CORRECTION OF ANSWER TO USQ No. 1582 DATED 1-8-1973 RE. GRANT OF PENSION TO FREEDOM FIGHTERS AMONGST MEMBERS OF PARLIAMENT AND STATE LEGISLATURES.

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI F. H. MOHSIN): In answer to part (a) of Unstarred Question No. 1582 replied on 1st August, 1973, it was *inter-alia* stated that a statement showing the names of Members of Parliament and State Legislatures who had applied for freedom fighters' pension till 30th June, 1973, was placed on the Table of the House. It has now been found on re-checking that the name of Shri S. Kumaran. M.P., (Rajya Sabha), from Kerala was not included in the statement by mistake. The same may please be included now as shown below:—

S. No.	Name	State
6 (a)	Shri S. Kumaran M.P. (Rajya Sabha)	Kerala.

2. The reason for delay in making this correction is the time taken in re-checking the records.

12 hrs.

CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

REPORTED COLLISION BETWEEN POLICE TRUCK AND PASSENGER TRAIN AT AN UNMANNED LEVEL CROSSING NEAR SULTANPUR

श्री आर० के० सिन्हा (फैजाबाद) : मैं अविलम्बनीय लोक महत्व के निम्न लिखित विषय की ओर रेल मंत्री का ध्यान दिलाता हूं और प्रार्थना करता हूं कि वह इस बारे में एक वक्तव्य दें :—

> "सुलतानपुर में द्वारकागंज के निकट बिना चौकीदार वाले एक रेल फाटक पर पुलिस के एक ट्रक और यात्री गाड़ी की टक्कर और उसके परिणामस्वरूप प्रांतीय सशस्त्र पुलिस के 8 कर्मचारियों की मृत्यु और 20 अन्य व्यक्तियों के घायल होने का समाचार ।'

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI L. N. MISHRA): On 26-11-1973 at about 05.00 hours, 2 AF Faizabad-Allahabad Passenger train collided with a truck belonging to the U.P. Provincial Armed Constabulary at a manned level crossing between Dwarkaganj and Sultanpur stations on the Faizabad-Allahabad section of the Northern Railway.

As a result of this accident. seven men of the Uttar Pradesh Provincial Armed Constabulary, including the Platoon Commander, who were travelling in the truck, were killed on the spot and another 19 were injured. The injured were removed to the Civil Hospital, Sultanpur, where one of them succumbed to his injuries, bringing the total death roll to 8. Of the remaining 18 injured persons, four are reported to have sustained grievous injuries and the condition of one of them is stated to be critical.

An *ex-gratia* payment of Rs. 6,200 has so far been made to the injured and to the next of kin of the dead.

The District Magistrate, Sultanpur has ordered a Magisterial inquiry to be conducted into this accident by the Sub-Divisional Magistrate, Sultanpur.

SHRI R. K. SINHA : About this collision, there are two versions. Because this area is very near my constituency, I have made my own enquiries. The collision occurred at 5 O'clock in the morning. The version of the railway authorities is that the gate was closed. Two trucks carrying police constables and the DIG, Mr. Bhatnagar, had gone ahead and the manned gate was asked to be opened. The version of the police authorities is that the headlights were not on and the collision occurred because of the negligence of the railway authorities.

This is the train which starts early in the morning from Faizabad and goes to Allahabad.

There are two different versions about the accident. After the accident the police authorities tried to arrest the guard and the driver. The Station Master said that unless the Divisional Superintendent allows them to be handed over to the police, these people will not be allowed to be handed over. There was also a two hour strike by the railwaymen at Faizabad. Therefore, this magisterial enquiry is something which will not satisfy the people of Sultanpur and Faizabad. It has to be found out whether the railway authorities were to blame or the police authorities.

Here I must say that the police authorities in the Faizabad Division have been doing a very fine work. The much-hated team of dacoit Barsati has been terrorising the people of that area and because of terror the people of that area could not sleep in the night for 15 years. There used to be night vigilance. There are 200 recorded cases of rape in which the team of dacoit Barsati specialised. The very vigilant and brave DIG, Shri Bhatnagar has ben dealing with this menace since September, ably assisted by Shri Johri, the Superintendent of Police of that area. They were responsible for killing four dacoits in an encounter recently.

There are thousands of families which are living in that area in an atmosphere of terror. There are some corrupt politicians who have been in collusion with Barsati. When the news spread that Shri Johri is out to liquidate the gang of Barsati, the corrupt politicians made an attempt to see that Shri Jhori, the Superintendent of Police was transferred. Here I want to say that Shri Johri was a freedom-fighter, who was in jail along with Shri Bahuguna, and it is only recently that he has become the Superintendent of Police. This transfer was stopped only on the 26th and on the 28th Sept. this year there was a first fight between the dacoits and the police authorities in which four decoits were killed. One commandant and another constable was killed but Barasati was not apprehended.

MR. SPEAKER : The question of Barasati or anybody else is not relevant for this discussion.

SHRI R. K. SINHA : I am giving the background. When 20.000 people in that area were terror-stricken and were always living under fear the PAC did some good work. The police in this case do deserve our tribute, because they have laid down their lives. The *ex gratia* payment of Rs. 2,000 or 1,000 to the policemen is pitiable. These are people who have laid down their lives for the country. They must given much more. That is why I wanted to give the background of this incident.

It must be said to the credit of the police authorities that they rushed to catch the dacoits with a sense of responsibility without caring even for their lives. So, the dependents of those who have been killed should be given greater relief. While we all

[Shri R. K. Sinha]

condemn the PAC revolt and any sense of irresponsibility on the part of the policemen, we must also praise them when they lay down their lives for the sake of the people of this country. Since the *ex gratia* payment how granted is pitiable, it shoud be raised. Also, a judicial inquiry is called for to find out who is responsible for this collision.

SHRI L. N. MISHRA : There can be many possibilities and it will be difficult to say at this stage categorically how and why this accident took place. Our experience so far whenever accidents take place at level crossing has been that 50 per cent of the accidents are due to negligence on the part of the road users and 50 per cent because of negligence on the part of the railwaymen. Therefore, it is difficult to say at this stage who is responsible. The magisterial inquiry is there. In addition, the Additional Commissioner of Railway Safety is looking into the matter. As and when facts come to us, we will come and inform the House.

श्री मधु लिमये (बांका) : समाचारपत्रों में छपा था कि जहां दुर्घटना हुई है वह अनमैंड रेलवे क्रासिंग था यानी पहरेदार वहां नहीं था। मंत्री जी ने अपने उत्तर में कहा है कि वह मैंड क्रसिंग है। जो जांच आपने कहा है कि होगी, उसका तो निष्कर्ष निकलेगा ही लेकिन कुछ चीजों की सफाई होनी चाहिए।

अगर वह मैंड क्रासिंग था तो किस श्रेणी का रेलवे क्रासिंग था? चार किस्म के रेलवे क्रासिंग होते हैं। एक केटेगरी का होता है जहां शायद तीन कर्मचारी होते हैं आठ आठ घंटे की ड्यूटी देते हैं, बी वाले पर एक ही कर्मचारी रहता है, सी वाला अनमैंड होता है और डी वाला जानवर आदि के लिए होता है। यह किस केटेगरी का था यह आप बताएं। कितने कर्मचारी ड्यूटी पर थे? जब दुर्घटना हुई?

उस वक्त फाटक बन्द था या खुला था? फाटक बन्द होता तो यह दुर्घटना होती ही नहीं। एक तो इन तथ्यों के बारे में आप जानकारी दें।

12.11 hrs.

[SHRI S. A. KADAR *in the Chair*]

दूसरे मैं एक बुनियादी सवाल उठाना चाहता हूं। ये जो दुर्घटनाएं होती हैं इनकी जांच करने के लिए एक रेलवे सेफ्टी आथोरिटी होती है और एक अर्सा पहले यह रेलवे सेफ्टी आथोरिटी रेलवे बोर्ड और रेल मंत्रालय से अलग कर दी गई। मेरी जानकारी के अनुसार 1939 में अंग्रेजों के जमाने में इसकी जांच हुई थी और चीफ रेलवे इंस्पेक्टर ने सिफारिश की थी जिस में उन्होंने कहा था :

"We understand that under the Government of India Act, 1935, it is contemplated that the Inspectorate will be separated from the control of the Railway Board. This is very desirable in so far as it will eradicate the present anomaly of the Board being the Inspecting as well as the Executive Authority."

उसके बाद इस पर अमल किया गया। शुरू में डाक तार विभाग के पास यह रेलवे सेफ्टी आथोरिटी थी लेकिन 1967 के बाद इस को टूरिज्म और सिविल एविएशन विभाग में दे दिया गया। यह बिना मां बाप वाला बच्चा है, इसकी न कोई मां है और न बाप। आश्चर्य है कि लाइब्रेरी में तीन दिन से मैं तलाश कर रहा हूं और अध्यक्ष महोदय आप से भी मेरी यह गुजारिश है कि मुझे उसकी ताजा रिपोर्ट—नहीं मिली। एक ही रिपोर्ट दी गई वह 1967–68 की है। उसके बाद पता नहीं कि कोई रिपोर्ट आई है या नहीं और अगर आई है तो उसको सभा पटल पर रखा गया है या नहीं। यह किस की जिम्मेदारी है? सिविल एवियेशन की है या रेल मंत्रालय की? इसकी भी सफाई नहीं है।

मैं सुझाव देता हूं । हर साल रेलवे बजट पर जब बहस हो तो उसके पहले सदस्यों को कम से कम पिछले साल की रेलवे सेफ्टी आथोरिटी की रपट जरूर दी जाए। अगर रेलवे एक्ट में यह प्रावधान नहीं है तो मंत्री महोदय जब रेलवे एक्ट में इतने संशोधन कर रहे हैं तो इसके ऊपर भी ध्यान दें —

12.14 hrs.

[MR. SPEAKER *in the Chair*]

आज इंसान की जान की हमारे देश में कोई कीमत नहीं रही । अकेले रेलवे क्रासिंग्ज पर पिछले तीन साल में मेरी जानकारी के अनुसार 142 लोगों की जानें गई हैं और 398 यानी लगभग चार सौ लोग घायल हुए हैं। इन दुर्घटनाओं में से 75 प्रतिशत अनमैंड रेलवे क्रासिंग्ज पर होती हैं। जो आकड़े मुझे मिले हैं उनके आधार पर मैं यह कह रहा हूं। उनके पास अगर कोई और समाचार है तो हमें दें । लेकिन मंत्री जी तो गर्दन हिला रहे हैं । उनके पास कोई समाचार ही नहीं है। समाचार देना उनका काम है या मेरा ? जब 75 परसेंट दुर्घटनाएं अनमैंड लेवेल क्रासिंग्ज पर होती हैं तो इसका साफ अर्थ यह है कि अनमैंड और मैंड—रेलवे क्रासिंग्ज का जो अनुपात है उस में आपको परिवर्तन करना पड़ेगा। मुझे पता चला है कि 14682 मैंड रेलवे क्रासिंग्ज हैं लेकिन अनमैंड की संख्या उससे बहुत ज्यादा है, लगभग 21440 है । जब मैंने कहा कि इस देश में इंसान की जान का कोई मूल्य नहीं है तो इसका साफ अर्थ है कि अनमैंड क्रासिंग जो हैं उनके बारे में मंत्रालय को पुनर्विचार करना चाहिए और जहां ट्रैफिक अधिक हो, ट्रक्स ज्यादा आते हैं, या लोग ज्यादा आते जाते हैं, बैल गाडियां आती जाती हैं, कम से कम उन क्रासिंग्ज के बारे में आपको सोचना पड़ेगा । अनमैंड क्रासिंग्ज का रूपान्तर बी केटेगरी में तथा जहां ट्रैफिक ज्यादा है उसका रूपान्तर ए केटेगरी में आपको करना चाहिए । इन सारे प्रश्नों पर मंत्री महोदय सफाई दें और मैजिस्टीरियल एनक्वायरी की आड़ में न छिपें क्योंकि ये बहुत सारे नीति के सवाल हैं और जैसा अध्यक्ष महोदय, मैंने आप से कहा, हम को लाइब्रेरी के लिए सभी तरह की रिपोर्ट्स डाक्यूमेंटस और किताबें मिलनी चाहिए । कभी आप के इस पार्लियामेंट्री विभाग पर बहस तो होती नहीं है तो हम कैसे उस के बारे में कहें ? लाइब्रेरी का अलग से विषय आए तो हम उस के ऊपर अपने विचार रखें सकेंगे । काम करने वाले तो बहुत अच्छे हैं लेकिन जो सामग्री वहां होनी चाहिए वह होती नहीं है, तो वे क्या करें ? तो इस के बारे में भी आप जरा देख लीजिएगा यह मेरा कहना है ।

श्री एल० एन० मिश्र : जहां तक माननीय सदस्य के प्रश्न का सम्बन्ध है यह ए कैटेगरी का क्रासिंग था और दो पहरेदार वहां थे।

जहां तक रिपोर्ट की बात है रेलवे सेफ्टी कमीशन की वह रिपोर्ट हर साल सदन की मेज पर रखी जाती है और इस साल भी रखी जायगी । जैसा माननीय सदस्य ने कहा यह ठीक है कि यह तो टूरिज्म और सिविल एविएशन के साथ है

जहां तक उन्होंने इस दुर्घटना के बारे में कहा, एक बात बता दूं कि यह इस तरह का है जहां पर कि दुर्घटना होनी नहीं चाहिए थी । मैंने पता किया है :

The level crossing where the accident took place is a manned engineering level crossing with gate leaves protected by gate signals on either side. The gate signals are interlocked with

[Shri Madhu Limaye]

the level crossing gate and can be lowered only after the gate leaves have been closed for road traffic. The level crossing is in good condition. Road signals are also provided on either side of the level crossing. It has also been reported that the head-light of the engine was on at the time of the accident.

इसलिए मैं अभी कुछ कह नहीं सकता कि इस परिस्थिति में यह दुर्घटना कैसे हो गई ?

ह्यूमन फेल्योर हुआ या किसी की तरफ से कुछ गलती जरूर हुई है क्योंकि जो कुछ भी होना चाहिए था सेफ्टी के लिए वह सब वहां मौजूद था फिर भी यह दुर्घटना हुई, यह अफसोस की बात है। जांच समाप्त होने पर रिपोर्ट आएगी तो पता चल सकेगा कि ट्रक चलाने वालों की गलती थी या इंजन वालों की गलती थी।

जहां तक गिरफ्तारियों की बात है इंजन चलाने वाला और फायरमैन भी गिरफ्तार हुआ था और बाद में जमानत पर उन को छोड़ा गया।

श्री मधु लिमये : मेरे एक महत्वपूर्ण प्रश्न का उत्तर नहीं दिया। मैंने कहा था कि 21 हजार के करीब रेलवे क्रासिंग अनमैण्ड हैं और 14 हजार ए और बी कैटेगरी के मैंड क्रासिंग हैं। तो क्या मैंड क्रासिंग्ज का अनुपात बढ़ाने के लिए कोई योजना मंत्री जी बना रहे हैं क्या इस के ऊपर वह सोचेंगे ?

श्री एल० एन० मिश्र : इस के लिए एक फेज्ड कार्यक्रम है, हम लोग इस को धीरे धीरे कर रहे हैं। स्टेट गवर्नमेंटस को हम ने 12 करोड़ रुपया दिया था, उन से मदद ले कर इस को खर्च करवाने के लिए लेकिन वह रुपया हम ने सुना है कि खर्च नहीं हुआ। सब को किया जाय तो 60 करोड़ रुपये सालाना का खर्चा बढ़ जाता है। रेलवे की जो अवस्था है उस में हम ज्यादा से ज्यादा फेज्ड करना चाहते हैं, लेकिन सब को करना संभव नहीं है।

श्री मुख्तियार सिंह मलिक (रोहतक) : अध्यक्ष महोदय, इस के बारे में स्टेटमेंट मंत्री जी ने हम को दिया जिस में उन्होंने ऐक्सीडेंट की फैक्चुअल पोजीशन एक्सप्लेन की है। उन्होंने इस के अन्दर यह भी तकलीफ गवारा नहीं की कि वह हाउस को यह बताते कि यह जो रोजाना ऐक्सीडेंट होते हैं उन क्रासिंग्ज के ऊपर उन के बारे में रेल मंत्रालय कोई कदम उठा रहा है या नहीं उठा रहा है। रोजाना आदमी मरते हैं, लेकिन इन के कदम धीरे-धीरे चलते हैं। मैं तो इन सारी चीजों को देख कर यह कहने पर मजबूर हूं कि रोजाना अखबारों के अन्दर निकलता है—फलाने क्रासिंग पर एक्सीडेण्ट हुआ, इतने आदमी मर गये, रोजाना हाउस के अन्दर और हाउस के बाहर इन चीजों का जिक्र आता है, लेकिन उस के बावजूद भी रेलवे बोर्ड इन सारी चीजों को चेक करने में इतनी लापरवाही करता है कि अगर उस को यह कहा जाय कि रेलवे बोर्ड की क्रिमनल नैग्लीजंस है—तो मैं समझता हूं कि यह बिलकुल उचित है, मुनासिब है।

स्पीकर साहब, रेलवे के महकमें को पब्लिक यूटीलिटी सर्विस कह कर उस के सारे गुनाहों को छोड़ दिया जाता है, चाहे वहां आदमी मरते रहें, एक्सीडेन्ट्स होते रहें या चाहे जितना करप्शन हो। रोजाना कमेटियों के अन्दर, हर एक जगह जिक्र होता है, घाटा भी बढ़ता जाता है, लेकिन यह कह कर छोड़ दिया जाता है कि पब्लिक यूटीलिटी सर्विस में घाटा भी हो सकता है, क्योंकि उस को पब्लिक यूटिलिटी के लिए चलाया जाता है।

मैं मंत्री —मौसूफ़ से पूछना चाहता हूं— कभी आपने बैठ कर यह हिसाब लगाया है कि जो अनमैंड लेवल-क्रासिंग्ज हैं—यह

तो और भी ज्यादा अफसोस की बात है कि मैन्ड क्रासिंग्ज पर एक्सीडेन्ट्स होते हैं और इतने आदमी मर जाते हैं---उन को मैंड करने पर कितना रुपया खर्च आयेगा । मैं यह भी जानना चाहता हूं कि अनमैंड और मैंड लेवल-क्रासिंग्ज पर पिछले 5--6 सालों में जो एक्सीडेन्ट्स हुए हैं उन के लिए आप ने कितना रुपया कम्पेन्सेशन की शक्ल में दिया है ? ताकि यह हाउस और सारा मुल्क इस चीज को जान सके रेलवे डिपार्टमेन्ट में कितनी लापरवाही चल रही है । हमारे यहां एक मसल मशहूर है--जाट गन्ना न दे, पन्सरी दे । लेवल क्रासिंग्ज को मैंड करने की तकलीफ नहीं गवारा कर सकते, लेकिन कम्पेन्सेशन पर कम्पेन्सेशन दिये जाते हैं ।

स्पीकर साहब, पिछली दफ़ा की बहस के वक्त मेम्बर (ट्रैफिक) की बाबत हमारे भागवत झा आज़ाद साहब ने बहुत कुछ कहा था । मैं उन चीजों में नहीं जाना चाहता । लेकिन मैं अर्ज करना चाहता हूं कि रेलवे का ओवर ऑल वर्किंग बड़ा डिफेक्टिव है । मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूं--क्या रेलवे ने कभी पी० डब्लयू० डी० से खतो-किताबत की है और उन को कोई ऐसा सुझाव दिया है कि जब तक ये रेलवे क्रासिंग्ज मैंड नहीं होते--तब तक लेवल क्रासिंग्ज से 10--10 गज के फासले पर दोनों तरफ़ स्पीड ब्रेकर्स प्रोवाइड किए जायें, जिस की वजह व्हीकल्ज की स्पीड क्रासिंग्ज पर कम हो जाए और एक्सीडेन्ट्स न हों । मैं तो यह कहूंगा कि अगर दोनों तरफ स्पीड-ब्रेकर्स बना दिये जायें तो एक्सीडेन्ट्स बिल्कुल नहीं होंगे ।

एक सवाल मैं यह पूछना चाहता हूं--आप ने अपने लोको रनिंग स्टाफ़ के साथ एग्रीमेन्ट किया था । आप के ड्राइवर्स की एक शिकायत यह थी कि उन से 14--14 घण्टे काम लिया जाता है, यह ड्यूटी 8 घण्टे से ज्यादा नहीं होनी चाहिए । जाहिर बात है अगर उन से 8 घण्टे से ज्यादा ड्यूटी ली जायगी तो ड्राइवर्स का दिमाग सही काम नहीं कर सकता । मैं जानना चाहता हूं कि आप ने इस सिलसिले में उन के साथ जो एग्रीमेन्ट किया, उस को अभी तक इम्प्लीमेन्ट किया गया या नहीं ? अगर नहीं किया, तो उस में क्या देर है ?

एक बात मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं--हाउस के अन्दर आप की बाबत काफ़ी जिक्र पिछले दिनों में हुआ है, मैं उन की तह में नहीं जाना चाहता, लेकिन मैं आप को यह राय देना चाहता हूं कि यह मौका आप को बहुत आस्पीशस मिल गया है, यह गोल्डन आपर्चुनिटी है, आप इसी की बिना पर अपनी पार्टी के मेम्बरों को सेटिस्फाई करने के लिए इस ओहदे से इस्तीफा दें ताकि... (**व्यवधान**) ...

श्री सतपाल कपूर (पटियाला) यह तो जाटवाली बात हो गई ।

श्री मुख्तियार सिंह मलिक : हम तो जाट हैं, जाटवाली बात कहेंगे । दूसरी बात कैसे कह सकते हैं । स्पीकर साहब, जो बात मैंने अर्ज की है, मैं चाहता मंत्री जी मुफस्सिल तौर पर उन का जवाब दें ।

अध्यक्ष महोदय : जब आप की बारी आये तो आप भी जाटवाली कर लेना । मुश्किल यह है कि रेलवे का मिनिस्टर टिकता ही नहीं ।

श्री एल० एन० मिश्र : अध्यक्ष जी, जब मैं मधु लिमये जी के प्रश्न का उत्तर दे रहा था तो मैंने बतलाया था कि हमारे पास एक फेसड प्रोग्राम है, जिस के ज़रिये तमाम लेवल-क्रासिंग्ज पर आदमी रखा जायेगा, लेकिन सब को एक साथ करना बहुत मुश्किल है । मैंने इस काम पर 40 करोड़ रुपये का खर्च बतलाया था ।

[श्री एल० एन० मिश्र]

हमारे सामने इस के लिए एक प्रोग्राम है, जिस को हम प्रोग्रेसिव ढंग से करना चाहते हैं, लेकिन सब का एक दम करना सम्भव नहीं है ।

श्री मधु लिमये : मंत्री जी जो बतला रहे हैं, वह ठीक नहीं है । अनमैंड लेवल क्रासिंग्ज़ की संख्या और अनुपात बढ़ रहा है, 66 प्रतिशत से 75 प्रतिशत हो गया है ।

श्री एल० एन० मिश्र : रेलवे भी बढ़ रही है, इस लिए ऐसा है । इस के सम्बन्ध में मेरे पास कार्यक्रम है । आप बजट-पेपर्स को देखेंगे तो उस में पायेंगे कि हम ने इस के लिए एक कार्यक्रम बनाया है, लेकिन सब को अभी करना सम्भव नहीं है । रेलवे की माली-हालत ऐसी नहीं है कि 60 करोड़ रुपया अभी लगा दें ।

उन्होंने कहा कि लेवल क्रासिंग्ज़ के एक्सीडेन्ट्स बढ़ रहे हैं——मैं आप के सामने आंकड़े प्रस्तुत करना चाहता हूं :——

1964 में 146 एक्सीडेन्ट्स

1965 में 123 ,, ,,

1966 में 104 ,, ,,

1967–68 में 111 एक्सीडेंट्स

1968–69 में 129 एक्सीडेन्ट्स

1969–70 में 111 एक्सीडेन्ट्स

1970–71 में 121 ,, ,,

1971–72 में 118 ,, ,,

1972–73 में 131 ,, ,,

1973–अक्तूबर तक 70 ,, ,,

इन आंकड़ों से आप देखेंगे कि एक्सीडेन्ट्स की संख्या बढी नहीं है। इसी तरह से टोटल एक्सीडेन्ट्स भी नहीं बढ़े हैं, आप उन के आंकड़े भी देखिये --

1964–65 में 1293

1972–73 में 815

1973–अक्तूबर तक 477 एक्सीडेन्ट्स

इस साल अक्तूबर तक 477 एक्सीडेन्टस हुए, इस तरह से 37 परसेन्ट एक्सीडेन्ट्स कम हुए । इस लिए यह कहना कि एक्सीडेन्ट्स बढ़े हैं, गलत है, इन आंकड़ों को स्वीकार करना चाहिए ।

श्री सतपाल कपूर स्पीकर साहब यह सिचुएशन तो काफ़ी गम्भीर है । इस वक्त 21 हजार गेट्स अनमैंड हैं, जिस के लिए इन्होंने 60 करोड़ रुपये का फेस्ड प्रोग्राम बनाया है । इस में अफसोस की बात यह है कि 12 करोड़ रुपया जो इन्होंने स्टेट गवर्नमेंट्स को दिया, उस को बाबत अभी तक इन्हे यकीन नहीं है कि वह पैसा खर्च भी हुआ है या नहीं हुआ है । मैं आप को एक सुझाव देना चाहता हूं—रेलवे बोर्ड इस बात पर गौर करे कि अपनी तरफ़ से इस का सुपरविज़न करें ताकि जितना रुपया आप स्टेट्स को दे रहे हैं, वह फौरन खर्च हो ।

दूसरी तजवीज़ यह देना चाहता हूं कि जो अनमैंड रेलवे-क्रासिंग्ज़ हैं उन में जहां जब तक गेट्स नहीं बनते और आप का प्रोग्राम उन को मैंड करने का पांच या छ: साल का है, ऐसी हालत में यह हो सकता है कि जैसे ट्रैफिक कांस्टेबिल होते हैं —— कांस्टेबिल वहां मुकर्रर कर दें या रेलवे का स्टाफ मुकर्रर कर दे जिनके पास लाल-हरी बत्ती हो ताकि जब ट्रेन आ रही हो तो खड़े होकर बता सकें कि ट्रेन आ रही है ।

एक माननीय सदस्य : फिर तो मैंड हो गया ।

श्री सतपाल कपूर : खाली आदमी मुकर्रर करने से नहीं होता है गेट लगवाने से होता है । मेरा कहना है कि आप एक टैम्परेरी आदमी का इन्तजाम वहां पर कर सकते हैं । आपने कहा 21 हजार आदमी रखे जायेंगे और गेट लगाने में ज्यादा खर्चा आ रहा है तो फिरी तौर पर आप क्या करने जा रहे हैं ?

आखिरी बात यह है कि जो आपने ग्रान्ट दी है उन लोगों के लिए जो सुल्तानपुर में मारे गये हैं, मैं आपसे तजवीज़ करना चाहता हूं कि उस ग्रान्ट को आप बढ़ायें ।

श्री एल० एन० मिश्र : जहां तक इस सुझाव का प्रश्न है कि स्टेट गवर्नमेंट्स के साथ बातचीत होनी चाहिए, वह अच्छा सुझाव है । मैं स्टेट गवर्नमेंटस के इनचार्ज मिनिस्टर्स की मीटिंग बुलाऊंगा और बात करूंगा । मेरी सूचना अभी तक यह है कि 12 करोड़ मे बहुत कम पैसा खर्च हुआ है और वह पैसा शायद वापिस हो जाये ।

कांस्टेबिल या कोई दूसरा आदमी रखने के लिए जो कहा वह तो फिर वही बात हो जायेगी, मैंड गेट से थोड़ा सा कम होगा लेकिन आर्थिक दृष्टि से शायद अभी वह सम्भव नहीं है ।

जहां तक मुआवजा देने की बात है रेलवे के कानून के अनुसार अभी तक हम रेलवे के मुसाफिरों को ही मुआवजा दे सकते हैं । सड़क पर अगर कुछ हो जाये तो उसकी गुंजायश अभी तक उसमें नहीं है । फिर भी आपने जो सुझाव दिया है उसको मैं देखवाऊंगा लेकिन अभी तक जो प्राविजंस हैं उसके मुताबिक रेलवे क्रासिंग्ज पर एक्सीडेन्ट हो तो उस के लिए मुआवजा देना रेलवे का काम नहीं है । 6200 रुपये तो दफनाने वगैरह के लिए आवश्यकता होगी उसके लिए दिया गया । इस बात को हम देख सकते हैं कि रेलवे की गलती हो तो रेलवे को देना चाहिए या नहीं ।

MR. SPEAKER: Shri Madhu Limaye to raise a matter.

12.33 hrs.

RE. MOTION FOR ADJOURNMENT
(*Query and Procedure*)

SHRI JYOTIRMOY BOSU: (Diamondharbour) Sir. I gave notice of an adjournment moton. Two trade union workers have been murdered by shooting within the mill premises. In the Constitution there is a guarantee that you can practise trade unionism. Certain rights are guaranteed by the Constitution. If a Government machinery fails to protect them from the hands of the hooligans in Raniganj in the mill premises, this is a most important issue....

MR. SPEAKER: Mr. Bosu, I do not allow this.

Why do you bring in State matters in this House? I have not allowed it.

This is something which has happened in the State. This is a matter not concerning us but it concerns the State.

I have not allowed it. Even if it is a murder case, this is an ordinary law and order matter. And law and order is a State subject. I am sorry.

Will the hon. Member kindly sit down? I have not allowed it. Something has happened in a State. It is a law and order problem. The courts are there. Why is the hon. Member raising it here? (*Interruptions*)

Whether it is political murder or not, it is for the courts to decide. Law and order is within the jurisdiction of the State and it is for the courts to decide.