्र दे दी जाये। यह काम उमी दिन दोपहर एक बजे तक पूरा हो गया था। मैं उन सभी अस्पतालों में गया जहाँ घायल व्यक्ति भर्ती थे और उनकी की जा रही चिकित्सा के बारे में पूछताछ की। मैंने विभिन्न अस्पतालों के प्राधिकारियों को आदेश दिये कि घायलों की बच्ची से बच्ची

चिकित्सा की जाये और यह कि उन की दावा दाख़ और उपचार पर होने वाला तमाम खर्च रेल विभाग वहन करेगा। यह जानकर कुछ सान्त्वना मिली है कि सभी घायल व्यक्तियों की हालत सुधर रही है और दुर्घटना की तारीख से अब तक अस्पतालों में एक भी व्यक्ति की मृत्यु नहीं हुई है।

चूंकि बम्बई स्थित रेल संरक्षा के अपर आयुक्त, पश्चिमी अंचल ने जो पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय के अधीन कार्य करते हैं, 21 अप्रैल से इस दुर्घटना की सांख्यिक जांच शुरू कर दी है, अतः मैं दुर्घटना के कारणों के बारे में बिस्तार से कुछ कहना नहीं चाहता। लेकिन, यह कहना चाहूंगा कि इस दुर्घटना में किसी तोड़-फोड़ का सन्देह नहीं है।

दुर्घटना स्थल के निरीक्षण के दौरान मैंने दुर्घटना के बाद राहत कार्यों की शुरुआत के बारे में पूछताछ की और यह पाया कि दुर्घटना की सूचना मिलने के तीन घंटे के भीतर बम्बई सेन्ट्रल और बान्द्रा रेलवे स्टेशनों से चिकित्सा और सहायता गाड़ियां दुर्घटना स्थल पर पहुंच गई थीं। इस बीच, पश्चिम रेलवे का एक मडल चिकित्सा अधिकारी कुछ मिनटों के भीतर ही वहां पहुंच गया था और उसके तत्काल बाद कुछ स्थानीय डाक्टर भी वहां पहुंच गये थे।

चिकित्सा और सहायता कार्यों में स्थानीय डॉक्टरों तथा समीप की बस्तियों के निवासियों ने बहुत मूल्य सहायता दी।

मृतकों के रिश्तेदारों को तथा घायल व्यक्तियों को अनुग्रह राशि के भुगतान की व्यवस्था कर दी गयी थी और आनुषंगिक खर्च के लिए कुल मिलाकर 60,000 रु० का भुगतान किया गया था। यह राशि दावा आयुक्त द्वारा दावों की जांच पड़ताल के बाद हताहतों को दी जाने वाली आभाव्य क्षति प्रति के अतिरिक्त

होगी। माननीय सदस्यों को यह ज्ञात है कि मृत्यु हो जाने पर मृत व्यक्ति के रिश्तेदारों को 50,000 रु० का और घायलों को चोट की प्रकृति के अनुसार निर्धारित दरों पर क्षतिपूर्ति का भुगतान किया जाता है।

माननीय सदस्यों का स्मरण होगा कि इस दुर्घटना के होने से कुछ दिन पहले मैंने सदन में पिछले तीन महीनों में रेल दुर्घटनाओं के कमी के रक़ का और विशेष रूप से रेल पथ पर गश्त आरम्भ करने के कारण तोड़ फोड़ की बजह से दुर्घटनाओं की पूर्ण रूप से समाप्ति का जिक्र किया था। खेद का विषय है कि यह दुर्घटना उस समय हुई जब कि स्थिति में सुधार होना आरम्भ हुआ ही था। इस से केवल यह पता चलता है कि अभी भी भारी सतर्कता की आवश्यकता है। शोक संतप्त परिवारों के सदस्यों के प्रति अपनी हार्दिक सहानुभूति प्रकट करते हुए, मैं सदन को विश्वास दिलाता हू कि रेलों पर संरक्षा उपायों में और अधिक कड़ाई बरतने में कोई कमर नहीं रखी जायेगी।

श्री हरिकेश बहादुर : अध्यक्ष महोदय माननीय मंत्री जी का जवाब मैंने सुना और पहले भी उसकी एक कापी यहां पर दी गई थी, उसे भी मैंने पढ़ा। इसमें कोई संदेह नहीं और पूरा सदन भी इस बात से अच्छी तरह अवगत है कि माननीय मंत्री जी की दक्षता और कार्यकुशलता को चैलेंज नहीं किया जा सकता। लेकिन सवाल इस बात का है कि जो रेल के अन्दर दुर्घटनाएं होती हैं और आज जो रेल प्रशासन की स्थिति है उससे भी हम सब लोग आज मूढ़ बन नहीं रह सकते। यह इंडियन एक्सप्रेस प्रखबार है, सच्चे स्टैंडर्ड जिस में एक किनारे से तमाम सूचनाएँ निकली हुई हैं।

"3 killed in Siswan firing, Bombs found near railway track, bogies derailed near Patna".

[श्री हरिकेश बहादुर]

पटना की एक न्यूज है जो कि गोरखपुर और सीवान पैसेंजर गाडी के बारे में है और अभी कल भी एक एसी दुर्घटना पटना के पास हुई है जिस में कि एक ट्राली से ट्रेन जा कर टकरा गई है। इस प्रकार की घटनाएं निरन्तर हो रही हैं। रेल कर्मचारियों को इसमें मैं दोगी नहीं ठहगना चाहता लेकिन इतनी बात कहना चाहता हू कि रेल प्रशासन के अन्दर काफी शिथिलता आई है। रेल मंत्री की तमाम शुभ-कामनाओं के बाद यह देखने को मिला है कि तमाम सरकारी अधिकारी जो रेल विभाग में कार्य कर रहे हैं वे अपने कार्य को कुलतापूर्वक नहीं कर रहे हैं। उनमें एरोगेंस डेवलप हुआ है। कोई सही बात भी उनकी नोटिस में लाई जाती है तो उस पर भी वे ध्यान नहीं देते हैं। यह दुर्भाग्य की बात है कि मैं इन शब्दों का इस्तमाल करता हू लेकिन मुझे दुःख हो रहा है कि आज रेल प्रशासन के तमाम अधिकारी अट और बेईमान हो गए हैं। उनके मामले कोई सवाल लाया जाता है तो वे उसकी तरफ ध्यान नहीं देते हैं। रिजर्वेशन के मामले में भी जिस तरह की बदमाशियां हो रही हैं उससे यह पूरा सदन और पूरा देश अवगत है। मैं रेलवे बोर्ड के बारे में भी कहना चाहूंगा कि रेलवे बोर्ड को मंत्रीजी फिर से देखें और उसका री-स्ट्रक्चर करे ताकि रेलवे प्रशासन को स्ट्रीमलाइन करने में आसानी हो सके।

मैं केवल रेलवे एक्सीडेंट तक ही सीमित नहीं रहना चाहता क्योंकि यह एक्सीडेंट रेलवे प्रशासन की अक्षमता का परिणाम है। वे आज अपनी जिम्मेदारी से मुकर रहे हैं और इस बात का नहीं समझते कि उनका जो कर्तव्य है उसका उन्हें उचित ढंग में पालन करना चाहिए।

मैं अन्त में एक बात और कहना चाहूंगा जो कि मेरे जिले से सम्बन्धित है। हमारे यहां गोरखपुर में सिमुवा में एक फायरिंग

हुई। एक बोगी में, जिसमें कुछ महिलायें यात्रा कर रही थी उसमें पी ए सी के तीन कास्टेबिल बैठे हुए थे। वे बाहर के लोगों को अन्दर नहीं आने देते थे जिसके कारण वहां पर झगडा हुआ और अन्त में पुलिस वालों ने गोली से आदमियों को मारा। दो व्यक्ति तुरन्त मर गए और तीसरा अस्पताल में जा कर मर गया। यह जो पुलिस के के या सी आर पी के लोग हैं जिनको गाड़ियों और यात्रियों की रक्षा के लिए पोस्ट किया जाता है वे बड़ी लापरवाही के साथ काम कर रहे हैं। आज पूरा रेल प्रशासन जो है उसकी जो हालत है उसकी ओर मैं सरकार का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हू और उम्मीद करता हू कि मंत्री जी उस पर ध्यान देंगे।

मैं एक सुझाव और देना चाहता हू कि रेलवे बोर्ड का चेयरमैन पब्लिक का आदमी बनाया जाना चाहिए। भले ही रेलवे बोर्ड में ब्यूरोक्रैट्स और टेक्नाक्रैट्स हो लेकिन वहां पर पब्लिक के आदमियों को भी मदद बनाना चाहिए। इसके अभाव में रेलवे के पिछले प्रशासन और आज के प्रशासन में कोई फर्क नहीं दिखाई देता है। इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करते हुए आपका धन्यवाद देता हू।

प्रो० मधु इच्छवते . मान्यवर, माननीय सदस्य ने जो शिकायत की है उसकी तरफ जरूर ध्यान दिया जायेगा। एडमिशनल कमिश्नर, रेलवे सेप्टी के जरिए से जांच चल रही है, मैं उनको यकीन दिलाना चाहता हू कि अगर उसमें कोई भी बड़े अफसर या मुसाबिमों की गलती पाई जाती है जिसके चलते रेल एक्सीडेंट हुआ तो उनके खिलाफ सख्त से सख्त कार्यवाही की जायेगी और किसी को क्षमा नहीं किया जायेगा।

साथ ही साथ मैं यह भी बताना चाहता हू कि दो प्रकार के एक्सीडेंट्स होते हैं। इस एक्सीडेंट की तो जांच हो रही है लेकिन

एक बात बिल्कुल स्पष्ट है कि जहा लोकस ट्रेन खड़ी थी उसकी वजह भी यह थी कि वहा रंगमैन काम कर रहा था । लोकल ट्रेन आने से पहले उन्होंने रेल ट्रैक को चेक करने की कोशिश की । एक जगह बेल्टिंग का काम डेफेक्टिव था इसलिए सिग्नल देकर गाड़ी रोको । एक रेड सिग्नल और उसको बाद यलो सिग्नल दिया । आने वाली गाड़ी का ड्राइवर जब यलो सिग्नल देखा है तो उसकी जिम्मेदारी रहती है कि अपनी रफ्तार कम करे, उसके बाद जब रेड सिग्नल देखा है तो उसकी जिम्मेदारी है कि दो मिनट तक गाड़ी ठहराये और उसके बाद आहिस्ता रफ्तार से चले । मैं आपको बताना चाहता हू कि मैंने खुद जाकर देखा है, उससे जो पता चलता है उसमें प्राइमफेसी केस यही है कि सिग्नल ठीक तरह से काम कर रहे थे । आटो-मेटिक सिग्नलिंग बराबर चल रही थी, उसमें कोई दिक्कत नहीं थी । एक्सीडेंट होने से चन्द घण्टा बाद दूसरी रेलगाड़ी जो चली आई वह उसी जगह पर रुकी थी, उसी प्रकार से रेड सिग्नल आया और उसके बाद यना सिग्नल आया । इस तरह से सिग्नलिंग सिस्टम ठीक था । मैं समझता हू ड्राइवर की कुछ गलती हा सक्ती है लेकिन मैं अभी निश्चित रूप से अपनी कोई राय देना नहीं चाहता क्योंकि जांच चल रही है । मैं माननीय सदस्य का यकीन दिलाना चाहता हू कि चाहे किसी की जिम्मेदारी हा, उसका पद क्या है उसकी कोई भी परवाह किये बिना हम सख्त कार्यवाही करेंगे ।

SHRI R K MHALGI (Thana) This ghastly accident took place in my constituency-district I am really not in a mood to speak, or to make a speech at this juncture

I have a few questions to ask of the hon Railway Minister Firstly, may I know the approximate amount of loss involved in this accident, including the loss of railway property and the likely amount of compensation to be paid to the next of kin of the vic-

tims? Secondly, is it a fact that a large number of passengers who have been injured have to lose their legs because of amputation? Thirdly, when is the statutory enquiry into the accident likely to be concluded and will the causes of the accident be made known to this hon House at least before the end of this session? Fourthly, could this accident have been averted? In this connection, may I invite the attention of the Railway Minister to a news item in a Bombay Marathi daily, Lok Satta, exposing the arrogance of one of the highest railway officers who was present on the site of the accident

AN HON MEMBER What is his name?

SHRI R K MHALGI I do not know, because the name was not given there Lastly, the Railway Ministry had appointed a high-powered Accident Enquiry Committee a few months ago When will the report of that Committee be submitted to the Railway Ministry so that they can take action in pursuance of the findings and recommendations of that Committee?

PROF MADHU DANDAVATE The hon Member has asked specific questions and I will give replies to all of them His first question was about the extent of the damage The damage is of the order of Rs 828 lakhs So far as compensation is concerned, according to the statutory provision, it has to be paid after the ascertainment of the claims by the Claims Commissioner Usually, the maximum compensation that has to be paid will be Rs 15 lakhs In addition to those who have died, there are some passengers whose legs might have got fractured or might have been amputated There is a provision for compensation to them also and it will be paid after due verification has been made

Thirdly, the Additional Commissioner for Railway Safety, who func

[Prof. Madhu Dandavate]

tions under the Ministry of Tourism and Civil Aviation, has already started his statutory inquiry on the 21st of this month. Already an announcement has been made that within ten days an interim report will be submitted. The findings will be placed on the floor of the House.

MR. SPEAKER: On the Table of the House; not on the floor of the House.

PROF. MADHU DANDAVATE: I am sorry. I am so much obsessed with the floor on which I am standing. But I agree that it should be placed on the Table of the House.

Then he referred to a report which has appeared in Lok Satta and a few other papers. I have already taken note of it. I have already got all those extracts translated and I have sent them to the statutory commission which is already going into the inquiry. I have requested the officers to collect all the information in connection with that and forward them to the statutory commission so that proper steps could be taken.

SHRI R. K. MHALGI: My last question was about the high-power commission.

PROF. MADHU DANDAVATE: The Railway Accidents Enquiry Committee was set up under the chairmanship of Justice Sikri. When he was appointed Chairman, he himself pointed out that he will require some time to commence the enquiry work because he was pre-occupied with some professional work. We have accepted that condition. Now that his work is over, he has already started working on this and I am very happy to report that the enquiry committee has started working very briskly. On this Committee, representation has been given to some Members of both the Houses; there are also scientists, technologists and

railway officers. I can assure the House that the full-fledged report, when it comes, will be laid not on the floor but the Table of the House.

श्री राम बिलास पासवान (हाजीपुर): अध्यक्ष जी, मैं मंत्री महोदय का ध्यान दो तीन बातों की धार दिखाना चाहूंगा। इसी सदन में 16-11-77 को माननीय रेल मंत्री जी ने सूचना दी थी कि अप्रैल में अक्टूबर 1977 तक 222 व्यक्तियों को मृत्यु हुई, 505 व्यक्ति घायल हुए और 515 ट्रेन दुर्घटनाएँ हुईं। 12 अप्रैल, 1978 को रेल राज्य मंत्री श्री शिव नारायण जी ने बताया था कि मार्च, 1977 में मार्च, 1978 तक 185 व्यक्ति मरे और 490 घायल हुए। 12 दिसम्बर, 1977 को माननीय रेल मंत्री जी ने राज्य सभा में कहा था कि 1969 से अब तक की जितनी रेल दुर्घटनाएँ हुई हैं, उन सब की गणना जाच करायेंगे। रेल दुर्घटनाएँ क्यों होती हैं, मैं समझना हूँ कि इस के बारे में काफी विचार विमर्श हुआ गया है और मैं मंत्री महोदय का आभारी हूँ इस बात के लिए कि उन्होंने इस दिशा में काफी काम किया है और वे इच्छुक भी हैं कि रेल दुर्घटनाएँ रुकें लेकिन इस के बावजूद भी रेल दुर्घटनाएँ रुक नहीं रही हैं। कभी कभी, फार बि टाईम बीग, धांडे समय के लिए रेल दुर्घटनाएँ रुकती हैं लेकिन फिर उन की शुरुआत ही जाती है। इसलिए आवश्यक रूप में सदन को मंत्री जी बताएँ कि इस के पीछे क्या कारण है? क्या हम में मेमोटाटिक्स का हाथ है? आपने यह कहा कि इस में अफसरों का दाव नहीं है। हमारे साथी श्री उपसेन जी यहां बैठे हुए हैं। उन्होंने बतलाया है कि हम छ: छ एम० पीज ने महा प्रबन्धक के खिलाफ लिख कर दिया है लेकिन उन के खिलाफ कोई कार्यवाही नहीं की गई है। मैं रेलवे कंसल्टेंटिव कमेटी का मेम्बर हूँ और मैं जानता हूँ कि आप कितनी मेहनत कर रहे हैं। आप चाहते हैं कि जो पुरानी पद्धति है उस को नया रूप दें और उस के लिए आप

प्रयास कर रहे हैं लेकिन प्रयास होने के बावजूद भी, एक तरफ तो आप करोड़ों रुपये की बचत करते हैं और दूसरी तरफ अगर 100 आदमियों की मृत्यु हो जाए या 50 आदमियों की मृत्यु हो जाए, तो मैं समझता हूँ कि आप का करोड़ों रुपये का मुनाफा उन 50 आदमियों को जिन्दा नहीं कर सकता। जहाँ तक अफसरों की बात है, मैं कई बार कह चुका हूँ कि आप चाहे कितनी अच्छी नीति बना लें और चाहे आप लाख कानून बना दें जिएँ लेकिन उन नीतियों का पालन करने वाले आप के वही पुराने लोग हैं। वही आप की नीति का कार्यान्वयन करने वाले हैं और यही कारण है जो आप के कानून और आप की नीतियाँ अभी तक सही ढंग में लागू नहीं हो पाई हैं। चाहे वह रेलवे मंत्रालय हो और चाहे वह कोई और मंत्रालय हो, हम लोग यहाँ पर जब कोई सवाल करते हैं, तो उसका जवाब वही लोग देते हैं। और जो कहते हैं कि तुम चोरी करते हो और उसी से उसके बारे में पूछते हो। इसी तरह से जब किसी अफसर के खिलाफ कोई प्रश्न पूछने होते हैं, तो उसी अफसर के यहाँ उस का जवाब देने के लिए भेज दिया जाता है या उनके सुपीरियर अफसर से पूछ लिया जाता है। अब अफसर के खिलाफ अफसर क्या बताएगा? इसलिए सब से पहली बात मैं मंत्री महाशय ने यह कहना चाहूँगा कि अगर किसी अफसर के खिलाफ कोई एलियेशन हो, तो उस अफसर के खिलाफ जो इक्वायरी होगी, वह अफसर नहीं करेगा बल्कि कोई दूसरी एजेंसी उस के लिए होनी चाहिए।

दूसरी बात यह है कि अगर किसी व्यक्ति की लापरवाही के कारण लोग मरते जाते हैं तो उस के खिलाफ यदि आप कोई एक्शन लेते हैं और उस को पैनलमेंट देते हैं, तो यही करते हैं कि उस को नौकरी से निकाल देते हैं। मैं समझता हूँ कि हम में कोई सीरियसनेस नहीं है। मैं ऐसा समझता हूँ कि इस के लिए आप कोई ऐसा

कानून बनाए कि अगर एक आदमी इस तरह का काम करता है और उस की लापरवाही के कारण लोगों की हत्या होती है, उस के लिए आप कैपिटल पैनलमेंट की व्यवस्था करें।

मैं एक बात यह भी कहना चाहता हूँ कि रेल दुर्घटनाएँ और भी हो सकती हैं क्योंकि दुर्ग वाराणसी सौधी सेवा हेतु एक ग्रान्दोलन चल रहा है। उम के सम्बन्ध में मंत्री महाशय का बहुत से माननीय सदस्यों ने भी लिखा है। 8-4-1978 से भिलाई नगर में टन गैको अभियान चल रहा है और वहाँ के निवासी भूख हड़ताल पर हैं। इसके बारे में आप क्या करने जा रहे हैं। मेरे तीन प्रश्न हैं। पहला तो यह है कि 1969 से लेकर अभी तक कितने एक्सीडेंट हुए हैं उनकी आपने जांच करवाई है तो उसके नतीजे क्या निकले हैं? दूसरा किसी अफसर के खिलाफ जांच करनी है तो उसके पास ही उस चीज का न भेज कर किसी पब्लिक मैन से या दूसरे जा जाग है उन से आप करवाएंगे? तीसरा यह है कि अगर किसी व्यक्ति की हत्या होनी है तो उसके लिए अगर कोई दायी पाया जाता है तो क्या उमरा आप मजूर पैनलमेंट देने की व्यवस्था करेंगे?

प्र० मधु इच्छते प्राज तक जितनी भी दुर्घटनाएँ हुई हैं, यदि जिम्मेदारी नाबिस्त कर दी गई है तो 1977 के इस कैम्पेन वर्ष तक 328 रेल कर्मचारियों के खिलाफ मुक्त वारंटों की गई हैं। माननीय सदस्य ने कैपिटल पैनलमेंट की बात कही है। मैं वताना चाहता हूँ कि एडीशनल कमिश्नर आफ रेलवे सेफ्टी जिम्मेदारी फिक्स करता है लेकिन साथ ही साथ अगर क्रिमिनल आफेंस हाना है तो अलग प्रकार से कार्रवाई हो सकती है और कोर्ट भी सजा दे सकती है। क्रिमिनल आफेंस के लिए अलग प्रोसीक्यूशन हो सकता है। उस में रेल मंत्रालय अलग ढंग से कुछ नहीं करेगा। कानून के जरिए सब कुछ काम होगा।

[प्रो० मधु दण्डवते]

बार बार जा रेल एक्सीडेंट होत रहे है उसकी वजह क्या है ? दा प्रकार के एक्सीडेंट हाते है । मैंन बार बार कह है कि एक ता ताडफाड की वजह से सेबा-टेज की वजह से हान वाल एक्सीडेंट है और दूसर कालिगन जिम म स्टाफ केल्यार हा मक्ता है इम प्रकार के एक्सीडेंट्स है । तोड फाड के एक्सीडेंट्स की राक्याम करन के लिए पटरी पर पञ्चम हजार पैंग लिंग मैंन रख दिए गए है और 23 दिसम्बर के बाद एक भी मैाटज का एक्सीडेंट नही हुआ है । स्टाफ के-याग का वजह स च द एक्सीडेंट हा मक्ते है कालिगन हा सकते है । उसकी जाच की जाग्यी ।

पहली मर्तबा मैंमदन का बताना चाहता है किसी पर जिम्मेदारी नही रखना चाहता है हमारे पुरान रेल मत्री यहा है उनकी भी शिक यत रही है प्ल निग कमिशनर केब रे में । श म पद्रह बीम मान म रिकरिन्धल का बंधलाग बडे पैमान पर रहा है आज मैं बताना चाहता ह कि आज भारत की हालत ऐसी है कि 5500 रूट किलामीटर ट्रेक का प्रादमरा रिन्यूअन करना बहुत जरूरी है । प्रादमरी रिन्यूअन क मानी यह है कि ट्रेक रूट पर अगर हम रिन्यूअल नही करत है ता रेल फ्रैक्चर हा मक्ती है और उसकी वजह स दुर्घटना हा मक्ती है । हमलिग भारत क ट्रेक रूट्स पर 5500 रूट केना मीटर ट्रेक का प्रादमरा रिन्यूअल करना जरूरी है । दूसरे रख रखाव भी जरूरी है । उमके निग 570 कराड की जरूरत है । इम सान के लिए मी बराड की माग की गई थी जिस म मे कवल पचास बराड स कुछ अधिक मिल है । यह दिक्कत है । पिछले पद्रह बीस साल से प्लानिग कमिशन के पाम स राशि उपलब्ध नही हुई हमलिग रेल ट्रेक के रिन्यूअल का काम बडे पैमाने पर बंधलाग मे पडा रहा । मैाशा करता ह कि लोक सभा तथा दूसरे सदन की धीर से हम

सोयी को पूरा समर्थन मिलेगा और प्लानिग कमिशन के जरिए हम को ज्यादा पैसा मिल सकेगा ।

एक फिगर मै और देना चाहता ह । 1952-53 से ले कर 1977 के कैलेंडर यीअर तक जा दुघटना हुई है, उसकी धार में आपके माध्यम स माननीय सदस्या का ध्यान दिसाना चाहता ह । ट्रेफिक डेप्टी पिछले 25 साल मे बहत बढी है । मै केवल दो फिगज देना चाहता ह । ट्रेन किलामीटर का हिसाब हम इस प्रकार से लगाते है कि जितनी गाडिया है मल्टीप्लाइड है ई जितने किलामीटर तक वे चलें और उससे हम ट्रेफिक मैशर करत है । 1952-53 म 304 1 मिलियन ट्रेन किलामीटर इतना ट्रेफिक था और आज 1977 क कैलेंडर यीअर म वह ट्रेफिक बढ कर 525 85 मिलियन ट्रेन किलामीटर हा गया है । लकिन इतना ट्रेफिक बढन क बाद उन 25 साला क अन्दर सिफ 6 हजार रूट किलामीटर का नया ट्रेक बना । ता 68 परसेंट ट्रेफिक बढा लकिन सिफ 6 हजार रूट किलामीटर ही नया रूट बना है । धार म काई अण्डर एस्टीमेट करने के लिए नही बताता एक्सीडेंट का लकिन यह फिगर ध्यान म रखिए कि पिछन 25 साल म हन्दुस्तान का रेल ट्रेफिक 68 परसेंट बढा और एक्सीडेंट्स 50 परसेंट स कम हुए । 1952-53 में जब ट्रेफिक 304 मिलियन किलामीटर था ता एक्सीडेंट थ 168 6

AN HON MEMBER Is he justify-
ing it?

PROF MADHU DANDAVATE On the contrary I am pointing out why more allocations are necessary The traffic has grown I am not satisfied merely with bringing down the accidents in the last 25 years by 50 per cent I will be happy if the accidents are completely eliminated We have a very complex railway system 11 000 trains are running every day The

traffic is growing fast. It has increased by 68 per cent in the last 25 years and the accidents have come down by 50 per cent. I am not happy about it. As far as the incidence of train accident per million train km. is concerned, it was 5.5 in 1952-53 and now it is 1.6. It can be brought down still further. We are trying our best.

इसलिए मैं आपका बताना चाहता हूँ कि सब प्रकार के टेक्नोलॉजिकल डिवाइसेज हासिल करके ऐक्सीडेंट को कम करने की कोशिश करेंगे। और जैसे संबंटाजेज खत्म हो गए इस तरह से स्टाफ फेल्योर, या ऐक्विपमेंट फेल्योर या रेल फेल्योर की वजह से जितने ऐक्सीडेंट्स होते हैं उनको हम कम करने की कोशिश करेंगे, यह मैं आपको विश्वास दिलाना चाहता हूँ।

SHRI K. P. UNNKRISHNAN (Badagara): Mr. Speaker, Sir, the term "accident" has a wide technical connotation under the Indian Railway administration. That is why my friend hon. Minister for Railways for whom I have got great affection is trying, in a way, to trot out what the Railway Board has given him. This is apparent not only now but even from his earlier statements and replies and all that.

They had distributed a little booklet to Members of Parliament—A Review of Accidents on the Indian Government Railways. How they have tried to cover up the whole thing and tried to prove that, I quote from p. 3 of that booklet:

"Thus, it will be seen from the table that there has been improvement in the position of accidents not only in the aggregate but also in each individual category and in respect of all types of trains, that is, whether carrying passengers or not."

This is from "A Review of Accidents on the Indian Government Railways" issued by the Directorate of Safety.

Right now—we do not want to go into other questions—we are concerned about the passenger safety. I am sure, my friend hon. Minister for Railways does not want to go down in the history of Indian Railways as a man who provided death-raps for the people of this country. So, the important question is one of passenger safety and how the system is responding.

13.00 hrs.

With all the figures and various other things, he has not been able to convince us that enough has been done. I am not questioning his sincerity. I know he is a very sincere person. But the fact remains that the system has failed. In this case, the fire brigade did not reach the place at all for several hours. The Railway officials said there was no need for a fire brigade. But later on they realised that they had to bring one to pull out the people, according to press reports. The medical van which is only 45 minutes away running-time from Bandra station reached the place after four hours. The Minister mentioned three hours. But the newspaper reports and all the reports from Bombay suggest that it reached after 3½ to 4 hours. You may ask: Is it very important? I say, it is very important. It depends on how the system responds to meet immediate challenges. And railways have failed despite all these accidents in the recent past. The basic thing is that there can be accident and accident due to sabotage, an accident due to human failure, as this case could possibly be. The question of human failure brings us to the question of stresses and strains on the operational staff. Sir, not only the conditions are far from satisfactory as was pointed out in the case of Station Masters by my friend Shrimati Parvathi Krishnan but it is not being attended to. It has been the tradition. I am not putting the blame on him. It has been the tradition of the Indian Railways administration that they just do not

[Shri K. P. Unnikrishnan]

bother about it. If you ask the operational staff to work for long hours, ten hours and the other regulations and accepted norms of other industries are not applicable to Indian Railways, then it is bound to happen that at some point or other they will break down. So, what I would want to know is: (a) whether he is willing—he is going to recruit more people and all that—to consider this as an urgent question; whether this Government—he should not come up and say that I am helpless—is willing to consider the question of reducing work to 8 hours. Is it the programme of the Janata Party, that is what I want to know so that the accidents can be minimised? Now the whole organisation of safety under the Ministry of Tourism is a big bogus racket. The idea of removing it from the Ministry of Railways, as I understand, was to give a certain amount of independence. Now they do not function nor are they independent. That is the condition. Now would he associate on a continuous basis, leaders of trade unions, Members of Parliament, social and other organisations so that they will go into this question not only when a particular accident occurs, but the paramount question of passengers' safety can be gone into in depth and also assurance can be given to people? These are the two questions I want him to answer.

PROF. MADHU DANDAVATE: I can assure the hon. Member that I am not adopting any complacent attitude, as far as accidents are concerned. I just pointed out that there were two types of accidents. One has been completely under control but the other is still there. He has raised two specific issues. As far the question whether the hours of work of the loco running staff are going to be properly adjusted, I may remind the House that already the loco running staff in the last administration had arrived at an agreement regarding ten

hours duty. After 1974 strike, that particular agreement was broken with the consent and support of this House and I had already announced in this very House that 10 hours duty rule on the trains will be restored. For that, we have already made a provision for appointment of 2700 Loco running staff and similarly to see that Mianbhai Award is also implemented. There is already a provision for the appointment of 10,000 staff. The loco running staff themselves have welcome this move. But their only grievance is that there are some other grievances that have to be attended to. I can assure this House that those grievances are also to be attended to. Then he referred to the association of trade unions and other agencies with any institution that tries to study the problems of accidents. And here again I informed this very House some time ago that we had requested the trade unions to put forward their point of view. Some seminars were organised by trade unions themselves and we had participated in them. I can assure you that all the trade unions irrespective of their affiliation are giving us wholehearted cooperation and concrete suggestions to see that accidents are reduced to the rock bottom minimum because what is called an accident in railway parlance. Even a small fire or more sort of derailment of even one wheel is also called an accident. To that extent accidents will be minimised. But if major accidents are to be completely eliminated, for that we will continue to take the cooperation of Trade Unions as well as their institutions.

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN (Coimbatore): Will the Minister intervene in the Station Masters' matter?

MR. SPEAKER: That is not Calling Attention matter.

SHELI M. KALYANASUNDARAM (Tiruchirapalli): Sir, I want to make

a submission regarding the Calling Attention

MR SPEAKER You have mentioned that

SHRI M KALYANASUNDARAM I have raised the question of Station Masters' timings. But apart from that

MR SPEAKER You have given no more

SHRI M KALYANASUNDARAM I want to suggest that there should be a general debate in this House about railway accidents which are very frequent and large in number and also very serious in nature

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN My Resolution is still there

MR SPEAKER That has to be raised separately. Once I have allowed you on the Calling Attention Motion

PROF MADHU DANDAVATE Sir there was a debate on accidents specifically (Interruptions)

MR SPEAKER Now Shri Jyotirmoy Bosu.

13 07 hrs.

COMMITTEE ON PUBLIC UNDERTAKINGS

SHRI JYOTIRMOY BOSU (Diamond Harbour) I beg to present the Seventh Report of the Committee on Public Undertakings on Central Inland Water Transport Corporation—Inland Water Transport, Objectives and River Services

13.7-1/2 hrs.

SPEAKER'S RULING RE DEMAND FOR LAYING CERTAIN DOCUMENTS ON THE TABLE

MR SPEAKER In the course of his speech during the demands of the Ministry of External Affairs, the Minister for External Affairs stated that there was a secret understanding between Mr Bhutto and Mrs. Indira Gandhi during their talks in Simla. To quote his own words

"Since assuming the charge of the Ministry of External Affairs, I have made an effort to acquaint myself with not only various documents relating to the discussions but also have held personal discussions with a number of knowledgeable individuals. Piecing together all the evidence from different sources I cannot but re-affirm that some sort of secret understanding was reached by Shrimati Gandhi in her confidential conversation with Mr Bhutto."

When the above observations were made several Honble Members of the House demanded that the Minister should lay on the Table of the House the documents on which he relied in support of their contention. Some of them relied on Rule 368 and others on Rule 370. The Honble Minister and several other Members contended that neither of the two Rules referred to earlier supported the contention of those demanding of the Minister to lay the papers on the Table. The Minister further contended that it is not in public interest to place the relevant papers on the Table of the House.

Rule 368 provides

'If a Minister quotes in the House a despatch or other State paper which has not been presented to the House, he shall lay the relevant paper on the Table.'