

Factories Act, 1948 beyond 31st March, 1981 instead of withdrawing it from 1st April, 1981.

(4) G.S.R. 265(E) published in Gazette of India dated the 1st April, 1981 together with an explanatory memorandum rescinding Notification No. 47/81-CE dated 1st March, 1981.

(5) G.S.R. 266(E) published in Gazette of India dated the 1st April, 1981 together with an explanatory memorandum regarding exemption to standard gold bars manufactured by the Government of India Mint from the duty of excise as is in excess of the duty leviable on the cost of conversion of gold in any form into such standard gold bars.

[Placed in Library. See No. LT-2267/81].

12.12 hrs.

#### ASSENT TO BILLS

SECRETARY: Sir, I lay on the Table following eight Bills passed by the Houses of Parliament during the current session and assented to since a report was last made to the House on the 27th March, 1981:—

1. The Special Bearer Bonds (Immunities and Exemptions) Bill, 1981.

2. The Appropriation (Railways) Bill, 1981.

3. The Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 1981.

4. The Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 1981.

5. The Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 1981.

6. The Manipur Appropriation (Vote on Account) Bill, 1981.

7. The Manipur Appropriation Bill, 1981.

8. The Air (Prevention and Control of Pollution) Bill, 1981.

2. Sir, I also lay on the Table a copy, duly authenticated by the Secretary-General of Rajya Sabha, of the Life Insurance Corporation (Amendment) Bill, 1981 passed by the House of Parliament during the current session and assented to since a report was last made to the House on the 27th March, 1981.

12.14 hrs.

#### PUBLIC ACCOUNTS COMMITTEE

##### TWENTY-EIGHT REPORT

SHRI CHANDRAJIT YADAV (Azamgarh): I beg to present the Twenty-eighth Report (Hindi and English versions) of the Public Accounts Committee on M/s. International Computers Ltd., U.K. relating to the Ministry of Finance (Department of Revenue).

12.15 hrs.

#### CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

##### REPORTED DERAILMENTS OF TRAINS IN N. E. REGION

श्री राम विलास पासवान (हाजीपुर): मैं अविश्वसनीय लोक महत्व के निम्नलिखित विषय की ओर रेल मंत्री का ध्यान दिलाता हूँ और प्रार्थना करता हूँ कि वह इस बारे में एक वक्तव्य दें :

“पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल मार्गों पर होने वाले बम विस्फोटों के कारण गाड़ियों के पटरी से उतरने की कथित अनेक घटनाओं में उत्पन्न स्थिति और इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा की गई कार्यवाही।”

12.16 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

THE MINISTER OF RAILWAYS  
(SHRI KEDAR PANDEY): Sir . . .

SHRI GEORGE FERNANDES  
(Muzaffarpur): The calling attention  
was given to the Home Minister and  
the Railway Minister.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Govern-  
ment have decided that the Railway  
Minister will reply.

SHRI GEORGE FERNANDES: The  
Home Minister should be present. This  
is a matter where the Home Minister's  
presence is imperative. The issue is  
not only pertaining to the railways.  
This is a vital issue. The Minister of  
State in the Ministry of Railways  
agrees with me. Get the Home Min-  
ister also.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Govern-  
ment have heard your request and it  
has been decided that the Railway  
Minister will reply.

SHRI SATISH AGARWAL (Jai-  
pur): You have to consider who is  
more concerned with this matter to  
reply to the questions.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The Min-  
ister of State for Home Affairs is  
already here.

SHRI GEORGE FERNANDES: The  
discussion will be futile without the  
Home Minister's presence. The Rail-  
way Minister will just say, there  
were some explosions.

MR. DEPUTY-SPEAKER: It has  
been decided that the Railway Min-  
ister will reply.

SHRI CHITTA BASU (Barasat):  
The issue is not merely certain ex-  
plosions taking place in the railways.  
It is a wider issue. I think the Home  
Minister should be handling this.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I under-  
stand it. But it has been decided that  
the Railway Minister will reply.

SHRI CHITTA BASU: We do not  
mean any disrespect to him. But the

Matter relates to the Home Ministry  
and the Railway Ministry.

PROF. N. G. RANGA (Guntur):  
It is for the Government to decide.

THE DEPUTY MINISTER IN THE  
MINISTRY OF RAILWAYS AND IN  
THE DEPARTMENT OF PARLIA-  
MENTARY AFFAIRS (SHRI MAL-  
LIKARJUN): Anyhow, only one  
Minister can reply to the calling at-  
tention. Both the Ministers cannot  
reply.

SHRI KEDAR PANDEY: That is  
the joint responsibility of the Cabinet.  
I am a Cabinet Minister and I am  
making the statement. That is quite  
sufficient for the purpose.

SHRI SATISH AGARWAL: It is  
not that we do not know that you  
are a Cabinet Minister. We know it.

SHRI KEDAR PANDEY: Since you  
have raised the issue, I have to reite-  
rate it. Sir, on 31-3-81 at about  
23.40 hrs. while 3 Up Assam Mail was  
running between Selong Hat and  
Anguri stations on the Mariani-  
Tinsukia single line metre gauge sec-  
tion of Northeast Frontier Railway,  
the train engine alongwith 7 coaches  
next to it derailed. As a result of  
this accident, one person was killed  
and 12 sustained simple injuries.

One receipt of information, medi-  
cal relief vans from Tinsukia and  
Mariani were rushed to the site. The  
military authorities at Jorhat also  
sent an ambulance to the site. The  
Commissioner, Deputy Commissioner,  
Deputy Inspector General of Police,  
Superintendent of Police, Explosive  
Experts from the Army, General  
Manager and other senior railway  
officers attended the site.

After thorough inspection of the  
site, the Police gave the clearance for  
commencement of restoration opera-  
tions at 11.00 hrs. and through traffic  
was restored at 19.00 hours on 1-4-81.

It is learnt that the Explosive Ex-  
perts who visited the site have ex-  
pressed the opinion that this accident

was caused by the use of some explosive device under the rail joints.

Shortly thereafter i.e. at about 0100 hrs. on 1-4-81, the train engine along-with 29 wagons of Up SN 18 Goods train derailed and capsized between Nalberi and Ghograpar stations on Bongaigaon-Changsari single line section, causing interruption of through communication.

Fortunately, this accident did not involve any casualty.

Sub-Divisional Officer, Government Railway Police and local Police authorities visited the site. After thorough inspection, the Police gave clearance for commencement of restoration operations only at 09.60 hrs. on 1-4-81. Through traffic was likely to be restored at 22.00 hrs. on 2-4-81.

According to the information so far available, the possibility of this accident having been caused by an act of sabotage cannot be ruled out.

A number of bomb explosions affecting rail movements have occurred on the Northeast Frontier Railway in State of Assam between 31-3-1981 and 1-4-1981. Brief details of these incidents are mentioned below:—

1. On 31-3-1981 at about 21.30 hrs. there was a bomb explosion at Kokrajha station on Gauhati-Fakiragram metre gauge section. It caused minor damage to the track. Permanent Way Inspector made the track fit at 22.45 hrs. Police visited the site.

2. On 1-4-81 at about 00.45 hrs. there was a bomb explosion between Kamakhya and Gauhati stations, as a result of which 0.5 meters length of rail was blown off. 1 Rail Piece was found at a distance of 300 meters. The explosion caused 0.5 meters deep and 0.3 meters in diameter hole on the down track. A goods train had just passed over the site when the explosion took place. Single line working was introduced at 03.00 hrs. Police attended this site.

3. On 14-1981 about 00.10 hrs. there was an explosion at bridge No. 84 between Barahu and Jagi Road Railway stations as a result of which the bridge girder was slightly damaged.

4. On 1-4-1981 at about 02.05 hrs. there was a bomb explosion on the Up line between Changsari and Agthori stations on Gauhati—Rangiya double line section as a result of which 2 feet of rail length was removed. Single line working was introduced. Police authorities visited the spot.

5. On 1-4-1981 at about 04.30 hrs. there was a bomb explosion between Balimare and Naharkatia stations on Mariani—Tinsukia single line section. One foot of rail length on one side was blown up. Police authorities visited the site.

Police have taken up all these incidents. No arrests have been reported so far nor any loss of life has been reported. Exact details and extent of loss are being assessed. However, from the information available so far loss/damage to railway property does not appear to be much.

As a preventive measure track patrolling by the gangmen of the Engineering Department as well as by Government Railway Police personnel and Railway Protection Force men has been started under the over all control of the Superintendent of Railway Police, Assam.

Patrol Special trains being run ahead of Mail Express trains between Gauhati-Rangiya which has now extended upto Nalbari.

श्री राम बिलास पासवान : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय पांडे जी से हम लोग मिल कर भी आये थे और कहा था कि जब आप अच्छी हिन्दी जानते हो और जबाब भी लिखा हुआ है हिन्दी में तो हिन्दी में ही जरा सा हमको सुना दिया कीजिए ताकि हम लोग भी समझ जायें।

जो अभी रेल ऐक्सीडेंट हुआ है, और रोज सदन में चर्चा हो रही है, और जैसा मंत्री महोदय को मालूम है बहुत से माननीय सदस्यों ने तो यहाँ तक कहा है कि इनका रेल मंत्रालय ऐक्सीडेंट मंत्रालय हो गया है, और कोई ऐसा दिन नहीं होता है, खास कर के प्रत्येक सप्ताह की यदि आप प्रैस विजिलिंग निकाल कर देख लें, तो ऐसा लगता है कि रेल ऐक्सीडेंट्स की जैसे बाढ़ आ गई है। कल फिर हो गया। एक प्रश्न पूछा गया था कि रेलवे ऐक्सीडेंट्स में जो सिर्फ पटरी से उतरने वाले ऐक्सीडेंट्स हैं वह कितने हैं? उसका जवाब राज्य-सभा में आया था, उसमें बताया गया था कि अगस्त 1980 से जनवरी, 1981 तक जो पटरी से उतरने के कारण ऐक्सीडेंट्स हुए, उनमें मध्य रेलवे में 64, पूर्व रेलवे में 26, उत्तर रेलवे में 54, पूर्वोत्तर रेलवे में 44, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में 34, दक्षिण रेलवे 49, दक्षिण मध्य रेलवे में 39, दक्षिण-पूर्व रेलवे में 76 और पश्चिम रेलवे में 48।

यह कुल संख्या 434 है। यह अगस्त, 1980 से जनवरी, 1981 तक 6 महीने का पीरियड है। इतना ही नहीं, यदि पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में देखें तो इसी पीरियड में 70 पटरी से उतरने की घटनाएँ हैं।

एक और प्रश्न के जवाब में 20-2-81 को मंत्री महोदय ने कहा कि 1980 में कुल जो रेल दुर्घटनाएँ हुईं, उसका टोटल 976 है और इसमें 227 लोग मारे गये।

कॉटेगरी वाइस इन रेल दुर्घटनाओं के पीछे किस-किस का हाथ हो सकता है, इसके बारे में बताया गया कि रेल

कर्मचारियों की गलती में 442 घटनाएँ घटीं, अन्य व्यक्तियों की गलती में 123, यांत्रिक उपकरणों की खराबी में 189, रेल पथ की खराबी से 42, बिजली उपकरणों की खराबी से 3, तांडफोड की कार्यवाही से 4, ऐसे कारण जिनका पता नहीं चल सका उससे 27 और ऐसे कारण जिनको अभी तक अन्तिम रूप नहीं दिया गया, उससे 67 और आकस्मिक से 79 रेल दुर्घटनाएँ हुईं। यह मंत्री महोदय का जवाब है जिसमें इन्होंने बताया है कि इन दुर्घटनाओं में कौन-कौन से तत्व हो सकते हैं, किन का हाथ हो सकता है।

मैंने उस दिन भी कहा था कि आप मुपर फास्ट ट्रेन चला रहे हैं, और दूसरे तरीके पर सरकार ने अभी तक कोई ध्यान ही नहीं दिया है। 189 दुर्घटना यांत्रिक उपकरणों की खराबी या रेल पथ की खराबी से हो रही हैं और आप इसमें मुपर फास्ट ट्रेनों की व्यवस्था करते जा रहे हैं। दूसरी तरफ यह जानकारी नहीं करते हैं कि जो रेलवे लाइनें हैं, पटरियाँ हैं, उनमें इन मुपर फास्ट गाड़ियों को बर्दाश्त करने की कैपेसिटी है या नहीं? सन् 1979 तक साढ़े 5 हजार किलोमीटर रेलवे लाइन ऐसी थी जिसमें यह संभावना थी कि इनमें फ्रेक्चर हो सकता है। अब इन दो सालों में यह संभावना बढ़ कर कितनी हो गई होगी, पता नहीं कितने हजार किलोमीटर हो सकती है। यह किसी भी समय में टूट सकती है और उसके कारण ऐक्सीडेंट्स होते हैं।

आपको याद होगा, जब जनता पार्टी की हुकूमत थी उस समय भी जब बहुत ज्यादा इस तरह की कार्यवाही होने लगी थी, खासतौर से संबोटाज के कारण मामला बढ़ गया था, तो हम को याद है,

हमारे भूतपूर्व रेल मंत्री यहां सदन में इस समय बैठे हुए हैं, उन्होंने यह घोषणा की थी और 25 हजार के करीब गैंगमैन और आर. पी. एफ. के जवान लगाये थे जिनकी रेशियां 12 हजार और 13 हजार की थीं, और उस समय जब हाउस में जवाब आया था तो यह माना गया था कि 1 लाख रुपये प्रतिदिन इस व्यवस्था पर खर्चा बैठता है, लेकिन उसका इतना असर हुआ था कि वह संबोटेज वाला सारा मामला खत्म हो गया था। पटरी पर से उतरने के कारण जो एक्सिडेंट्स होते थे, वह सारा मामला चैक हो गया था। खर्च जरूर एक लाख रुपये प्रतिदिन का पड़ रहा था।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सी. के. जाफार शरीफ) : सारे तो संबोटेज वाले आपके साथ हैं, तो क्या करें ?

श्री राम विलास पासवान : किस के साथ हैं वह ? आपको तो सब चीजों में हम ही नजर आयेंगे। इसी से तो देश गर्त में जा रहा है। कभी भी आपने जवाबदेही अपने सिर पर ली ही नहीं है। जब होम मिनिस्टर का मामला आयेगा तो होम मिनिस्टर भी कहेंगे कि हम ही लोगों का हाथ है। नहीं कुछ हमारे खिलाफ मिलेगा, तो कहेंगे कि विदेशी हाथ है। आपको इसमें अभी तक विदेशी हाथ नजर नहीं आया है, कुछ दिन के बाद आप भी कहियेगा कि इसमें विदेशी हाथ है।

(ब्यवधान) ।

एक माननीय सदस्य : आपके आगे बैठे हैं।

श्री राम विलास पासवान : पीछे से हमारे एक साथी कह रहे हैं हाई जैकर,

रेलवे जकर नहीं हाई जैकर। जब उनको आप एम० पी० और एम० एल० ए० बनाना चाहते हैं तो फिर किसका हाथ हो सकता है यह देखें ?

(ब्यवधान)

इसीलिए एक लिस्ट उसकी ले लीजिए, सब का लिस्ट बना हुआ है कि कितने आपके पास हाई जैकर्स हैं, कितने स्मगलर्स हैं। यह कहने और बताने की जरूरत नहीं। अपनी गलती को टालने के लिए ये लोग हमेशा ऐसी बातें कहते रहते हैं। आसाम की समस्या के बारे में ये लोग शुतुरमुर्ग के समान आंख मूंद कर चल रहे हैं।

श्री इन्द्रजीत गुप्त (बसीरहाट) : होम मिनिस्टर आ गये हैं।

श्री राम विलास पासवान : हम लोग यह मांग कर रहे थे कि यह मामला होम मिनिस्ट्री से सम्बन्धित है, इसलिए होम मिनिस्टर भी सदन में रहें। ठीक है, जूनियर होम मिनिस्टर आ गये हैं।

आसाम में एक विशेष परिस्थिति है। वहां सरकार नाम की कोई चीज नहीं है। सेंटर जबर्दस्ती उस सरकार को कायम किये हुए है और वहां के लोगों पर लादे हुए है।

संबोटेज, ट्रेन एक्सिडेंट्स और दूसरे मामलों के बारे में, जो कि हमारे कार्लिंग एटेशन नोटिस का विषय है, मैंने बताया है कि हम लोगों ने जो व्यवस्था की थी, उस समय उसका निश्चित रूप से लाभ हुआ था। यदि उसका लाभ नहीं हुआ था, तो मंत्री

महोदय बतायें कि वह एक्सपेरिमेंट फेल हो गया और उससे लाभ नहीं हुआ। उस व्यवस्था पर एक लाख रुपये प्रति-दिन का खर्चा होता है। जब कोई एक्सिडेंट होता है, तो लोगों की जानें जाती हैं और सरकार को उसका काम्पेन्से-शन भी देना पड़ता है। तो क्यों न पहले से ही सुरक्षा की व्यवस्था की जाये, ताकि ऐसी घटनायें न घटें? सरकार को इस पर गम्भीरतापूर्वक विचार करना चाहिए।

मैं यह नहीं कहता कि केवल वही अन्तिम उपाय है। मंत्री महोदय के सामने दूसरे उपाय भी हो सकते हैं। लेकिन इस मामले को एक घिसे-पिटे ढंग से नहीं लेना चाहिए। हम पार्लियामेंट में सवाल पूछते हैं, कार्लिंग-एटेंशन के द्वारा सरकार का ध्यान दिलाते हैं और सरकार के द्वारा एक ही जवाब दे दिया जाता है। लेकिन ज्यों-ज्यों हम मर्ज का इलाज करते हैं, त्यों-त्यों वह बढ़ता चला जाता है। अफसर लोग क्या कहते हैं, उनकी तरफ से क्या स्लिप आती है, मंत्री महोदय उस पर विशेष ध्यान न दें। उन्हें बहुत पुराना अनुभव है। वह इस पर विचार करें कि वह क्या कर सकते हैं, किस तरीके से देश की जनता को विश्वास दिला सकते हैं कि भविष्य में ये ट्रेन की दुर्घटनायें और गाड़ी के पटरी से उतरने की घटनायें नहीं होंगी।

मैंने अभी फिगरें पढ़ कर बताया है कि इन दुर्घटनाओं के लिए कौन लोग जिम्मेदार हैं। मंत्री महोदय का जवाब है कि रेल कर्मचारियों की गलती से 442 दुर्घटनाएं और अन्य व्यक्तियों की गलती से 123 दुर्घटनाएं हुईं। यांत्रिक उपकरणों की खराबी से 189 दुर्घटनाएं हुईं। यांत्रिक उपकरण किस

के हैं। उनके लिए कौन जिम्मेदार है? रेल-थक की खराबी के कारण 42 घटनाएं हुईं। यह भी शुद्ध सरकार का मामला है। इसी तरह बिजली उपकरणों की खराबी से 3 दुर्घटनाएं हुईं। उसकी जिम्मेदारी भी सरकार पर है। 4 दुर्घटनाएं तोड़-फोड़ की कार्यवाही की वजह से हुईं।

मैं यह जानना चाहता हूँ कि इस तरह की घटनाओं को रोकने के लिए सरकार क्या कर रही है। मैं मंत्री महोदय से साफ़ तौर से जानना चाहता हूँ कि 5500 किलोमीटर से ज्यादा जो रेलवे लाइन करीब करीब एकदम डैमेज्ड है, फ्रैक्चर की स्थिति में है, उसके स्थान पर नई रेलवे लाइन बिछाई गई है या नहीं, अगर नहीं, तो वह यह काम कब तक करने जा रहे हैं। 5500 किलोमीटर की फिगर तो 1979 की है। अब उससे बढ़ कर कितने किलोमीटर रेलवे लाइन फ्रैक्चर की स्थिति में हो गई है और क्या उसको बदला गया है या नहीं; अगर नहीं, तो उसको कब तक बदला जा रहा है?

सरकार गैंगमन और ग्रार० पी० एफ० को एक्स्ट्रा ड्यूटी दे और उन्हें एक्स्ट्रा पैसा दे, ताकि इन दुर्घटनाओं को रोका जा सके। हमने हमेशा यह सुझाव दिया है कि रेलवे इंजिन में आटोमैटिक वारनिंग सिस्टम लगाया जाये, ताकि अगर कहीं कोई खतरा हो, तो ड्राइवर को पहले से ही पता चल जाए। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार आटोमैटिक वारनिंग सिस्टम को उपयोग में लाने जा रही है या नहीं।

रेलमंत्री (श्री केदार पांडे) : माननीय सदस्य ने जो सवाल रखा है, वह एक काम्प्रिहेंसिव सवाल है।

**श्री इन्द्रजीत गुप्त :** जवाब भी ऐसा ही होना चाहिए ।

**श्री केदार पांडे :** यह जो कार्लिंग एंटेन्शन है, वह तो एक लिमिटेड दायरे में है । बम एक्सप्लोजन की वजह से ट्रेन का डीरेलमेंट हुआ, जिससे 1 आदमी मर गया और 12 आदमी घायल हो गए । यह एक्सिडेंट बाकी एक्सिडेंट्स से भरोकार नहीं रखता है । (व्यवधान) यह सैंबोटेज का मामला है, बम एक्सप्लोजन का मामला है, ट्रेक को उखाने का मामला है ।

**श्री राम बिलास पासवान :** सब में नहीं है, आप दूसरा पढ़िए, दूसरे में आप ने कहा है कि रेल उतरी है ... (व्यवधान) ...

**श्री केदार पांडे :** वह भी इसी तरह की चीज है । इस में मुख्य बात यह है कि आसाम का एजीटेशन बहुत दिनों से चल रहा है । जब जनता पार्टी की हुकूमत थी उसी वक्त से, सितम्बर, 79 से यह सब काम शुरू हुआ जब कि आप इधर थे और अब हम इधर हैं । इसलिए यह समाज की एक बात है, समाज की एक तस्वीर है और उस में आसाम की जो घटना है, वहां जो एजीटेशन बहुत दिनों से चल रहा है, एक इंसीडेंट एक स्टेट में चल रहा है, जिस का बहुत बड़ा असर सारे देश पर है । उसका इंतजाम हम लोग करना चाहते हैं । आप ने भी किया जब आप इधर थे । आप भी नहीं चाहते कि इस तरह का एजीटेशन हो, कोई नहीं चाहता । जितने सदन के माननीय सदस्य हैं सब इस पर चिन्तित हैं, मैं मानता हूँ इस बात को क्यों कि आसाम में जो एजीटेशन हो रहा है उसका अन्त होना चाहिए । उस के लिए प्रयास भी हो रहा है । प्रयास हुआ ।

आज वहां पर एक गवर्नमेंट बनी, और अभी चल रहा है, लेकिन जब एजीटेशन होगा तो उसका प्रोजेक्शन सब जगह होगा । समाज का प्रोजेक्शन होगा और रेल पर भी उस का असर पड़ेगा । उसी से एक्सप्लोजन और यह सब है । इसलिए यह जो एक्सिडेंट है यह आसाम के एजीटेशन का एक रूप है, उसी का एक प्रतिबिम्ब है, उसी का एक प्रोजेक्शन है ।

अब उसी दायरे में हम इस बात को मानते हैं कि एजीटेशन खत्म होना चाहिए, बम-एक्सप्लोजन नहीं होना चाहिए । लेकिन समाज में इस तरह के लोग हैं जो बम चलाते हैं, जो वायलेंस में विश्वास करते हैं और उन के गुस्से के इजहार का जरिया हो जाता है कि ट्रेक उखाड़ दो, बम चला दो, डीरेलमेंट कर दो । ... (व्यवधान) ... हम तो किसी एक व्यक्ति का नाम नहीं लेते हैं और न किसी पार्टी का नाम लेते हैं । हम तो समाज की जो तस्वीर है उस को बता रहे हैं और सब किसी को मन ही मन समझना चाहिए, हम भी समझें, आप भी समझें, जार्ज फर्नाण्डिस साहब भी समझें । इस बात को सभी को समझना है और सबके समझने के बाद इस का इलाज खोजना है । तो एक तो यह बात मैं कहना चाहता हूँ, यह जो एक्सिडेंट है इस के बारे में ।

यह बात ठीक है कि जो रोलिंग स्टॉक हमारा है, हिन्दुस्तान की रेलवे का उस से काफी संतोष हम को नहीं है । रिन्युअल रिप्लेसमेंट होना चाहिए और उस के लिए अभी जो बजट और सिक्स्थ फाइव ईयर प्लान है उस में 5100 करोड़ रुपया जो रखा था उस का 40 परसेंट रिन्युअल रिप्लेसमेंट पर रखा है । उसी में ट्रेक का रिप्लेसमेंट होगा । जो पांच हजार

फूट किलोमीटर की बात आप करते हैं कि इनमें से गड़बड़ी है उसमें से एक एग्जाम्पल मैंने यहीं पर रखा था कि कटिहार-मालदा लाइन में 40 फ्रैंक्चर हैं और उसको हम रिप्लेस करने जा रहे हैं। 1 करोड़ 86 लाख रुपया उस पर खर्च होगा। इसी तरह में और भी है। इस बात से मैं इनकार नहीं करता हूँ। इंडियन रेलवे में आप देखें रोलिंग स्टॉक का रिन्वुअल रिप्लेसमेंट बहुत जरूरी है। बहुत वर्षों से उस पर ध्यान नहीं दिया गया है। इसके बिना काम नहीं चलेगा। इसीलिए छठी पंच वर्षीय योजना में जो रकम रखी गई है 5100 करोड़ उसका करीब करीब आधा हम इसी में खर्च करने जा रहे हैं। माननीय सदस्य ने जो कहा कि हम क्या करने जा रहे हैं तो अभी बजट की जो बातें चल रही थीं उसमें ये भारी बातें आई हैं। उसकी जानकारी तमाम लोगों को है। तो उसको तो हम करेंगे। यह उन्हें सोचना चाहिए, उस तरफ हम कदम बढ़ा चुके हैं। नई लाइन तो हमने इस बजट में दी नहीं, जानबूझ कर नहीं दी, इसीलिए कि पैसा उसी में खर्च करेंगे। इसीलिए हमने कहा कि यह जो बजट है यह रिहैबिलिटेशन बजट है। जो आप कह रहे हैं, मेरे साथ तो आप सहमत हैं, इसमें डील कहाँ है? हम इसको करना चाहते हैं और आप लोगों को फुल कोऑपरेशन इसमें चाहिए। अर्नेस्ट डिजायर यह हमारी है कि इंडियन रेलवे को राइट लाइन पर लाया जाय और जहाँ पर भी गड़बड़ी है उसको दूर किया जाये। लेकिन देहात में हमारे यहाँ एक कहावत है कि हजार वर्ष का कुण्ट एक एकादशी में साफ नहीं होगा। समय लगेगा उसमें।

एक्सीडेंट्स की जहाँ तक बात है, सन् 62 से लेकर आज तक के एक्सीडेंट्स के बारे में हमने कुछ अध्ययन किया।

कभी 800, कभी 900 और कभी 750 एक्सीडेंट्स हुए लेकिन 750 से कम कभी नहीं हुए। यह हिन्दुस्तान की रेलवेज का इतिहास है। 1962 में 1600 एक्सीडेंट्स हुए थे वह घटने रहे लेकिन 750 से कम कभी नहीं हुए। यह इतना बड़ा आर्गेनाइजेशन है और इसमें अभी कमियाँ भी हैं जिनको दूर करने की आवश्यकता है। वानिंग सिस्टम लागू करने की बात है। अगर हमारा ट्रैक मजबूत हो जाए, कोई गड़बड़ी न हो और इंजन ठीक चले तो कोई बात नहीं है लेकिन यह इतना बड़ा देश है, राजनीतिक अंतर भी पड़ता है, समाज में आर्डर भी है और डिस-आर्डर भी है, उसका भी प्रोजेक्शन होता है, सबटाज का मामला है, बम एक्सप्लोजन की बात है, यह सारी बातें हैं। हम चाहते हैं कम से कम एक्सीडेंट्स हों लेकिन एकदम कोई एक्सीडेंट ही न हो—ऐसी गारण्टी कोई नहीं दे सकता है लेकिन एक्सीडेंट्स जहाँ तक सम्भव हो कम से कम हों। यही हमारा एम है। यह इतना बड़ा संगठन है और इसमें ह्यूमन एरर भी हो सकती है। हेयूमन एरर सबसे ज़बरदस्त है। सिस्टम में भी चेंज करने की जरूरत है। इस तरह के उपाय किए जायें जिनमें भरमक एक्सीडेंट्स न होने पायें क्योंकि कोई भी व्यक्ति मर जाता है तो उसके प्रति ममता जागृत होती है। इसलिए अभी जो बात हमारे सामने आई है एक्सीडेंट्स के बारे में उसमें एजिटेशन एक आफशूट है। इस सिलसिले में हमें आप सभी के कोऑपरेशन की जरूरत है ताकि एजिटेशन कम हो जायें। आप सभी लोग इसमें हमारी मदद करें और वहाँ असम में स्टैबल सरकार चले।

श्री राम बिलास पासवान : आप उस सरकार को खत्म कर दीजिए। जितना आप उसको चलायेंगे उतना ही गड़बड़ होगा।



श्री केदार पांडे : वह तो जो होगा, होगा लेकिन किसी गवर्नमेंट को डिसप्लेस करने की कोशिश आपको नहीं करनी चाहिए ताकि वहां पर ला एण्ड आर्डर बना रहे और बम एक्सप्लोजन की जो बात है वह भी न होने पाए ।

श्री जंतुल बशर (गाजीपुर) : उपाध्यक्ष जी, माननीय मंत्री जी ने अपने स्टेटेमेंट में इस पार्सिविलिटी को रूल आउट नहीं किया है कि यह सैबटाज का मामला है । मेरा अपना खयाल है कि यह बिल्कुल सैबटाज का मामला है । हमें इसकी बैंक-ग्राउण्ड में जाना पड़ेगा । असम एजिटेशन जोरों पर चल रहा था, वहां की सारी व्यवस्था अस्त-व्यस्त हो चुकी थी, तेल असम से बाहर नहीं जा रहा था, सरकारी कर्मचारी दफ्तरों में नहीं जा रहे थे, रेलगाड़ियां नहीं चल रही थी, बसेज नहीं चल रही थी, ट्रैफिक बिल्कुल हॉल्ट हो गया था और असम के लोगों तक जरूरी सामान दूसरे भागों से नहीं पहुंचाया जा रहा था । ऐसी हालत में असम में एक पापुलर सरकार बनाई गई, उस पापुलर सरकार की मुख्य मंत्री माइनारिटी कम्युनिटी की एक महिला बनीं, जो कि पहली बार असम में हुआ, और यह उस मुख्य मंत्री और उनकी सरकार का क्रेडिट है कि इस थोड़े समय में उन्होंने असम के आन्दोलन पर पूरी तरह से काबू पा लिया । वहां पर लाइफ नार्मल हुई, रेलगाड़ियां चलने लगीं, बसेज चलने लगीं, सरकारी कर्मचारी अपना काम करने लगे, जरूरी सामान असम में दूसरे भागों से पहुंचने लगा और तेल की धारा असम से दूसरे भागों तक बहने लगी । वहां का जनजीवन बिल्कुल सामान्य हो गया और सत्याग्रह, एजिटेशन नाम की कोई चीज असम में दिखाई नहीं दी ।

असम में वह शान्ति का वातावरण बड़ी तेजी के साथ वापिस आ रहा था और जो एजीटेटर्स थे, आन्दोलनकारी थे, वे राजनीतिक तौर से हट रहे थे, बैंकग्राऊण्ड में जा रहे थे । असम के लोगों पर जो उसका असर था, वह धीरे-धीरे समाप्त हो रहा था । इस बैंकग्राऊण्ड में हमें यह देखना होगा कि यह जो रेलवे का लाइन उखाड़ी गई रेलवे की गाड़ियां उल्टी गई और ये जो इस प्रकार की घटनायें हैं ये अकेली नहीं हैं पिछले तीन महीनों से देखते आ रहे हैं । रेडियो स्टेशन ब्लास्ट हुआ है । रेलगाड़ियों में जान माल का नुकसान नहीं हुआ, लेकिन पिछले तीन महीनों से कहीं न कहीं कोई-न-कोई ब्लास्ट हो रहा है । असम के एजिटेशन में जो उग्र तत्व हैं, जो विध्वंसकारी तत्व हैं, उन्होंने ऐसा लगता है कि फैसला कर लिया है कि चूंकि जनता के बीच में उनको कोई जगह नहीं रही, अब उनको कोई पब्लिसिटी नहीं मिलने वाली है, अब कोई हड़ताल धरना या बन्द नहीं करा पा रहे हैं तो इसके लिए उन्होंने यह सैबटाज का रास्ता अख्तियार किया है । विध्वंसकारी प्रवृत्ति का रास्ता अख्तियार किया है, ताकि बाहर उनकी कुछ पब्लिसिटी मिल सके और यह जाहिर हो सके कि असम के आन्दोलन में, असम के एजिटेशन में कुछ जान बाकी है । लेकिन उपाध्यक्ष महोदय, हमारी सरकार को इस मामले को गम्भीरता पूर्वक लेना चाहिए, क्योंकि रेलगाड़ियों में सफर करने वाली यात्री इन्तेंसेट हैं, पता नहीं किस जगह के रहने वाले हैं, कहां के हैं उनको असम की राजनीति से लेना देना कुछ नहीं है, ऐसे लोग इस विध्वंसकारी प्रवृत्ति के निशाने बनने हैं । इस प्रकार के लोगों को जर्म्मा होना पड़ता है, ऐसे लोगों की जान जाती है और इसी प्रकार के लोगों को नुकसान

उठाना पड़ता है—इसलिए सरकार को इस पर पूरी तबज्जह देनी चाहिए ।

इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि.....

उपाध्यक्ष महोदय : आप प्रश्न पूछिए ।

श्री जैनुल बशर : उपाध्यक्ष महोदय, मैं तो समझता था कि आप हिन्दी नहीं समझते हैं ।

Hindi, you may not be knowing, I suppose.

MR. DEPUTY SPEAKER: You do not know the fact that I know Hindi very well.

श्री जैनुल बशर : उपाध्यक्ष महोदय, असम में ज़रूरत इस बात की है कि असम में जो रेलवे लाइनें हैं या नार्थ ईस्टर्न रोजन में रेलवे लाइन है, उसकी पूरी तरह से सुरक्षा प्रदान की जानी चाहिए । नागालैंड में जब उपद्रव शुरू हुए थे, तो नागालैंड के उपद्रव के जमाने में भी इसी प्रकार का सैबोटाज शुरू हुआ था और उस समय पूरे नागालैंड के नार्थ ईस्टर्न रोजन में रेलवे लाइनों की सुरक्षा की गई थी । इस के लिए सिर्फ असम को पुलिस पर ही भरोसा करना ठीक नहीं है । हजारों किलोमीटर की रेलवे लाइनों को केवल असम को पुलिस सुरक्षा प्रदान नहीं कर सकती, इसके लिए बी० एफ० एफ० और सी० आर० पी० एफ० के लोगों को भी सहायता लेनी चाहिए । इस बात का भी आपको पता लगाना चाहिए कि यह जो सैबोटाज हुआ है, इसके पीछे कौन से विध्वंसकारी तत्व हैं या कौन लोग हैं ? उनको ट्रेनिंग कहां से मिलती है, उनको सैबोटाज करने के

बम्ब या और हथियार या मँटीरियल कहां से मिलते हैं ? इस के बारे में आपको पता लगाना चाहिए । अभी अखबारों में निकला है कि असम के गोलपारा जिले में लोगों को गिरफ्तार भी किया गया है, उनसे आसानी से इन चीजों के बारे में पता लगाया जा सकता है ।

उपाध्यक्ष महोदय, इसलिए मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि तीन महीने से इस प्रकार की विध्वंसक घटनायें हो रही हैं, तो क्या उन्होंने नार्थ ईस्टर्न रेलवे लाइनों की सुरक्षा के लिए कोई व्यवस्था की थी ? इस तरह की घटनायें न हों, उसके लिए वह आगे क्या करने जा रहे हैं और किस तरह से वे रेलवे लाइनों को प्रोटेक्शन देने जा रहे हैं, ताकि यह जो घटनायें होती हैं, वे न हों ?

दूसरी बात मैं यह जानना चाहता हूँ—क्या आसाम गवर्नमेंट को वह इस प्रकार की मदद देने जा रहे हैं या नहीं, जिस से कि जो विध्वंसकारी एलीमेंट्स हैं, सेबो-टयुस हैं उन का पता लग सके ? बिना सेंट्रल गवर्नमेंट की मदद के यह आसाम गवर्नमेंट के बस की बात नहीं है । आसाम गवर्नमेंट ने राजनीतिक तौर पर एजीडेशन पर काबू पा लिया है, लेकिन विध्वंसकारी एक्टिविटीज को रोकने के लिये सेंट्रल गवर्नमेंट को उन की मदद करनी पड़ेगी । मैं जानना चाहता हूँ सेंट्रल गवर्नमेंट इस मामले में आसाम गवर्नमेंट की क्या मदद कर रही है ?

श्री केदार पांडे : मैंने तो पहले ही अपने उत्तर में सारी बातें बतलाई हैं । यह सही बात है कि यह जो इन्सीडेन्ट हुआ है यह सेबोटाज है, इन्सीडेन्ट आफ बाम्ब एक्सप्लोजन है—यह बात इस्ते-

ब्लिंड है, इस में कोई डाउट नहीं है । आगे ऐसी घटना न हो, इस के लिये वहाँ काफी पुलिस फॉर्स स्ट्रेण्थेन की गई है, आर० पी० एफ० और जी० आर० पी० दोनों में कोआर्डिनेशन लाने की कोशिश की जा रही है । जो ट्रैक पैट्रोलिंग है उसे इन्जीनियरिंग गैंग में कर रहे हैं । जी० आर० पी० और आर० पी० एफ० सब एस० आर० पी० के कन्ट्रोल में काम कर रहे हैं इस के लिये पैट्रोल स्पेशल ट्रेन्ज भी चलाई जाती है—मेल और एक्सप्रेस ट्रेन्ज के आगे पैट्रोल स्पेशल ट्रेन चलती है ताकि इस तरह की घटना न घटे और यदि कोई बात हो तो उस पर तुरन्त ऐक्शन लिया जा सके । इस को नलवाड़ी तक लाया गया है । जितने कम्प्लेज हुए हैं उन का इन्वेस्टिगेशन करा रहे हैं वहाँ पर इन्टेलिजेन्स की जरूरत है, जिस को काफी टाइट कर रहे हैं । अगर इन्टेलिजेन्स मजबूत होगा तो काफी जानकारी पहले में मिल सकती है । लेकिन अभी भी आसाम में डिस्ऑर्डर है जिस को उतनी दूर तक कन्ट्रोल नहीं कर सके हैं जितना कि करना चाहिये । इस के लिये सब के कोआपरेशन की जरूरत है—इन्क्लूडिंग अपोजीशन । डेमोक्रेसी में ऐसे ईशूज पर यदि सब लॉग मिल कर नहीं सोचेंगे तो कैसे काम चलेगा । इन में कुछ ऐसे तत्व हैं जो इस तरह की गलती करते हैं, जिस का शिकार सब को होना पड़ता है ।

इसी तरह से रेलवे के प्रॉटेक्शन के लिये आर० पी० एफ० को टाइट किया है । जहाँ तक नार्थ ईस्टर्न रेलवे और नार्थ ईस्ट फ्रान्टीयर रेलवे की बात है दोनों पर विशेष ध्यान है और बजट में भी ज्यादा पैसा उस क्षेत्र पर खर्च करने जा रहे हैं ताकि वहाँ का इन्तजाम ठीक हो सके । सेंट्रल गवर्नमेंट और स्टेट

गवर्नमेंट दोनों में कोआपरेशन में काम हो रहा है । वहाँ पर डेमोक्रेसी को रेस्टोर करने का काम हुआ है, वहाँ पर जो सरकार बनी है श्रीमती तैमूर उस की चीफ मिनिस्टर है, हम, आप, सब लॉग उन के हाथ मजबूत करें.....

श्री राम बिलास पासवान : किस के हाथ को ?

श्री केदार पाण्डे : वहाँ की गवर्नमेंट के हाथ को ।

श्री राम बिलास पासवान : उस को डिस्मिस कीजिये ।

श्री केदार पाण्डे : पहले आप पूरा सहयोग दीजिये, उस को चलाइये, अगर नहीं चलेगा तो बाद में देखा जायेगा, लेकिन आप की इन्टेन्शन और ऐक्शन ठीक रहने चाहिये । इस को कीजिये फिर देखिये, उस के बाद सब ठीक चलेगा ।

श्री राम बिलास पासवान : हमारा ऐक्शन और इन्टेन्शन दोनों साफ है ।

SHRI CHITTA BASU (Barasat): Sir, this bomb blast on the railway tracks, leading to derailment, damages, injuries and, as was reported in some press reports, also loss of life cannot be discussed or understood in isolation—away from the realities of the situation in Assam, particularly this situation arising out of the prolonged agitation on the issue of foreign nationals. My point is that the matter could have been dealt with by the Home Ministry. As a matter of fact, I gave my notice address to the Home Ministry. Anyway, it is the wisdom of the Cabinet that the Railway Minister has been authorised to tackle the matter.

My first point is that there should be a comprehensive assessment of the situation, having regard to the realities of the political situation in Assam

and lack of adequate vigil on the part of the administration of Assam generally speaking, and lack of adequate vigil on the part of the Railway administration. You would kindly note that there were enough symptoms, indications and signals. Indicating that the extremist elements in Assam, being divorced from the mass support which they could enjoy at the earlier stage of the agitation, have taken or are increasingly taking resort to violent activities. This is an important element of change—that the patriotic and democratic masses of Assam have seen through the game and, therefore, they are coming out in larger and larger numbers to see that the unity and integrity of the country is preserved and the genuine and basic problems of Assam are solved through peaceful and negotiated methods. Being thus divorced from the masses, a section of the extremists are increasingly taking resort to violent activities. All these bomb blasts on the Railways on 1st April, you would understand, took place at more or less the same time in six places covering about 5 districts of Assam. The major objective was to dislocate the communication of the entire north-eastern region and, as a matter of fact, reports appearing in the Press suggest that there had been about 25 to 30 bomb blasts on the railway tracks in the last 2 to 3 months.

My grouse against the railway administration is: first of all, when these signals were there for the last 3 months that bomb blasts took place for at least 25 to 30 times on the railway tracks, the railway administration did not take proper action to see that the railway tracks are preserved properly and these things cannot happen again. There was not only attack on the part of the extremists on the railway tracks alone but there were bomb blasts before the MLA Hostel at Dispur—two bomb blasts and it has been reported and it is reported by the *National Herald*, your paper, that an inter-State racket of clandestine arms and ammunition

exists and operates from Gauhati and other places . . .

SHRI GEORGE FERNANDES: The epicentre is Agra.

SHRI CHITTA BASU: If it is so, that is all right also. Therefore, this inter-State racket of clandestine arms and ammunitions is operating and there are suggestions in the Press reports and I say that forces outside the country and within the country which are interested to bring about a destabilisation and undermine the unity and integrity of the country, have been encouraging and abetting these violent activities.

It is not the question of railway alone, it is not the poor Railway Minister, it is not his burden to bear but it is for the entire administration of the Government of India to prove their sincerity as to what steps they propose to take in the matter of meeting this challenge of the extremists which are anti-national, which are parochial and which undermine the unity and integrity of the country. Sir, this is one aspect of the situation. There is also another aspect of the situation.

13 hrs.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Mr. Chitta Basu, you can continue after lunch. Now, Shri R. Venkataraman to make a statement

SHRI INDRAJIT GUPTA (Basirhat): Just a minute. In order to save the time of this House he might utilise this occasion to make a statement about the L.I.C. There is a Supreme Court's decision of yesterday. And the L.I.C. strike is going on.

MR. DEPUTY-SPEAKER: He is now going to make a statement.

SHRI INDRAJIT GUPTA: He can just take one minute.

**SHRI CHITTA BASU:** He can just mention.

**SHRI GEORGE FERNANDES:** The L.I.C. strike is going on.

**SHRI INDRAJIT GUPTA:** The Supreme Court's decision of yesterday is there.

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** This is a statement. It has been circulated. He is simply to make the statement. (Interruptions) Now, Shri R. Venkataraman to make the statement.

13.01 hrs.

**STATEMENT RE PAYMENT OF ADDITIONAL INSTALMENT OF DEARNESS ALLOWANCE TO CENTRAL GOVERNMENT EMPLOYEES AND RELIEF TO PENSIONERS**

**THE MINISTER OF FINANCE (SHRI R. VENKATARAMAN):** Mr. Deputy-Speaker, Sir, under the existing Dearness Allowance Scheme as applicable to the Central Government employees, an instalment of dearness allowance becomes due for consideration after every 8-point increase in the 12-monthly average of the Consumer Price Index. On this basis, the last dearness allowance instalment was paid to the employees from 1-9-1980 with reference to the index average of 376. At the end of November, 1980, the index average crossed 384 points and consequently a further dearness allowance instalment to the employees from 1-12-1980 became due for consideration. The Government have decided to pay this instalment in cash. This instalment will benefit the employees getting pay upto Rs. 1600 per mensem with marginal adjustments. The instalment will cost the exchequer Rs. 77.50 crores during the financial year 1981-82 including Rs. 15.50 crores on account of the arrears. The recurring annual cost of the instalment will be Rs 62 crores.

Until now an instalment of dearness relief to the Central Government pensioners including family pensioners

was paid at the rate of 5 per cent of pension subject to a minimum of Rs. 5 and a maximum of Rs. 25 per mensem after every 16-point increase in the 12-monthly average of the Consumer Price Index. On this basis, the last instalment was paid to the pensioners from 1-9-1980 with reference to the index average of 376. As, however, announced in the Lok Sabha in my Budget Speech on 28-2-1981. "Relief to the Pensioners" will hereafter be paid after every 8 point increase in the index average, and the rate of an instalment of such relief shall be 2½ per cent of monthly pension. Accordingly, Government have decided to pay pensioners, including family pensioners, an instalment of relief with effect from 1-12-1980, at the rate of 2½ per cent of pension, subject to a minimum of Rs. 2.50 and a maximum of Rs. 12.50 per month. This will cost the exchequer Rs. 6.13 crores in the financial year 1981-82, including Rs. 1.53 crores on account of the arrears.

Budget provisions for this expenditure already exist in the Estimates for the year 1981-82. Orders both in respect of the payment of the D.A. instalment to the serving employees and the payment of the instalment of relief to pensioners will issue shortly.

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** The House stands adjourned to meet again at 2 P.M.

13.03 hrs.

*The Lok Sabha adjourned for Lunch till Fourteen of the Clock.*

----

*The Lok Sabha re-assembled after Lunch at six minutes past Fourteen of the Clock*

(Mr. Deputy-Speaker in the Chair)  
**CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE**  
—Contd.

Reported derailments of trains in N.E. region—contd.

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** Shri Chitta Basu.

You are putting a question.