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

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

अध्यक्ष महोदय, आप शांति से दो मिनट मेरी बात सुनेंगे तो अच्छा होगा। मैं दो मिनट में ही खत्म करूंगा। इन दिनों में हमारे देश में "हमारा जो मित्र राष्ट्र सोवियत यूनियन हैं उस के एक बड़े नेता यहां आए हुए ह। हम सभी विरोधी दल के लोग उस के आगमन का स्वागत करते है। इस में कोई दो राय नहीं हैं कि भारत और रूस के बीच में दोस्ताना रिश्ता हो और वह रिश्ता बढ़े। लकिन इस बात पर मुझे अफसोस है कि उन के स्वागत के लिए जो सिटिज़ेन्स कमेटी बनाई गई उस में मेयर, वाइस प्रेसीडेंट या अध्यक्ष महोदय को अध्यक्ष बनाने के बजाय कांग्रेस पार्टी के अध्यक्ष को बनाया गया। ब्रेज़नेव साहब की मुलाकात केवल कांग्रेस पार्टी के नेता से कराई गई .. (व्यवधान) ... देखिये आप लोग हल्ला मत करिए, मुझे चिढ़ाइए मत। मैं कोई अनुचित बात नहीं कह रहा हूं। मैं यह जानना चाहता हूं कि अगर कांग्रेस पार्टी की दावत पर ये आए है तो मुझे एक अक्षर नहीं कहना है। लेकिन अगर देश की सरकार की ओर से उन को दावत दी गई ह और एक देश के नेता के नाते उन को बुलाया गया हैं तो इस सिटिज़ेन्स कमेटी में सभी विरोधी दलों को सम्मिलित करवाने का प्रयास होना चाहिए था। वह नहीं हुआ प्रधान मंत्री को खुद इस बात की कोशिश करनी चाहिए थी कि विरोधी दल के जो लोग उन से मिलना चाहते हैं, उन को वह मिलवातीं खास कर के उन दलों को जो इस में विश्वास करते हैं कि दोस्ताना रिस्ता हो। तो आज मजबूर हो कर आप के मार्फत मैं यह वार्निंग देना चाहता हूं कि अगर आप चाहते हैं कि इस के खिलाफ सार्वजनिक तौर पर हम लोग प्रोटेस्ट न करें तो सरकार को इस के बारे में सफाई देनी चाहिए। मैं फिर एक बार यह स्पष्ट करना चाहता हूं कि माननीय ब्रेज़नेव साहब आए है, उन के खिलाफ कोई अनादर की बात मैं नह कह रहा हूं। लेकिन सरकार ने पार्टी और सरकार को मिलाने का और अपने को राष्ट्र के साथ ईक्वेट करने का जो प्रयास किया हैं उस के खिलाफ हम रोष प्रकट करना चाहते हैं और इन बातों को आप प्रधान मंत्री के कानों तक पहुंचाइए।

14.24 hrs.

INDIAN RAILWAYS (SECOND AMENDMENT) BILL—*contd.*

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

[श्री शंकर दयाल सिंह]

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

मैं ने जैसा कि शुरू में कहा 71-72 में 4950 रेल दुर्घटनाएं हुई जिस में 2619 व्यक्ति हताहत हुए। इस के अगर कारण में हम जायं तो यह पता चलेगा कि रेलवे कर्मचारी इस के लिए सब से अधिक जवाबदेह हैं। रेल में अनुशासनहीनता है। इस समय रेल में इस तरह की अनुशासनहीनता कि मैं समझता हूं कि देश के और किसी भी अंग में वैसी अनुशासनहीनता नहीं होगी। गाड़ियों का लेट चलना, चलते चलते रुक जाना, लाइट और पंखे का फेल हो जाना मामूली बातें हैं। अभी हाल में 27-11-73 को परसों ही मेरे एक प्रश्न के जवाब में श्री कुरेशी साहब ने कहा कि नयी दिल्ली रेलवे स्टेशन पर अगस्त 1973 में 579 गाड़ियां ठीक समय पर आई और 827 गाड़ियां लेट आई। सितम्बर 1973 में 990 गाड़ियां ठीक समय पर आई और 684 गाड़ियां लट आई। अक्तूबर 1973 में 1091 गाड़ियां समय पर आई और 668 गाड़ियां लेट आई। दिल्ली जंकशन पर अगस्त 1973 में 698 गाड़ियां ठीक समय पर आई, 1115 गाड़ियां लेट आई। सितम्बर 1973 में 1059 गाड़ियां समय पर आई और 1297 गाड़ियां लेट आई। अक्तूबर 1973 में 1127 गाड़ियां ठी समय पर आई और 1255 गाड़ियां लेट आई।

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

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

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

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

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

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

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

[श्री शंकर दयाल सिंह]

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

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

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

वह जब लेट होती है तब हम वेट करते हैं ।

हम जब लेट होते हैं तो गाड़ी छूट जाती है ।

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

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

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

लाख रुपया किया जाय । आप कहेंगे बोझ बढ़ जायगा .

श्री एस० एम० बनर्जी (कानपुर) एक लाख रुपया कर दीजिये या मरने का समय बतला दें ताकि हवाई जहाज में चढ़ें।

श्री बसन्त साठे : हवाई जहाज में तो तब चढ़ पायेंगे जब सीट मिलेगी ।

इन्होंने कहा है कि इस पर ढाई करोड़ रुपया खर्च होने वाला है, इस लिए इस बिल के द्वारा एक हाथ से दे रहे हैं और दूसरे हाथ से ले रहे हैं । एक तरफ़ खीसे में हाथ डाल कर लोगों को यह कहा जा रहा है कि यह सरचार्ज अभी नहीं ले रहे हैं, रूल्ज में जो पावर है, उस के द्वारा यह सर्चार्ज बाद में लगा देंगे । यह तो बड़ा अन्याय हो जायगा । आप के कहने के मताबिक यह ढाई करोड़ रुपया का सवाल है और हमारे सुझाव के मुताबिक यह पांच करोड़ रुपये का सवाल है, यह अपने यहां से क्यों नहीं निकालते—आप जरा एफिशियेन्सी बढ़ा दीजिये—इतना—रुपया आसानी से निकल आयेगा । आप की वैगन्ज एक जगह जाकर महीनों पड़ी रहती है उन को ठीक से चलाइये । ट्रैन्ज लेट चलती हैं, जिस से उनकी रौलिंग कम हो जाती है, उन को टाइम पर चलाइये । समय पर चलाने के लिए आप अपने ड्राइवर्स और कन्डक्टर्स को कोई इन्सेन्टिव दीजिये, जिस की गाड़ इस पर चलेगी और टाइम पर पहुंचेगी, उसको पावर-टाइम मिलेगा, इससे आप को ज्यादा फ़ायदा होगा । यहां पर समय पर आने के लिये बहुत जोर दिया जा रहा है, पांच घन्टे गाड़ी लेट हो जाती है, ऐसे तो पांच घन्टे लेट ही आना पड़ेगा, लेकिन वहां पांच साल पहले ही चले गये तो फिर क्या फायदा हुआ, इसलिये रेलों पर भरोसा मत रखिये। यह भी कहा गया है कि समय पर आयेंगी तो एक्सीडेन्टस की तादाद बढ़ जायगी। यह आपकी एफिशियेंसी का नमूना है—लोगों को आप की एफिशियन्सी पर शक हो गया है। इसलि एफिशियन्सी को बढ़ाने की कोशिश कीजिये ।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

AN HON. MEMBER: It is a new point.

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

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

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

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

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

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

प्रो० नरायण चन्द पाराशर (हमीरपुर) : उपाध्यक्ष जी, मैं इस संशोधन विधेयक का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं । यह बहुत ही उचित कदम है जोकि बहुत देर के बाद उठाया जा रहा है क्योंकि मरने वालों को जो क्षति देनी है उस में अगर सालों बीत जायें और कितना कम्पेन्सेशन मिलना चाहिये, कम मिलना चाहिये या ज्यादा मिलना चाहिए और वह जो मुआविजा है वह मरने वाले की अर्निंग कैपेसिटी, कमाने की क्षमता से सम्बन्धित हो तो वह बहुत अटपटी सी बात लगती है । इसलिए एक संशोधन के द्वारा यह जो बात की जा रही है कि अब जो मुआवजा मिलेगा वह मरने वाले की अर्निंग कैपेसिटी, कमाने की क्षमता से लिंकड नहीं होगा परन्तु इन्जरी और डेथ के आधार पर होगा वह बहुत ही महत्वपूर्ण संशोधन है और उसका मैं स्वागत करता हूं ।

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

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

[प्रो० नारायण चन्द पाराशर]

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

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

श्री चन्दूलाल चन्द्राकर (दुर्ग) : उपाध्यक्ष जी, इस विधयक में जो मुआवजा देने की व्यवस्था है उसको सभी सदस्य स्वीकार करते हैं, स्वागत करते हैं लेकिन यहां पर इस बात की मांग की गई कि रेलवे की दुर्घटना और हवाई जहाज की दुर्घटना में जो फर्क रखा गया है उको समाप्त कर दिया जाये, रेलवे में भी एक लाख का मुआवजा रखा जाये, मेरा ख्याल है हमारे रेल उपमंत्री उस पर गम्भीरता से विचार करेंगे और जो भी सलाह मश्विरा करना होगा वह करके आज उस पर अंतिम निर्णय यहां पर बता देंगे।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[Shri C. H. Mohammed Koya]

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

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

डा कैलास (बम्बई दक्षिण) : मैं इस बिल का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्री जब रेल मंत्री थे तो मैंने उनको एक पत्र लिखा था जिसमें मैंने कहा था कि रेल यात्री जब दुर्घटना में मरते हैं तो बीमा के आधार पर हो या किसी और तरह से हो आप एक पैसा एक टिकट के पीछे बढ़ा दें। जिससे कि पच्चीस हजार रुपया आप मरने वाले के परिवारों को दे सकेंगे। इस तरह से गरीब लोगों के परिवार वालो को तुम कुछ थोड़ी बहुत सहायता मिल जाएगी। यह सन् 54 की बात है। अब इसको करीब 19–20 साल हो गए हैं। यह बात अब कैसे आई? एक बड़ी दुर्घटना हुई। अगर उस में श्री कुमारमंगलम न मरते तो शायद इतनी पबलिसिटी भी न मिलती कि मरने वालो को एक लाख रुपया एयर लाइंस से मिला करता है या उनके परिवार वालों को मिला करता है। वायुयान में मरने वाले चूंकि पैसे वाले हैं इसलिए उनके लिए एक लाख दिया जाए और यहां पचास हजार रखा जाए, हम समाजवाद के जो रोज नारे लगाते हैं तो ऐसा फर्क ठीक नहीं लगता। गरीब चूंकि रेलों में चलते हैं उनको दुर्घटना में मरने पर पहले हम बीस हजार देते थे और अब वह पचास हजार देंगे ठीक नहीं है। श्री पाराशर ने कहा कि बीस हजार की जो रकम रखी गई थी वह भी लोगों को नहीं दी गई। कुरेशी जी बताएं कि बीस हजार की राशि आपने कितने लोगों को दी और कितनी रकम मैंकसिमम आपने आज तक दी है। पाराशर जी ने कहा है कि दस हजार से ज्यादा किसी को दी ही नहीं गई है और शायद वह भी साल या दो साल या तीन साल के बाद उनको मिली है। इस वास्ते शंकर दयाल सिंह जी तथा दूसरे साठे जी ने जो सुझाव रखा है उसका मैं समर्थन करता हूं कि बीमा हर यात्री का किया जाय ताकि उसी वक्त उनको पैसा मिल जाए और जो तजवीज करनी होगी वह बीमा कंपनी ही करे न कि सरकार को जो सदा देर करती है।

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

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

15 hrs.

इस में कोई शक नहीं है कि हमें लोगों को यह समझाना होगा कि अनमैन्ड रेलवे क्रासिंग को सतर्कता से, दायें बायें देख कर, पार करें, लेकिन ऐसी जगहों पर दुर्घटनायें होने में सारा कुसूर रेलवे एथारिटीज का है क्यों कहा जाय पर रेलवे को भी चाहिये कि वहां अनमेन्ड गेट न रहें। कल मंत्री महोदय ने बताया कि इस बारे में उचित व्यवस्था करने के लिए 60 करोड़ रुपये का खर्चा होगा और 12 करोड़ रुपये स्टेट गवर्नमेंटस को दे भी दिये गये हैं। इन जवाबों से जनता को संतोष नहीं होता। क्या देश को संतोष होगा। मंत्री महोदय ने एक फेज्ड प्रोग्राम के मुताबिक 60 करोड़ रुपया खर्च करने की बात कही है, लेकिन इस पांच पैसे और डेढ़ रुपये के सरचार्ज से सरकार को इतनी आमदनी होगी कि न जाने कितने साठ करोड़ रुपये हो जायेंगे, जिस से छः महीनों में ही अनमैन्ड लेवल क्रासिंग को मैन्ड किया जा सकता है जिससे से दुर्घटना कम होगी जैसा कि श्री शंकर दयाल सिंह ने कहा है, इस आमदनी का उपयोग रेलवे की एफिशैंसी बढ़ा कर दुर्घटनाओं को कम करने के लिए भी किया जाना चाहिए।

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

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

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

इन शब्दों के साथ में इस बिल का समर्थन करता हूं।

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

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

I would now like to urge on this point. First of all the rate of surcharge, that is to say, the rate of 5 paise, 10 paise or one rupee etc. and the total number of railway commuters are very fantastic. The figure of Railway commuters is 2,535 millions in 1971-72. In other words, according to the Railway Minister's statement, in 1971-72, 2,535 and odd million passengers travelled by railways in this country both in suburban as well as non-suburban trains. I agree that there will be some amount of concession for the season-ticket holders and others. But what will be the amount that will be received by the railways even if we calculate it on a rough basis at the rate of five paise surcharge on each ticket? It will be not less than Rs. 18 to 20 crores. I am prepared to lessen it down to even Rs. 12 to 15 crores. As I mentioned in the beginning, if the claim for compensation is to be increased from Rs. 50,000 to Rs. 1 lakh or Rs. 20,000 to Rs. 1 lakh, it would mean 400 per cent increase. Even according to the railways' own calculation, for an increase of 150 per cent more, the increased cost would be to the extent of Rs. 2½ crores. At the same rate of increment for 400 per cent, it will be nothing more than Rs. 6½ to 7 crores. But what is the amount that they will be realising as compared to this? It will be fantastically high and it will be nothing less than Rs. 12 to 14 or 15 crores, even if we do not take it to Rs. 20 crores. So, I would request the hon. Minister to consider this aspect. So, what is wrong if I urge the hon. Minister to agree to this suggestion that the compensation amount should be enhanced up to Rs. 1 lakh so that it should be on a part with that in the Indian Airlines.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MR. DEPUTY-SPEAKER: Up to Bongaigaon.

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

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

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

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

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

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

श्री शिवनाथ सिंह (झुंझुनू) : उपाध्यक्ष जी, इस रेलवे संशोधन विधयक में दो पहलू रख गये हैं और मुझे दोनों ही दुखदायी लगते हैं। जहां तक सरचार्ज का सवाल है पांच पैसे दस पैसे डेढ़ रुपये या कहां तक आप इस को लगायेंगे मुझे पता नहीं, फाइनेंशियल मेमोरेंडम में इतना ही लिखा है कि सरचार्ज हम लगाऐंगे, और इस अवसर पर मैं माननीय मंत्री जी से स्पष्ट जानना चाहूंगा कि ढ़ाई करोड़ का जो एक्सट्रा एक्सपेंडीचर का अनुमान उन्होंने लगाया है, इस सदन के सदस्यों को वह स्पष्ट रूप से एश्योर करें कि इस से अधिक और सरचार्ज वह नहीं लगाएंगे। ढाई करोड़ से अधिक सरचार्ज अगर लगाते हैं तो इस का मतलब है कि आप अपने रेलवे के ऐडमिनिस्ट्रेशन की इनएफिसियेंसी को मुआवजे के नाम से छिपाकर टैक्स लगा कर कवर करना चाहते हैं। आज रेलवे ही नहीं किसी भी सरकारी उद्योग के अंदर जो लेबर काम करता है, जो कर्मचारी काम करते हैं उन का संगठन, एक ऐसा संगठित दल हो गया है जो देश की समूची आमदनी खा जाना चाहते हैं और उसके बदले में काम नहीं करना चाहते हैं। ट्रेड यूनियन को मैं बुरा नहीं मानता। ट्रेड यूनियन अच्छी ऐक्टिविटी है, मेरे दायीं ओर बैठे साथी नाराज हो सकते हैं, लेकिन मैं ट्रेड यूनियन को बुरा नहीं समझता और मेरी मान्यता है कि किसी को भी इस देश में 1 हजार रुपये से कम तनख्वाह नहीं मिले। लेकिन उस के साथ साथ काम करने की क्षमता हमारी बढ़, ईमानदारी से हम काम करें लेकिन ट्रेड यूनियन में जो साथी लगे हुये हैं वह रुपया खाना चाहते हैं मगर काम नहीं करना चाहते। आज भी अगर ईमानदारी से काम करें, 8 घंटे का काम यदि रेलवे का कर्मचारी करे तो आज का जो स्टाफ है उस को एक चौथाई कर सकते हैं। आज कोई भी कर्मचारी दो घंटे से अधिक ईमानदारी से काम नहीं करता।

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

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

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

(श्री विश्वनाथ सिंह)

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

एक निवेदन मैं यह करना चाहता हूं—जिस तरह से आज हम रेलवे स्टाफ की एफिशियेन्सी की मांग कर रहे हैं, उसी तरह से आप को इस सदन के माननीय सदस्यों के सुझावों को भी मानना चाहिए। आखिर हम भी यहां पर 8–10 लाख आदमियों के वोटों को लेकर यहां आते हैं, आप हमारे सुझावों पर महीने-दो महीने एक्सपेरिमेन्ट कर के देखिये। हम डिब्बे बढ़ाने, रेल चलाने की मांग करते हैं, आप उस पर एक्सपेरिमेंट कीजिये, अगर रेलवे की आमदनी बढ़ती है, लोगों को सुविधा मिलती है, तब उस को मानिये, वरना न मानिये। लेकिन दिक्कत यह है कि आप के आफिसर्ज सब एक लाइन पर चलते हैं, उनकी समझ में आ गया, चाहे उस से रेलवे को नुकसान हो, उस को मान लेंगे, लेकिन दूसरे लोगों के सुझावों को नहीं मानेंगे—यह अच्छी नीति नहीं है। इस सदन के माननीय सदस्य जो सुझाव देते हैं, उन को एक्सपेरिमेंट के रूप में मानिये।

मैं चाहता हूं इस अवसर पर आप इस सदन को एक विश्वास दिलाइये—ढ़ाई करोड़ रुपये से अधिक सरचार्ज नहीं लगायेंगे ताकि इन लोगों की इन–एफिशियन्सी को छिपाया न जा सके।

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

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

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

अभी पिछले सेशन में भी रेलवे की एक तरमीम पास हुई थी, अब ये दूसरी तरमीम को ले आये हैं –इस से बेहतर तो यह था कि आप रेलवे के सिलसिले में एक मुकम्मिल बिल पिछले रेलवे एक्ट को रद्द करने के लिये लेकर आते जो ऐसा बिल हो जो अवाम की जिन्दगी का नमूना हो । खास कर इस जम्हूरियत के दौर में, जम्हूरियत का ख्याल करते हुए, अवाम का ख्याल करते हुए, ऐसा बिल लाया जाए जो अवाम की जरूरत को पूरा कर सके ।

मैंने इस बिल के फाइनेन्शल मेमोरेण्डम के दूसरे पैरे को पढ़ा–मैं उस की पुरजोर मुखालफत करता हूं, क्योंकि सरचार्ज लगाना बिलकुल मुनासिब नहीं है । उस के बदले में मैं यह तजवीज करता हूं कि पैसेन्जर इंशोरेन्स स्कीम लागू की जाए । इस सिलसिले में मैं आप के सामने कुछ आंकड़े पेश करना चाहता हूं –

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

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

(श्री मुहम्मद जमीलुर्रहमान)

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

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

18-6-1970 को रेलवे बोर्ड ने यह तजवीज की और कहा कि यह मामला एल० आई० सी० के जरेगोर है। जब एल० आइ० सी० के जरेगोर यह मामला था तो फिर इस को लागू क्यों नहीं किया जा रहा है, इस कदर वक्त इसमें क्यों लगा, जब कि यह मामला पंडित जी के वक्त से चला आ रहा है।

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

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

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

जहां तक मुझे मालूम है सरकार भी चाहती है कि यह स्कीम लागू हो। मगर फिर भी यह अभी तक लागू नहीं हो सकी है मैं इस को हुक्का की गफलत समझता हूं और आप के जरिये उन को आगह कर देना चाहता हूं कि अब अवाम की जिन्दगी के साथ ज्यादा न खेलें। ऐसी हालत में सरचार्ज बढ़ाना जनता के साथ मखौल करना है।

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

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

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

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

हैं उन को इतमिनान होगा कि अगर उन की जिन्दगी को अन्देशा होगा तो उन का मुआवजा मिलेगा, बिला टिकट सफर करने वालों की तादाद में कमी होगी । इस सदन में बारहा इस बात का एलान किया गया है, वायदा किया गया है कि इंश्योरेन्स स्कीम लागू की जाने वाली है, वह सरकार के जेरे गौर है तो मैं अर्ज करना चाहता हूं कि उसको जल्द से जल्द लागू किया जाये । इस एलान के साथ जो वायदा किया गया है उसको जल्दी से जल्दी लागू किया जाये ताकि मुसाफिरों की जिन्दगी सेफ हो सके ।

[شری محمد جمیل الرحمان (کشن گنج) محترم ڈپٹی سپیکر صاحب آجکل کے نعرے بازی اور انقلاب زندہ باد کے دور میں اس قدر انارکی بڑھ گئی ہے کہ انسان کو اپنی زندگی پر بھروسہ نہیں رہا جب بھی کوئی شخص گھر سے نکلتا ہے وہ یہ سوچنے لگتا ہے کہ صحیح اور سالم اپنے مکان پر واپس آ جائے - اگر کوئی شخص سفر پر نکلتا ہے تو وہ یہ ضرور سوچتا ہے کہ وہ ٹھیک وقت سے اور بالکل صحیح و سلامت اپنے ڈیسٹینیشن پر پہنچ جائے - میں اپنے دوستوں سے جو میری داہنی طرف بیٹھے ہیں خاص طور سے دست دعا کرونگا کہ کم سے کم وہ اپنی آفر کو برقرار رکھنے میں عوامی حکومت کا ساتھ دیں اور انقلاب زندہ باد کے نعرے کی آڑ میں عوام کی زندگی دوبھر نہ کر دیں - میں خاص طور سے اپنے سلسلتاؤں ایسے اداروں سے جو ہمارے مزدور بھائیوں کے رہبر ہیں - اُن سے دست دعا کر رہا ہوں - میں دیکھ رہا ہوں کہ پچھلے چلتی مہینوں سے ہر صوبے میں گڑ بڑ پیدا کی جا رہی ہے - اور گرائی جا رہی ہے - کبھی پانی بند کبھی بجلی بند کبھی ریل بند غرضیکہ جتنے قسم کے اوچھے ہتھیار ہیں وہ سارے استعمال کرتے ہیں - اور پھر عوام کی زندگی دوبھر کر دیتے ہیں -

میں یہ بھی عرض کرنا چاہتا ہوں - بھارت کی عوام اپنی ذمہ داری نبھانا جانتی ہے - نبھا رہی ہے - اور نبھا چکی ہے - اُن کے کھوکھلے نعروں سے اب کوئی خاص اثر بھارت کے عوام پر ہونے والا نہیں ہے - ریلوے کے ترمیمی بل کو میں نے بڑے غور سے دیکھا ہے اور پڑھا ہے - اس جمہوریت کے دور میں اس بل کے اندر جو رقم بڑھائی جانے کی مانگ کی گئی ہے - اس سے بڑا دھوکا عوام کو اور کیا دیا جا سکتا ہے - ہوائی جہاز کا مسافر مرے تو ایک لاکھ روپیہ اور ریل کا مسافر مرے تو 50 ہزار روپیہ دیا جائیگا یہ کیسا انصاف ہے - آخر زندگی تو سب کی برابر ہے اور ایک جیسی ہے اور موت بھی سب کی یکساں ہے ایسا تو نہیں ہے کہ امیر کی زندگی ایک ملنگ کی اور غریب کی زندگی

[شری محمد جمیل الرحمان]

کا رنگ دوسرا ہے اس لئے کمپنسیشن کے معاملے میں یہ امتیاز کیوں جمہوریت کے زمانے میں ڈسکریمینیشن یہ مناسب ہے -

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

میں نے اس بل کے فائنانشیل میمورنڈم کے دوسرے پیرا کو پڑھا - میں اس کی پرزور مخالفت کرتا ہوں- کیونکہ سرچارج لگانا بالکل مناسب نہیں ہے - اس کے بدلے میں یہ تجویز کرتا ہوں کہ پسنجر انشورنس لاگو کی جائے - اس سلسلہ میں میں آپکے سامنے کچھ آنکڑے پیش کرنا چاہتا ہوں -

7-9-1962 کو ایک تجویز جناب مہابیر تیاگی صاحب نے پیش کی تھی اور اس پر آنجہانی وزیراعظم پنڈت جواہر لال نہرو نے رائے دی اور اس ریزولیوشن کو فائنانس منسٹری کے پاس بھیجا گیا تاکہ اس پر غور کیا جائے کہ اس سکیم کو لاگو کیا جا سکتا ہے یا نہیں - پنڈت جی چاہتے تھے کہ پسنجر انشورنس سکیم لاگو کی جائے- اس کے بعد 25-8-1966 کو جناب پاٹل صاحب نے جو اس وقت ریلوے کے وزیر تھے لوک سبھا میں کہا تھا کہ مسافروں کے لئے انشورنس کی رقم زیر غور ہے-

3-9-1966 کو اس وقت سنسد سدسیہ ڈاکٹر سنگھوی صاحب نے لوک سبھا میں مطالبہ کیا کہ انشورنس کی سکیم لاگو کی جائے -

22-7-1969 کو ڈاکٹر رام سبھاگ سنگھ جو اس وقت ریلوے کے وزیر تھے نے لوک سبھا میں یقین دلایا تھا کہ انشورنس سکیم لاگو کی جائیگی اور اور اس پر رضامندی بھی دی تھی -

18-6-1970 کو ریلوے بورڈ نے یہ تجویز کی اور کہا کہ معاملہ ایل - آئی - سی کے زیر غور ہے- جب ایل- آئی - سی کے زیر غور یہ معاملہ تھا تو پھر اس کو لاگو کیوں نہیں کیا جا رہا ہے - اس قدر وقت اس میں کیوں لگا جب کہ یہ معاملہ پنڈت جی کے وقت سے چلا آ رہا ہے-

موجودہ ڈپٹی منسٹر (ریلوے) نے 14-11-1972 کو راجیہ سبھا میں اعلان کیا کہ انشورنس کی سکیم کی، سکیم کو لاگو کرنے کی تجویز ہے-

3-5-1973 کو بھی وزیر (ریلوے) نے ریلوے بورڈ کے ذریعے یہ جواب دیا کہ اِس سکیم پر غور ہو رہا ہے-

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

جہاں تک مجھے معلوم ہے سرکار بھی چاہتی ہے کہ یہ سکیم لاگو ہو- مگر پھر بھی یہ ابھی تک لاگو نہیں ہو سکی ہے- میں اِسکو حکام کی غفلت سمجھتا ہوں اور آپ کے ذریعے اُن کو آگاہ کر دینا چاہتا ہوں کہ اب عوام کی زندگی کے ساتھ زیادہ نہ کھیلیں- ایسی حالت میں سرچارج بڑھانا جنتا کے ساتھ مذاق کرنا ہے-

جناب والا - میں اس کے ذریعے وزیر (ریلوے) سے یہ عرض کرنا چاہتا ہوں کہ اگر آپ انشورنس کی سکیم لاگو کرتے ہیں تو آپکو حسب ذیل فائدہ ہوگا :—

(1) 38 سے 60 لاکھ مسافر روزانہ 4200 سے 4500 مسافر گاڑیوں پر 6500 سے 7000 سٹیشنوں پر اُترتے ہیں - اِس کے معنے یہ ہوئے کہ 2340 سے 4166 مسافر فی ملین سٹیشنوں پر اُترتے ہیں یا اِسکو اِس طرح سے بھی دیکھا جا سکتا ہے کہ 1300 ملین سے 2160 ملین مسافر فی سال سفر کرتے ہیں جو ہماری کل آبادی کا چوگنا ہے-

(2) یہ بات بھی قابل غور ہے کہ ایک طرف اِس سکیم کو لاگو کرتے ہیں تو 30 لاکھ روپیہ کی آمدنی روزانہ ہوگی اور دوسری طرف اِس سکیم کے ذریعے 32000 نوجوانوں کو، پڑھے لکھے نوجوانوں کو روزی ملیگی - نوکری ملے گی جس سے اُنکا نوکری کا مسئلہ حل ہوگا -

بل میں ابھی سرچارج بڑھانے کی بات کہی گئی ہے لیکن ساتھ ساتھ یہ بھی ظاہر ہونا چاہیئے کہ سرچارج کتنا بڑھیگا - میں یہ بھی عرض کرنا چاہتا ہوں انشورنس کی سکیم لاگو کرنے سے آمدنی بڑھیگی - پڑھے لکھے نوجوان جو بیکار ہیں انکو نوکری ملےگی پیسنجرس جو گاڑی میں سوار ہوتے ہیں اُنکو اِطمینان ہوگا کہ اگر اُنکی زندگی کو اندیشہ ہوا تو اُسکا معاوضہ ملیگا - بلا ٹکٹ سفر کرنے والوں کی تعداد کم ہوگی -

اِس سدن میں بارہا اِس بات کا اعلان کیا گیا ہے وعدہ کیا گیا ہے کہ انشورنس سکیم لاگو کی جانے والی ہے - وہ سرکار کے زیر غور ہے تو میں عرض کرنا چاہتا ہوں کہ اسکو جلد سے جلد لاگو کیا جائے - اِس ایوان کے ساتھ جو وعدہ کیا گیا ہے اُسکو جلد سے جلد لاگو کیا جائے تاکہ مسافروں کی زندگی سیف ہو سکے-]

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

इसके साथ साथ मुझे यह भी निवेदन करना है कि जो गाड़ियां चलती हैं वह अक्सर जगह जगह खड़ी हो जाती हैं। बहुत से लोग जजीर खींच कर जहां चाहते हैं गाड़ी खड़ी कर देते हैं और अपना सामान, लकड़ी कोयला लेकर उतर जाते हैं। इसके अलवा जो रेल कर्मचारी हैं वह भी अक्सर हड़ताल कर देते हैं और उसकी वजह से भी गाड़ी समय से नहीं चलती हैं। कर्मचारी भी अक्सर झंडा लेकर खड़े हो जाते हैं और हड़ताल कर देते हैं। नाना प्रकार की पार्टियां हैं जो तरह तरह से भारतवर्ष में समाजवाद लाने में रोड़ा अटका रही हैं। ऐसा लगने लगता है कि जैसे कोई कानून ही नहीं है, कोई शासन ही नहीं है। इसलिए इन बातों के लिए भी सोचना चाहिए। रेलमंत्री जी जो यहां पर बैठे हैं मैं उनसे कहना चाहती हूं कि हम लोग अपने कई सुझाव यहां पर देते हैं लेकिन हमारी एक बात भी कभी मानी नहीं जाती। मैंने कई बार यहां पर मध्य प्रदेश की ट्रेन्स के बारे में अपने सुझाव दिये लेकिन हमारी बात न तो कभी सुनी जाती है और न ही मानी जाती है। यहां पर जो हरिजन आदिवासी मेम्बर हैं उनकी कोई बात सुनी नहीं जाती, उनकी तरफ कोई ध्यान ही नहीं दिया जाता है और जो बड़े चटकीले लोग हैं चापलूसी करने वाले उन्हीं की बातें सुनी जाती हैं। इसलिए मेरा कहना है कि कोई भी आदमी हो सभी के लिए एक कानून होना चाहिए और सभी की बातों को सुनना चाहिए।

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

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

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

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

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मुहम्मद शफी कुरेशी): जनाब डिप्टी स्पीकर साहब 30 से ज्यादा माननीय सदस्यों ने इस बहस में हिस्सा लिया है हालांकि यह एक मुख्तसिर बिल था, एक अच्छा बिल था और मुझे ख्याल था कि इसमें बहस कम होगी । यह एक अच्छा कदम है तमाम लोगों ने इसका समर्थन किया है लेकिन जब भी रेलवे पर बहस होती है तो तमाम किस्म के मसले उठाये जाते हैं और छोटे से वक्त में उनका जवाब देना काफी मुश्किल हो जाता है । एक बात जिसकी तरफ मैं ध्यान दिलाना चाहता हूं वह यह कि जो बिल हम लाये हैं वह एक अच्छा कदम है । पहले जब कभी एक्सीडेंट होता था तो किसी शख्स की आमदनी की बुनियाद पर मुआवजा मिलता था । तो अगर किसी शख्स की आमदनी 70 रुपये या उससे कम हो तो 4 हजार मुआवजा मिलता था अगर वह मर जाये तो । इसी तरह 70 से 100 रु० की आमदनी हो तो 5 हजार मिलता था । और जो सब से ऊंची हद 20 हजार की होती थी वह उस सूरत में मिलती थी जब कि आमदनी दो हजार रुपये हो । इस तरह से यह जो बात थी वह डिस्क्रीमिनेटरी थी क्योंकि दौलत की बुनियाद पर या तनखाहों की बुनियाद पर मुआविजा मुकर्रर किया गया था । उस हद तक मैं समझता हूं कि इस बात की दाद देनी चाहिये कि रेलवे में जो एक डिस्क्रीमिनेशन था, आमदनी की बुनियाद पर मुआविजा देने की जो बात थी उसको खत्म करके एक अच्छा बिल लाया गया है और मुआविजे की हद भी बढ़ा दी गई है । जो शख्स रेल के हादसे में मारा जायेगा उसको 50 हजार रुपये मिलेंगे और जो उम्र भर के लिए नाकारा हो जायगा, जख्मी होगा, हाथ पैर कट जायेंगे या आंख निकल जायेगी तो उसी हिसाब से उसको मुआविजा मिलेगा इस में जराये आमदनी कुछ भी हो, गरीब हो या अमीर हो उसका सवाल नहीं है ।

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

[श्री मुहम्मद शफी कुरेशी]

की सब से बड़ी बर्कत यह भी है। (व्यवधान) मेरा ख्याल है उस तरफ के लोगों को समाजवाद समझाने में काफी देर लगेगी इसलिए वह थोड़ा सा सब्र करें तो मुमकिन है समझ जाये। (व्यवधान) मेरा इस बात को साफ करने का मकसद था कि रेलवे इस बिल से एक अच्छा कदम उठा रही है लेकिन यह न समझा जाये कि रेलवे इससे कोई रकम हासिल करना चाहती है। जो भी रकम हासिल होगी, मैं सदन को इस बात का यकीन दिलाता हूं कि तमाम की तमाम रकम पेसेन्जर एमिनिटीज, सेफ्टी की डिवाइस को मजबूत बनाने में, अच्छा बनाने में सर्फ की जायेगी, किसी और काम पर वह रुपया सर्फ नहीं होगा। (व्यवधान) रेलवे में 127 करोड़ रुपया एक सोशल बर्डन है। पिछले कई वर्षों से आम तौर पर ख्याल है कि हम पेसेन्जर ट्राफिक, से, पार्सल ट्राफिक से, कोचिंग ट्राफिक से पैसा कमाते हैं लेकिन ऐसी बात नहीं है बल्कि कोचिंग ट्राफिक पर हर साल हमारा 63 करोड़ रुपये का घाटा हो रहा है। वजह यह है कि हम कम किराया लेते हैं, दुनिया में सब से कम किराया यहां पर है। अगर आप उनको बढ़ाना चाहते हैं तो आमदनी ज्यादा हो सकती है। इसी तरह से तकरीबन 55 करोड़ रुपया रेलवे को नुकसान होता है फूड-ग्रेन्स, फर्टिलाइजर या इस किस्म की जो आम लोगों के इस्तेमाल की चीजें हैं उनको लाने में। उसका भी किराया अगर बढ़ा दें तो हमारी आमदनी बढ़ सकती है और जो घाटा रेलवे को होता है उसको पूरा कर सकते हैं। क्योंकि अवाम के फायदे की जो चीजें हैं, आम लोगों को जिन से फायदा पहुंचता है वहां रेलवे यह नहीं सोचती है कि इस से इतना रुपया कमाना है बल्कि जनता का फायदा किस में है इसको देखती है। इस वास्ते 55 करोड़ का नुक्सान भी हम बरदाश्त करते हैं।

तकरीबन साढ़े सात करोड़ रुपया अनइकोनोमिक ब्रांच लाइंज चलाने पर हम को नुक्सान उठाना पड़ाता। है अगर उन को बन्द कर दें तो यह बच सकता है। लेकिन चूंकि जनता को इस से तकलीफ होगी इस वास्ते हम खुद की तकलीफ को बरदाश्त कर लेते हैं। इस तरह से तकरीबन एक अरब 27 करोड़ रुपया रेलवे को हर साल सोशल मैंशर्ज के तौर पर बरदाश्त करना पड़ता है। उसको 14 करोड़ रुपया रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स पर भी खर्च करना पड़ता है और तकरीबन बीस करोड़ रेलवे कर्मचारियों की सेहत पर, अस्पतालों पर, दवाइयों पर खर्च करना पड़ता है। तकरीबन 11 करोड़ रेल्वे के जो मुलाजिम हैं उन के बच्चों की तालीम पर वह खर्च करती है। इस वास्ते यह इल्जाम लगाना कि किसी तरह से पैसा बटोरने की रेलवे कोशिश करती है, सही नहीं है। इस दायरे में आप इसको देखें तो आप पायेंगे कि हिन्दुस्तान में रेलवे अपने किस्म की एक ही वैलफेयर इंस्टीट्यूशन है जो कि इतने ज्यादा अव्वाम की खिदमत करती है

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

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

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

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

[श्री मुहम्मद शफ़ी कुरेशी]

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

हम तो माइल बकरम हैं कोई साइल ही नहीं ।

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

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

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

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

श्री मुहम्मद शफ़ी कुरेशी : उस में यह देखा जाता है कि दिन में कितनी रेलें चलती हैं, कितनी गाड़ियां उस सड़क को क्रास करती हैं और उस को जरब देकर अगर उस की तादाद एक से तीन हजार हो जाती है तो उस वक्त हम समझते हैं कि इसको मैंड बनाया जाना चाहिये । यह जो फार्मुला है इस को जनता और आम लोगों की जरूरतों के मताबिक बदलने की जरूरत है और इसको बदला जाएगा । जो कानून 1890 में यानी लगभग सौ साल पहले बना आज भी वही सही हो सकता है यह मैं भी नहीं मानता । मैं मानता हूं कि इसको बदलने की जरूरत है । मैं भी मानता हूं कि हालात के मुताबिक उस को चलाया नहीं जाएगा, बदला नहीं जाएगा, तो मुश्किलात होंगी ।

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

जहां तक मुआवजे का ताल्लुक है मैं बता दूं कि एक्ट बनने के बाद रूल इसके तहत बनेंगे उन रूल्ज के तहत मुआवजे की हद मुकरर की जाएगी मैं वाजह कर देना चाहता हूं कि यह लिखा हुआ है कि कम्पसेशन अपटू 50 हजार में सफाई करना चाहता हूं कि अगर किसी आदमी की बदकिस्मती से रेलवे एक्सीडेंट की वजह से मृत्यु हो जाये तो उसको पचास हजार रुपया मिलेगा जहां पर हादसे की वजह से उम्र भर के लिये नाकारा हो जाये काम करने के लायक न रहे उसको भी 50 हजार रुपये दिये जाएगें बाकी लोग जिस तरीके से उनके जख्म होगें जैसे जिस्म को नुकसान पंहुचेगा उस हिसाब से उमको यह मुआवजा दिया जायेगा ।

हम ने इस बिल में एक और बात भी है पहले क्लेम्ज कमिशनर क्लेम का सेटल करने में काफी वक्त ले लेते थे। अब रेलवेज को यह अख्त्यार होगा कि क्लेम का फैसला होने से पहले वह हादिसों में मरने वालों या जख्मी होने वालों को एडहाक पेमेंट दे सके, ताकि पहले जो तवालत होती थी, उस को कम कर दिया जाये।

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

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

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

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

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

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

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

[श्री मुहम्मद शफी कुरेशी]

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

मुमकिन है कि ड्राइवर भी पीते हों। पैसेंजर्ज भी पीते होंगे। अगर शराब पीने की वजह से कोई एक्सिडेंट हुआ हो, तो बाकायदा कानूनी कार्यवाही की जायेगी।

हर तरफ़ से ---आसाम, बिहार, बंगाल और उड़ीसा से---यह मांग की गई है कि एक तेज़ रफ़्तार गाड़ी न्यु डेल्ली से न्यु बोंगाईगांव वाया भागलपुर, साहिब गंज लूप और फ़रक्का चलनी चाहिए। मुझे यह ऐलान करते हुए खुशी है कि एक मेल गाड़ी हफ्ते में दो बार इस रास्ते पर 26 जनवरी से चालू की जायेगी। इस के अलावा एक मीटरगेज एक्सप्रेस ट्रेन न्यु बोगाईगांव और गौहाटी के बीच चलाई जायेगी।

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

श्री शंकर दयाल सिंह : इनशोरेंस ?

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : जहां तक इनशोरेंस का ताल्लुक है,---जमील साहब ने भी उस का ज़िक किया है---, श्री हनुमन्तैया के वक्त से इस स्कीम की बात चल रही है। श्री पाई ने भी यह स्कीम चलाने की कोशिश की। लेकिन इस में कुछ उलझनें हैं। अल्टीमेट्ली हम को इनशोरेंस को लाना पड़ेगा। इस के लिए कुछ वक्त दिया जाये। हो सकता है कि कुछ वक्त के बाद इसको लागू किया जाये।

[ذیل مندرالیه میں اُپ ملتری (شری محمد شفی قریشی)]: جناب ڈپٹی سپیکر صاحب 30 سے زیادہ مانئیه سدسیوں کے اِس بحث میں حصه لے لیا ہے حالانکہ یه ایک مختصر بل تها - اور مجهے خیال تها که اس میں بحث کم ہوگی - یه ایک اچها قدم هے - تمام لوگوں نے اس کا سمرتهن کیا هے حالانکه جب بهی ریلوے پر بحث ہوئی هے تو تمام قسم کے مسلے اُٹهائے جاتے هیں - اور چهوٹے سے وقت میں اُنکا جواب دینا کافی مشکل ہو جاتا هے - ایک کی بات کی طرف میں دهیان دلانا چاهتا ہوں وه یه که جو بل هم لائے ہیں وه ایک اچها قدم هے - پہلے جب کبهی ایکسیڈنٹ ہوتا تها تو کسی شخص کی آمدنی کی بنیاد پر معاوضه ملتا تها - اگر کسی شخص کی آمدنی 70 روپیه یا اُس سے کم ہو تو چار ہزار معاوضه ملتا تها اگر وه مر جائے تو اِسی طرح 70 سے 100 روپیه کی آمدنی ہو تو 5 ہزار ملتا تها اور جو سب سے اونچی

کسکو دیتا ہے- اُس جھگڑے میں پڑنے کی ضرورت نہیں ہے- میں سمجھتا ہوں یہ جو سرچارج ہے اُس میں آج جنتا تمام لوگوں کے دکھ درد میں شریک ہونے کے لئے چھوٹی چھوٹی رقم اپنی جیب سے دیگی اور مجھے یقین ہے جنتا اِس سرچارج کو پسند کریگی کیونکہ یہ سمجھ کر دیگی (ویودان) کر کرایہ تو بڑھا نہیں اور 5 پیسہ جو ہم دینگے وہ اِس لئے ہے کہ اگر کوئی درگھٹنا ہو گئی اور اُس میں کوئی بھائی زخمی ہو گیا یا مر گیا اُسکو معاوضہ دینے میں کچھ ہمارا بھی حصہ ہو جائیگا - ایک تھرڈ کلاس کا پیسنجر بھی 5 پیسے دے گا- میں سمجھتا ہوں سماجواد کی سب سے بڑی برکت یہ بھی ہے (ویودان) میرا خیال ہے اُس طرف کے لوگوں کو سماجواد سمجھانے میں کافی دیر لگیگی - اِس لئے وہ تھوڑا سا صبر کریں تو مناسب ہے کہ سمجھ جائیں- (ویودان) میرا اِس بات کو صاف کرنے کا مقصد تھا کہ ریلوے اِس بل سے ایک اچھا قدم اُٹھا رہی ہے لیکن یہ نہ سمجھ جائیں کہ ریلوے اس سے کوئی رقم حاصل کرنا چاہتی ہے - جو بھی رقم حاصل ہوگی میں سدن کو اِس بات کا یقین دلانا چاہتا ہوں کہ تمام کی تمام رقم پیسنجر ایمی نیٹیز سہولتوں کی دوائس کو مضبوط بنانے میں ، اچھا بنانے میں صرف کی حد 20 ہزار کی ہوتی تھی وہ اُس صورت میں ملتی تھی جب کہ آمدنی 2 ہزار روپئے ہو - اِس طرح سے یہ جو بات تھی وہ ڈسکریمینیٹری تھی کیونکہ دولت کی بنیاد پر معاوضہ مقرر کیا جاتا تھا - اُس حد تک میں سمجھتا ہوں اِس بل کی داد دینی چاہیئے کہ ریلوے میں جو ایک ڈسکریمینیشن تھا آمدنی کی بنیاد پر معاوضہ دینے کی جو بات تھی اُسکو ختم کرکے ایک اچھا بل لایا گیا ہے اور معاوضے کی حد بھی بڑھائی گئی ہے- جو شخص ریل کے حادثے میں مارا جائیگا اُسکو 50 ہزار روپیہ ملینگے اور جو عمر بھر کے لئے ناکارہ ہو جائیگا - زخم ہوگا ہاتھ پیر کٹ جائینگے یا آنکھ نکل جائینگی تو اُسی حساب سے اُسکو معاوضہ ملیگا - اِس میں ذرائع آمدنی کچھ بھی ہو- غریب ہو یا امیر ہو اُسکا سوال نہیں ہے -

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

جائیگی - کسی اور کام پر وہ روپیہ صرف نہیں ہوگا (ویروداں) ریلے میں 127 کروڑ روپیہ ایک سوشل بدتن ہے- پچھلے کئی ورشوں سے عام طور پر خیال ہے کہ ہم پیسنجر ٹریفک سے، پارسل ٹریفک سے، کوچنگ ٹریفک سے پیسہ کماتے ہیں لیکن ایسی بات نہیں ہے بلکہ کوچنگ ٹریفک پر ہر سال ہمارا 63 کروڑ روپیہ کا گھاٹا ہو رہا ہے - وجہ یہ ہے کہ ہم کم کرایہ لیتے ہیں - دنیا میں سب سے کم کرایہ یہاں پر ہے- اگر آپ اسکو بڑھانا چاہتے ہیں تو آمدنی زیادہ ہو سکتی ہے - اِس طرح سے تقریباً 55 کروڑ روپیہ ریلوے کو نقصان ہوتا ہے - مٹکریلز مرتھولائڈر یا اِسی قسم کی جو عام لوگوں کے استعمال کی چیزیں ہیں اُنکو لانے میں اُسکا بھی کرایہ اگر بڑھا دیں تو ہماری آمدنی بڑھ سکتی ہے اور جو گھاٹا ریلوے کو ہوتا ہے اسکو پورا کر سکتے ہیں - کیونکہ عوام کے فائدے کی جو چیزیں ہیں - عوام لوگوں کو جن سے فائدہ پہنچتا ہے وہاں ریلوے یہ نہیں سوچتی ہے کہ اِس سے اِتنا روپیہ کمانا ہے - بلکہ جنتا کا فائدہ کس میں ہے اُسکو دیکھتی ہے- اِس واسطے 55 کروڑ کا نقصان بھی ہم برداشت کرتے ہیں -

تقریباً $7\frac{1}{2}$ کروڑ روپیہ انکونامک برانچ لائنز چلانے پر ہم کو نقصان کا اُٹھانا پڑتا ہے- اگر اُنکو بند کر دیں تو یہ بچ سکتا ہے- لیکن چونکہ جنتا کو اِس سے تکلیف ہوگی اِس واسطے ہم خود کی تکلیف کو برداشت کر لیتے ہیں - اِس طرح سے تقریباً ایک ارب 27 کروڑ روپیہ ریلوے کو ہر سال سوشل سروسز کے طور پر برداشت کرنا پڑتا ہے- اُسکو 14 کروڑ روپیہ ریلوے پروٹیکشن فورس پر بھی خرچ کرنا پڑتا ہے- اور تقریباً 20 کروڑ ریلوے کرمچاریوں کی صحت پر ہسپتالوں پر، دوائیوں پر خرچ کرنا پڑتا ہے- تقریباً 11 کروڑ ریلوے کے جو ملازم ہیں اُنکے بچوں کی تعلیم پر وہ خرچ کرتی ہے- اِس واسطے اِلزام لگانا کہ کسی طرح سے پیسہ بٹورنے کی ریلوے کوشش کرتی ہے سہی نہیں ہے- اِس دائرے میں آپ اِسکو دیکھیں تو آپ پائینگے کہ ہندوستان میں ریلوے ایک قسم کی ایک ہی ویلفیر انسٹیٹیوشن ہے جو کہ اتنے زیادہ عوام کی خدمت کرتی ہے -

میں مانتا ہوں کہ ریلوے میں ایکسیڈنٹوں کو کم کرنا چاہئیے- لیکن اس معاملے کو بھی اگر آپ اِس نقطہ نگاہ سے دیکھیں کہ ہر روز ریلوے کو 60 لاکھ یاتری ریلوے میں لے جانے پڑتے ہیں- تقریباً 6 لاکھ ٹن مال ہر روز ایک جگہ سے دوسری جگہ لے جانا پڑتا ہے - دس ہزار ٹرینیں سات ہزار سٹیشنوں سے چلتی ہیں - ان یاتریوں کو آرام سے پہنچانا ہے - سہی

- تو آپ مانیں گے کہ ایکسیڈینٹس کا ٹرینڈ کمی کی طرف ہے 1964-65 میں ڈیریلمینٹس لیول کراسنگ پر جو ایکسیڈنٹس ہوتے ہیں - جو کولیشنز ہوتی ہیں - ریل میں کبھی آگ لگ جاتی ہے اسکی تعداد 1293 تھی جو کہ 1972-73 میں گھٹ کر 815 رہ گئی ہے - اسکا مطلب یہ ہے کہ پچھلے 8-9 سالوں میں 37 پرسینٹ کی کمی ہوئی ہے - اور اسکے مقابلے میں ریلوں کا جو کام بڑھا ہے وہ 28 پرسینٹ بڑھا ہے مائیلیج جو اسکی بڑھی ہے - اِسکا یہ مطلب نہیں کہ جو حادثے ہوتے ہیں انکو نظر انداز کر دیا جائے - مانیئے سدسیوں نے اچھے سجھاؤ دئے ہیں - 60 سے 70 پرسینٹ تک تو ایکسیڈنٹ ہوتے ہیں وہ ہیومن فیلیر کی وجہ سے ہوتے ہیں - مشین کتنی ہی کامیاب یا ایفیشینٹ کیوں نہ ہو لیکن مشین کے پیچھے جو اِنسان ہے- وہی سب سے زیادہ کارآمد ہوتا ہے - اگر انسان مشین کے پیچھے کام نہیں کر سکتا تو کام ناکارہ ہو جاتا ہے - ایک اسپیشل ریلوے سیفٹی کا یہ ہے کہ جو لوگ گاڑیاں چلاتے ہیں جو سگنلنگ اکوپمینٹ ہے جو ہمارا - سیفٹی ایکوپمینٹ ہے اسکو ہم نے معیاری بنانے کی کوشش کی ہے اور ان لوگوں کو ٹریننگ دینے کی بھی کوشش کی ہے - عام لوگوں کو بھی و جنتا کو بھی سیفٹی کانشس بنانے کی ہم نے کوشش کی ہے پوسٹر کے ذریعے- فلموں کے ذریعے اخباروں کے ذریعے جنتا کو تلقین کی جاتی ہے- کہ سیفٹی اسٹینڈرڈ کو برقرار رکھنے کے لئے انہیں کیا کرنا چاہئیے -

جہاں تک لیول کراسنگ کا سمبندھ ہے دیش بھر میں تقریباً 40 ہزار کے قریب لیول کراسنگ ہیں اور اے - بی - سی کیٹگریز کے ہیں - ایک مینڈ ہیں ان ایک مینڈ ہیں - اگر انکو مینڈ کر دیا جائے تو اُس پر تقریباً 60 کروڑ روپیہ خرچ ہوگا اور 15 کروڑ ہر سال اس پر ریکرنگ ایکسپنڈیچر ہوگا - اسکا مطلب یہ نہیں ہے کہ ہم یہ کرنا نہیں چاہتے ہیں - ہم نے پچھلے 5 سالوں میں تقریباً 350 سے زیادہ ان مینڈ لیول کراسنگ کو مینڈ لیول کراسنگ میں تبدیل کیا ہے - میں چاہتا ہوں کہ مزید اور انڈر برج تعمیر کئے جائیں تاکہ جہاں ریلوے لائن اور سڑک آپس میں ملتی ہیں وہاں پر ایکسیڈنٹس کی تعداد کم ہو سکے - میں ایک بات ضرور عرض کرنا چاہتا ہوں - ریلوے کے پاس ایک سیفٹی فنڈ ہے جس میں اس وقت قریب 12 کروڑ 50 لاکھ روپیہ ہے - یہ رقم ہم نے سیفٹی کو بڑھانے کے لئے رکھی ہے - جب بھی ضرورت

گورنمنٹ کی طرف سے ریکویسٹ آئی ہے اور برج کے لئے - ریلوے لائن پر پل بنانے کے لئے تو اس پل کا خرچہ یہ ہے وہ ریلوے برداشت کرنے کے لئے تیار ہے - آدھا اپنے فنڈ سے اور آدھا سیفٹی فنڈ سے لیکن اس نے دونوں طرف کی سڑکوں پر جو خرچہ ہوگا وہ سٹیٹ گورنمنٹ کو کرنا ہوگا اور اسکا آدھا روپیہ ریلوے دیتی ہے - اور آدھا سیفٹی فنڈ سے ملتا ہے - یہ جو سیفٹی فنڈ ہے - یہ اس کے لئے ہے آرڈر اپنے 50 لاکھ لیا ہے اسکو اتنا الاٹ ہوا ہے - تامل ناڈو کو 58.80 لاکھ - کیرل کو 15. لاکھ گجرات کو 79.8 لاکھ - آسام کو 24.50 لاکھ راجستھان کو 37.5 لاکھ - یہ وہ سٹیٹس ہیں جنہوں نے مانگ تو کی لیکن روپیہ کا استعمال نہیں کیا باقی کسی سٹیٹ نے روپیہ نہیں مانگا یہاں تک یہ حالت ہے -

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

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

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

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

شری محمد شفی قریشی - اس میں یہ دیکھا جاتا ہے کہ دن میں کتنی ٹرینیں چلتی ہیں کتنی اس سڑک کو کراس کرتی ہیں - اس کو روپئے دے کر اگر اسکی تعداد ایک سے تین ہزار ہو جاتی ہیں - تو اس وقت ہم یہ سمجھتے ہیں کہ اسکو فیصلہ بنایا جانا چاہیئے یہ جو فارمولا ہے اسکو چلتا اور عام لوگوں کی ضرورتوں کے مطابق بدلنے کی ضرورت ہے، اسکو بدلا جائیگا - جو قانون 1890 میں بنائی گئی تھی 100 سال پہلے بنا آج بھی وہ صحیح ہو سکتا ہے یہ میں بھی نہیں مانتا - میں مانتا ہوں کہ اسکو بدلنے کی ضرورت ہے میں بھی مانتا ہوں کہ حالات کے مطابق اسکو بدلا نہیں جائیگا - بدلا نہیں جائیگا تو مشکلات ہونگی -

کچھ لوگوں نے ریلوے بورڈ کی سخت شکایت کی ہے - ہر بار مجھے ریلوے بورڈ کے متعلق کہنا پڑتا ہے کہ یہ ایک اچھی جماعت ہے قائم کی گئی ہے یہ وہ لوگ ہیں جو

ریلوے میں ہی بڑھے ہیں اور اُنہوں نے اچھا کام کیا ہے - لیکن بدقسمتی ہے کہ ہر بار جب بھی ریلوے کے متعلق بحث ہوتی ہے اُسکا پہلا شکار ریلوے بورڈ کو بنایا جاتا ہے-

جہاں تک معاوضے کا تعلق ہے میں بتادوں کہ ایکٹ بنانے کے بعد رول انکے تحت بنائینگے - اُن رولز کے تحت معاوضے کی حد مقرر کی جائیگی - میں واضح کر دینا چاہتا ہوں کہ یہ لکھا ہوا ہے کہ کمپینسیشن اپ تو 50 ہزار ، میں صفائی کرنا چاہتا ہوں کہ اگر کسی آدمی کی بدقسمتی سے ریلوے ایکسیڈنٹ کی وجہ سے مرتیو ہو جائے تو اُسکو 50 ہزار تک روپیہ ملیگا - جہاں پر حادثے کی وجہ سے عمر بھر کے لئے ناکارہ ہو جائے کام کرنے کے لائق نہ رہے اُسکو بھی پچاس ہزار روپیہ دئے جائینگے - باقی لوگ جس طریقے سے اُنکے زخم ہونگے جیسے جسم کو نقصان پہنچیگا اُس حساب سے اِنکو یہ معاوضہ دیا جائیگا-

ہم نے اِس بل میں ایک اور بات بھی کی ہے- پہلے کلیمز کمشنر کلیم کو سیٹل کرنے میں کافی وقت لے لیتے تھے- اب ریلویز کو یہ اختیار ہوگا کہ کلیم کا فیصلہ ہونے سے پہلے وہ حادثوں میں مرنے والوں یا زخمی ہونے والوں کو ایڈھاک پیمینٹ دے سکے تاکہ پہلے جو طوالت ہوتی تھی اُسکو کم کر دیا جائے -

प्रो० मधु दंडवते (राजापुर) : करीब करीब हर वक्ता ने यह दलील पेश की है कि रेल दुर्घटना में मरने वालों को केवल पचास हजार रुपये कन्पेन्सेशन क्यों दिया जाये, जबकि हवाई जहाज की दुर्घटना में मरने वालों को एक लाख रुपया दिया जाता है। मंत्री महोदय ने इस पर कोई रोशनी नहीं डाली है।

شری محمد شفی قریشی : کسی انسان کی زندگی کی کوئی قیمت نہیں مقرر کی جا سکتی ہے- ہم ایک آدمی کی زندگی کو 50 ہزار روپیہ میں تولیں یہ صحیح نہیں ہے- ہم چاہیں جتنا بھی معاوضہ دیں اِنسان کی زندگی کے مقابلے میں وہ کچھ نہیں ہے- لیکن ایک قدم ہم نے آگے بڑھایا ہے- کمپنسیشن کو 20 ہزار روپیہ سے بڑھا کر 50 ہزار روپیہ کیا ہے- کم سے کم ہمیں اُسکی تو داد ملنی چاہئے-

ہوائی جہاز کے ایکسیڈنٹس میں بھی جو 12 سال سے زیادہ عمر کے لوگ ہیں اُنکو ایک لاکھ روپیہ ملتا ہے اور 12 سال سے کم عمر والوں کو 50 ہزار روپیہ ملتے ہیں وہاں بھی ڈسکریمنیشن ہے- جان تو بڑوں کی بھی ہے اور چھوٹوں کی بھی -

श्री बसंत साठे : उस की वजह यह है कि जो बारह साल से कम होते हैं, उन के कोई डिपेंडेंटस नहीं होते हैं और बारह साल से ऊपर

वालों के डिपेंडेंट्स होने की सम्भावना होती है। उस में तो कुछ तर्क है। इस प्राविजन में क्या तर्क है ?

شری محمد شفی قریشی : جو 12 سال کا بچہ ہوتا ہے وہ ماں باپ کی اُمید ہوتی ہے۔ اُسکا بھوشیہ ہوتا ہے۔ وہ زیادہ قیمتی ہوتا ہے بنسبت اُسکے جو کماتا ہے۔

ابھی شری تیواری مجھے کہہ رہے تھے کہ کہیں اِس کمپنسیشن کو زیادہ اٹریکٹو نہ بنا دیا ورنہ ہم بوڑھوں کی شامت آ جائیگی۔ جس ٹرین میں بوڑھوں نے سفر کیا اُسکو اُڑانے کی کوشش کی جائیگی تاکہ معاوضہ مل سکے۔ ہماری یہ نیت نہیں ہے۔ ہم چاہتے ہیں کہ دُرگھٹنائیں بالکل نہ ہوں، حادثے کم سے کم ہوں۔ یہ ایسا وبھاگ ہے کہ جس میں کبھی نہ کبھی بدقسمتی سے دُرگھٹنائیں ہو جاتی ہیں۔ ہم نے جو قدم اُٹھائے ہیں وہ ایمانداری اور نیک نیتی سے اُٹھایا ہے۔ مجھے یقین ہے کہ ہاؤس اُسکی تائید کریگا۔

سوامی جی نے کہا ہے کہ کچھ حادثے شراب پینے کی وجہ سے ہوتے ہیں۔ مجھے اِسکی کوئی اِطلاع نہیں ہے لیکن ایک واقعہ ہے کہ دو شرابی لڑکھڑاتے لڑکھڑاتے سٹیشن پر آئے۔ سٹیشن ماسٹر نے اُن پر رحم کیا کہ کہا کہ اُن کو گاڑی پر چڑھاؤ۔ گاڑی جانے والی تھی اُنہوں نے بڑی مشکل سے ایک آدمی کو گاڑی پر چڑھا دیا لیکن دوسرا رہ گیا۔ دوسرے آدمی سے پوچھنے لگے کہ تم کہاں جانے والے تھے اس نے کہا کہ آپ نے تو غضب کر دیا۔ جانے والا تو میں ہوں وہ آدمی تو مجھے چھوڑنے کے لئے آیا تھا۔ ان دونوں نے شراب پی رکھی تھی۔

ممکن ہے کہ ڈرائیور بھی پیتے ہوں۔ پیسنجر بھی پیتے ہونگے۔ اگر شراب پینے کی وجہ سے کوئی ایکسیڈنٹ ہوا ہو تو با قاعدہ قانونی کارروائی کی جائیگی۔

ہر طرف سے آسام، بہار، بنگال، اور اڑیسہ سے یہ مانگ کی گئی ہے کہ ایک تیز رفتار گاڑی نئی دہلی سے نیو بونگائی گاؤں وایا باگلپور، صاحب گنج لوپ اور فراکہ چلنی چاہئے۔ مجھے یہ اعلان کرتے ہوئے خوشی ہے کہ ایک میل گاڑی ہفتہ میں دوبارہ اس راستے پر 26 جنوری سے چالو کی جائیگی۔ اسکے علاوہ ایک مظفر پور ایکسپریس ٹرین نیو بونگائی گاؤں اور گوہاٹی کے بیچ چلائی جائیگی۔

مانیہ سدسیوں نے جتنے بھی سجھاؤ دئے ہیں اُن کو نوٹ کر لیا ہے اگر جن نے وشواس

طریقے سے کسی ممبر صاحب کانام نہیں لیا تو اس کے لئے میں معافی چاہتا ہوں -

श्री शंकरदयाल सिंह : इनशोरेंस

شری محمد شفی قریشی - جہاں تک انشورنس کا تعلق ہے جمیل صاحب اس کا ذکر کیا ہے - شری ہلو ملتا کے وقت سے اس سکیم کی بات چل رہی ہے - شری پاٹی نے بڑی یہ سکیم چلانے کی کوشش کی - لیکن اس میں کچھ الجھنیں ہیں - الٹیمیٹلی ہم کو انشورنس کو لانا پڑیگا - اس کے لئے کچھ وقت دیا جائے - ہو سکتا ہے کہ کچھ وقت کے بعد اس کو لاگو کیا جائے -

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

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

The motion was adopted

Clause 2—(*Amendment of section 82A*).

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

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

Page 1, line 7—

add at the end,—

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

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

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

Page 1, line 7,—

for "fifty thousand rupees" *substitute*—

"One lakh rupees" (3)

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

Page 1, line 7,—

add at the end,—

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

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

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

15.56 hrs.

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

श्री मधु लिमये (बांका) : सभापति महोदय, मुआवजा एक लाख रुपया क्यों होना चाहिए, इसके बारे में सभी वक्ताओं ने दलीलें दी हैं । जो मुसाफ़िर इंडियन एयरलाइन्ज से प्रवास करता है, वह भी इन्सान है और जो रेल से प्रवास करता है, वह भी इन्सान है, इसलिए ट्रेन से जानें वाले इन्सान और हवाई जहाज से उड़ने वाले इन्सान की जान का मूल्य एक होना चाहिए । लेकिन मंत्री महोदय इस बात को नहीं मानते हैं ।

[श्री के० एन० तिवारी]

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

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

श्री बी० आर० शुक्ल : सभापति महोदय, अभी तक रेलवे एक्ट में जो प्रावधान है, उस के अनुसार मुआवजा सिर्फ रेल दुर्घटना में—जैसे दो ट्रेनों की टक्कर या ट्रेन की डीरेलमेंट में—दिया जाता है । लेकिन आज हम देखते हैं कि सारे रेलवे सिस्टम में अराजकता का वातावरण फैला हुआ है । रेलवे कर्मचारी बड़े व्यापक रूप से हड़तालें कर रहे हैं, जिस की वजह से रेल के द्वारा जो सामान एक जगह से दूसरी जगह भेजा जा रहा है, उस को काफी क्षति पहुंचती है । इसके अलावा इन हड़तालों की वजह से यात्री अपने स्थानों पर समय के अनुसार नहीं पहुंच सकते हैं । कभी कभी ऐसा हो जाता है कि जो लोग रोगी हैं और किसी दवा के लिए एक स्थान से दूसरे स्थान को जा रहे हैं अगर रास्ते में कर्मचारियों की हड़ताल के कारण उन्हें रुकना पड़ा तो दिल की गति रुक जाने से या और कारणों से उन की मृत्यु हो जाती है । तो इस प्रकार की तरह तरह की कठिनाइयां हैं । मौजूदा प्रावधान में इस तरह से जो असुविधाएं, मृत्यु या आकस्मिक घटनाएं हो जाती हैं उन के लिए मुआवजा देने का कोई प्रबन्ध नहीं है । इसलिए मैंने एक्सप्लेनेशन के तौर पर यह सुझाव दिया है कि —

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

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

किया है कि हड़तालों के कारण एक बड़ी भारी अव्यवस्था पदा हो रही है ..... (व्यवधान) ..... इस का सम्बन्ध इस से है । मैं इस को और व्यापक कर रहा हूं । इसीलिए इस एक्सप्लेनेशन को देने की जरूरत है ।

SHRI MADHU LIMAYE: Let us not divert attention fro mthis single most important idea.

16 hrs.

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

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

श्री रामरतन शर्मा (बांदा) : मैंने इस बिल में अपने दो संशोधन दिए हैं । एक में मैंने यह कहा है कि 50 हजार रुपये के स्थान पर एक लाख रुपया कर दिया जाय । जैसा कि यहां पर मेरे ख्याल से पूरे सदन की यह राय है कि आदमी आदमी के अन्दर विभेद नहीं किया जा सकता, वायुयान की दुर्घटना में भी कोई व्यक्ति मरता है और रेलवे की दुर्घटना में भी कोई मरता है तो आदमी जो मरता है उस के डिपेंडेंट सफर करते हैं । उस में उस के बीच में आप कोई रेखा नहीं खींच सकते । इसलिए वायुयान की दुर्घटना में एक लाख पया मिलता है मरने वाले के आश्रितों को तो मेरा निवेदन है कि मंत्री महोदय इस को भी एक लाख रुपया करने की कृपा करें । मंत्री महोदय ने अभी जवाब देते हुए यह कहा था कि वायुयान में यह नियम है कि 12 साल से कम उम्र का जो लड़का होगा उसको 50 हजार रुपये मिलेगा तो मैं उन का यह संशोधन मानने के लिए भी तैयार हूं। अगर वह चाहें तो यह संशोधन इस में भी कर दें कि रेलवे की दुर्घटना में भी 12 साल या उस से कम उम्र का बच्चा मरेगा तो उस को 50 हजार रुपया दिया जायगा । इसी स्थान पर मैं यह भी कहना चाहूंगा कि अप टू जो वर्ड है इस को इस ऐक्ट में ही सुधार दें, रूल्स के लिए न रखें । अगर रूल्स में रखा जायगा तो यह डिस्क्रीशन गवर्नमेंट का होगा । फिर पालियामेंट के हाथ में इस तरह से वह नहीं रहेगा । फिर तो कम्पेन्सेशन एथारिटी जो कम्पेन्सेशन फिक्स करती है उस के ऊपर यह रहेगा कि कितना वह फिक्स करे और फिर वह कम्पेल्ड नहीं रहेंगे कि इतना रुपया वह दें । इसलिए इस अप वर्ड को हटाने की आवश्यकता है ।

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

[श्री राम रतन शर्मा]

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

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

दूसरी बात जो मैंने कही है वह यह है । इन्होंने कहा कि 50 हजार देंगे जो मरेगा उसको या मरने की ये दावत दे रहे हैं कि तुम मरोगे तब तुम को 50 हजार देंगे । लेकिन जिनका हाथ कट गया, सिर में चोट आ गई उन के लिए कोई कम से कम राशि निर्धारित नहीं की है । अपटू कह कर छोड दिया गया है । अफसर लोग किन्हीं को दो हजार देंगे, दो सौ देंगे या एक सौ देंगे, इस तरह से कर के उन को कुछ भी देंगे नहीं लेकिन आंसू रोकने के लिए वह कहेंगे कि हम उन को मुआवजा दे रहे हैं । इस लिए मैंने निश्चित सुझाव दिया है। मान लीजिए हमारी उगली कट जाय एक बार मेरी अंगुली कटी है, इस लिए मैं कह रहा हूं .....

एक माननीय सदस्य : क्या मिला ।

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

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

श्री मुहम्मद शफी कुरैशी : सभापति जी, मैंने यह बात पहले ही साफ कर दी थी लेकिन मुझे अफसोस है कि उस के बावजूद भी हमारे शास्त्री जी हम पर इस किस्म के इल्जाम लगाते हैं कि हम पूंजीवाद की ज्यादा हिमायत करते हैं और ऐसे ही बिल यहां पर लाते हैं जिससे पूंजीवाद को फायदा पहुंचे। मुझे तो यह लगता है कि आज इर्द गिर्द के जो हालात हैं, शास्त्री जी की रफ्तार ज़माने से बिलकुल बेखबर हैं। आज हिन्दुस्तान के समाजवाद की तारीफ न सिर्फ यहां के लोग बल्कि बाहर की दुनियां के लोग भी करते हैं। आप उस से भी इख्तिलाफ़ करते हैं तो यह दूसरी बात है।

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

श्री मधु लिमये : यह वर्ण व्यवस्था नहीं तो क्या है ?

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

मधु जी ने एक बात यह कही कि बिल मैं आपने रखा है---अप टू 50 हजार दिया जायेगा । इस का मतलब यह है कि 50 हजार से कम भी मिलेगा । मैं आपको बतलाना चाहता हूं--इस लिए रूल तैयार हो गये हैं और मैं सदन को यकीन दिलना चाहता हूं---वे रूल मेरे सामने हैं और मैं खुले तौर पर कहना चाहता हूं जो शख्स दुर्घटना में मर जाएगा या हमेशा के लिए बेकार हो जाएगा या नाकारा हो जाएगा, उस को 50 हजार रुपया मिलेगा . . . . .

एक माननीय सदस्य: अगर हार्ट फेल हो जाए ।

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

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

श्री मुहम्मद शफी कुरैशी : यह कोई नयी बात नहीं है ---यह 1890 के एक्ट में तरमीम है । उस में हमारे पांस रूल बनाने की ताकत है , वह ताकत हम से छीनीं नहीं गई है । उस के तहत हम ने जो नियम बनाये हैं, उस में 50 हजार रुपये यदि आदमी मर जाय, नाकारा हो जाय उस को मिलेगा । अगर किसी का दांया बाजू और उसके ऊपर का पूलरा हिस्सा चला जाय तो 35 हजार रुपया, अगर लैफ्ट हैन्ड] है तो भी 35 हजार रुपया मिलेगा । बांया बाजू चला जाय ... हजार रूपया मिलेगा अगर किसी का सहादत की ऊंगली- चली जाय तो 5 हजार रुपये और दूसरी उग लियों के लिए 2000 रुपये मिलेंगे । इस तरह के नियम हमने बनायें हैं ।

[شری محمد شفی قریشی- سبھا پتی جی- میں نے یہ بات پہلے ہی صاف کر دی تھی لیکن مجھے افسوس ہے- اسکے باوجود بھی ہمارے شاستری جی ہم پر اس قسم کے الزام لگاتے ہیں کہ پونجی واد کو زیادہ حمایت کرتے ہیں اور ایسے ہی بل یہاں پر لاتے ہیں - جس سے پونجی واد کو فائدہ پہنچے - مجھے تو یہ لگتا ہے کہ آج اور گورد کے جو حالات ہیں شاستری جی زمانے کی رفتار سے بالکل بے خبر ہیں- آج ہندوستان کے سماج واد کی تعریف نہ صرف یہاں کے لوگ بلکہ باہر کی دنیا کے لوگ بھی کرتے ہیں- آپ اس سے بھی اختلاف کرتے ہیں - تو یہ دوسری بات ہے - ہمارے مدھو جی نے کہا کہ جو لمہوش ہے وہ زیادہ ہونا چاہئے -کچھ ورگ ویوستھا اور ورن ویوستھا کا بھی ذکر کیا - میں نے پہلے بھی بتایا تھا کہ یہ 20 ہزار روپئے کا جو پراویژن تھا وہ کسی ورگ ویوستھا یا ورن ویوستھا کی بنیاد پر نہیں تھا اسمیں یہ تھا کہ اگر کسی آدمی کی آمدنی 70 روپیہ ہوگی یا 70 روپیہ سے کم ہوگی....

श्री मधु लिमये : यह वर्ग व्यवस्था नहीं तो क्या है

شری محمد شفی قریشی - ہم نے اس کو بھی ختم کر دیا ہے - اب تو جو آدمی مریگا بلا ورگ یا ورن کا لحاظ کئے - اسکو معاوضہ ملیگا -

مدھو جی نے ایک بات یہ کہی کہ بل میں آپ نے رکھا ہے آپ تو 50 ہزار دیا جائگا -اس کا مطلب یہ ہے 50 ہزار سے کم بھی ملیگا - میں آپکو بتلانا چاہتا ہوں اس کے لئے رول تیار ہو گیا ہے - اور میں سدن کو یقین دلانا چاہتا ہوں وہ رول میرے سامنے ہے اور میں کھلے طور پر کہنا چاہتا ہوں- جو شخص درگھٹنا میں مر جائگا یا ہمیشہ کے لئے بیکار ہو جائگا یا ناکارہ ہو جائگا - اس کو 50 ہزار روپیہ ملیگا -

एक माननीय सदस्य : अगर हार्ट फेल हो जाय ।

شری محمد شفی قریشی - موت کی تشریح نہیں کی ہے -

श्री राम रतन शर्मा (बांदा) : आप 1 लाख करेंगे या 50 हजार करेंगे—यह पास नहीं हुआ है, फिर रूल्ज आप के पास कहां से आ गये ?

شری محمد شفی قریشی - یہ کوئی نئی بات نہیں ہے - یہ 1890 کے ایکٹ میں ترمیم ہے - اس میں ہمارے پاس رول بنانے کی طاقت ہے- وہ طاقت ہم سے چھینی نہیں گئی ہے - اس کے تحت ہم نے جو نیم بنائے ہیں - اس میں 50 ہزار روپیہ جدی آدمی مر جائے - ناکارہ ہو جائے اسکو ملیگا - اگر کسی کا دایاں بازو

اور اس کے اوپر کا پورا حصہ چلا جائے تو 35 ہزار روپیہ - اگر لیفٹ ہینڈ رہے تو بھی 35 ہزار روپیہ ملیگا - بایاں بازوں چلا جائے تو 30 ہزار روپیہ ملیگا - اگر کسی کی شہادت کی انگلی چلی جائے تو 5 ہزار روپیہ اور دوسری انگلیوں کے لئے 2 ہزار روپیہ ملیگا - اس طرح سے نہم ہم نے بنائے ہیں -]

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

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

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

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

MR. CHAIRMAN: Are you withdrawing?

SHRI B. R. SHUKLA: Yes.

Amendment No. 1 was, by leave, withdrawn.

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

Are you pressing your amendment?

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

MR. CHAIRMAN: The question is.

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

"one lakh rupees"' (3)

The Lok Sabha divided:

Division No. 4] **[16.19 hrs.**

AYES

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

NOES

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

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

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

Engti, Shri Biren

Ganga Devi, Shrimati
Gautam, Shri C. D.
Gavit, Shri T. H.
Gill, Shri Mohinder Singh
Gogoi, Shri Tarun
Gohain, Shri C. C.
Gopal Shri K.
Gowda, Shri Pampan

Hari Singh, Shri

Ishaque, Shri A. K. M.

Jamilurrahman, Shri Md.
Joshi, Shrimati Subhadra

Kadam, Shri J. G.
Kailas, Dr.
Kale, Shri
Kamala Prasad, Shri
Kamble Shri T. D.
Kapur, Shri Sat Pal
Kaul, Shrimati Sheila
Kavde, Shri B. R.
Kedar Nath Singh, Shri
Kinder Lal, Shri
Kotoki, Shri Liladhar
Krishnan, Shri G. Y.
Kulkarni, Shri Raja
Kureel, Shri B. N.
Laskar, Shri Nihar
Lutfal Haque, Shri

Maharaj Singh, Shri
Majhi, Shri Gajadhar
Majhi, Shri Kumar
Mirdha, Shri Nathu Ram
Mishra, Shri G. S.
Mishra, Shri Jagannath
Modi, Shri Shrikishan
Mohammad Yusuf, Shri
Mohapatra, Shri Shyam Sunder
Mohsin, Shri F. H.
Muhammed Khuda Bukhsh, Shri

Nahata, Shri Amrit
Naik, Shri B. V.

Oraon, Shri Tuna

Palodkar, Shri Manikrao
Pandey, Shri Krishan Chandra
Pandey, Shri Narsingh Narain
Pandey, Shri Tarkeshwar
Pandit, Shri S. T.
Panigrahi, Shri Chintamani
Parashar, Prof. Narain Chand
Partap Singh, Shri
Patel, Shri Prabhudas
Patil, Shri Anantrao
Patnaik, Shri Banamali
Peje, Shri S. L.
Purty, Shri M. S.

Qureshi, Shri Mohd. Shafi

Raghu Ramaiah, Shri K.
Rajdeo Singh, Shri
Ram Prakash, Shri
Rameshekhar Prasad Singh, Shri
Rao, Shri M. S. Sanjeevi

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

MR. CHAIRMAN: The result of the division is: Ayes : 23; Noes; 114.

The motion was negatived.

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

Amendment No. 7 was put and negatived.

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That clause 2 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 2 was added to the Bill.

Clause 3—(*Amendment of Section 82 J*)

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

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

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

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

Amendment No. 5 was put and negatived.

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That clause 3 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 3 was added to the Bill.

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

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: I beg to move:

"That the Bill be passed".

MR. CHAIRMAN: Motion moved:

"That the Bill be passed".

श्री मधु लिमये (बांका) : सभापति महोदय, जिन बातों पर बहस हो चुकी है उनको मैं दोहराना नहीं चाहता हूं जैसे मुआवजे वाली और इंश्योरेंस वाली बात है लेकिन और दो तीन बातें मुझे कहना है।

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

[श्री मधु लिमये]

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

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

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

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

श्री मधु लिमये : यह अनपार्लमेन्टरी नहीं है।

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

श्री मधु लिमये : मैं आपका बहुत आदर करता हूं और मैं कोई असंसदीय बात नहीं कह रहा हूं। मुझे यह कहने का अधिकार है जैसे श्री जगजीवन राम जी को यह कहने का अधिकार था कि संविद की सरकार में दिशा में लोग जाते थे; और उस समय किसी ने एतराज नहीं किया।

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

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

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

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

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

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

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

मेरा अंतिम मुद्दा यह है कि मैं सरचार्ज का विरोधी हूं, मेरी राय में सरचार्ज लगाने की जरूरत नहीं है । मैं कोई व्यक्तियों की बात नहीं करना चाहता लेकिन जो एक बीमारी है उसकी ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं यह जो इनकी रिपोर्ट है उसमें इन्होंने कहा है कि यह जो कोयले के डिब्बों का मूवमेन्ट होता है उसमें बड़े पैमाने पर इजाफ़ा हुआ है । स्वतन्त्रता के बाद के मेरे पास जो आंकड़े हैं उसके अनुसार 1950-51 में जहां रेल के द्वारा 2 करोड़ 2 लाख टन कोयला ढ़ोने का काम किया गया था वहां 1971-72 में 4 करोड़ 87 लाख टन कोयला ढ़ोने का काम किया गया यानी ढ़ाई गुने की वृद्धि हुई है और इसको 117 करोड़ रुपये से भी अधिक की आमदनी अकेले कोयला ढ़ोने से हुई है । इन दिनों मेरे पास लोगों से बहुत सारी — शिकायतें आ रहीं हैं कि कोयला ढ़ोने के लिये वैगन्स का कृत्रिम अभाव उत्पन्न किया गया है और जो छोटे छोटे निजी उद्योगों के लोग हैं.....

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

[श्री मधु लिमये]

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

श्री रामावतार शास्त्री : सभापति महोदय, पहली बात मैं यह कहना चाहता हूं कि जो सरचार्ज आप लगाने जा रहे हैं वह जन विरोधी कदम है और इस वास्ते इसका हम घोर विरोध करते हैं। आपको पैसा चाहिये, वैसा आपको कैटेगरी यूनियंस और कन्फेडरेशन की मदद यदि आप लें तो आपको मिल सकता है। हम इससे कई गुना ज्यादा पैसा आपको भ्रष्टाचार से बचवा करके दिलवा देंगे। जो आज भ्रष्टाचार व्याप्त है, उसमें से बचवा दिला देंगे। लेकिन आप हमारे सुझावों पर ध्यान ही नहीं देते हैं। हर साल हम सुझाव दे रहे हैं अपनी यूनियंज की तरफ से लेकिन आप ने अभी तक ध्यान ही नहीं दिया है।

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

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

सही मानों में अगर आप दुर्घटानाओं को बन्द करना चाहते है तो जो मान्यता प्राप्त फैड्रेशंज हैं उनकी बातें आप बहुत दिनों से सुनते आ रहे हैं, आज भी सुनिये, मुझे कोई

एतराज नहीं है लेकिन कैटेगरी की और आल इंडिया रेलवे एम्प्लायीज कनफैडेशन की बातें भी आप सुनें। मैं चाहता हूं कि सभी यूनियनज और एसोसिएशंज और फैडेशंज की आप एक कान्फेंस बुलाएं जिस में इस पर विचार किया जाएं कि हम इन दुर्घटनाओं को कैसे रोक सकते हैं। अगर आप ईमानदार हैं तो मेरे इस सुझाव को आप स्वीकार करेंगे। अगर स्वीकार नहीं करते हैं तो मैं समझूगा कि आप ईमानदारी से इसको रोकना नहीं चाहते हैं। आप पैंपर टाइगर (मान्यता प्राप्त फैडरेशनों) के चक्कर में फंसे हुए हैं। यह पैंपर टाइगर संकट से आपको नहीं निकाल सकेगा, यह मेरा आप से निवेदन है।

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

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

शास्त्री जी ने कहा है कि जो मुख्तलिफ किस्म की एसोसिएंशज हैं दुर्घटनाएं रोकने में में उनका काम बढ़ाने की उन्होंने तजवीज दी है। मेरी सबसे बड़ी तमन्ना यह है कि अगर ये लोग इस बात को पहचानें कि काम सब से पहले तो बड़ा सुन्दर हो। तब मैं इनके पांव धोकर पीता अगर ऐसा होता। लेकिन बदकिस्मती यह है कि आपके समझाने पर और आपके मश्विरे पर ये लोग काम रोक रहे हैं और सारे मुल्क को कजा में डाल रखा है इन्होंने। आप केटेगरी यूनियंज को एनकरेज करना छोड़ दें तो हिन्दुस्तान की तकदीर बदल सकती है।

बाकी इन्होंने जो बातें कहीं उनका मैं जवाब देना नहीं चाहता। वे जवाब देने के काबिल नहीं हैं।

[شری محمد شفی قریشی - دو کمیٹیاں بنی تھیں - ایک وانچو کمیٹی اور دوسری کنجرو کمیٹی- جنھوں نے اس بات کی طرف دھیان دلایا تھا - جہاں تک وانچو کمیٹی کا تعلق ہے اس نے 418 سفارشیں کی تھیں جن میں سے 387 کے قریب مان کی گئی ہیں اور باقی جو ہیں ان پر غور ہو رہا ہے -

جہاں تک کوئلے کا تعلق ہے میں کہنا چاہتا ہوں کہ وہ کی تقسیم کا جہاں تک کام ہے وہ ذمہ داری ریلوے کے محکمے کی نہیں ہے - سٹیٹ گورنمنٹس شہابئر کرتی ہیں اور ان کی سفارش پر ہی ریلوے انکو ویگن دیتی ہیں - کوئی بھی ایک بھی ایسا واقعہ نہیں ہوا ہے کہ ریلوے نے کسی کو کوئلے کا ویگن دیا ہو تب تک جب تک سٹیٹ گورمینٹ نے سپانسر نہ کیا ہو -

[شری محمد قریشی]

شاستری جی نے کہا ہے کہ جو مختلف قسم کی ایسوسیشنز میں درکھنائیں روکنے میں ان کا کام بڑھانے کی انہوں نے تجویز دی ہے۔ میری سب سے بڑی تمنا یہ ہے کہ اگر یہ لوگ اس بات کو پہچانیں کہ کام سب سے پہلے تو بڑا سندر ہو۔ تب میں ایک پاؤں دھو کر پیتا اگر ایسا ہوتا۔ لیکن بدقسمتی یہ ہے۔ کہ آپکے سمجھانے پر اور آپکے مشورہ پر یہ لوگ کام روک رہے ہیں اور سارے ملک کو قضا میں ڈال رکھا ہے انہوں نے۔ آپ کلیکری یونینز کو اینکریج کرنا چھوڑ دیں۔ تو ہندوستان کی تقدیر بدل سکتی ہے۔

باقی انہوں نے جو باتیں کہیں ان کا میں جواب دینا نہیں چاہتا۔ وہ جواب دینے کے قابل نہیں ہیں۔]

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

The motion was adopted.

16.38 hrs.

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

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

Mr. H. M. Patel.

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

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