

[श्री आई० के० गुजराल]

अखबार है जाँकि किसी वक्त डिफाल्टर भी रहा हो तो मैं चाहता हूँ कि जो उसके रीडर हैं उनका बातावत न करो, उसके रीडर्ज़ तक अपनी कम्पेन पहुँचाओ और रीडर्ज़ को मान्य होना चाहिये कि फैमिली प्लानिंग अच्छी चीज़ है फिर चाहे एडीटोरियल फैमिली प्लानिंग के खिलाफ ही क्यों न लिखा गया हो। यही हमारी किसी हद तक कोशिश होती है और हम कोशिश करते हैं कि कोई बीच का रास्ता निकालें, पालिसी निकालें। इसको ज्यादा एनसिएट करना मेरे लिए मुश्किल होगा क्योंकि इंडिविजुअल केमिस को देख करके फैसला करना पड़ता है। लेकिन एक बात मैं जरूर कहना चाहता हूँ कि एडवर्टिजमेंट्स को हिन्दुस्तान की सरकार कभी भी इस चीज़ का जरिया नहीं समझती कि उसके जरिये वह अपनी रियामत, अपने पालिटिक्स को या अपने इनफ्लुएंस को बढ़ाए या घटाए, उसके वास्ते इनको वह इस्तेमाल नहीं करनी हैं।

मधुजी ने कहा कि अखबारों में भी इशतहारों का कुछ असर कम होना चाहिये। मैं कह रहा था कि इसके लिए कुछ थोड़ी सी बुनियादी सोच हमें करनी पड़ेगी क्योंकि हिस्टारिकल तौर पर जैसे मैंने कहा हम लोग हों या संस्थाएँ हों या व्यक्ति हों वे हिस्ट्री के दबाव में बहुत रह जाते हैं और हिस्ट्री का दबाव हम पर यह पड़ा कि क्योंकि ये अखबार बढ़ते रहे इशतहारों के ऊपर, उन की निर्भरता इशतहारों पर रही, इस वास्ते हम यह मान कर चलने लग गए कि शायद अखबारों और इशतहारों का चोली दामन का साथ है। इस फिजोसॉफी को जैसे मैंने शुरू में कहा कि अगर कोई इंस्टीट्यूशन जो बुनियादी परपज है उसको नैगेट करने लग जाती है तो फिर हम कोअ्रापस में बैठ कर गौर करना होगा कि

कौन स वास्ते है जिन के जरिये अखबार चलें भी, आजाद भी रहें लेकिन साथ साथ उनके ऊपर इस किम्म के इनफ्लुएंस न आ पाएँ जिन की तरफ मधु जी ने इशाग किया। यह फैसला मैं अकेला नहीं कर सकता। यह बहुत बड़ी नेशनल और इंटरनेशनल डिबेट का भी मामला है और वही इस पर फैसला करना होगा।

मैं उम्मीद करता हूँ कि सभी मैम्बर्ज़ के जितने प्वाइंट्स हैं उनका मैंने जवाब दे दिया होगा।

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That the Bill be passed".

The motion was adopted.

15.38 hrs.

INDIAN RAILWAYS (SECOND AMENDMENT) BILL

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI): I beg to move:*

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

Before the House takes up the Bill for consideration, I would like to ex-

*Moved with the recommendation of the President.

plain the position in brief. This Bill seeks to amend section 82A and 82J of the Indian Railways Act, 1890. Sections 82A and 82J of the Indian Railways Act, 1890 and the rules framed under section 82J constitute the provisions under which compensation to victims and dependants of victims of railway accidents is now paid. The maximum amount payable now is Rs. 20,000. Payment is made according to a schedule which takes into account the income of the deceased or the injured person at the time of the accident. The lower the income the lower is the amount of compensation.

There has been a persistent demand that the compensation now being paid to victims of railway accidents should be enhanced. It was in 1962 that the upper limit was raised to Rs. 29,000 from the then existing limit of Rs. 10,000. Since then, the cost of living has increased, and it has been felt that the amount of compensation payable to victims should also be increased. The amendment seeks to enhance the compensation payable to passengers for the purpose stated above. Further, the present connection between the income and the compensation payable leaves scope for uncertainties and doubts in regards to the income of the deceased. Hence, it has been proposed that irrespective of the income of the deceased, the compensation payable will depend only on the nature of the injury or on the fact of death. In other words, in the case of every person who dies, the amount of compensation payable will be Rs. 50,000, and in the case of every person who suffers injuries which completely prevent him from pursuing his normal activities, the compensation payable will also be Rs. 50,000. Similarly, for each type of injury, the compensation payable will be laid down so that the victims or his dependents will not be required to adduce evidence regarding the income.

To cover the additional expenditure and also for improving the safety of

travelling on the Indian Railways and passenger amenities, it is proposed to levy a surcharge on passenger are as follows:

Class of ticket	Rate of surcharge per ticket (in Rs.)
Third class Ordinary and Express including individual suburban	0.05
Air-conditioned Chair car and Second class	0.10
First class	0.50
Air-conditioned	1.00
<i>Season tickets:</i>	
Third class and Second Class suburban and non-suburban monthly tickets	0.25
First class monthly suburban and non-suburban season tickets	1.50
Quarterly season tickets	Proportionate increase

I have nothing more to say. I commend the Motion.

MR. CHAIRMAN: Motion moved:

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

श्री मोहम्मद इस्माइल (बैरकपुर) : सभापति महोदय, रेलवे एक्ट में एमंडमेंट करने के लिये मंत्री महोदय जो बिल लाये हैं, उस में यह व्यवस्था की गई है कि अगर कोई आदमी किसी रेल दुर्घटना में मर जाये, तो उस के परिवार को 50,000 रुपये कम्पेन्सेशन के रूप में मिलेगा। अगर कोई आदमी किसी हवाई जहाज की दुर्घटना में मर जाये, तो उस के लिये एक लाख रुपये का कम्पेन्सेशन दिया जाता है। यह सरकार समाजवाद की बात करती है, लेकिन वह

[श्री मोहम्मद इस्माइल]

मरने के वक्त भी एक आदमी और दूसर आदमी में भेद करती है । बड़ा आदमी भी मरता है और गरीब भी मरता है—दोनों मरते हैं, तो फिर बड़े आदमी के लिये एक लाख रुपया और गरीब आदमी के लिए पचास हजार रुपया कम्पेन्सेशन में दिया जाये, यह बात समझ में नहीं आती है । यह कैसा समाजवाद है ।

15.41 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

इस बिल में मंत्री महोदय ने एक तरफ कम्पेन्सेशन की रकम को बीस हजार रुपये से पचास हजार रुपये तक बढ़ाया है और दूसरी तरफ उन्होंने सरचार्ज लगा कर किराये को भी बढ़ा दिया है । मैं इस बात का घोर विरोधी हूँ और इस की मुखालिफत करता हूँ । किराया बढ़ा कर आम जनता के बोझ को बढ़ाने की इस नीति का मैं बहुत जोरों से विरोध करता हूँ । यह तो बिल्कुल बनिये का तरीका है कि एक पैसा दिया और दस पैसे बसूल कर लिये । निजी मालिकों ने यही तरीका ग्रहण किया है कि अगर मजदूरों की तन्ख्वाह में पच्चीस रुपये बढ़ा दिये, तो उस के साथ ही चीजों के दाम भी बढ़ा दिये—कोयला मजदूरों को डीयरनेस एलाउंस दिया और साथ ही कोयले के दाम बढ़ा दिये । यह गवर्नमेंट सरमायादारों का तरीका अपना रही है । और जब हम कहते हैं कि आम सरमायादारों की दुम हो, तो तिलमिला कर कहते हैं कि हम उन की दुम नहीं हैं, हम तो उन को दबाने वाले हैं, हम समाजवादी हैं । मैं आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय किराया बढ़ाने के बारे में फिर से गौर करेंगे ।

जहां तक रेलवे के लोको रनिंग स्टाफ का ताल्लुक है, फिर एक नया संकट आने वाला है । उन लोगों ने हड़ताल की और

गवर्नमेंट ने छः महीने के लिए स्ट्राइक को बंद कर दिया । हम चाहते हैं कि सरकार मजदूरों के साथ बैठ कर बातचीत करे और किसी फ़ैसले पर पहुंचे ।

MR. DEPUTY-SPEAKER: What has that got to do with this Bill?

SHRI MOHAMMAD ISMAIL: I am mentioning it.

MR. DEPUTY-SPEAKER: No, no. You speak on the Bill.

SHRI MOHAMMAD ISMAIL: This is connected with the Railways.

MR. DEPUTY-SPEAKER: It is connected with the Railways, but not with the Bill. Do not go all that way. There will be another occasion.

श्री मोहम्मद इस्माइल : यह देर बहुत खतरनाक साबित हो सकती है । मैं मंत्री महोदय से कहूंगा कि वह इस बारे में मजदूरों के साथ बातचीत करें । मेरे पास दो तीन टेलीग्राम आये हैं । वेस्ट्रन रेलवे में एजी-डेशन चल रहा है । वहां किसी दिन कोई संकट आ सकता है । वहां उच्च अधिकारी मजदूरों को परेशान कर रहे हैं ।

MR. DEPUTY-SPEAKER: You can only refer to it. Please do not amplify it.

श्री मोहम्मद इस्माइल : घाय कहते हैं कि जो कुछ मैं कह रहा हूँ, वह रेलिवेंट नहीं है । लेकिन मैं ये बातें मंत्री महोदय के घर पर जा कर तो नहीं कह सकता हूँ । यहां से देश के लोगों को मालूम हो जायेगा कि हम क्या चाहते हैं । हम चाहते हैं कि सरकार मजदूरों के साथ बातचीत कर के इस बारे में जल्दी फ़ैसला करे । रेकगनाइज्ड यूनियनों ने भी रेजोल्यूशन पास किया है कि अगर फ़ैसला जल्दी नहीं किया जायेगा, तो वे एक्शन लेंगे । आज स्टाफ़ एसोसियेशन

के लोडों पर सख्तियां हो रही हैं। जैने श्री के० के० धर का लामर्डिंग से तयार न कर दिया गया है।

जहां तक कैजुअल लेबर का सवाल है रेलवे में दो नीतियां चल रही हैं। कुछ डिपार्टमेंट्स में तो कैजुअल लेबर का छः महीने के बाद सत्र फ़ैसलिटी मिलती है और कुछ डिपार्टमेंट ऐमे हैं, जिनमें कैजुअल लेबर को सिर्फ तन्खाह मिलती है और कोई फ़ैसिलिटी नहीं मिलती है, जो कैजुअल लेबर सिर्फ तन्खाह पर ही काम कर रही है और जिनकी सर्विस दस बारह वर्ष तक की हो चुकी है। मुझे आशा है कि रेलवे मंत्री इस बारे में अपना निर्णय बतायेंगे।

श्री मूलचन्द झागा (पाली) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री महोदय को इस बात के लिए धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने गरीब और भ्रमीर को बराबर मुद्रावजा देने की व्यवस्था की है और पहले के फ़र्क को मिटा दिया है। 1971-72 में 4959 रेल दुर्घटनाएँ हुईं, जिन में 2619 लोग हताहत हुए। मंत्री महोदय बताय कि सरवार्ज लगाने से रेलवे को कितनी आमदनी होगी।

हर साल रेलवे बजट में किराया बढ़ाने की बात जरूर होती है। लेकिन रेलवे में जो अनाप-शनाप खर्चा होता है, उस को रोकने के लिए क्या इन्तज़ाम किया गया है? रेलवे को ओवर-स्टाफ़्ड है। मंत्री महोदय बतायें कि स्टाफ़ को कितनी तन्खाह मिलती है, बड़े बड़े अधिकारियों को कितना वेतन मिलता है और उन के बंगलों पर कितना खर्च होता है। हम देखते हैं कि यद्यपि प्रार० पी० ए० पर 35 करोड़ रुपया खर्च किया जाता है, लेकिन रेलवे में करोड़ों रुपयों की चोरी होती है। कोयले की चोरी, सामान की चोरी और यात्रियों के बिना टिकट चलने के कारण रेलवे को करोड़ों

रुपयों की हानि होती है। क्या सरकार के पास रेलवे के खर्च को कम करने की कोई योजना है या नहीं? मैं समझता हूँ कि रेलवे के अनावश्यक खर्च और चोरियों को रोकने के लिए कोई कदम नहीं उठाये जाते हैं, जब कि यात्रियों पर सरवार्ज लगाया जा रहा है। रेलवेज द्वारा डीजल, कोयले और बिजली में टूटने चलाई जाती हैं, उम के पास कम्प्यूटर हैं, लेकिन फिर भी उम में कितनी हड़तालें, दुर्घटनाएँ और चोरियां होती हैं। रेलवे बोर्ड पर कितना खर्चा होता है? एक स्टेशन मास्टर का इन्सपेक्शन करने के लिए क्लेम इन्सपेक्टर, सैनिटरी इन्सपेक्टर आदि दस इन्सपेक्टर रखे हुए हैं।

अगर मंत्री महोदय ठीक समझें तो वह पालियामेंट की एक कमेटी बैठाएं और वह उस बात की जांच करे सारे प्रांकड़ों की कि इस के अंदर जो खर्चा हुआ है रेलवे बोर्ड का जो खर्चा हुआ है और दूसरे जो खर्च है वह खर्च कम भी हो सकते हैं या नहीं। बाकी इस बिल के लिए तो मुझे कुछ कहना नहीं है।

श्री सरजू पांडे (गाजीपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, इस से पहले कि मैं इस बिल के मुद्दों पर बोलूँ, दो तीन बात खास तौर से ऐक्सीडेंट के बारे में कहना चाहता हूँ। जैसा कि माननीय सदस्य ने कहा कि पिछले एक साल के अंदर दुर्घटनाओं के प्रांकड़े 4959 हैं तो यह बात भी देखनी चाहिये कि ये दुर्घटनाएँ होती क्यों हैं? अगर रेलवे की हालत देखी जाय, उस में काम करने वाले लोगों को देखा जाय तो इतना ज्यादा असंतोष है मारे कर्मचारियों के भीतर कि उस असंतोष को ले कर आप जनता की सेवा रेलवे के द्वारा कैसे कर सकते हैं? सिर्फ मुद्रावजा देने से या कोई ऐसी बात करने से बात नहीं बनगी। अभी कई माननीय सदस्यों ने कहा लॉको रनिंग

[श्री सरजू पांडे]

स्टाफ की हड़ताल हुई, मिनिस्टर ने वादा किया, हड़ताल वापस हुई। लेकिन आज भी वे बेचारे गरीब मारे मारे फिर रहे हैं। उन की वान कोई नहीं मुन रहा है। और वह फिर अब हड़ताल की तैयारी कर रहे हैं। स्टेशन मास्टरों में, खलासियों में और दूसरे स्टाफ में सारे का मारा नरक बना रखा है। तो पहली बात यह मैं कहना चाहता हूँ कि क्योंकि ड्यूटी में नैब्लिजेंस होती है, लोगों का काम करने का मन नहीं होता है, गाड़ियाँ रोजाना लेट हाँती हैं, हम लोगों की तो बड़ी मुश्किल हो जाती है, कोई गाड़ी समय पर चलती ही नहीं है, 12-12 घंटे और 16-16 घंटे लेट ट्रेन्स चला करती हैं, तो इस के ऊपर मंत्री महीदय को विचार करना चाहिए, कि रेलवे के अंदर ऐक्सीडेंट्स जो होते हैं उस का मुख्य कारण क्या है और किस तरह से अधिकारियों और कर्मचारियों को खूश किया जाय जिस से कि हमारे रेलवे की जो रनिंग है उस का काम ठीक ढंग से हो सके।

अब मुआवजे के बारे में जैसे कि मूल चंद डागा साहब ने कहा कि चोरियों की तो कोई हद नहीं है और इस के ऊपर सरचार्ज बढ़ाया जा रहा है। पहले तो मैं यह जानना चाहता हूँ कि आपने जो 20 हजार मुआवजा रखा था वह कितने आदमियों को मिला? हमारे जिले में पूरी ट्रेन दरिया में उलट कर चली गई लेकिन एक आदमी को भी मुआवजा नहीं मिला। इसके दफ्तरों में दौड़ते दौड़ते मुआवजा लेने वाला भी मर जाया जाता है और फिर भी मुआवजा नहीं मिलेगा। बहर हाल यह जो किया है, मुआवजे की रकम जो बढ़ाई है वह ठीक है। लेकिन हवाई जहाज में आदमी मर जायेगा तो उस को तो देंगे एक लाख रुपया और रेल में मरेगा तो उस के लिए 50 हजार रुपया मिलेगा, यह क्यों? यह बात मेरी समझ में नहीं आई। आखिर मौत तो एक सी

होती है। मरने का प्रभाव परिवार के जीवन के ऊपर एक ही पड़ता है। तो फिर यह समझ में नहीं आता कि इस तरह यह कम क्यों रखा जा रहा है? कहा जाता है कि साहब, रेलवे में आमदनी नहीं है। जब आप सरचार्ज लगा कर आमदनी बढ़ा रहे हैं तो इस का ज्यादा ही कन्ने में आप को क्या नुकसान था? अगर तमाम जनता का, उन्हीं गरीब आदमियों का खून चूमना था तो इसमें तो अच्छा होता कि आप नहीं बढ़ाएँ होतें। रेलवे का किराया यों ही बढ़ा हुआ है। और जितना ही आप किराया बढ़ाएंगे उतना ही लोग रास्ता निकाल लेंगे। कोई टिकट लेगा ही नहीं। आप वसूली करते रहिए। मारे के सारे रेलवे में लोगों ने टिकट लेना बन्द कर दिया है क्योंकि इतना महंगा टिकट हो गया कि गरीब आदमी खरीद नहीं सकता है। तो सरचार्ज बढ़ाने का कोई जरूरी फिक्शन आप का नहीं है। वह तो इस बिल में है भी नहीं। लेकिन मंत्री जीने अभी कहा है, तो मैं चाहता हूँ कि सरचार्ज वाली बात को वह वापस लें और मुआवजे वाली जो रकम है इस को और बढ़ाना चाहिए। रेलवे एम्प्लॉईज के सेंट्रफ़ैक्शन के लिए जरूरी है कि इस बात के ऊपर विचार किया जाय कि कैसे इस को ठीक किया जाय। रेलवे बोर्ड की बात आई। इस सदन में बवेश्चन हुआ और लगातार मांग होती रही लेकिन आप ने फरमाया कि हिन्दुस्तान के टेक्नोक्रेट्स हैं, बड़े बड़े लोग उस में बैठे हुए हैं। वह कौन से टेक्नोक्रेट हैं, मुझे तो मालूम नहीं सिवाय इस के कि सैलून उन को मिले हुए हैं जिस में वह घूमते रहते हैं, ऐश करते हैं, उन्हें गरीबों से कोई मतलब नहीं है और अष्टाचार की बात, जो आज रेलवे बोर्ड के चेयरमैन बने हुए हैं इन के ही खिलाफ मैंने इसी सदन में अष्टाचार के आरोप लगाए थे, कुरैशी साहब यहां बैठे हुए हैं, उन्होंने कहा कि मैं जांच कराऊंगा, जांच करना तो दूर रहा उस की तरक्की

हो गई, चेयरमैन रेल बोर्ड बन गया। कमाल हो गया। इस तरह से आप ऐक्सीडेंट रोक सकते हैं कि जो आदमी जनता की नजरों में गिर जाता है उस को आप उठा कर आकाश में रख देते हैं ?

तो मैं आप में निवेदन करना चाहता हूँ कि यह जो आपने हमारा रखा है इस को बढ़ाइए और रेलवे बांड में टेक्निकेट रखने के नाम पर देश में इतनी ज्यादा जो मुसीबत हो रही है उस में और ज्यादा भार मत लाइए, सारी जनता आज परेशान है और साथ ही साथ मुआवजे की रकम को बढ़ाइए। सरकारें लगाने की जरूरत नहीं है। मैं तो कहता हूँ कि अकेले मोगलमराय यार्ड में जितनी चोरी होती है उसी चोरी को ये रोक लें तो सारा रेलवे का खर्चा पूरा हो सकता है। लेकिन वहां सब चोरी करने वाले ही हाकिम हैं। टिन तक चुरा ले जाते हैं, तांबा चुरा ले जाते हैं, मुझे मालूम है कि ट्रकों में पीतल भर कर उठा ले जाते हैं लखनऊ में जो कारखाना है रेलवे का वहां से और रेलवे के इंजन का सामान उठा ले जाते हैं। डीजल के कारखानों में मुझे मालूम हुआ कि एक अफसर ने अपनी कार मरम्मत करवाई, उस को मुफ्त में बुक करवाया। हम ने बरेशचन किया तो कहा कि हां गलत किया था, हम ने उन से पैसा रिकवर कर लिया। कमाल हो गया। जो बड़े आदमी चोरी करें उन से आप पैसा रिकवर कर लें और गरीब को फांसी दे दें ?

एक बात और कह कर मैं समाप्त करता हूँ। सिर्फ सजा देने से अपराध नहीं रकता। दुनिया के सारे दण्डशास्त्रियों ने इस बात को माना है। इंग्लैंड में एक जमाने में कहा जाता है कि पाकेटमारी के अपराध में भी फांसी की सजा दी जाती थी और आंच फोड़ने के अपराध में आंच फोड़ने की सजा दी जाती थी। तो एक पाकेटमार को फांसी दी जा रही थी, एलान हुआ और लोग देखने आए। उधर उस को फांसी दी जा रही थी

और इधर मजमे में जब भी कटती रही लोगों की। तो इस तरह यह काम आप का चलेगा नहीं। आप सीधे अपनी एक नीति बनाइए रेलवे के ऊपर और यह कि कोई बड़ा आदमी मरे तो उस को ज्यादा मुआवजा दो, उस को हैसियत का पता लगाओ यह ठीक नहीं है। गरीब आदमी मर जायगा तो उस का परिवार भीख मांगते हुए मर जायगा। बड़ा आदमी मरेगा तो उस के पास दीवत होती है, वह उस से भी खा सकता है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि इस के ऊपर ठीक ढंग से काम्प्रोहैसिब बिल मंत्री महोदय ले आएँ, मुआवजे की रकम बढ़ाएँ और सरकारें का जैसा कि हमारे साथी मोहम्मद इस्माइल साहब ने कहा है मैं पूरी तरह से विरोध करता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि मंत्री महोदय उस को वापस लेंगे।

SHRI DINESH CHANDRA GO-SWAMI (Gauhati): Sir, I welcome this Bill. But I have to say with regret that this type of *ad hoc* amendments are not desirable. We are going to amend section 82 and if I remember correctly, we amended section 82 last session also. If you amend the same section every session, it causes a lot of discomfort to the public, because there is a presumption in law that people are supposed to know the law and ignorance of law is no excuse. And if this House goes on changing the law, it obviously reflects on the working of Parliament itself. I feel the minister should bring a comprehensive amendment to the entire Indian Railways Act. In fact, in section 82 itself, I feel there are certain provisions which ought to have been further amended.

I welcome the raising of the compensation from Rs. 20,000 to 50,000. Of course, there is some substance in what the earlier speakers have said. If a man dies of a plane accident, we give Rs. 1 lakh. But if he dies of a train accident, we give Rs. 50,000. Obviously, the value of life does not depend upon the vehicle in which you travel. Whatever it is, I welcome this,

but I vehemently protest against raising the surcharge proposed in the Bill. Railway accidents occur mostly because of the mistake of the railways. Do you want the people to suffer for your mistakes? Should the entire community suffer for the mistakes of the railways? On principle, I do not accept it. I agree with Mr. Daga when he says that the railways can make good this loss of Rs. 2½ crores if some economy is carried out.

I welcome this uniform rate of compensation, irrespective of earning capacity. In this world, where a poor man is discriminated against in every walk of life, at least he should have the satisfaction that he is not discriminated against in death or suffering. But I do not understand why you have left the determination of the quantum of compensation to the rules. The Act could have easily said that on death, the compensation will be Rs. 50,000. The amended section 82A says that it will be up to Rs. 50,000. Previously the Act was like this because the rate of compensation was dependent on the earning capacity. Therefore it was said that it will not exceed Rs. 20,000, but it will vary according to the earning capacity. Now when you have done away with the principle of earning capacity, you could have said in positive terms that in the case of death the liability of the railway administration shall be Rs. 50,000. I do not know why it is left to the rules. Even in the case of injuries, instead of leaving it to the rules, we could have incorporated in the Act the amount payable.

While we are making increased payments to individuals, the interests of the State should also be safeguarded. It should be seen that unauthorised persons who are not entitled to the amount are not paid compensation. We have given excessive powers to the Claims Commissioner, including the power of granting interim relief. Therefore, I feel that it is necessary that the interests of the State should be safeguarded.

16.00 hrs.

Then, whereas a private litigant has got a right of appeal in case no compensation is granted to him or he is not satisfied with the adequacy of it, the railway authorities have no right of appeal in case some compensation is wrongly given. If you look at section 82(f)(2), the section relating to appeal, it says that any person aggrieved by the decision of the Claims Commissioner has a right of appeal to the High Court. But suppose in a case the compensation of Rs. 50,000 is given illegally or to a person who is not authorised to get it or entitled to get it, the railway administration has no right of appeal. At least that is my reading of the section. There must be a provision giving the right of appeal to the railways so that they can go to the High Court and say "look here, a wrong person has been granted compensation by the Claims Commissioner; it should be set aside". The section should be amended for protecting the interests of the railways in cases where the Claims Commissioner makes a factual error in granting relief.

Similarly, I feel that section 82(a) also requires amendment. The section deals with not only dead and injured persons but also with "destruction or deterioration of animals or goods owned by the passenger" which accompanies the passenger in his compartment or in the train. If a person loses his goods or there is destruction of some of his animals as a result of an accident, he is entitled to claim relief under this section. But the rules deal with only those who are dead or injured as a result of an accident. In the absence of any such rules, what happens to the goods or animals carried by train and destroyed in an accident? In the case of air travel, the luggage is weighed and there is information as to the number of cases or the weight of the luggage. But in trains all the luggage is not weighed. Suppose a train meets with an accident and one of the passengers claims that he has lost a box which contained

jewellery worth Rs. 30,000 or 40,000. An unscrupulous person can very well do that.

MR. DEPUTY-SPEAKER: He is enlarging the scope. That section relates to the loss of goods and not to an accident. He is referring to loss of goods or property

SHRI DINESH CHANDRA GO-SWAMI: The present rules cover cases of death and injury and loss of goods also, so far as payment of compensation is concerned. But suppose a person loses some goods and claims compensation. No rules have been framed which put some restriction on such claims. An unscrupulous passenger will be able to take advantage of this provision. I do not know whether it is covered by any rule. But as a lawyer myself, I may be tempted to see the fallacy of the law and advise my client to file a claim for an exorbitant amount.

I feel that these are the aspects which need the consideration by the Railway administration. As such, though I welcome this amendment and oppose the surcharge that they are going to levy, I feel, the time has come when a serious thinking should be given to a comprehensive amendment of the Indian Railways Act, 1890 and not to bring forward a piece-meal legislation like this.

श्री रामरतन शर्मा : (बांदा) : उपाध्यक्ष जी, रेल मंत्री महोदय ने रेलवे के दूसरे प्रमेन्डमेंट को प्रस्तुत करते हुए जो उद्देश्य दिया है, उस में उन्होंने यह कहा है—

"Under Section 82A of the Indian Railways, Act, 1890, the maximum liability of the railway administration for loss occasioned by the death of a passenger dying as a result of a railway accident and for personal injury and loss of property is limited to Rs. 20,000 in respect of any one person. Having regard to the increased cost of living and the limits applicable in the case of air-crash victims, this limit has been criticised

in and outside Parliament as being low. It is, therefore, proposed to raise this limit to Rs. 50,000."

अब फाइनेन्शल मैनेजमेंट में उन्होंने जो दिया है, जरा उसके लास्ट-पैराग्राफ को देखें—

"To cover the additional expenditure and also for improving the safety of travel on the railways and passenger amenities, it is proposed to take action separately for levying a surcharge on passenger fares."

श्रीमन्, पैसेन्जर जो किराया देता है, यात्रा के साथ साथ उस को कुछ अमेनिटीज भी मिलती है। यह जिम्मेदारी रेलवे प्रशासन की है। जब से उन्होंने रेलें चलाई हैं या बसें हों या वायुयान हों, यात्रियों को ले जाने वाले जो भी वाहन हों, यात्रियों को अमेनिटीज देने की जिम्मेदारी उन वाहनों को चलाने वाली संस्थाओं की है। जो किराया फिक्स किया जाता है, वह इस हिसाब से फिक्स किया जाता है जिस में उन को अमेनिटीज भी दी जा सकें। जब यह जिम्मेदारी उन की है तो इस में कम्पन्सेशन देने के लिये सरचार्ज लगाया जाय, इससे बुरी बात और कोई नहीं हो सकती। किस की नेग्लिजेंस की वजह से दुर्घटनायें होती हैं? अभी इसी साल में 5 हजार दुर्घटनायें हुई हैं— इन दुर्घटनाओं की जांच रेलवे प्रशासन के सम्मुख हो और उस जांच के बाद यदि इस निष्कर्ष पर पहुंचते हैं कि इन 5 हजार दुर्घटनाओं के लिए रेलवे कर्मचारी दोषी हैं तो फिर जो पैसेन्जर आप की रेलों में चलते हैं, उन पर सरचार्ज लगाने का आप का जस्टिफिकेशन क्या है? कोई भी इस को सही नहीं कहेगा—चूक आप पैसेन्जरों के दिये जाने वाले कम्पन्सेशन में बढ़ोतरी कर रहे हैं, जो एक्सीडेंट में इन्वाल्व्ड हों, तो उन्हीं पर सरचार्ज लगा कर उस कमी को पूरा करना कहां तक उचित है? यह आप की जिम्मेदारी है, आप रेलें चलाते हैं, इस लिये आप को यह भार उठाना चाहिए। यह आप का कर्तव्य

[श्री रामसरन शर्मा]

है कि आप देखें—जो पसेन्जर एक स्थान से चलता है, वह अपने गन्तव्य स्थान पर सुरक्षित रूप से पहुंच जाय— यह जिम्मेदारी रेलव प्रशासन पर आती है। इस लिये मैं किसी भी तरह के सरचार्ज लगाने के विरोध में हूँ।

आप कम्पेन्सेगन की धनराशि 50 हजार रुपये कर रहे हैं, 20 हजार रुपये में बढ़ाकर 50 हजार कर दिया है, लेकिन दूसरी तरफ यह भी कहते हैं कि जिस तरह से वायुयान में चलने वालों के लिये किया गया है, उम्र के समकक्ष लाये हैं—यह गलत बात है। वहाँ पर तो एक लाख रुपया दिया जाता है, जब कि 50 हजार रुपया देने जा रहे हैं। जैसा मेरे कई साथियों ने कहा है—आप भी इसे वायुयान के समकक्ष लायें। इस सम्बन्ध में मैंने संशोधन दिया है, जब अबसर आयेगा तब उस पर डिबैल में बोलूंगा।

जहाँ तक दुर्घटनाओं का प्रश्न है, ट्रेनों में दुर्घटनाएँ यदि 1971 से आज तक देखा जाय, तो हर साल बढ़ी है। और वह बढ़ती चली जा रही है। यह प्रशासन इस बात का दोषी है। कभी कभी टेक्नोक्रेट्स जो हैं वह टेक्निकल डिफेक्ट्स देखते नहीं हैं। कभी कभी छोटी छोटी बातों पर बड़ी बड़ी दुर्घटनाएँ हो जाती हैं। जिसमें पसेंनेल और प्रापर्टी का बड़ा नुकसान होता है। यह जिम्मेदारी रेलवे की है और इस दोष को दूर किया जाना चाहिए।

ट्रेन्स में चोरियां और डकैतियां आये दिन की बात हो गई है। इस बिल में साफ किया जाना चाहिए कि ट्रेन एक्सीडेंट्स के साथ-साथ अग्नर ट्रेन राबरी, डकैती या उस तरह की किसी बात में कोई पैसेन्जर इन्जर्ड होता है, किसी की जान चली जाती है ट्रेन डकैती में, तब भी रेलवे की जिम्मेदारी है कि उसके लिए भी कम्पेन्सेशन दे, उसके माल को कम्पेन्सेट करे क्योंकि ट्रेन में जो भी यात्री सफर

करते हैं उनके बर्तन और प्रापर्टी की जिम्मेदारी रेलवे की होती है जबतक कि वे अपने डेस्टिनेशन पर सुरक्षा से पहुंच न जायें।

यात्रियों पर आप सरचार्ज बढ़ा रहे हैं और दूसरे, फाइनेशियन मेमो में यह भी कह रहे हैं कि पसेन्जर्स की एमिनिटीज बढ़ायेंगे लेकिन हमने देखा है कि यात्रियों को आज तक जो भी एमिनिटीज ट्रेन्स में मिलनी चाहिए वह नहीं मिलती हैं। जो ब्रांच लाइन हैं वहाँ वगैर लाइट के गाड़ियां चलनी हैं, ट्रेन में पानी का कोई प्रबन्ध नहीं रहता है, स्टेशन पर खुले प्लेटफार्म पर गाड़ी खड़ी होनी है, स्टेशन पर छाया का प्रबन्ध नहीं रहता है तो फिर आप किन एमिनिटीज के लिए पैसा मांगते हैं? जो पहले से पैसा ले रहे हैं उतनी एमिनिटीज भी नहीं देते हैं इसलिए फिर से सरचार्ज लगाकर आप उसको जस्टिफाई नहीं कर सकते हैं। इसलिए मैं इसका विरोध करता हूँ और साथ ही आग्रह करूंगा कि जो 50 हजार का एमाउन्ट आपने रखा है उसको बढ़ाकर 1 लाख करने की कृपा करें।

जहाँ तक अधिक पहलू का सम्बन्ध है, आखिर रेलों को चलाने की जिम्मेदारी किसकी है? आज रेलों का खर्चा बढ़ा रहा है। जैसा कि मेरे लायक दोस्त कह रहे थे, अग्नर गाड़ियों में जो चोरियां होती हैं, यार्ड्स में जो चोरियां होती हैं और बिना टिकट लोग जो यात्रा करते हैं उन सभी बातों को रोका जाये तो रेलवे को फायदा होगा नुकसान होने का प्रश्न नहीं है। भुझे याद है पिछले वर्ष किसी खास दल के सदस्यों को एक पूरी ट्रेन में लखनऊ से यहां पर एक प्रदर्शन में शामिल होने के लिए लाया गया था। भुजे यह भी याद है वह प्रश्न यहां पर सदन में भी उठाया गया था, कुछ लोगों ने उसका विरोध अवश्य किया था लेकिन बाद में यह बात मानी गई थी कि वे सब लोग बगैर टिकट आये थे तो इस प्रकार से रेलवे का जो नुकसान होता है, इस तरह से कुछ लोग योजनाबद्ध तरीके से जो

काम करते हैं उसका दोष किस पर जाता है?

उसका नुकसान किसके ऊपर जाता है? अल्टीमेटली यह नुकसान जनता के ऊपर ही जाता है। इन शब्दों के साथ मैं आपसे आग्रह करूँगा कि इन सब बातों को ध्यान में रखते हुए यात्रियों को और अधिक एमनिटीज दें तथा इस कम्पन्सशन को भी बढ़ा दें।

SHRI P. R. SHENOY (Udipi): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I rise to support the Bill. Under the Indian Railways Act, the liability of the Railways for the loss of life or limb, etc., resulting from a railway accidents is limited to Rs. 20,000. It is now proposed, by the amending Bill, to raise this limit to Rs. 50,000. The value of the rupee is going down every day rapidly. Therefore, it is in the fitness of things that the limit of the liability of the railways is raised to Rs. 50,000. If the Government had proposed to raise this to Rs. 1 lakh instead of Rs. 50,000, I would still have supported this Bill, because in the case of an air accident, the compensation that is payable is Rs. 1 lakh and the probability of an air accident is much more than the probability of a railway accident. Under Section 82J, the Central Government have powers to make rules. I hope that the rules that will be made under this power, especially the rules of procedure, will be very simple and the compensation that will be paid under the rules that will be made will be the maximum possible under the law.

Under the existing Act, the compensation is related to the earning capacity. It is very difficult to assess the earning capacity of a man. By this new amendment it is proposed to relate the compensation to the nature of the injury, which is a good improvement.

It is expected that the additional expenditure by introducing this Bill will be Rs. 2.5 crores and for this it is proposed to take action separately for

levying a surcharge on the passenger fares. I do not know why the Government propose to take separate action for levying a surcharge. It would have been better if the Government had brought a comprehensive Bill under which the Government could have levied a surcharge on passenger fares. We do not know the total amount that will be collected by the Government by means of the surcharge. It will be a huge amount and, therefore, it should cover beggars' homes also. At present the nuisance caused by beggars in the railway stations and the trains is very much and the Government should take greater care to see that the beggars do not enter trains and the railway stations and they should have beggars' homes at all important places. These beggar homes should be maintained out of the funds they collect from the proposed surcharge.

16.17 hrs.

[**SHRI K. N. TIWARY** in the Chair]

The railway accidents are caused mostly due to overcrowding. Therefore, the immediate problem of the railways is to have more coaches as also more wagons. In this connection, I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister to the closure of a coach and wagon building company, namely, McKenzies Ltd. of Bombay. This company was building about a thousand coaches and wagons per year. Now it is closed for the last two or three years. I request the Railway Minister to see that this McKenzies Ltd. is taken over and improve the position of wagons and coaches in the country.

***SHRI J. MATHA GOWDER (Nilgiris):** Mr. Chairman, Sir, I would like to say a few words on the Indian Railways (Second Amendment) Bill.

Under the provisions of the existing Indian Railways Act the maximum amount of compensation payable to a

*The original speech was delivered in Tamil.

[Shri J. Matha Gowder]

victim of a railway accident is Rs. 20,000. The present Bill seeks to raise the maximum limit to Re. 1 lakh. This, the Government claims, is being done in view of the compensation payable for the victim of an air accident being Rs. 1 lakh. What is significant to note here is that Railway Administration are not doing this, that is, raising the maximum limit of compensation to Rs. 50,000 on their own accord but because another Department of the Government of India had raised the maximum compensation payable to a victim of an air accident to Rs. 1 lakh. Also, they have stated in the Statement of Objects and Reasons, that the existing limit has been criticised in and outside the Parliament as low. It looks as though if such a situation does not exist, the Railway Administration would not have thought of raising the maximum limit of compensation payable to Rs. 50,000.

Sir, it is said that death is the true leveller. In death, there is no discrimination once it overtakes a human being. But Sir, the Congress Government, who day in and day out, swears by the lofty ideals of socialism has no hesitation or compunction in making a discrimination even in death. They seek to discriminate between the victims of air crash and the victims of a railway accident. Indeed, it is a new brand of socialism that the ruling Congress party wants to bring about!

Sir, it is common knowledge that very few can afford to travel by air. The fares are so high that even a Member of Parliament, in the ordinary course of his activities cannot undertake travel by air. It is only the affluent sections of our society who can afford to travel by air. At the same time every one is aware that the predominant majority of the train users are the poor of our country. But, Sir, look at the discrimination that is sought to be made between the railway victims and the air crash victims. The victim of the railway accident

would be compensated upto the limit of Rs. 50,000 while the victim of the air accident is to be given a compensation of Rs. 1 lakh. This is the socialism that is sought to be ushered in our country. The Government seeks to perpetuate the most amazing discrimination between the victims of the accidents of the two departmentally run undertakings. I have no doubt in my mind that so long as the Congress administration remains in our country there can be no socialism of any kind in our country.

The Financial Memorandum of the Bill states that the additional expenditure that would be involved as a result of raising the maximum limit of compensation payable to the railway accident victims to Rs. 50,000 would be in the order of Rs. two and a half crores. An arithmetical calculation would immediately show that the Railways are prepared to face 500 victims out of railway accidents. I do not know how they arrived at this estimate of 500 victims; probably, the estimate must have been prepared keeping in view the accident rates in the railways during the past few years. It seems that the railway administration has resigned to the fact that there would be as many accidents as they took place earlier. This is the kind of attitude that seems to pervade in the entire railway administration.

Sir, may I invite your attention to the Financial Memorandum of the Bill. It is stated in para 2 of the financial memorandum that "To cover the additional expenditure and also for improving the safety of travel on the railways and passenger amenities, it is proposed to take action separately for levying a surcharge on passenger fares." I would express immediately my very vehement protest against the proposal for levying a surcharge on passenger fares. Shri L. N. Mishra, the hon. Minister for Railways, is a good man but I do not know why he is committing this sin of charging a

surcharge on the poor railway users. The Railways have vast sources of revenue and they command good deal of funds. It is surprising that the Railway Administration should have come forward with the proposal for surcharge on passenger fares on the specious plea that they are going to raise the maximum limit of compensation payable to victims of railway accidents. It is not clear why the railways cannot meet this additional demand if at all it arises from their existing funds. Are we to understand that the railways have gone so bankrupt that if there is slightest likelihood of an increased expenditure that they have to run to the Parliament for raising additional revenues by way of either rising the fares or by levying surcharge on the fares? It seems that the Government are bent upon throwing additional burden on the poor of the country all the time swearing by socialism and upliftment of the poor. Merely because there might be an eventuality for paying higher compensation the Government have thought of levying surcharge, which will hit all the poor travelling public. To pay a few persons who may be victim to the railway accidents the Government have no hesitation in penalising all the railway passengers. I very strongly oppose the proposal to levy a surcharge and I humbly submit to the hon. Minister of Railways that he should not go ahead with this proposal.

Sir, the disparity between the poor and the rich is ever widening and the Government instead of taking any concrete steps towards bridging the gap have gone to the extent of making discrimination through different laws in the matter of payment of compensation to the victims of the rail and air accidents. As though it was not enough they have thought it fit to levy a surcharge on the passenger fares also. I strongly condemn the Government on both these counts and request the hon. Minister to raise the limit of compensation still further and give up the proposal for levying surcharge on passenger fares.

With these words I conclude.

SHRI N. TOMBI SINGH (Inner Manipur): Mr. Chairman, Sir, I support the Bill. While doing so I would like to have certain clarifications to be made by the hon. Minister. The increase in the compensation amount has been linked with the increase in surcharge from the passengers. Mention has also been made in the objects and reasons of the Bill that this compensation has been extended more or less as the compensation that is made to the victims of the air passengers by the Indian Airlines to the air-crash victims. Will the Government consider rail travel as risky and as difficult as air-travel? Air-travelling is of a very unique class. Even the Insurance Corporation offers a system of Air insurance during a particular flight. Is the Government considering that the rail-travel is so risky? I am not opposing the increase in the compensation amount. But, once we accept this in principle, then there would be floodgates of demands from other travelling agencies run by Government. If we evolve this principle of increasing the amount of compensation and if we link that with the collection of the necessary additional funds by raising the train fares, then Government shall have to make up its mind as to what they should do in such matters in future. I do not like to oppose the increase in the compensation amount but I fail to understand why there should be no realisation on the part of Government that rail-travel does not come into competition with the air-travel at all. There are accidents in rail travel also. The percentage of rail accident is not even 10 per cent as compared to the air-accidents in air-travel. With a little more precaution, No. of accidents may be reduced. Therefore, I say that this increase in compensation may result in a floodgate of further demands from other agencies for a similar increase in compensation for the accidents occurring in travelling. Government will tell us whether they have anticipated similar provisions in other

[Shri N. Tombi Singh]

sectors without which the big step taken will remain incomplete.

PROF. MADHU DANDAVATE (Rajapur): Mr. Chairman, Sir, the aims and objects of this amending Bill are good. But, the trouble with the Government is this that as far as these abstract ideas are concerned, they have always put forward them quite successfully but, when it comes to reality, they always bungle in the policy.

This is what is happening here.

As far as the aims and objects of the Bill, namely to ensure better safety of those who are travelling on the railways and providing them compensation on an adequate scale in case of accident without involving them in the complicated process of trying to assess and make a correct estimate of their capacity and income, are concerned, that particular aspect is quite welcome. But here again we find that a lot of disparity has developed as far as air and railway travel are concerned. Whether one dies in a railway accident or whether one dies in an air accident, I think both the accidents are guided by the common law of probability. This law of probability is applicable to those who die in both types of accidents. If you go through the statistical data available regarding the accidents that have taken place on railway tracks and in the case of air passengers you will find that there is not much disparity at all,

In a democracy we are always told that men are born equal. I only wish that when they die in an accident they should die also as equals. But there again I find that premium is put on the affluence of the passengers. If they travel by air, there is better incentive to die because they will be able to get Rs. 1 lakh as compensation, and if they travel by railway trains,—the affluent sections do not travel by third class,—Rs. 50,000 will be the compensation that will be made

available. I suggest that this disparity should be removed. Of course, you may say that one way of removing the disparity is to bring down the compensation for the air passengers from Rs. 1 lakh to Rs. 50,000. But I would suggest that it is better to raise it from Rs. 50,000 to Rs. 1 lakh in the case of railway passengers also.

The question posed will be from where the resources are to be built up. I suggest that if the necessary economies are introduced in the railway administration and the vast expenditure which is absolutely uncalled for is avoided, in that case it will be possible for us to have the compensation raised Rs. 50,000 to Rs. 1 lakh. In addition to this, I would suggest that on the basis of these new economies to be introduced in the railway administration it should be possible for us to get rid of the additional surcharges and levies that are being made.

As far as safety is concerned, if better precautions are taken, that would be an indirect way in which the quantum of compensation payment can be brought down. You may fix Rs. 1 lakh as the compensation, but the actual amount to be paid can be reduced by ensuring better safety on the railway tracks.

Here, I must point out to the hon. Minister that unfortunately very often during an emergency, the entire railway traffic is handed over to the Indian territorial army men.

Just to give you one instance, recently, there was a continued strike in the Sholapur division when the entire railway staff had gone on strike in September. The strike was total and the railway authorities handed over the entire goods traffic on the railways to the men of the Indian territorial army. Many of them were not conversant with all the railway operations and therefore they were defying all the safety rules. When the

signal system was not operating, they started moving a railway goods train, and you would be shocked and surprised to learn that on one particular railway track in the Poona division one goods train was being run by the men of the Indian territorial army, and on the same track another railway train again run by the territorial army men was coming, and when they came very close they realised that they were running on the same track and ultimately collision took place; a third train was also travelling in the same direction; the other two stopped with a small gap between them, but the third came on the same track, again run by the territorial army men and there was a big accident, and the accident was such that not only ordinary passengers but three jawans of the Indian Army also died. Jeeps were destroyed and motor cars were also destroyed. Therefore, I feel that if better precautions are taken and even in emergencies steps are taken not to hand over the railway traffic to men of the territorial army who are not conversant with all the operations of railway traffic, better safety can be ensured.

Apparently, it may appear that this is a slight digression from the scope of the amending Bill but this is not at all irrelevant because I want to stress the point that if precautions are taken regarding safety of railway traffic, the burden of compensation that will accrue as a result of railway accidents can be decreased to a very great extent and if this is done, to a very extent the problem can be solved.

In conclusion, I would like to suggest that if certain additional economies are introduced not only in the responsibility of the railway administration but also in the functioning of the Railway Board, this Bill itself may not be necessary. During the railway budget discussion, a lot of concrete suggestions had been made. I do not want to repeat them. But if these suggestions made here in a

concrete manner are actually implemented, I am sure this particular amendment prescribing Rs. 50,000 as the compensation can be changed.

I would like the Minister to take note of the fact that whether we have spoken from the Opposition or from the other side, there appears to be a complete unanimity or near-unanimity in so far as opposition to the imposition of a surcharge is concerned. Almost all of them have opposed the disparity in the compensation to be paid to air passengers and railway passengers. This being the consensus, I would urge the Minister to take cognisance of this near-unanimity and accept the amendments tabled on the lines of the speeches made so that the Bill is ultimately adopted unani- mously. With that hope, I conclude.

श्री बी० एन० तिवारी (गोपालगंज) :
कुछ दिनों से रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन में सोचने की प्रक्रिया मन्द पड़ गई है। कोई सोचता ही नहीं है कि क्या करना है और क्या नहीं। रेलवे एग्जेंडमेंट्स इस साल कई मर्तबा आए हैं। ऐसा नहीं किया गया कि सब सोच करके एक बार लाया जाए ताकि सदन का समय बरबाद न हो, मिनिस्ट्री का समय बरबाद न हो, ड्राफ्ट्समैन का समय बरबाद न हो। टुकड़े-टुकड़े करके संशोधनों को लाया जाता है। कोई सोचता ही नहीं है कि क्या करना है और क्या नहीं। मिनिस्टर साहब का जहां तक ताल्लुक है वह दूसरी तिकड़मों में लगे हुए हैं, कुरंशी साहब की कोई बात सुनता नहीं और जहां तक रेलवे बोर्ड का ताल्लुक है वह ऐश व आराम में बैठा है, रोब दाव में उसका समय बीत जाता है। ऐसी अवस्था में सोचे कौन ? रेलवे में एक नया सैल खुलना चाहिये जहां कुछ लोग सोचा वरे कि क्या करना है और क्या नहीं करना है।

श्री इक्ष्वाकुशंकर मिश्र (बेगूसराय): श्री
साहबों का क्या करना चाहते हैं ?

श्री बी०एन० तिवारी : जो अफसर हैं उन्हीं में से कुछ को बिठा द जो सोचने का काम करें ।

श्री वसन्त साठे : सैल सोचे इसके लिए एक और सैल लगाना होगा ।

श्री डी०एन० तिवारी : इन्होंने दाल भात में मूसल चंद डाल दिया है : यह बिल मरने वालों या चोट खाए हुए लोगों को मुवावजा देने के लिए है लेकिन इन्होंने साथ में कह दिया है कि कुछ एमेनेटीज भी देंगे । वे तो आप पहले से देते थे । क्या एमेनेटीज का रूपया लोग खा जाते थे? तीन चार करोड़ आप साल में इन पर खर्च करते थे । अब यात्रियों की संख्या बढ गई है, ट्रैफिक अग्रर बढ गया है तो जहाँ आप को पैसा ज्यादा आने लगा है वहाँ आपको चाहिए था कि आप एमेनेटीज के लिए रकम बढ़ा देते, अग्रर पहले तीन करोड़ है तो उसको चार करोड़ कर देते । इस बिल में यह कहने की आवश्यकता नहीं थी कि कम्पेन्सेशन देने के लिए और एमेनेटीज बढ़ाने के लिए हम सरचाचं लगाने जा रहे हैं । इस में एमेनेटीज को क्यों लाया जाना चाहिए, यह मैं नहीं समझ पाया हूँ । वह तो अलग चीज है । एक्सीडेंट से एमेनेटीज न कम होती है और न बढ़ती है । इस वास्ते इसको इस बिल में से हटा दिया देना चाहिये ।

अब सरचार्ज की बात रह जाती है । मैंने रेलवे एक्सीडेंट की रिपोर्ट पढ़ी है । उन में यह कहा गया है कि 80-85 प्रतिशत एक्सीडेंट ड्यूमन फेल्योर से होते हैं । बाकी पद्रह परसेंट रह जाते हैं । सबोटज से एक प्रतिशत भी नहीं होते हैं; मशीन फेल हो जाती है उसकी वजह से एक्सीडेंट होते हैं । अब जहाँ तक मशीन के फेल्योर का सम्बन्ध है उसकी जवाबदेही टेकनोक्रैट्स की होती है । वे अपनी ड्यूटी करने में फेल होते हैं तभी एक्सीडेंट होते हैं । उनकी या अफसरों की गलतियों के लिए हम पर आप भार डालें यह कहाँ तक उचित है । उनकी गलतियों के लिए सजा आप हम को देने जा रहे हैं, यह उचित नहीं है । यह तो वही बात

है । दुर्जनः करोति दुर्वृत्तं नूनम् फनति साधुषु ।
दृष्ट लोग दुष्टता करते हैं लेकिन उसका फन भोगना पडता है साधुओं को ।

जिन लोगों का एक्सीडेंट से कोई मरोकार नहीं है उन से आप पैसा वमूल करेंगे । सरकार को सरचार्ज नहीं लगाना चाहिए, क्योंकि गलती उसकी और उसके कर्मचारियों की होती है, हमारी गलती नहीं होती है ।

श्री गोस्वामी ने कहा है कि कुछ अनस्कूल लोग कम्पेन्सेशन ले लेंगे, इस लिए गवर्नमेंट को अपील करने की पावर होनी चाहिए । यह तो सामने बात आए कि अमुक व्यक्ति रेल दुर्घटना में मर गया । तो फिर दूसरा आदमी कौन कम्पेन्सेशन ले लेगा । अगर किसी को चोट लगेगी, तो उसका निशान होगा, अंग भंग होगा । तो अनस्कूलनम आदमी के कम्पेन्सेशन लेने का प्रश्न कहा पैदा होता है ? मैं इस सजेशन का विरोध करता हूँ कि गवर्नमेंट को अपील करने की पावर होनी चाहिए । श्री गोस्वामी ने कहा है कि गुड्स के लिए कम्पेन्सेशन के बारे में कोई लिमिट होनी चाहिए । लेकिन चोट लगने या मरने के बारे में अपील, जांच या एनक्वारी नहीं होनी चाहिए । जब यह साबित हो जाए कि कोई आदमी मर गया है, तो उसके परिवार को पचास हजार रुपया दे देना चाहिए । इस में "अपटू 50,000" कहा गया है । इसका मतलब यह है कि किसी को कम रुपया दिया जायेगा, किसी को पंद्रह हजार और किसी को बीस हजार । इस तरह सरकार फिर डिसक्रिमिनेशन को लाना चाहती है । यह नहीं होना चाहिए ।

मुझे आश्चर्य हुआ कि श्री टोम्बी सिंह ने कहा कि कम्पेन्सेशन देने की बात नहीं उठानी चाहिए, क्योंकि एयर ट्रेवल और गाडी में चलने के माँडू भिन्न हैं । उन्होंने यह भी कहा कि इस के बाद बसों और ट्रान्सपोर्ट के दूसरे साधनों में भी कम्पेन्सेशन देने का प्रश्न उठेगा । मैं कहना चाहता हूँ कि जब अंग्रेज लोग रेलें चलाते थे, तो उस वक्त भी कम्पेन्सेशन की

व्यवस्था थी। आज कोई नयी बात नहीं हो रही है। यह बहुत पहले से मानी हुई बात है कि रेलवे एक्सप्रेस में अगर किसी व्यक्ति को चोट लगती है या उसका जीवन जाना है, तो कम्पेन्सेशन मिलता है। इस लिए इसका ट्रान्स्पोर्ट के दूसरे साधनों के निक करना जायज नहीं है। कम्पेन्सेशन की व्यवस्था तो पहले से है। उस के अमाउंट को बढ़ाया जा रहा है। कोई नई प्रक्रिया नहीं शुरू की जा रही है।

रेलवे में एक इससे भी खतरनाक बात होनी है, जिससे लोगों का जीवन खराब हो जाता है, उन को कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है और उनके कोर्ट में केस खराब हो जाते हैं, और वह हूँ गाड़ियों का अनियमित चलना। गाड़ियाँ छः आठ या दस घंटे तक लेट हो जाती हैं। यह भी व्यवस्था करनी चाहिए थी कि अगर गाड़ी आध या एक घंटे से ज्यादा लेट हो तो उस के लिए कम्पेन्सेशन दिया जाए, वरना गाड़ियाँ कभी ठीक टाइम पर नहीं चल सकती हैं। मैंने सुना है कि जापान में एक नियम है कि अगर कोई गाड़ी आध घंटे से ज्यादा लेट हो जाये, तो पैसंजर्स को समूचा पैसा वापिस कर दिया जाता है। सरकार को भी ऐसा ही करना चाहिए। जिस स्टेशन से गाड़ियाँ स्टार्ट होती हैं, वहाँ दो दो घंटे लेट हो जाती हैं। इसी तरह सिगनल पर भी दो दो घंटे रुक जाती हैं।

सरकार की ओर से बढ़ावा मिलने से रेलवे कर्मचारी इतने एम्बोल्डेन्ड हो गये हैं कि वे कभी ड्यूटी की परवाह नहीं करते हैं। कल ही मैं और श्री भगवत सा भाजाद डीलक्स ट्रेन से आये हैं, जिस को हर ट्रेन पर प्रेकरेन्स मिलता है,। पटना में पहले कहा गया कि गाड़ी 45 मिनट लेट है, फिर कहा गया कि 60 मिनट लेट है, फिर कहा गया कि 75 मिनट लेट है और उसके बाद कहा गया कि 90 मिनट लेट है। और वह आई दो घंटे लेट। जब वह पटना से चली, तो यद्यपि कोई एक्सप्रेस नहीं हुआ, वह दिल्ली पहुँचते पहुँचते साढ़े पांच घंटे लेट हो गई। यह क्यों होता है? अगर कोई एक्सप्रेस

होता, या रेलवे लाइन टूटी होती, तो हम समझ सकते थे। लेकिन सब कुछ उरुस्त होने के बावजूद दिल्ली से पटना के पंद्रह घंटे करन में गाड़ी तीन चार घंटे लेट हो जाती है। सरकार सिर्फ पैसा कमाने का ही ख्याल न करे। वह पैसंजर्स का भी कुछ ख्याल करे। वह पैसंजर्स को कोई सूविधा नहीं देती है।

आप लोग इनने केयरलैस और डार्ड हार्ड हो गये हैं किसी की फीलिंगज को समझ नहीं सकते। गाड़ियाँ चार छः घंटे लेट हो जाती हैं। फस्ट क्लास में भी बतियाँ नहीं होती हैं। इसीलिए मैंने कहा है कि रेलवे मंत्रालय में कुछ सोचने की प्रक्रिया को शुरू करना चाहिए। जिन लोगों से रेलवेज को आमदनी होती है, उन को तकलीफ न हो, मंत्री महोदय इसकी कोई व्यवस्था करें।

श्री भगवत सा भाजाद (भागलपुर) : सभापति महोदय, माननीय सदस्य ने जो कुछ कहा है, मैं उसको उदाहरणों से सप्लीमेंट करना चाहता हूँ। रेलवे मिनिस्टर के रहते हुए भी गाड़ी टुंडला में चार घंटे लेट हो गई।

सभापति महोदय : श्री रामकंवर।

श्री सुकम चन्ध काञ्चाब : (मुरैना) : सभापति महोदय, सदन में गणपूर्ति नहीं है।

सभापति महोदय : घंटी बजाई जा रही है—अब कोरम हो गया है। श्री रामकंवर।

श्री रामकंवर (टोंक) : सभापति महोदय इस बिल के द्वारा रेल दुघटनाओं में मरने वालों को दिया जाने वाला मुआवजा बीस हजार रुपये से बढ़ाकर पचास हजार रुपये किया गया है। मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है कि मृत्यु सब की बराबर गिनी जाती है, लेकिन जो लोग हवाई यात्रा में मरते हैं, उनके लिए मुआवजा एक लाख रुपये रखा गया है और जो लोग रेल दुघटना में मरेंगे, उनको केवल पचास हजार रुपये दिये जायेंगे।

[श्री राम कंवर]

इसके साथ ही साथ सरचार्ज के रूप में यात्रियों के किराये में भी वृद्धि कर दी गई है। मैं उसका विरोध करना हूँ। रेल दुर्घटनाओं के आंकड़े हर साल बढ़ते जा रहे हैं। जो रेलवे कम्पेटी बनाई गई है, न उसकी कोई मॉनिटिंग होती है और न मनाहकार ममिति की मॉनिटिंग होती है।

- रेलवे मंत्री जी का कार्य बिल्कुल ही अक्षुण्ण है। यह हफ्तेदिन प्रतिदिन देबन का मिलता है। हमने कई जगह देखा है, जगह जगह शोशे उतरे हुए मिलते हैं। चोरियां बढ़ रही हैं अगर उसमें ये कार्य कुशलता लाते तो बड़ी अच्छी बात होती।

दूपरी बात यह है कि 50 हजार रुपया आपने मश्रावजा किसी की मौत हो जाने पर देने की बात रखी है। बहुत सी जगहों पर जहां रेलवे की और रोड की क्रॉसिंग होती है उसमें फाटकों का कोई इन्तजाम नहीं होता है। यह हमने देखा है कि जहां बहुत ज्यादा ट्रैफिक चलता है वहां भी आप ने फाटक नहीं लगा रखे हैं और उससे भी काफी मृत्यु हो जाती है। भास पास बड़े बड़े मकान भी होते हैं और उसमें रेल आती हुई दिखाई नहीं देती। अचानक कोई लारी वगैरह आती है तो फौरन उसका ऐक्सीडेंट हो जाता है। इसलिए मेरा निवेदन है कि रेलवे में इस तरह की क्रॉसिंग जहां जहां हैं उसमें तुरन्त आप फाटक लगवाइए।

दूसरे जो आपने सरचार्ज लगाया है टिकटों पर तो इसमें आप की रोजाना की कितनी धामदनी होगी और वह सालाना कितने करोड़ की होगी? क्या आपके पास मरने वालों की उतनी संख्या है ताकि आप उनसे उतना ही रुपया बसूल करें और उतना ही उधर लगायें? मेरा कहना है कि यह जो आप सरचार्ज लगा रहे हैं उससे रेलवे के जो

कर्मचारी और अधिकारी हैं वह भ्रष्ट होंगे और ऐश आराम में यह पैसा खर्च होगा।

रेलवे की जो नई लाइन आप निकाल रहे हैं उसमें सोतेला व्यवहार कर रहे हैं, राजस्थान में कोई रेलवे लाइन नहीं दे रहे हैं...

सभापति महोदय : यह इनमें नहीं आता है, इसे आप कंप इन्में ला रहे हैं ?

श्री रामकंवर : मैं यह कहना चाहूंगा कि गृह मंत्री जी से, कृषि मंत्री जी से मिलना आसान है लेकिन रेलवे मंत्री जी से तो मिलना भी बड़ा मुश्किल है.....
(अध्यक्ष).....

मेरा निवेदन है कि यह जो आप ने प्रस्ताव रखा है 50 हजार रुपए का यह हाथी के दांत दिखाने के अलग और खाने के अलग है। मैं इसमें बिल्कुल विश्वास नहीं करता। इधर तो आप कर्मचारियों के कार्य में बाड़ी सी कार्यकुशलता लाइए और उधर रेलवे का जो निजी फंड है उसी से इस रुपए को दीजिए वरना यह सारा भार गरीब लोगों पर पड़ेगा। मैं इसका विरोध करता हूँ जो आपने सरचार्ज बढ़ाने की बात कही है। इसका निम्न बर्थ पर और गरीबों पर असर पड़ेगा। इसलिए यह नहीं बढ़ाया जाना चाहिए।

श्री भागवत श्या आजाद : यह प्रसन्नता की बात है कि रेलवे मंत्री जी ने आखिर यह सोचा तो सही कि ऐक्सीडेंट्स से मौत होने पर 20 हजार से 50 हजार रुपया भुगतान कर दिया जाय। प्रसन्नता की बात है। लेकिन प्रश्न यह है कि साथ साथ टिकट पर जो सरचार्ज लगा दिया इस से कहीं यह तो अर्थ नहीं कि ज्यों ऐक्सीडेंट्स की संख्या बढ़ती जायगी त्यों त्यों सरचार्ज भी बढ़ता जायगा? इस का अर्थ क्या है? हम इस का स्वागत करते हैं। लेकिन साथ साथ जो डी एन तिबारी जी ने बताया क्या इस

का महत्वपूर्ण अंग यह नहीं है कि रेल मंत्री इस बात को भी हमारे सामने लाते कि किस प्रकार से वह ऐक्सीडेंट्स की संख्या को कम करना चाहते हैं ? हमारे मित्र ने अभी मुझ से पहले बताया कि हिन्दुस्तान में बहुत से अनमैन्ड गेट्स हैं। गेट की आवश्यकता आपको है या नहीं ? अगले गेट की आवश्यकता है तो फिर अनमैन्ड गेट क्यों ? उन पर मी-डेढ़ सी आदमी जा लारी और ट्रेन के टकराने से मर जाते हैं उन के लिए आप कौन सा कम्पेन्सेशन देंगे ? सब से बड़ी महत्वपूर्ण बात यह है कि रेलवे मंत्री जी 20 हजार से 50 हजार बढ़ाने के बजाय हमारे सामने यह ले कर आते कि किस प्रकार से वह ऐक्सीडेंट्स की संख्या कम करेंगे ? महत्वपूर्ण प्रश्न यह है ।

अभी हमारे मित्र श्री द्वारका नाथ त्रिवारी ने जब बताया लेट ट्रेन्स के बारे में तो मुस्कराये तो सभी कि यह क्या कह रहे हैं लेकिन यह कोई अनहोनी बात नहीं है । संसार में ऐसे देश हैं जहां पर आधे घंटे से अधिक ट्रेन लेट होने पर मेजर ऐक्सीडेंट कहा जाता है और मेरा यह प्रस्ताव है कि हिन्दुस्तान की सरकार इस बात पर विचार करे कि जहां ट्रेन आधे घंटे से अधिक लेट होती है वहां उस को मेजर ऐक्सीडेंट करार दिया जाए और हमें उस का कम्पेन्सेशन दिया जाय । कल हम लोग पटना से चले नवलकिशोर सिन्हा, भागवत झा आजाद और दूसरे साथी, पटना में एक घंटा लेट ट्रेन आई और पटना से दिल्ली से बीच सिर्फ 5 स्टेशनों पर गाड़ी रुकती है, कोई चैन पुलिंग नहीं हुई क्योंकि मंत्री जी कहेंगे कि बिहार में गाड़ी थी, जरूर चैन पुलिंग हुई होगी, लेकिन कोई चैन पुलिंग नहीं हुई, सिर्फ पांच हालांकि वे, डीलक्स ट्रेन थी जो सबसे फास्ट चलने वाली ट्रेन है, पटना दिल्ली के बीच में फास्ट ट्रेन है, वह ट्रेन सर्फ चार घंटे लेट आई और हम कामरेड ब्रेजनेव का स्वागत पालम एयर पोर्ट पर न कर सके । तो यह क्यों लेट आई ? और यह सिर्फ हमारे साथ ही नहीं ऐसा होता ।

मैं एक उदाहरण और देना चाहता हूँ । अभी कुछ दिन पहले हम ने और द्वारका नाथ त्रिवारी जी ने यह प्रश्न पूछा था कि आपटर आज फर्स्ट क्लास डिब्बे में लाइट क्यों आफ हो जाया करती है ? तो कहा रेल मंत्रीजी ने और उप-मंत्री जी ने भी कि ऐसा कभी कभी होता है, रनिंग स्टाफ उस को ठीक कर देना है । यह हम को जबकि दिया मंगलवार को और शुक्रवार को पांच सान मेम्बर हम, रामावतार गाम्ब्री और कुछ और मेम्बर चले डीलक्स से । साथ में रेल मंत्री श्री ललित नारायण मिश्र भी जा रहे थे । बड़ी प्रमत्तता हुई कि आज मंत्री जी साथ हैं, जरा खाना वाना अच्छा मिलेगा हम लोगों को और ट्रेन भी लेट नहीं जायगी, टाइम पर जायगी। ज्यों ही टूंडला पहुंचे सारा जनरेटर ही आफ हो गया । तो हम ने कहा कि खबराभी मत रेल मंत्री ने कहा है सदन में कि वह टाइम पर ठीक हो जाया करता है टूंडला में, अभी ठीक हो जायगा । 7-45 पर हम वहां पहुंचे । 8-45 तक कोई बात नहीं हुई । रेल मंत्री जी बेचारे लाचार अपने ही कमरे में बन्द रहे । लाइट सब आफ थी । हम लोग बाहर निकल कर टहलने लगे । 8-45, 9-45, 10-45 हो गया, टूंडला में, रेल मंत्री बैठे हुए हैं अपने स्पेशल कोच में । हम लोग दस मेम्बर थे । 7-45 पर पहुंचे थे टूंडला में और 10-45 तक कुछ ठीक नहीं हुआ तो हम लोग डेपुटेशन में गए कि हें, माननीय मंत्री जी, या तो गाड़ी को पीछे दिल्ली ले चलिए या पटना ले चलिए । हम लोग ग्रंथकार में ही चलेंगे । तब गाड़ी चली । यह है इन की व्यवस्था । एक बात कैमसैस की कह दूँ, जो इन्होंने कहा— सारे मेम्बर जितने आसाम के लोक सभा के मेम्बर हैं, हम बिहार के मेम्बर, सभापति महोदय, आप नहीं, क्योंकि आप उत्तरबिहार के हैं, और वैंस्ट बंगाल के मेम्बर, सब ने रेल मंत्री जी को लिख कर दिया आज से 9 महीने पहले कि आसाम मेल फरक्का हो कर जाय । कोई अंतर नहीं हुआ इन पर ।

श्री हुकम चंद कछवाय : पक्के बेशरम हैं।

श्री भागवत मा आजाब : हम यह नहीं कहते कि बेशरम हैं, लेकिन शरम आनी चाहिए जरूर। कुरेशी साहब ने जबाब दिया राज्य सभा में, मैंने पढ़ा अखबार में कि एक वाइ-वीकली ट्रेन चलने वाली है दिल्ली से पुनाई गांव तक आसाम के। दस दिन पहले इन से पूछा कुछ तो बताओ, नही वाइ, वीकनी हफते में एक दिन की बताओ, कुछ तो मिल जाये। लेकिन कुछ नहीं। वही है रेल मंत्रालय, वही है रेलवे बोर्ड, यह सफेद हाथी या काला हाथी सफेद हाथी—मोटी मोटी टांग, लम्बी लम्बी सूंड, अकल नदारद, बात ही नहीं मानते हैं हम लोगों की। सारे मेम्बरों ने कहा, आसाम के सारे मेम्बरों ने लिख कर दिया, हम ने लिख कर दिया, वेस्ट बंगाल के मेम्बरों ने लिख कर दिया लेकिन वही हैं मंत्री और वही हैं उन का मंत्रालय।

सभापति महोदय : अब आप अपना भाषण अगले दिन जारी रखियेगा। अब डिस्कशन अंडर रूल 193 लिया जायगा।

16.59 hrs.

DISCUSSION RE: LOCK-OUT IN INDIAN AIRLINES

MR. CHAIRMAN: We will now take up the discussion under rule 193. Shri S. M. Banerjee will raise a discussion on the statement made by the Minister of Communications and Tourism and Civil Aviation in the House on the 26th November, 1973 regarding lock-out in Indian Airlines.

SHRI S. M. BANERJEE (Kanpur): Mr. Chairman, I am sorry to raise this discussion at a time when thousands of people could not visit Delhi on the eve of Comrade Brezhnev's visit because of the sudden lock-out declared by the management of the

Indian Airlines. I heard with rapt attention the two statements issued by the hon. Minister, Shri Raj Bahadur, one in reply to the Calling Attention Notice two days back, and another one yesterday.

17.00 hrs.

[SHRI N. K. P. SALVE in the Chair.]

According to those statements, all blame has been thrown on the employees and their organisations. Now it is said that one of the organisations has decided to follow this change in the shifts.

It is stated:

"According to a A.C.E.U.—that is, Air Corporation Employees' Union—spokesman, the Union will not take any decision before 30th November when an emergency meeting of the A.C.E.U. central executive is scheduled in Delhi to discuss the matter and take a decision...."

It also says, the A.I.A.E.A. which is another organisation of Engineers is likely to take an identical stand.

Further, it is stated:

"The prospects for lifting the lock-out declared on Saturday, before 30th November are, therefore, remote if the management remains unchanged in its stand.... The management had stated that it would consider the question of lifting the lock-out if the other unions take the same action as the I.A.T.A. has taken."

What is this organisation called I.A.T.A.? It is a puppet organisation sponsored by the management. Even they did not agree to the suggestion given by the Chairman, Air Chief Marshal P. C. Lal. When they agreed to try the new shift basis, that did not please the Chairman. He wanted a bond from them.