

gest an integrated system to provide resources for development and relief to the common man."

The motion was negatived.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Then we go to the Railway Budget.

THE BUDGET (RAILWAYS), 1964-65 —GENERAL DISCUSSION

SHRI ARJUN ARORA (Uttar Pradesh): Madam Deputy Chairman, I take this opportunity to congratulate the Railway Minister for producing this Budget which has come as a break after a certain number of years during which passenger fares have continuously risen. I congratulate the Minister for producing a Budget which does not include a rise in passenger fares. There is, however, a small rise in the freight rates which the Minister has described as adjustments. It is correct that the adjustments are only nominal. And they will yield the Railways only Rs. 7 crores during the year for which the Budget has been presented. That should be nothing particularly because the items chosen for freight rate adjustments are items on which the freights were abnormally low. The private sector in the country has been crying hoarse against these adjustments and all the commercial press, the entire capitalist press, whether it is 'The Capital' or 'The Commerce' or 'The Eastern Economist' has been criticising the Railway Minister for these adjustments. I submit, Madam, that these criticisms are unfair. These adjustments which the Railway Minister has introduced have come after there was a Freight Rate Structure Committee, **after** quite a great deal of thinking. The Railways in the country are doing the private sector a unique service. They are carrying their requirements at abnormally low rates and so, if the some nominal adjustments are made, people should be able not only to

understand them but also appreciate them.

The Third Plan period has been a lucky period for the Railways. They have had a good going in all the three years of the Third Plan period. And from the Budget speech of the Railway Minister it appears that the Railways are going to have another very satisfactory year. The capital expenditure planned for the Railways during the Third Plan was of a high order. And the commercial press in the country owned by some leading commercial and industrial magnates was very critical of the plans for many reasons, and one of them was that the outlay proposed for the Railways during the Third Plan period was too high, and they expressed doubts whether the Railways would be able to fully utilise the funds. It is a matter of great satisfaction that the capital expenditure has been very properly phased by the Railways, and it is satisfactory to find that after the sum of Rs. 360 crores proposed to be spent during the year 1964-65 is spent the Railways will have only a sum of the order of Rs. 320 crores for the last year of the Third Plan. The Ministry and the Board have to be congratulated for the correct phasing of the capital expenditure during the Third Plan period. The good effect of this planning is evident from the fact that the whole transport position in the country has changed.

Two years back, during the debate on the Railway Budget, everybody including my humble self was complaining against the Railways because they were not able to deliver the goods. But today the position is such that the Minister has correctly claimed that the Railways have reached a position in which all the goods offered for transport are taken. Three years back, there was a hue and cry in the country that the coal position was bad because the Railways were unable to move coal from the pit-heads to the consuming centres. Today there is no such complaint, and though we are now reaching the end of the

busy period for the Railways, the winter period, there is no complaint in any part of the country against the Railways as far as coal movements are concerned. As a matter of fact, the Railways have reached such a satisfactory position that it is the Railways which charge the coal-mines and others with not utilising the transport placed at their disposal.

Madam, I take this opportunity to congratulate the Railways for this achievement. The year 1962-63 was obviously a good year. The current year promises to be equally good. The Railways' performance during the last few years has been such that we have reached a stage in which the industrial development of the country is being helped by quick and cheap transport.

During the emergency, the Railways did a wonderful job. When the emergency came, the Railways had to carry enormous amounts of goods to an area in the north-east frontier which is not very well provided with railway transport. But nowhere in the country was any complaint that the goods required by our defence forces were not delivered by the Railways where they could. That was a very satisfactory thing for which not only the Railway Ministry but also the millions of railway employees in the country deserve all possible praise. They worked overtime; they worked intensively; they worked in such a satisfactory manner that the defence forces were properly supplied with all the goods that the Defence Ministry had to despatch.

While that is a satisfactory position with regard to the locomotives it appears that the Railway Board has been living from hand to mouth. The Chittaranjan Locomotive plant is an achievement but it is not a very bold achievement. A hundred odd steam locomotives have come out of that plant. Now, there is a talk of converting that steam locomotive

plant into an electric locomotive plant. One wonders why this sort of thing could not be foreseen twelve or fifteen years back. When we built Chittaranjan to produce steam locomotives, the world had made its preference for diesel locomotives and electric locomotives. Why did we go in for a plant to make steam locomotives twelve years back when now we have to think of converting that plant into an electric locomotive plant? That is something which should have been foreseen. Of course, it is satisfactory to find that the first big diesel locomotive came out of the Manduadi Plant early this year. But my submission is that dieselisation and electrification are things which should have been foreseen by our experts twelve years back, when we took to manufacture of steam locomotives.

The situation of locomotives in the country has improved a great deal, but there is still the need to import locomotives, and even this Budget speech does not foresee and end to import of locomotives. That is something which provides a matter for serious thought.

THE MINISTER OF RAILWAYS
(SHRI H. C. DASAPPA): What locomotives?

SHRI ARJUN ARORA: The Minister in his learned speech has talked of import of locomotives and he has envisaged that import will continue during the period for which the Budget has been produced.

SHRI H. C. DASAPPA: No, no, we are fully self-sufficient in steam locomotives, not in others.

SHRI AKBAR ALI KHAN (Andhra Pradesh): Not in electric locomotives.

SHRI ARJUN ARORA: Being self-sufficient in steam locomotives, I submit Madam, is not a matter of pride or satisfaction because you are already talking of greater dieselisation and greater use of electric locomotives. If you are self-sufficient in what you

[Shri Arjun Arora]

yourself consider antiquated things or antiquated modes, you don't feel satisfied; at least I don't.

Then the area chosen for use of diesel locomotives and electric locomotives has also been a very queer area. The whole of the belt which produces coal has been dieselised and electrified. Where coal is available for consumption, the Railways are using diesel and electricity in order to take coal to other areas. I do not know why this was done. If dieselisation and electrification had to be begun, on a small scale it should have been begun in areas where no coal is available. But what they have done is that have converted the entire coal-bearing area round about Dhanbad, to the extent of cent per cent, into a dieselised and electrified area. Now that choice is difficult to understand.

SHRI SHEEL B HADRA YAJEE (Bihar): They are for your safety and that is why they do not move the trains fast.

SHRI ARJUN ARORA: The Railways have done another good thing in accepting the incentive scheme for their staff. They have, in their workshops, the practice of payment by results. Incentives to greater production and greater productivity are accepted phenomena all over the world, and the railways have done well to implement that idea in their workshops. But I wonder why they have limited the application of the incentive scheme to their workshops alone. The fact that incentive schemes have produced good results in almost all the workshops should have given the incentive to the Ministry and the Railway Board to apply that very principle to other spheres of work of the Railways. I suggest that the Minister examine the advisability of using incentives for ensuring punctuality. At present Madam, what has been done is that in order to deprive people of the opportunity of complaining against lack of punctuality in railway trains,

their running time has been abnormally increased.

AN HON. MEMBER: That is so.

SHRI ARJUN ARORA: Now that is not a satisfactory thing. Running time should be brought down and punctuality ensured. To give you only one example, Madam, express trains now take more than four hours between Allahabad and Kanpur. Fifteen years back it was the same thing. Now crores of rupees have been spent during this period to improve the track in that area and the railway line has been doubled. What is the use of doubling the track, what is the use of spending public money if public time is not saved?

SHRI SHEEL BHADRA YAJEE: U.P. has got a net of railway lines.

SHRI ARJUN ARORA: Increasing the running time is not a same method to ensure punctuality. That way you can ensure that your trains will always arrive before time. I suggest that the practice of incentives be applied to ensure punctuality after cutting down the present long running time.

Then the practice of incentives and payment by results can also be applied to check ticketless travel. At present the T.T.E. who sleeps all night and the T.T.E. who spends sleepless nights are treated alike by the Railways. What the Railways have done to check ticketless travel is to appoint more people, more teams. The T.T.E. now finds himself treated very leniently by the Railways because there are teams, checking teams, working in his area from the divisional headquarters, then from the headquarters of the zonal railway and also from the headquarters of the Railway Board. Increasing the checking parties is no method to eliminate ticketless travel. I suggest that if the T.T.E. who works hard, who works conscientiously knows that he is going to be rewarded, his effort is going to be recognised, he will produce greater results than these parties which go out from Baroda House which houses the Northern Railway,

and from the headquarters of the Railway Board. After all, if the Travelling Ticket Examiner's job is also taken on by teams from the Railway Board, what will the people at the lower level do? I suggest that this practice of incentives, which the Minister has correctly pointed out has produced good results in the workshops, should be applied to check ticketless travel also, and also to ensure higher efficiency all over the railways.

The Minister has paid high tributes to the Railway Protection Force. I submit, Madam, that the bouquets for the Railway Protection Force are unjustified, because pilferage is on the increase in spite of the Railway Protection Force. The loss of goods in transit is on the increase in spite of this wonderful Force and the amount of money that the Railways have to pay as compensation for loss of goods in transit shows a continuous rise. How and why do you pay tributes to the Railway Protection Force?

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN) in the Chair.]

As a frequent passenger on the Northern Railway, I found—and many people on other zones of the Railways have found—that the only contribution that the Railway Protection Force makes is to occupy a compartment which may perhaps be better utilised to relieve overcrowding in third class compartments. Either improve the working of the Railway Protection Force or abolish it. At least do not come year after year to pay tributes to it. The Railway Protection Force itself knows that it is powerless. All that the Railway Protection Force can do in the case of pilferage is to try to apprehend the culprit. But the Railway Protection Force under the law has no power to proceed against the culprit. All that it can do is to hand him over to the local police, and the local police may not always be available because local police has been told that it is no more responsible for protection of railway property and goods

in transit. Unless you are able to give the Railway Protection Force that power which the police normally has to proceed against the culprits, the expenditure on Railway Protection Force is a waste.

Ever since we achieved independence, passenger amenities have been increasing and the Railways can certainly be congratulated for that. The provision of fans in third class coaches is a welcome improvement, the provision of wash-basins in the lavatories of third class coaches is a welcome improvement but it appears that the Railways propose to stop at that. If they do so, it will be most disappointing. As a matter of fact, the number of lavatories in third class coaches needs an increase. The number of wash-basins also should be increased.

SHRI N. M. ANWAR (Madras):
What is your ratio? One for every ten passengers?

SHRI ARJUN ARORA: One for every fifteen passengers will be a good enough ratio. Unless that is done, Sir—I am sorry I did not notice the change—we will be stagnating all the same. After all, whatever has been done for the provision of fans, etc. in the third class coaches is a matter of great satisfaction, but what is not being done is a matter of grave concern. Overcrowding in third class compartments is still a big enough problem to need all possible attention. Unless that is done, Sir, the impact of the amenities is lost on the people because if a passenger who has bought a third class ticket is not ensured a seat in the railway compartment, the fan in the railway compartment offers him no satisfaction whatsoever; it is of no utility to him if he has to travel on the footboard. I will be satisfied and the Railway Minister should be satisfied only when he takes the country to a position in which anybody, who buys a third class ticket, is ensured a place to sit.

[Shri Arjun Arora.]

The Minister yesterday announced in the other House the doubling of air-conditioned De-luxe trains. Well, that will give some relief to some people but it will not give any relief to many people. I expect from the hon. Railway Minister an announcement about doubling the Janata trains.

SHRI H. C. DASAPPA: I have referred to that also that more janatas should be put on the track.

SHRI ARJUN ARORA: More is not doubling. If air-conditioned trains are doubled and we are promised only more janata trains, well, that is not something which one should expect from a Gandhian Railway Minister.

Then, Sir, I congratulate the Railway Minister for adding one more train between Delhi and Madras. Links between North India and South India are very necessary not only for national integration but also for economic development.

SHRI N. M. ANWAR: Part of the Kamaraj Plan.

SHRI ARJUN ARORA: I do not know if it is part of the Kamaraj Plan or the Dasappa Plan, but an additional train between Delhi and Madras is something for which I congratulate the Railway Minister. For a long time the people of U.P. have been requesting the Railway Ministry to provide three coaches from Lucknow to Madras and from Varanasi to Madras. Now that this new train is given, I hope the Railway Board will see the justification of this demand and there will be a through coach—mixed coach—from Lucknow, Kanpur, Jhansi, Madras and another from Varanasi which may join the new train at Itarsi. If that is done, the people of U.P. will have a great deal of satisfaction. The people of U.P. have not been given a single mile of new railway track during the Third Plan. At least give us some three coaches.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN): Your time is up, Mr. Arora.

SHRI ARJUN ARORA: I will take only a couple of more minutes.

Before I sit down, Sir, I must refer to certain important matters affecting the railway staff and the workmen. There is in the Railways an unusual phenomenon of temporary officers. Well, anybody acquainted with labour psychology knows that being temporary means insecurity. And there are in the Railways officers who have been temporary for the last eight years. While engagement of temporary staff, temporary officers is something understandable for work of a temporary nature, employing people for your normal work and keeping them temporary for eight or nine years is not a fair labour policy. It is not even a fair employer policy because a person, not secure in his office, does not give you his best. The conductors on the railway trains are not given running allowance merely because they are called conductors and they are recruited from the T.T.Es. The guards are given the allowance. It is wrong to call the conductors non-essential. They provide the passengers the amenities to which they are entitled. Gone are the days when they could be termed non-essential. Today in the absence of conductors there will be chaos as far as the first-class passengers are concerned and people will not get their seats even after reservation. They are now essential staff. The conductors are also denied night allowance, which is paid to the guards and drivers. T.T.Es. are also denied night allowance. How do you expect the T.T.Es. to check ticketless travelling when they are considered non-essential? You consider them non-essential in the payment of night allowance and they are prone to consider work on the night as non-essential and occupy a berth to sleep. The distinction in the Railways between essential and non-essential staff is invidious because the Railways will not run and they will not be able to

give the people the service which they render if one section of the Railway labour is considered unnecessary and non-essential.

The dearness allowance of the Railway staff has recently been increased. It has been increased with effect from 7th February. The All-India Railwaymen's Federation and the I.N.T.U.C.-controlled Indian National Railwaymen's Federation have both declared that the increase in the dearness allowance which was announced on 7th February is totally inadequate and will not satisfy in the least the demands of the workers. This increase in the dearness allowance is a nominal one and compared to the rise in the prices, the increase that is announced is very insufficient. It will not lessen the hardships from which the Railwaymen are suffering and have suffered during the last three or four years. So the Railways should give greater thought to this question.

With these words, I once more congratulate the Railway Minister for what he has done and I hope he will do more.

SHRI P. K. KUMARAN (Andhra Pradesh): Mr. Vice-President, the hon. Railway Minister has drawn before us a comfortable picture of the Railways' performance during last year. During the last 12 years the industrial production in India has gone up by 105 per cent. During the same period the movement of traffic or freight traffic in India has gone up by 128 per cent. That means the Railways have more or less succeeded in moving all the traffic offered, that they have succeeded in satisfying all the sections—importers, exporters and internal merchants also. So also the passenger traffic has increased by 36 per cent. and the passenger K.M. has increased by 26 per cent. That shows that the number of short distance passengers has increased. In the report it says that the suburban traffic has increased beyond control. There is a very good improvement in the utilisation of tonne

capacity and track capacity of the Railways and the Statistical Department of the Railway Board have proudly compared our performance on the B.G. to the performance of other leading railways in the world and we all should be proud of that because our performance tops the list. Of course, I did not find the Japanese Railways mentioned there. I do not know whether the figure of the Japanese Railways is available to them. But these performances by themselves do not show that the Railways have succeeded in meeting all the problems that we are facing because in the country at the same time the industrial production has slowed down and there has been a failure in the agricultural sector. So much so the demand also has gone down to a certain extent, that is, it has not gone up to the extent that was expected. That also was a factor which should be taken into consideration while planning for the future. At the same time that does not mean that there has been no achievement and it would be wrong to say that the achievements are also negligible. The railway workers have done their part properly in this effort. For example, in the Golden Rock Workshop 500 box type of wagons which were programmed to be completed within four years were completed in two years. Similar instances can be quoted from many places on the Railways. That means the railway staff has been doing the maximum in co-operating with the administration.

As far as the financial results of the Railways are also concerned, there is good improvement. On the whole I think there is satisfaction. It has been acclaimed in the press also but there are two categories of people who are dissatisfied, who are not properly treated by the administration—by the Railway Board and the Railway Minister. One is the railway employee and the other, the Third Class passengers. Take the case of the railway employee first. In the year 1946, the First Pay Commission made a Report

[Shri P. K. Kumaran]

and they recommended an increase of wages. At that time the cost of living index, with 1939 as the base year, was 260 points. The Pay Commission envisaged that the cost of living index will come down to 160. So for 160 points they recommended Rs. 30 as basic wage, that is, Rs. 15 was the old basic wage and for every 20 points over the 100, they recommended 5. So Rs. 15 plus Rs. 15 for 160 points, they recommended Rs. 30 as basic pay and for the remaining 100 points they recommended Rs. 25 as the dearness allowance. So, for a Class IV employee in those days it was recommended Rs. 30 as basic plus Rs. 25 as dearness allowance. Over and above 260 points, they recommended Rs. 5 for a rise of 20 points of four annas for a rise of one point. Today if the present cost of living index is taken into consideration, the latest December figure is 138.5 on 1949 base. If it is converted into 1939 base, the figure would come to 493 for which the railway employee is now eligible for Rs. 113.25, that is 233.6 points over 260 which should fetch him Rs. 58.25 plus the original Rs. 55. Now, he is paid only Rs. 87 including the latest pittance of Rs. 2. That means he is getting Rs. 26.25 less than what he ought to get. That is, in terms of 1947 wages, his wages have gone down by 23 per cent. So my request is that this should be considered. After all the railway employees are not concerned with the amount of rupees they get. They want that whatever amount of pay you give them, if they take it to the market they should get enough provision for meeting the expenses of the family, for the upkeep of their families and for looking after the education of their children, etc. So, having failed to control prices, it is your duty to see that this dearness allowance is linked up with the cost of living index as recommended by the First Pay Commission, not by the Second Pay Commission. The Second Pay Commission formula will not benefit the railway employees and they have already rejected that formula.

The second category of sufferers is that of the third class passengers. It is claimed by the Railway Minister that overcrowding in the Railways has very much gone down, by 3 per cent. in the case of broad-gauge and in the case of metre gauge it has come down from 30.0 to 14.5 per cent or by about 16 per cent. I do not know how. Anyway it is not discernible to the naked eye. The third class passenger contributes the maximum amount as far as the income of the Railways from passenger traffic is concerned. Now what is his fate? After purchasing his ticket he has to hang on to the footboard, endangering his life. It is very difficult to get in. There are reservations and all these things. But very few people are in a position to avail of that facility. Also fraudulent reservations are going on and for that the hon. Minister is going to bring in a Bill. I do not know whether that Bill will solve that problem. It is a universal practice, especially at centres like Bombay, Madras and at Delhi also. Thus third class reservation has become a costly affair and unless you pay blackmarket prices to people who operate strictly within the rules of the Railways, you are not able to get a seat in the train.

To improve the fate of the third class passenger, my suggestion is that the number of travelling ticket checking inspectors should be increased and one T.T.I. should be posted for every two compartments, if not for every compartment. The present system of having central squads, divisional squads, headquarters squads and different squads going up and down the country, checking and cross-checking and then collecting some excess fares is not necessary. This excess fare is not real income. This excess fare is only the income which the Railways have failed to collect at the source, at the booking office or at the gate of the starting station. Unless the checking system, that I have suggested, is introduced and the squad system is abolished, the problem cannot be solved. Have one central squad operating from the

headquarters of the Railway. They can occasionally check and if in a compartment where a T.T.I. has been posted a ticketless traveller is found, then take it up harshly with the T.T.I. and give him the maximum punishment. Then this ticketless travel can be controlled and this leakage of revenue also can be stopped. Of course, there will be some reduction in the excess fare collection.

Another thing I would like to suggest is that in order to give more facilities to long-distance passengers some restrictions have got to be imposed on some passengers entering the long distance trains like the Grand Trunk Express, the Calcutta Mail and other trains. Restrictions should be imposed on the short-distance passengers and these passengers should be carried by fast moving local trains moving from point to point. Now, what is happening is that even goods trains, crack trains, special trains and block trains are given special attention and they are given preference even over mail trains. And the old passenger trains suffer. There is a passenger train starting from Olavakode going to Madras. There is another from Waltair to Madras and yet another from Raichur to Madras. These passenger trains are usually late by six or seven hours. They are allowed at the leisure of the Railway and at the convenience of the section control. So any passenger who goes from Cuddapah to attend the court at Rajampet will miss his court. And so people get into the mail train even at night time, taking all the risks involved in that. In order to overcome this difficulty, local trains should be run and they should move quickly. They should be fast trains and they should be run punctually.

As far as running time is concerned, I agree with my hon. friend, Shri Arjun Arora that some sort of a fictitious extra time is given for the running time at important sections. That is there probably to enable the Railways to claim that they are running their trains punctually. But that is not a correct thing.

SHRI SYED AHMAD (Madhya Pradesh): Even then they are very often late.

SHRI P. K. KUMARAN: That may be; but express trains somehow manage to come in time. But in the other trains the passengers are suffering and so they go in for bus travel.

Next, I would like to refer to a matter concerning that fast developing industrial belt between Nagpur and Calcutta. There a number of industries are coming up. There are the steel factories coming up, the coal washeries are coming up. And there are other works coming up. There a number of employees working in these establishments and they find it very difficult to get accommodation to go to their native places. Therefore, I would suggest that one express trains has got to be introduced between Nagpur and Howrah and another express train from Delhi to Vizagapatam via Bina, Katni, Bilaspur and Raipur. Also, the Janata train running now between Bombay and Madras should be converted into a daily train and once a week this train should run right up to Cochin. From Bombay there are a number of complaints that passengers going to Kerala do not get accommodation in the trains. Yesterday I got a big memorandum from them and I think the Railway Minister also would have received a similar one, a big bundle giving a number of suggestions for improving the service and they propose restrictions which we dare not propose. But it is very necessary that something should be done in this regard. The holiday period is coming and from April the season commences and so I hope the Railway Board will consider the question of converting the Janata train into a daily train and once a week it should run straight to Cochin.

I would like to make another suggestion. There is a train between Vijayawada and Dronachalam. It starts at 3 o'clock in the day from Vijayawada and reaches Dronachalam

[Shri P. K. Kumaran]
at about 4 next morning. You can easily convert this into a fast express train and it should start from Vijayawada after the arrival of the G.T. Express and the Calcutta Mail and then run on as a fast express train like the old Kurnool Express was running and it can easily reach Guntakal and thus connect up with the Bombay-Madras express and mail trains.

Next, I have to say a few words on the subject of wastage. I would suggest that the Railways should encourage the formation of labour cooperative societies and the contract at transshipment places, for loading and unloading and so on, should be given to these labour cooperative societies. Somehow or other, the local officials seem to prefer the contractors. Maybe the reason is obvious. For example, the work at Reclamation and Mathurakati scrap yard on the South-eastern Railway which was originally estimated to cost Rs. 1,80,000 was given on contract and already the Railways have paid the contractor as much as Rs. 5 or Rs. 6 lakhs and still the work is not completed. The same contractor continues to be preferred. Such things should be avoided and as far as possible labour cooperative societies should be encouraged on such works.

Now, I come to the question of accidents. We have now the report on the accidents, the Accidents Review Report. I am only touching on the problem. It is stated there that 70.5 per cent. of the accidents are judged as having been caused by the failure of the railway staff. This is a thing which I find very difficult to accept. I will illustrate my point by giving one or two examples. I find that overtime allowances are paid to the running staff in many divisions, and it amounts to as much as 25 per cent. of the total wage bill. That means that those men are being made to work overtime, over and above their

stipulated time. Here is one example. On 4th December, 1963, at Bilha station on the Bilaspur-Drug section, a goods train worked by a diesel engine No. 18184 ran past the outer and home signals and collided with a goods train standing at Bilha station. The loss to the Railways because of the collision must have been nearly a lakh of rupees. The driver, Mr. D. S. Narayana, who was working the diesel locomotive, was working overtime continuously during the preceding month. If you look at his duty sheets, you will find that he has done more than 380 hours in the preceding thirty days. The incentive is there that if he does overtime, he will get money and since it is a question of getting money, he is prepared to work but what happens is this. Even though the mind is willing to work, there is something else called the nervous system which is exhausted and standing behind the wheel he starts sleeping. It naturally happens and people are exhausted. So, it is necessary to see that people are not made to work beyond the duty hours prescribed and this idea of overtime has got to be controlled. The solution is to employ more people.

I will give you another example from the same division. On the 13th February, 1963, a head-on collision between 800 Down goods train and 3CA passenger train occurred at Bauridand station in the Anupur-Chirimiri section. The A.S.M. on duty had set the point and had locked it and the A.S.M. later on said, "I thought I had set the correct point and locked it". That station was working under an AOS. The interlocking was removed and the station was working under his supervision. Instead of six Assistant Station Masters, he was managing with three Assistant Station Masters and this particular Assistant Station Master was on twenty-four hour duty on the 12th and broke off duty at midnight but he was again called back in the morning. The administration failed to appoint people and he committed this mistake. He actually said, "I was tired. I thought I had locked

the correct point" whereas he had not and this head-on collision took place. When people are made to work overtime it results in serious accidents and serious loss or damage to property. If it is a passenger train, then there may be loss of life also which nobody can replace. The other losses can be replaced but not loss of life.

Another thing to improve the working is to have more compact zones. My opinion is that these four railway zones the Central, the Western, the Southern and the Northern, which together constitute nearly 24,000 miles or so should be reorganised into six zones; portions of the Southern and Central Railways should be organised into one zone with Secunderabad as the headquarters as is now demanded by the people of that area and the metre gauge portions of the Western Railway and the Northern Railway should be constituted into another zone. Thus you will find that each Railway will have more or less 3,500 to 4,000 miles which I think is a compact and well-knit unit and can be easily handled by any single authority operating from a centre.

In Secunderabad, there is the Gandhi Hospital just across the shunting yard separated by a narrow road. These shunting engines release steam pressure which makes a terrific noise. There were cases when pregnant women waiting in the hospital, because of this shock treatment given to them, they deliver and this kind of treatment is not considered good either for the mother or for the child. At times the smoke coming from the engines enters the hospital building and does not go out. The atmosphere there is polluted. It is a big hospital consisting of 550 beds and a number of students are also there. I would suggest to the Railway Minister to allot some diesel engines in place of the steam engines. It may not be possible to remove the shunting yard because there is a bridge or something. This can be considered later on but immediately some diesel engines can be allotted to this place which will

give some relief to the patients. It is not possible to shift the hospital from that place.

There is a small stretch of line of about six miles running from Renigunta to Tirupathi. It is a metre gauge line running up to Renigunta. The very large number of pilgrims who contribute all the money for the university, hospitals, schools and other things being run in Tirupathi find it very difficult to get down at Renigunta or change into other trains or buses. This question was raised in the past also. If this stretch of six miles could be converted into a mixed gauge so that the broad gauge trains can go up to Tirupathi, deposit the passengers and come back to Renigunta, it will be of great help to the passengers. This is quite a long-standing demand from the people of that area as well as from the pilgrims who have been going there.

A line from Ongole to Hyderabad has been another long-standing demand. I would request the Railway Minister to have at least the survey conducted. This line could run from Ongole to Hyderabad via Nagarjunasagar and if this line could be linked with Kazipet from Nagarjunasagar the congestion at Vijayawada which the Railways face will be relieved or easily reduced, and the traffic from north to the south can be diverted through this line. The people of Andhra have been agitating for a line from Visakhapatnam to Kothagudem. The other lines which the people of Andhra have been demanding and which have been supported by the Andhra Pradesh Government are, Nandyal to Katpadi via Mydakar, Nellore to Mydakar and Hyderabad to Pakala. I would also remind the Railway Minister that the Mysore-Coorg-Tellicherry line has been surveyed and I would request him to see that at least in his period that line is constructed.

SHRI H. C. DASAPPA: Further prompted by your friend there.

SHRI M. N. GOVINDAN NAIR: (Kerala): It is our common interest.

SHRI P. K. KUMARAN: Now, I will come to the question of selection of certain workers. Last year, there was a selection for posts of Assistant Labour Welfare Inspectors on the Southern Railway. The complaint is that the administration posted certain people whom it wanted to select in advance. Posts were created in advance, these people were appointed and on the plea that they were officiating they were called for interview and selected; otherwise, some sort of favouritism was prevailing. In the case of the Western Railway, there has been a complaint that for selecting certain Grade I officers to fill up twenty-one vacancies, they should have called eighty-four candidates but in order to see that the people whom they favoured were selected, they called four hundred and fifty people and I believe, if the report which I received is correct, that wrangling is going on between the Selection Board and the General Manager of the Western Railway. Such practices should be discouraged and rules which are already framed for this purpose should be followed strictly so that the employees get confidence in the justice which the railway administrations will meet out in such cases.

Now, recently, the Supreme Court has struck down rule 149, originally rule 148 of the Railway Establishment Code. Since 1953, the Railways have been dismissing people and the first casualty of this rule 149 is the trade union workers. If an accident takes place and if the Government finds it difficult to fix responsibility on anybody, they arbitrarily say that such and such man should have been responsible and so, instead of conducting an enquiry into that case, they dismiss him under this rule 149. This is also used against trade union workers. Thus, a number of workers have been removed since 1949. Since this rule has now been declared invalid, I hope these men will be reinstated and

if there is any specific charge against them, they should be given an opportunity to defend themselves. But they should all be reinstated and I hope the Minister will announce it even in the course of his reply.

Then there is the question of labour policy. On the Southern Railway there are three unions. In the year 1960 one union was affiliated to the All India Railwaymen's Federation, another union was affiliated to the National Federation of Indian Railwaymen and the third union functioning from Golden Rock was independent. In 1960, we decided to reduce the number of unions to two and so the union that was affiliated to the All India Railwaymen's Federation merged in the union that was functioning from Golden Rock and thus two unions came into existence. Unfortunately, the leadership of the Federation did not like this and so they gave a call to their people to organise a third union on the Southern Railway and that union was called the Southern Railway Mazdoor Union. But this Union, the Dakshina Railway Employees' Union, was a very old union, and Mr. Guruswamy was the President of the Union for a number of years and in the other Union Shri Ananthan Nambiar and Shri Kalyanasundaram were functioning as leaders. That also was an old union. Even if you try to ignore that union, it will thrive. So my request to you is, you try to talk to them and come to some sort of an understanding with them. It is now run completely by the employees; the President, Secretary and all others are employees. Of course, Mr. Guruswamy was the last President. Now all the office bearers of this union are working employees. So it is not correct not to come to an understanding with them. You must see to it that they are recognised.

There is another thing I would like to say. Now, the Railway Minister is always talking of unity. Then why should he perpetuate these two Federations? Mr. V. V. Giri has given a

good formula for bringing about a unity of the two Federations. I would like—just as in the case of the P. & T.—the Railway Minister to take steps to see that the two Federations are brought together and all the existing unions also are brought into one Federation. You can adopt any convenient formula, preferably the Giri formula. If there are certain unions which do not approve of that formula which you adopt and if it is a reasonable formula—of course the democratic process should be there—then certainly derecognise them. They must give recognition to all the unions and then try to apply the Giri formula and bring about unity. Unless there is a united union you cannot have full co-operation and unless there is co-operation between the Federation and the Railways the performance is not going to improve. There is still room for improvement. Our country is going to develop and so our Railways also should develop in accordance with the necessities of industrial development.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN): How much more time will you take?

SHRI P. K. KUMARAN: Just one minute more. I have received a report and it is up to the Railway Board to see that it is enquired into. *Biri* leaves are being exported from stations like Kotarlia, Kirodimalnagar, Balpahar, Jharradih, Sakti, Raigarh, etc. in Bilaspur Division. They are booked to Mangalore and a few wagons are booked to Quilon and Tinnevely. Now in booking there was restriction on wagon loading. So they were divided into smalls and exported to Mangalore and in order to make the local officials connive at this these merchants paid large amount of bribes. They were offered because these leaves are reported to have been smuggled to Pakistan from Mangalore. This is my report and I hope the Railway Board will enquire into it and see that such malpractices for private purposes like smuggling are

stopped. There are other aspects of corruption but I would not like to go into them now. We shall deal with them later on.

Thank you.

श्री शील भद्र याजी : माननीय वाइस चेयरमैन साहब, ३१ करोड़ रुपये की बचत का जो रेलवे बजट हमारे रेलवे मंत्री जी ने पेश किया है उसके लिये मैं उनको बहुत धन्यवाद देता हूँ मुबारकबाद देता हूँ। सिर्फ इसके लिये ही धन्यवाद नहीं देता हूँ कि बजट में कुछ बचत दिखलाई है बल्कि इसलिये देता हूँ कि जो हमारी योजना चल रही है—जो लोग आख खोल कर हिन्दुस्तान में घूमते हैं वह देखते होंगे कि जितनी तरक्की रेलवे में हुई है उतनी तरक्की और सब विभागों में नहीं हुई है और खास करके आपातकालीन अवस्था में रेलवे का जो खर्च था, कर्तव्य था उसको हमारे रेलवे कर्मचारियों ने और जो उसको चलाने वाले हैं रेलवे बोर्ड और रेलवे मंत्रालय उन सबने बहुत मुस्तदी से पूरा किया है, सबने बहुत मुस्तदी के साथ काम किया है। इसलिये जिस तरह से हमारे साथी अर्जुन अरोड़ा जी ने धन्यवाद दिया उसी तरह से मैं भी इन तमाम लोगों को फिर धन्यवाद देता हूँ। यह तो एक फैशन हो गया है कि सदन में भी और बाहर भी कुछ लोग पंडित नेहरू से ले कर रेलवे बोर्ड के जितने मेम्बर हैं उनको “ग्रैंड मुगल” और तरह तरह के शब्दों से विभूषित करते हैं, कुछ लोगों का यह पेशा हो गया है, वे अच्छा काम भी करें लेकिन जब तक उनके लिये खराब नहीं बोलेंगे तब तक उनका अस्तित्व यहां हिन्दुस्तान में रहने वाला ही नहीं है इसलिए अच्छा काम करने पर भी वह इन शब्दों से इनको विभूषित करेंगे—मैं भी रेलवे युनियन्स में काम करता हूँ और जानता हूँ कि रेलवे कर्मचारियों की बहुत सी मांगें रहती हैं, उनको बहुत सी दिक्कतें भी होती हैं लेकिन उन दिक्कतों के बावजूद जिस मुस्तदी के साथ, जिस तीव्रता के साथ सारे हिन्दुस्तान

[श्री शीलभद्र याजी]

में रेलवे प्रगति कर रही है यह हम लोगों के लिए खुशी की बात है ।

अभी जो माल-भाड़े में २ प्रतिशत की वृद्धि हुई तो जो तमाम प्राइवेट सेक्टर वाले, हैं, पूंजीपति लोग हैं वह उसका विरोध करने लगे उनका काम ही है कि कुछ भी कर बढ़े तो वह उसका विरोध करते हैं और इसलिए वह विरोध कर रहे हैं । हम रेलवे कर्मचारियों के लिए यह कहते हैं कि उनका मंहगाई भत्ता बढ़ना चाहिए और अभी हमारे साथी अर्जुन अरोड़ा ने कहा कि यू० पी० में और रेलवे लाइन चाहिये जबकि यू० पी० में रेलवे लाइन का जाल बिछा हुआ है, सभी प्रान्तों में रेलवे लाइन चाहते हैं, सभी की मांग रहती है कि हमारे यहां रेलवे लाइन का निर्माण होना चाहिये और कहीं कहीं इसको बहुत बड़ा चढ़ा कर भी कहा जाता है लेकिन मेरा कहना यह है कि जब तक रेलवे की आमदनी में वृद्धि नहीं होती तब तक नई रेलवे लाइन का निर्माण भी नहीं हो सकता और जो हमारे रेलवे कर्मचारी हैं जोकि १३ लाख हैं उनकी मुख सुविधा का भी इंतजाम नहीं हो सकता । हमारे दासप्पा जी ने कहा कि हमारी पूंजी में वृद्धि हो रही है, जहां इस वर्ष मार्च में वह २१ अरब ३६ करोड़ को पूंजी है तो अगले वर्ष के मार्च में, जो १९६५ आयेगा उसके मार्च में, वह २३ अरब ८६ करोड़ के करीब हो जायेगी । यह बड़ी खुशी की बात है । तो जब कर लगाने की आवश्यकता हो चाहे वह माल भाड़े में वृद्धि की बात हो या पैसेंजर के किराये में वृद्धि की बात हो उसे हमें करना चाहिये । जब देश में आपात-कालीन अवस्था है तो सिर्फ घड़ियाल के आंसू बहाने की ही आवश्यकता नहीं है बल्कि उसके लिये कुछ करने की आवश्यकता है और जो रुपये की जरूरत हो उसको पूरा करना है, हमें सिर्फ यही नहीं करना है कि कभी रूस की तरफ देखें, कभी इधर और

उधर देखें बल्कि खुद जरूरत को पूरा करना है । जब हर एक सदस्य यह समझते हैं कि रेलवे लाइन का निर्माण होना चाहिये और रेलवे कर्मचारियों को मंहगाई का भत्ता मिलना चाहिए तो फिर हमें इस सबके लिये तैयार रहना है, इसलिये माल भाड़े में जो २ प्रतिशत की वृद्धि हुई है वह उचित है, हमारे पैसेंजर के किराये में वृद्धि नहीं हुई है, पार्सल भाड़े में वृद्धि नहीं हुई है और मैं समझता हूं कि उन्होंने आज की हालत को देख करके बढ़ाने की कोशिश नहीं की है

और सिर्फ माल भाड़े में थोड़ी 4 P. M. वृद्धि हुई है ।

दो प्रतिशत बढ़ा है । लेकिन उस के खिलाफ भी तमाम जितने पूंजीपति और सरमायादारों के प्रेस हैं वे कुछ लिखते ही रहते हैं—उनका तो पेशा है । और हमारे विरोधी दल के लोगों में से कुछ ने—यहां तो नहीं लेकिन उस सदन में—इसके खिलाफ आवाज उठाई । तो हम उन का भी समर्थन करते हैं ।

अभी रेलवे लाइनों के निर्माण की बात आई थी । मैं उस मनीपुर सूबे के बारे में आज सात वर्ष से रेलवे मंत्री को कहते कहते थक गया हूँ । यहां तीन मूर्ति ब्रह्मा, विष्णु, महेश बैठे हुए हैं, उन से फिर कह रहा हूं कि उस सूबे ने रेलवे लाइन का अभी तक दर्शन नहीं किया । और मुरक्षा के ख्याल से भी, उसके डेवलपमेंट के ख्याल से भी वहां रेलवे का होना जरूरी है । जितने भी और प्रान्त हैं, यू० पी०, बिहार, मद्रास, सब को छोड़ कर वहां मुरक्षा के ख्याल से, डेवलपमेंट के ख्याल से, जिन राज्यों ने अभी तक रेलवे लाइन का दर्शन ही नहीं किया वहां ध्यान दीजिए । चीनी आक्रमण के बाद मैं समझता था कि रेलवे मंत्रालय को बहुत जल्द सुबुद्धि आयेगी लेकिन अभी तक सुबुद्धि नहीं आई और अभी तक सिलचर से इम्फाल तक रेलवे नहीं पहुंची । मनीपुर राज्य में अंग्रेजों

के वक्त एक बार सर्वे हुआ था लेकिन तब से आज तक सरकार के कान में जू नहीं रेंगी। सरकार सुन सब लेती है। सभी प्रान्त रेलवे लाइन के लिये, प्लेटफार्म के लिये और न जाने क्या क्या चीजों की मांग करते हैं लेकिन सुरक्षा के खयाल से कोई नहीं देखता कि पहली जरूरत किस की है। मैं समझता हूं मनीपुर की तरफ सिर्फ एक रेलवे के मंत्री गये हैं, वहां शायद रेलवे पदाधिकारी जाते नहीं हैं। जैसे बैटलप्राउन्ड में कान्वाय के साथ लोग चलते हैं वैसे ही कोहिमा से हो कर इम्फाल पहुंचने में जब तक मशीनगन और टैंक ले कर न चला जाय, वहां आदमी नहीं पहुंच सकता है, माल क्या पहुंचेगा। वह एक प्रान्त है जहां चार सौ वर्ष पहले चीन का आक्रमण हुआ था और जोकि बर्मा से लगा हुआ है। तो सुरक्षा के खयाल से हमने बार बार कहा था कि जल्दी से जल्दी सिलचर से लेकर इम्फाल तक रेलवे लाइन बननी चाहिये। रेलवे वाले कहते हैं कि वहां पहाड़ बहुत है, लमडिंग से लेकर बदरपुर तक पहाड़ हैं। आपने साढ़े सात हजार फुट ऊंची शिमला की पहाड़ी में रेल पहुंचा दी और दार्जिलिंग, ऊटी में सब जगह रेलवे लाइन ला दी है। अंग्रेजों के वक्त से जब मनीपुर के प्रदेश में सरवे हो चुका है और आज तक कुछ नहीं हुआ है तो क्या यह समझा जाय कि उस कागज को दीमक खा गया होगा। मनीपुर राज्य का कभी भी डेवलपमेंट नहीं हो सकता है, कोई तरक्की नहीं हो सकती है, जब तक वहां रेलवे की व्यवस्था न हो। मैंने बता दिया है कि यहां उपद्रवी नागा लोग पाकिस्तानियों की मदद से, चीनियों की सहायता से वहां पुल वगैरह उड़ा देते हैं। वहां एक बस का रास्ता जो है वह भी बन्द हो जाता है। यातायात का साधन न होने से वहां के खनिज पदार्थों का सही इस्तेमाल नहीं हो पाता है क्योंकि रेलवे लाइन नहीं है।

मनीपुर के दो एम० पी० हैं। यहां पर भी एक हैं और वे भी अभी गायब हैं। उनकी

आवाज नक्कारखाने में तूती की आवाज है, कोई सुनता नहीं है? और हम बिहार वाले और यू० पी० के लोग बोलते हैं। कभी कभी रेलवे मंत्रालय भी प्रोपेगेंडा में आ कर उन के यहां रेलवे लाइन का निर्माण कर देता है। इसलिए सब से पहले हमारी कोशिश होनी चाहिये-सुरक्षा के लिहाज से, डेवलपमेंट के खयाल से, कि मनीपुर राज्य में सिलचर से इम्फाल तक रेलवे लाइन का निर्माण हो। वहां पहाड़ कोई बहुत ऊंचे नहीं हैं। जल्दी से जल्दी, कम से कम उसका सर्वे जरूर करना चाहिये और जब तक सर्वे नहीं होगा रेलवे लाइन का निर्माण नहीं होगा। और ताज्जुब यह है कि हमारे जनरल शाहनवाज खां इम्फाल में एक पब्लिक मीटिंग में गए तो उन्होंने भी जोश हो गया और कहा कि रेलवे लाइन जरूर बनेगी। कई वर्ष हो गए जब उन्होंने कहा कि रेलवे लाइन का निर्माण होना चाहिये। हम ने सरदार स्वर्ण सिंह से भी पूछा कि जनरल शाहनवाज खां ने जब सिफारिश की है तो कोई वाग क्यों नहीं होता है तो वे कहने लगे कि उन की सिफारिश अच्छी है लेकिन फंड्स की बात होती है। तो कब तक यह फंड आयेगा? और जगह रेलवे लाइन देने का काम बंद कर के क्यों नहीं फंड्स दिए जाते हैं। सिलिगुड़ी तक ब्रौड गेज रेलवे लाइन बन जायेगी, सिलीगुड़ी से मीटर गेज भी चलेगी, सब कुछ होगा। यदि आप हिन्दुस्तान की सिक्यूरिटी चाहते हैं तो आप को सब से पहले वहां रेलवे लाइन पहुंचानी होगी जहां आदमी नहीं पहुंच सकता, सामान और माल नहीं पहुंच सकता और जो सुरक्षा की दृष्टि से महत्वपूर्ण स्थान हैं—उन को प्रायोरिटी देनी चाहिये। सिलचर से इम्फाल तक रेलवे लाइन बननी चाहिये। ठीक है, धरमनगर तक त्रिपुरा राज्य में रेलवे लाइन आप ले जा रहे हैं लेकिन अगरतला तक रेलवे लाइन जानी चाहिये। ये दोनों पाकिस्तान से घिरे हुए हैं। सिक्यूरिटी के खयाल से और विकास के लिए धरमनगर से लेकर अगरतला तक सर्वे होना चाहिये

[श्री शीलभद्र याजी]

और रेलवे लाइन बननी चाहिये। इसके साथ ही साथ आप मकौं सेलक से पासीघाट तक रेलवे लाइन ले जायें। अगर पासीघाट तक रेलवे लाइन नहीं जायगी तो अच्छी बात नहीं होगी क्योंकि जो आप रेलवे लाइन बना रहे हैं वहां नेफा का बार्डर छ रहा है और छूते छूते उसे पासीघाट में पहुँचा दीजिए। और आप देख ही रहे हैं कि नेफा में हालत कैसी है। एक तरफ चीनी आक्रमण उधर हो रहा है और हम को अपनी आर्मी को रसद पहुँचानी है और उस काम में विलम्ब नहीं होना चाहिये।

इसके साथ ही साथ जम्मू और काश्मीर के बारे में भी हम ने शुरू में कहा कि जब आप बड़ी बड़ी ऊँची पहाड़ियों पर रेल ले जाते हैं तो अभी तक जम्मू तक रेलवे लाइन का निर्माण क्यों नहीं हो सका। सिंघालकोट से जम्मू तक रेलवे लाइन पहले थी और फिर जम्मू से घूमफिर कर श्रीनगर तक रेलवे लाइन का जरूर निर्माण होना चाहिये। सुरक्षा के खयाल से यह बहुत जरूरी है कि चूँकि दो पगले खड़े हो गए हैं—एक चाऊ एन लाई है, दूसरे अयूब खाँ हैं, जोकि मिल गए हैं, इफ्टा हो गये हैं। तो इसलिए सुरक्षा के लिये, निर्माण के लिये, वहाँ रेलवे लाइन का होना जरूरी है। वैसे तो हमारे और सदस्य अपने अपने क्षेत्रों के लिए कहीं प्लेटफार्म मांगेंगे, कहीं रेलवे स्टेशन मांगेंगे, और कहीं मीटर गेज है तो ब्राड गेज करो कहेंगे, लेकिन उसकी तरफ कोई ध्यान देने की जरूरत नहीं है। तो देश की सुरक्षा और देश का विकास डिमांड करता है, आप से मांग करता है कि मनीपुर में सिलचर से लेकर इम्फाल तक और फिर धरमनगर से लेकर अगरतला तक त्रिपुरा राज्य में और जम्मू और काश्मीर में पठानकोट से माधोपुर तक रेलवे लाइन हो। पठानकोट से माधोपुर तक आपने लाइन बढ़ाई है तो उस को जम्मू और जम्मू से श्रीनगर तक ले जायें।

अभी हमारे रेलवे कर्मचारियों की मांगों के बारे में बात आई मेरा भी एन० एफ०

रेलवे से सम्पर्क है जिस रेलवे में ६३,००० रेलवे कर्मचारी हैं और सिर्फ रेलवे मंत्रालय ने नहीं बल्कि सारे देश ने, जो हमारी एन० एफ० रेलवे में कर्मचारी हैं, उन की भूरि भूरि प्रशंसा की है और उन को शाबाशी दी है। लेकिन शाबाशी देने से ही काम चलने वाला नहीं है। वे दस घंटे, बीस घंटे काम करेंगे उनके लिए आप से पुरस्कार नहीं मांगेंगे। लेकिन आप नागालैण्ड में रेलवे लाइन चलाते हैं तो उसमें एक मनीपुर स्टेशन है वहाँ अधिक भत्ते देते हैं। नागालैण्ड में जैसी असाधारण परिस्थिति है वैसा ही हाल एन० एफ० रेलवे में है। वहाँ नेफा का बार्डर टच करता है, आसाम का, नार्थ बंगाल का बिहार का बार्डर टच करता है। तो उसको भी आप को स्पेशियली ट्रीट करना चाहिये। उस रेलवे लाइन में आमदनी नहीं होती है लेकिन उसमें आप रुपया देते हैं तो देश की सुरक्षा के लिये देते हैं। और दूसरी रेलवे लाइनें आमदनी करती हैं। लेकिन आप को देश को सुरक्षित रखना है, देश का विकास करना है तो फिर उन सब इलाकों को क्यों अर्ध विकसित रखते हैं। उसी तरह से वहाँ के रेलवे कर्मचारियों को दिक्कतें भी हैं। इतनी महंगाई बढ़ गई है। आप ने जो दो रुपये से दस रुपये तक की महंगाई भत्ते में वृद्धि दी है उस से कुछ होने वाला नहीं है।

हमारे माननीय दासप्पा साहब रंगपाड़ा में गए थे, सरदार स्वर्ण सिंह भी गए थे और साथ में रेलवे बोर्ड के चेयरमैन श्री बैजल साहब भी गए थे। हम ने एक मेमोरेण्डम भी दिया था लेकिन जब हम मेमोरेण्डम देते हैं तो उसका जवाब कभी नहीं मिलता है। तारीफ तो हम कर देते हैं लेकिन मेमोरेण्डम का क्या हुआ पता नहीं। वह रूढ़ि का टांकरी में फँक दी जाती है। और हम बराबर मांग कर रहे हैं कि एन० एफ० रेलवे में ६३,००० कर्मचारी हैं जिन की हालत अच्छी नहीं है। वहाँ चीजें बहुत महंगी हैं। उन्होंने बहुत अच्छा काम करके आप को दिखलाया है। आपने जो दो रुपये से दस रुपये तक प्रमादी के रूप में

दिया है उससे उन का कुछ नहीं होगा, उसको तो जो साहूकार लोग, महाजन लोग बैठे हुए हैं वे ही ले लेंगे और कुछ होने वाला नहीं है। पूरे एन० एफ० रेलवे को डिफेन्स ग्राफ इंडिया यूनिट घोषित कर सभी रेलवे कर्मचारियों को बहुत भत्ते देने की योजना बनानी चाहिये। इसलिये वहां पर जो कर्मचारी हैं उन्हें ज्यादा से ज्यादा देने की कोशिश की जानी चाहिये। एन० एफ० रेलवे में जो कर्मचारी हैं उनके क्वार्टरों के लिए कम से कम २ करोड़ रुपया खर्च किया जाना चाहिये ताकि वहां हर एक कर्मचारी को रहने की सुविधा मिल सके। अभी यह होता है कि जो कच्चे मकान होते हैं उन्हें ही पक्के बनाने में ग्रांट खर्च कर दी जाती है और दूसरी नई बिल्डिंगें नहीं बनाई जाती हैं। इसलिए यह आवश्यक है कि वहां पर और नये क्वार्टर बनाये जाने चाहियें और इस समय जो कच्चे से पक्के क्वार्टर बनाये जाते हैं उन से काम चलने वाला नहीं है।

इसके अलावा रेलवे कर्मचारियों की और भी बहुत सी मांगें हैं जो मैं समय न होने के कारण नहीं कह सकता हूं क्योंकि हमारे श्री बुध सिंह साहब बोलने वाले हैं और वे ऐसे इलाके से आते हैं जहां के लोगों ने अभी तक रेलों की सूरत तक नहीं देखी है। एक बात मैं और कह देना चाहता हूं और वह यह है कि जिस तरह से और विभागों में या रेलवे के जो बड़े बड़े अफसर होते हैं जब वे किसी दूसरे विभाग से आते हैं तो उन की नौकरी की कन्टीन्यूटी रहती है। अगर रेलवे विभाग में कोई आई० सी० एस० या कोई आई० पी० एस० आ जाता है तो उस की कन्टीन्यूटी रहती है लेकिन जो हमारे यू० डी० सी० हैं, क्लर्क हैं, उन की कन्टीन्यूटी नहीं रहती है। इसलिए रेलवे विभाग से मैं यह कहना चाहता हूं कि इन लोगों को भी इसी तरह की सहायित दी जानी चाहिये।

हमारे प्रोटेक्शन फ़ॉर्स के बारे में अभी अरोड़ा जी ने कहा कि इस को तोड़ देना चाहिये। मैं उन से कहना

चाहता हूं कि हमारी पुलिस के रहते हुए मंडर होते हैं, डकैतियां होती हैं तो क्या हम इसी तरह से पुलिस को भी तोड़ देने के लिए कहेंगे। अभी नेफा के बार्डर में हमारी हार हुई तो क्या हम यह कहेंगे कि सेना को तोड़ दिया जाना चाहिये। इस तरह की बात कहना वाजिव नहीं है। यह कह सकते हैं कि प्रोटेक्शन फ़ॉर्स में ये ये कमियां हैं, वे लोग इस तरह की गलतियां करते हैं, जिन्हें दूर करना बहुत ही जरूरी है। लेकिन हम किसी संस्था को उसकी थोड़ी खराबी के कारण एकदम तोड़ देने के लिए नहीं कह सकते हैं। मैं समझता हूं कि हमारे ट्रेड यूनियन के वर्कर्स को यह बात मालूम है कि अगर हम इस तरह की मांग करेंगे तो देश में बेकारी की समस्या ज्यादा फैल जायेगी।

श्री अर्जुन अरोड़ा : मैंने यह कहा था कि या तो इन लोगों को अधिकार दिया जाय या इसको एबालिश कर दिया जाय। अगर आप इनको अधिकार नहीं दे सकते हैं तो मुफ्त में खर्चा क्यों करते हैं ?

श्री शीलभद्र याजी : हम लोग रेलवे कर्मचारियों के बीच में काम करते हैं और उनकी तकलीफों को जानते हैं लेकिन समय न होने के कारण मैं उनकी तकलीफों को पूरी तरह से नहीं कह सका। जब रेलवे की बात आयेगी तो मैं इन सब चीजों को रखूंगा। इन शब्दों के साथ मैं रेलवे मिनिस्टर साहब को और जो १३ लाख रेलवे कर्मचारी उनके अन्तर्गत काम करते हैं बधाई देना चाहता हूं। इस सदन में रेलवे कर्मचारियों के बारे में काफी तारीफ की गई है कि उन्होंने इमरजेन्सी के अवसर पर काफी अच्छा काम किया। अभी देश में जो योजना चल रही है, परिकल्पना चल रही है उसमें भी ज्यादा भाग रेलवे कर्मचारियों का ही है और उसको सम्पादित करने में उनका हाथ रहा है।

जय हिन्द।

سردار بدھ سنگھ (جموں اینڈ

کشمیر) : وائس چیرمین صاحب -
مجھے بارہ برس ہو گئے اس ایوان
میں آئے ہوئے اور بارہ برس سے میں
متواتر جموں کشمیر میں ریلوے لائن
لے جانے کے لئے بڑی مفصل تقریریں
کرتا رہا ہوں - اب مجھے ضرورت
نہیں تھی پھر سے ان باتوں کو دہرانے
کی کیوں کہ یہ سب باتیں ریکارڈ
میں موجود ہیں - لیکن میں
سمجھتا ہوں کہ مجھے ایک بار پھر
ان باتوں کو دہرانا پوینکا کیونکہ بارہ
برسوں میں قریب چھ منسٹر تبدیل
ہو چکے ہیں اور ہر ایک منسٹر کو
جو نیا آتا ہے اس کے لئے جموں کشمیر
کے لوگوں کی تکلیف اور مشکلات کو
بیان کرنا پڑتا ہے -

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाह,
नवाज खाँ) : जम्मू काश्मीर में दाखिल
हो गई ।

سردار بدھ سنگھ : دو مہل سے

لے کر دو سو مہل تک بارڈر کا لبریا
ہمارا دشمن کے قبضہ میں ہے -
بھارت سرکار اربوں روپیہ خرچ کر رہی
ہے مگر چار پانچ برسوں میں وہ
صرف چار پانچ مہل کی لائن بنانے
جا رہی ہے جو نہیں بنی - ریلوے کا
جو نقشہ آپنے بتلایا ہے جب میں
اسے جموں کشمیر کے لوگوں کو دکھانا
ہوں تو میرا سر شرم سے جھک جاتا
ہے کیونکہ اس نقشہ میں جموں

کشمیر کے حصہ میں کہیں پر بھی
کوئی سرخ دیکھا ریلوے لائن کی
دکھلائی نہیں گئی ہے - ہم بہت
پہلے سے کہتے آ رہے ہیں کہ ہمارا جو
علاقہ ہے وہ دشمنوں سے گھرا ہوا ہے
اور اس علاقہ کو ہو طرح سے محفوظ
رکھنے کے لئے یہ ضروری ہے کہ جموں
کشمیر میں ریلوے لائن بنائی جائے
تاکہ وہاں پڑ آسانی کے ساتھ فوج اور
دوسرا سامان پہنچایا جاسکے - میں
ریلوے محکمہ کو اس کے اچھے کام
کے لئے مبارکباد دینا چاہتا ہوں اور
ان کی جتنی تعریف کی جائے اتنی
کم ہے مگر اس کے جتنے بھی ملازمین
ہوں وہ سخت محنت سے کام انجام
دیتے ہیں - وہ لوگ گرمی اور
سردی میں اپنا کام کرتے چلے جاتے
ہیں - ان لوگوں نے قیدیوں کا
سامان ایک جگہ سے دوسری جگہ
پہنچانے میں بڑی مستعدی سے کام
کیا اور تجارتی سامان کو بھی ایک
جگہ سے دوسری جگہ پہنچانے میں
کسی طرح کی دیر نہیں کی - ریلوے
ملازمین کی خدمات کی جتنی تعریف
کی جائے وہ کم ہے انہوں نے بہت ہی
قابل تعریف کام کیا اس میں کوئی
شک نہیں ہے منسٹر صاحب نے جو
اپنا ایڈریس لکھا وہ بہت اچھا لکھا
ہے اور معلوم ہوتا ہے کہ انہوں نے
ہر ایک چیز کی اچھی طرح سے جانچ
پڑتال کی ہے - لیکن میں ان سے

یہ عرض کرنا چاہتا ہوں کہ بجائے اس کے وہ دفتر کے کاغذات کو دیکھتے رہے ان لوگوں کا بھی خیال کرتے جو اس میں کام کرتے ہیں۔ جو لوگ سخت سردی میں آگ میں برف میں کام کرتے ہیں یہ چھوٹے چھوٹے لوگ ہیں جو اس طرح کا کام دیاوے میں انجام دیتے ہیں لیکن جو بڑے آفیسر ہیں اور ان میں ایک بہت بڑا فرق ہے۔ معلوم نہیں یہ امیری اور غریبی بڑے بڑے آفیسر اور چھوٹے چھوٹے ملازم کا فرق کب ملے گا۔ اس کو مٹانا اب آپ کا کام ہے۔ جس طرح کی رعایتیں آپ نے ان آفیسروں کو دی ہیں اس طرح کی سہولتیں اور رعایتیں ان چھوٹے چھوٹے ملازمین کو بھی دیکھئے کیونکہ یہ آپ کے اور ہمارے بھائی ہیں اور یہ آپ کا فرض ہے۔ میں یہ عرض کرنا چاہتا ہوں کہ میں جو کچھ کہوں وہ منسٹر صاحب اچھی طرح سے سلیں۔ اور میں آپ کے ذریعہ ان کو سنانا چاہتا ہوں۔

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN): He wants the Minister to listen to his speech.

SHRI H. C. DASAPPA: I am getting the version of it translated because I am not able to follow it in Hindi.

وائس چیئر مین (شری اکبر علی خان):

وہ توجہ کر کے انہیں سنا رہے ہیں کیوں کہ وہ ہندی نہیں سمجھتے

ہیں۔ آپ جو کچھ فرما رہے ہیں وہ اس کا انگریزی میں ترجمہ کر رہے ہیں۔

سردار بدھ سنگھ: ہمارے گیارہ سو

میل کا بارڈر ہے لکھن پور سے لے کر لداخ تک اور اس کے آگے تک بھی ہے۔ اٹھاسی ہزار مربع میل ایریا میں سے ۳۵ ہزار مربع میل ایریا جو وہ سو کالڈ آزاد کشمیر ہے کہلاتا ہے دراصل جو پاکستان کا غلام بنا ہوا ہے۔ پاکستان نے بڑی طرح اس کو غلام بنا رکھا ہے۔ وہ لوگ جو مصیبت میں گھرے ہوئے ہیں اور جو علاقہ پاکستان کی طرف چلا گیا ہے۔ ہمارے بھائی شاہ نواز خاں صاحب جانتے ہیں کہ پہلے اس حصہ کے نزدیک ہمارے چھ سات دیاوے اسٹیشن تھے۔ ہم لوگ وہاں سے رفیوجی بن کر بریاد ہو کر ادھر آگئے ہیں۔ ہمارے ہزاروں بھائی بے گھر بار ہو گئے ہیں۔ ہمارے نزدیک جو اسٹیشن وہاں تھے ہیویلیاں، راولپنڈی، گجرات، جہلم، کھاریا، گجرات اور سیالکوٹ۔ جہاں سے ہمارا سامان ہندوستان سے آسانی کے ساتھ آسکتا تھا یہ سب پاکستان کے قبضے میں ہیں۔ جموں سے اتھارہ میل تک لائن سیالکوٹ کو جاتی تھی اور اس طرح ہمارا جتنا مال اسباب تھا وہاں پہنچ جاتا تھا۔ اب ان اسٹیشنوں کے چلے جانے سے ہمارے مال

[سرمدار بدھ سنگھ]

اور اسباب کے آنے اور آمد و رفت میں بڑی مشکل پھیل آئی ہے۔ ہم لوگوں نے جب الحاق کیا تھا تو ہم نے سمجھا تھا کہ ہماری جتنی مشکلات ہیں یہ سب دور ہو جائیں گی اور اسی لئے ہم نے مکمل طور پر الحاق کرنے کا فیصلہ کیا لیکن ہماری کئی مشکلات ابھی باقی ہیں۔ ابھی ہمارے ایک بھائی نے کہا کہ تیفیس کی خاطر ویلوف کی ضرورت ہے جو گاڑیاں پٹرول لے کر جموں کشمیر کی سرحدوں کی طرف جاتی ہیں برسات کی وجہ سے یا برف گرنے کی وجہ سے سوک بند ہوتی ہے انہیں تھن تھن چار چار دن ایک جگہ ٹھہرنا پڑتا ہے۔ اسی طرح سے ہمارے فوجی سپاہیوں کو جنہیں ایک جگہ سے دوسری جگہ پہنچانا ہوتا ہے سرحد کے ساتھ خطرناک حالات میں جانا پڑتا ہے۔ آپ سمجھ سکتے ہیں کہ سوکوں کے ذریعہ ترکوں بسوں میں کتنی تعداد و مقدار میں ہم فوجوں کو مع سامان پہنچا سکتے ہیں جب کہ سوکوں وہاں پر اچھی نہیں ہیں۔ مجھے افسوس کے ساتھ کہنا پڑتا ہے کہ صرف کتھوا تک آپ نے پانچ میل ویلوف لائن بنانے کا فیصلہ کیا ہے لیکن میں آپ سے کہنا چاہتا ہوں کہ بھرتی سے ادھم پور تک جو بڑا ہیڈ کوارٹر ہے وہاں تک ویلوف لائن بھی بنائی جائے کیونکہ موجودہ سوک

کے ساتھ ہمارے دو تین میل دور اس علاقہ سے دشمن بیٹھا ہوا ہے لیکن پور سے لے کر ادھم پور تک کوئی بڑا دریا و پہاڑ نہیں ہے اور وہاں تک ویلوف لائن آسانی کے ساتھ جا سکتی ہے جو افسر وزیر لوگ کشمیر جاتے ہیں وہ یا تو سیدھے سوکوں کے ذریعہ جاتے ہیں۔ یا ہوائی جہازوں کے ذریعہ جاتے ہیں۔ اب لوگوں کو کشمیر میں پھولوں میں بیٹھایا جانا ہے اور ان کا ریسپیشن کیا جانا ہے۔ ان سب لوگوں کو معلوم ہونا چاہئے کہ جموں سے لے کر کشمیر و لداخ تک دائیں بائیں جتنی پہاڑ اور ویلوف ہیں ان کے ہزاروں آدمی ایسے ہوں گے بلکہ لاکھوں لوگ ایسے ہوں گے جنہوں نے ابھی تک ویلوف کی شکل تک نہیں دیکھی۔ کتنی افسوس کی بات ہے کہ سولہ برسوں سے ہم نے اپنے کو مکمل طور پر آپ کے ساتھ ملحق کر دیا آپ کے حوالہ کر دیا لیکن ابھی تک آپ کو خیال نہیں آیا کہ ان لوگوں کی کتنی تکلیفیں ہیں اور ان کے آنے جانے میں انکے سامان کے آنے لے جانے میں کتنا خرچہ لگتا ہے۔ پتھان کوٹ سے دور دراز تک لے جانے میں دو تین سو میل تک کی دوری پر سامان لے جانے میں یا آنے جانے میں دوگنا تک خرچہ ہو جاتا ہے۔ اب آپ دیکھئے کہ ایک آدمی تین ۳ میل چلتا ہے۔ راستہ میں

وہ اپنے سر پر بوجھ رکھتا ہے - پھر اسے دس دس سوک تک آنے میں لگ جاتے ہیں - اس کے بعد وہ سولہ روپیہ یا اٹھارہ روپیہ بس یا لڑی کا کرایہ دیتا ہے تب کہیں اسے پتھان کوٹ میں ریلوے لائن کی شکل دیکھنے کو ملتی ہے - آپ سوچئے کہ یہ کتنا بڑا ظلم ہے -

اس کے ساتھ ساتھ آپ کو یہ معلوم ہونا چاہئے کہ ہم لوگوں کا کروڑھا روپیہ کا نقصان سالانہ ہو رہا ہے - زیادہ کرایہ سے ہر ایک چیز ہم کو مہنگی ملتی ہے - ہم وہاں کوئی پڑا پراجیکٹ یا بڑا کارخانہ نہیں چلا سکتے ہیں کیوں کہ وہاں نہ گرتا جا سکتے ہیں نہ سیمانٹ، لٹن، آسانی جا سکتی ہیں نہ کرنی مشینری جا سکتی ہے اور نہ مائنس میں کام آنے والی کوئی بھاری بھرکم مشینری جا سکتی ہے کوئلہ نہیں لا سکتے - اور پھر آپ دیکھئے کہ وہاں لوگوں کو ان چیزوں و کوئلہ وغیرہ پر کتنی زیادہ قیمت دینی پڑتی ہے - یہاں سے وہاں سامان لے جانے پر ہم کروڑھا روپیہ زیادہ خرچ کر چکے ہیں کیا آپ یہ سمجھتے نہیں کہ ہوائی جہاز سے وہاں فوجوں کو آپ راشن پہنچائیں گے - کیا ہوائی جہاز سے ان کو زرعی پہنچائیں گے کیا ہوائی جہاز سے وہاں آپ امیونیشن پہنچائیں گے - معلوم ہے کہ لداخ کہاں ہے میں لداخ کے بارے میں کہوں ہول رہا ہوں - میں وہاں

پانچ سال جانا رہا ہوں - میں سٹیٹلمینٹ کا آدمی ہوں میں سٹیٹلمینٹ کا آفیسر تھا اور ذہنی کمزوری چھوڑ کر آیا ہوں - وہاں کی ایک ایک انچ زمین کو میں نے دیکھا ہے اور میں بخوبی سمجھتا ہوں کہ وہاں کیا کیا مشکلات ہیں اور کیا کیا تکلیفیں ہیں - مجھے اس بات کا بڑا افسوس ہے کہ میں نے کئی دفعہ یہاں اہل نہیں کھیں اور کبھی کبھی گستاخی بھی کی اور یہاں تک کہا کہ ہمارا یہ حق ہے کہ ہمارا جو نقصان ہوا ہے وہ پورا کیا جائے - آخر ہمارا کیا قصور ہے جس کی وجہ سے ہمارے یہاں ریلوے لائن ابھی تک نہیں گئی ہے - ہم نے اپنا ڈیپنس اپنا ایکسٹرنل انفرس اور اپنا کمونیکیشن سب کچھ آپ کے سپرد کر دیا ہے اور ابھی توں چھوڑیں ایسی ہیں جن پر ملک کی زندگی کا دارومدار ہے - پھر بھی آپ ہمارے طرف کوئی توجہ نہیں دیتے ہیں - میں نے ایک دفعہ نہیں کئی دفعہ کہا ہے پرائم منسٹر صاحب اور چیفمنس منسٹر صاحب فائنلنس منسٹر و ریلوے منسٹر بیٹھیں اور دیکھیں کہ ہمارے یہاں کیا سچویشن ہے اور کیا حالت ہے اور پھر وہ ریلوے منسٹر کو وہاں ریلوے لائن لے جانے کے لئے مجبور کریں - مہرا یہ خیال تھا کہ کیپٹن میں اگر ریلوے منسٹر صاحب کو مجبور کیا گیا

[سردار بدھ سنگھ]

ہوتا تو ممکن تھا کہ ہمارے یہاں
بھی دیلوے کا کچھ کام ہو جاتا۔

آج جموں اور کشمیر کی حالت یہ
ہے کہ وہاں جنگ سر پر آ کھڑی
ہوئی ہے پھر بھی آپ سمجھتے ہیں
کہ پتھروں پر دکھ کر کے ہم پہاڑوں پر
سب چھڑیں پہنچائیں گے۔ آپ
مہربانی کر کے سوچئے کہ کتنے وقت
میں آپ چھڑیں کس قہمت پر
وہاں پہنچائیں گے۔ آپ ذرا ڈیفینس
والوں سے معلوم کھجئے کہ وہاں
پٹرول پر کتنا خرچ ہوتا ہے۔ اس
کے علاوہ جموں کشمیر میں جو سبزی
و میوا پیدا ہوتا ہے وہ جب کبھی
آٹھ آٹھ دن لڑیاں رک جاتی ہے تو
خراب ہو جاتا ہے، سو جاتا ہے۔
چمکے ویرانہ یا جنگل میں وہاں
مسافروں تک کے دھنکے و کھانے کے لئے
کوئی چیز و چمک نہیں ہے اور لوگوں
کو بڑی مصیبت کا سامنا کرنا پڑتا
ہے۔ دیلوں کا وہاں کوئی انتظام نہ
ہونے کی وجہ سے جتنی تکلیف اور
نقصان ہم کو ہو رہا ہے اتنا کسی
ستھت کو نہیں ہو رہا ہے۔ پہاڑوں
میں جتنے لوگ دھتے ہیں وہ یہ
چاہتے ہی نہیں ہیں کہ ریل کہا
چھڑے۔ ٹھیلہ من کھا چھڑے تار
کھا چھڑے اور وہاں کے لوگوں کو
قاک بھی وقت ہر نہیں مل سکتی
ہے۔ پھر آپ دیکھئے کہ انہیں پہاڑوں

میں سے اور انہیں علاقوں میں سے
لوگ فوج میں بھرتی ہوتے ہیں۔
جو ہمارے لئے لڑتے ہیں۔ جو ہمارے
ملک کی حفاظت کرتے ہیں جو
نوجوان اپنی جانیں دیتے ہیں وہ
انہیں پہاڑوں کے دھلے والے ہوتے ہیں اور
انہیں بارڈر ایریا کے ہوتے ہیں۔
اس کے لئے کیا یہ ضروری نہیں ہے کہ
وہاں دیلوے لائن بنائی جائے۔ مجھے
ہنسی بھی آتی ہے اور ساتھ مجھے
میں افسوس بھی ہوتا ہے دکھ بھی
ہوتا ہے جب میں دیکھتا ہوں کہ
ملک میں جہاں ہر جگہ دیلوں کا
جال بچھا ہوا ہے اور مائنٹیننس
کرتے ہیں لیکن ہمارے یہاں کچھ
بھی نہیں ہے۔ میں کہتا ہوں کہ
اگر سر میں خون کی نرو نہیں ہو
اور سر میں خون نہیں جائے گا تو
ختم ہو جائے گا۔ اس بات
پر کش کے لوگ ناراض ہیں
جموں کے لوگ ناراض ہیں کہ ابھی
تک ہمیں دیلو۔ لائن کھوں نہیں
ملی اور کہا اسی دفتر سے ہمارے
یہاں دیلوے لائن لے جائی جائیگی
کہ چھ برس میں پانچ میل ٹک
بھی دیلوے لائن نہیں جا سکی۔
ہمارے دیلوے منسٹر صاحب نے
اپنی اسپیچ میں اس طرف
کوئی اشارہ کھوں نہیں کیا۔ اگر
مہری تقریر کبھی انہوں نے سنی ہوتی
تو اس کو یہ احساس ہوتا کہ کس
قدر درد ناک اور تکلیف دہ وہاں کی

حالت ہے - سولہ برس ہم کو آپ کے ساتھ رشہ جوڑے ہوئے ہو گئے ہوں اور ہم نے اسٹیٹ کو مکمل طور پر آپ کے حوالے کر دیا ہے پھر بھی ہمیں اس بات کا بہت افسوس ہے کہ ہمارے یہاں ابھی تک کوئی ریلوے لائن نہیں جا سکی - وہاں ریل نہ ہونے کی وجہ سے لوگوں کو بہت تکلیف ہے - اس لئے ہم چاہتے ہیں کہ جتنی جلدی ہو سکے وہاں ریلوے لائن بنائی جائے - ہمارے پاس کروڑوں روپیوں کے سلیپر ہیں کروڑوں کی تعداد میں سلیپر ہیں - پہلے ایک سلیپر کی قیمت تین روپیئے ہوا کرتی تھی لیکن اب وہ بڑھ کر تیس روپیئے تک پہنچ گئی ہے - کیوں کہ پہلے ان کو اسانی سے نیچے میدانوں میں بھینجا جا سکتا تھا - شاہ نواز خاں صاحب جانتے ہیں کہ پہلے دریائے جہلم کے کنارے لاکھوں سلیپر جہلم شہر میں پہنچ جاتے تھے اور اسی طرح چناب دریا کے راستہ لاکھوں سلیپر وزیر آباد پہنچ جاتے تھے - اب وہ جہلم کا بھی راستہ بند ہو گیا ہے اور چناب کا بھی راستہ بند ہو گیا ہے کیوں کہ آگے پاکستان ہے - ویسے ہی جب سیلاب کا زور ہوتا ہے - تو ہمارے لاکھوں سلیپر جو ہم اکلور میں جمع کرتے ہیں انہیں پاکستان پہنچ جاتے ہیں اور اس سے ہمارا بہت نقصان ہوتا ہے - اب اب یہ بھی دیکھئے کہ یہ سلیپر

اس پاکستان میں پہنچ جاتے ہیں جس کے پاس ویسے ہی ہمارے لاکھوں کروڑوں روپیئے کے جنگل ہیں - اس کے پاس ہمارے کئی دریا ہیں جس سے سدھ ہے چناب ہے جہلم ہے اور پھر وہ ہر وقت لڑائی کرنے کے لئے کھڑا ہے - اس کی جو مدد کر رہے ہیں اس کے جو درست ہیں ان کے بارے میں آپ سن ہی چکے ہیں - اس لئے ان سلسلہ میں کچھ فریب کھینچ کر آپ کا وقت لینا نہیں چاہتا - لیکن میں یہ فرض کرنا چاہتا ہوں کہ خبردار رکھئے - میں اسی سال کا عمر رسیدہ وہاں کا رہنے والا تجربہ کار اور واقف آدمی ہوں - اب میں جا رہا ہوں - پھر آپ کو نہیں ملوں گا شاید میرے مرنے کے بعد آپ ایک دو مذبح کھڑے ہو جائیں لیکن میں آپ کو اتنا ضرور بتا دینا چاہتا ہوں کہ یہ بڑے خطرے کی بات ہوگی بڑی تکلیف کی بات ہوگی اگر آپ ریلوں کے معاملہ میں پورا دھیان نہیں دیں گے اس طرح سے تھوڑے فائر اور پلان یا فورٹہ فائر اور پلان کا اقتصادی انتظام کرنے سے ڈیفینس کا کام نہیں چلے گا - اگر یہاں دو چار میل لائن نہ بھی بنائی جاتی تو لوگ مر نہیں جاتے اجڑ نہیں جاتے تباہ نہیں ہو جاتے - ملک میں ہر جگہ ریلوں ہیں لیکن یہاں جتنی اسٹیشنز آپ کے

[سردار بدھ سنگھ]

سامنے ہوں گی ان سب میں یہ مانگ کی جائیگی کہ ہمارے علاقہ میں یہ نہیں ہے وہ نہیں ہے ایسا کہنے کا ان کا حق ہے مگر ان کو تھوڑا اس بات پر بھی غور کرنا چاہئے کہ ہمارا دو دشمنوں کے درمیان علاقہ ریلوے سے بالکل خالی ہے - جب ہندوستان کے نقشہ کو ہمارے یہاں کے لوگ دیکھتے ہیں تو کہتے ہیں کہ کیا ہم ہندوستان میں نہیں ہیں کیا ہم بھارت میں نہیں ہیں - یہ لال لال سرخ لائینیں ریلوے کی ہمارے یہاں کیوں نہیں ہیں - اور یہ کب تک ہمارے یہاں آئیں گی - اس کا جواب آپ دیں گے میں نے ایک دفعہ تقریر میں بھی کہا تھا کہ ہمارے کئی بھائی ہم سے کہتے ہیں کہ تم شاہ نواز خان صاحب سے کہو کہ وہ مہربانی کر کے ہمارے یہاں بھی ریلوے لائنیں بکھاریں - آپ نے فقہر تک ریلوے لائن لے جائے گی تھوڑی مدت بھی کی لیکن درمیان میں ہی اسے آپ نے چھوڑ دیا - جب ہمارا آپ کے ساتھ قطعی طور پر ایکسیشن ہوا ہے الحاق ہوا ہے تو اس کا مطلب یہ نہیں ہے کہ ہمارا آپ کے ۳۵ ہزار مربع میل علاقہ دس لاکھ ہمارے آدمی کروڑھا روپیوں کے چمگل تیرہ لاکھ تکسٹائل چار ضلع پاکستان نے اپنے جابرانہ قبضہ میں کر لے لیکن اس سے کچھ پوچھا نہیں

جائے بلکہ اس کے ساتھ ہر وقت بات چیت کی جائے - یہاں میں پہلا آدمی ہوں جو ریلوے میں ہوں - میرے ہم وطن دوستوں کے اور اپنے بیٹے پوتے وہاں مارے گئے - اسی طرح اور بھی ہزاروں لوگ وہاں مارے گئے اور عورتوں کو پکڑ کر وہ لوگ لے گئے انتہائی ظلم کیا گیا - پھر بھی اس پاکستان کے ساتھ آپ بات چیت کرتے ہیں - آپ یہ نہیں دیکھتے ہیں کہ وہاں کیا ہو رہا ہے - اس نے تو اپنے ہاں کافی سرکیس بنا لی ہیں - لیکن ایک آپ ہیں کہ ہماری اتلی بڑی طاقت ہے ہمارا اتلا بڑا ملک ہے اور ہم فقر سے سمجھتے ہیں کہ بھارت ہمارا ہے پھر بھی ہمارے جموں و کشمیر میں یہاں کچھ بھی کام ریلوے کا نہیں ہوا ہے -

آپ کہتے ہیں کہ ہمارے پاس ۲۷ کروڑ یا ۲۲ کروڑ روپے کا سرپلس ہے - یہ سرپلس آپ کو مبارک ہو - جہاں ریلیں نہ ہونے کی وجہ سے ہمارا کروڑھا روپے کا نقصان ہو رہا ہے وہاں آپ یہ کہتے ہیں کہ ہمارے بجٹ میں اتلی بجٹ ہوئی ہے - یہ عام آدمی بھی سمجھ سکتا ہے کہ اس معاملہ میں آپ سرخ رو تپھی ہو سکتے ہیں جب سب ضروری جگہ ریلیں پہنچ چکی ہوں - آپ کہا فقر کرتے ہیں کہ ہم نے یہ بجٹ کر لی ہم نے اتلا کونڈا پہنچا دیا -

ہم نے اتنے ایڈٹ پتھر پہنچا دیئے -
 ہم نے اتنا لوہا پہنچا دیا - ارے بابا
 پاکستانی حملہ میں ہزاروں لوگوں
 کی جانیں ہلاک ہوئی ہیں - ہم
 مارے جا رہے ہیں آپکو معلوم نہیں
 کتنا ہمارا اربوں کا نقصان ہوا اور ہو
 رہا ہے اور آپ کہتے ہیں کہ ہم نے
 اننی پچت کر لی - آپ یہ سن کر
 حیران ہونگے کہ ہم لوگ جو اپنے گھر
 بار چھوڑ کر یہاں آئے اور بہت سی
 مصیبتیں اٹھائیں ہم کو ایک پیسہ
 بھی معاوضہ کا آج تک نہیں دیا گیا
 ہے - رفیوجیہز کا ذرا خیال کرو - انکا کتنا
 عظیم جانی و مالی نقصان ہوا آپ
 کہتے ہیں کہ یہ لوگ و علاقہ ہمارے
 ہیں لیکن کچھ رحم کرو - اگر لوگ
 و علاقہ آپ کے ہیں اور ۱۶ سال تک
 اس علاقہ پر پاکستان کا قبضہ چاہرانہ
 رہے تو پھر لوگ کیا کریں - یا تو
 علاقہ واپس لو یا معاوضہ ادا کرو -
 اس کے متعلق ایک بڑی مشکل
 انٹرنیشنل حالت ہو رہی ہے - لیکن
 ہم سے بلنا پوچھ فیصلہ یہاں کرتے ہیں
 ہمارے یہاں کے منسٹر کرتے ہیں
 وہاں کے منسٹر کرتے ہیں جن میں
 کسی کا کوئی مرا نہیں جن کو کوئی
 تکلیف ہوئی نہیں جن کا کوئی
 نقصان نہیں ہوا اور جو نہ رفیوجی
 ہیں نہ بے گھر ہیں وہ فیصلہ کرنے
 ہیں پاکستان سے کہ یہ بھی لے لو

وہ بھی لے لو - شکر ہے کہ سبز
 فائر لائن کا فیصلہ انہیں ہوا - میں
 نے پہلے ایک تقریر میں کہا تھا کہ
 اگر یہ علاقہ پاکستان کو دیا گیا تو
 رشیا آئے گا کشت و خون ہوگا بلکہ
 ہیڈ ہوگا - آپ پاکستان سے کہا
 فیصلہ کرتے ہیں - اگر رشیا کی مدد
 نہیں ہوتی اس کی مہربانی نہیں
 ہوتی اس کی سچی دوستی نہیں ہوتی
 تو جموں کشمیر کب کا چلا گیا ہوتا -
 آپ اس پر نہ بھر کریں بھروسہ کریں
 ورنہ جتنے اور لفافہ دوست ہیں
 ان کو اپنے دوست مت سمجھیں -
 وہ آپ کو غلہ دیتے ہیں پیسہ قرضہ
 دیتے ہیں فوج کے لئے اچھے اچھے
 کپڑے دیتے ہیں اور مگر سلگلیں
 مہین گنیں بھی پاکستان کو دیتے
 ہیں تاکہ وہ پیچھے سے توپ بھی
 چلائیں - ابھی ہمارے یو - پی - کے
 اتنے لوگ سپاہی مارے گئے - روز
 کہیں نہ کہیں حملہ ہوتا رہتا ہے اور
 پھر بات چیت ہوتی رہتی ہے - ہم
 سے کوئی پوچھتا نہیں جو وہاں کے
 رہنے والے ہیں ان کو کوئی پوچھتا
 نہیں - اربوں روپیہ کی جائیداد ہم
 چھوڑ کر چلے آئے لیکن کہا اس کا
 کسی نے کوئی معاوضہ دیا - اب جو
 ہم کو مکان دیئے گئے ہیں ان کا
 کرایہ لیا جاتا ہے رفیوجیوں سے ہزاروں
 روپیئے کرایہ لیا جاتا ہے - جس
 جگہ رفیوجیہز کے واسطے بخشی نگر

[سردار بدھ سنگھ]

بذایا گیا ہے اس کے لئے میں کہا کہوں اس کے لئے مجھے کہتے ہوئے بڑا دکھ ہوتا ہے - وہ کیا نگر ہے - کیا بنا کر رکھا ہے - باروچی خانے کے پاس تھی ہے اس کے قیڑھے گز پر ہی تھی ہے اس کا دروازہ ادھر اور قیڑھے گز ادھر تھی ہے - وہاں تٹیوں کی لائن ہے - سخت بدبو ہے جس کے چار چار پانچ پانچ بچے ہوں اس کو ایک دو معمولی سا کمرہ دیا ہے - کھنڈہ صاحب ہوتے تو میں پوچھتا کہ یہ رفیوجی انسانوں کے لئے گھر ہیں اس میں تو جانور بھی نہیں رہ سکتے - ہم انکی ملکیت بھی نہیں دیلگے -

تو میری عرض یہ ہے کہ انلی سخت تکلیف ہو جانے کے بعد بھی کچھ نہیں کیا گیا اور کچھ معاوضہ نہ دیئے کے بعد بھی ہم لوگ مجبوراً رہ رہے ہیں - وہاں ہم لوگوں کو جو مصیبتیں ہو رہی ہیں وہ آپ نہیں جانتے ریلوے کی بابص آپ کہتے ہیں کہ ہم سوچیں گے ابھی ڈیفنس منسٹر سے بات کریں گے اور کوشش کریں گے - کب کریں گے جب جنگ شروع ہو جائے گی جس وقت ہم نیست و نابود ہو جائیں گے تب کریں گے - تب ہم کہاں جائیں گے - جب پاکستان نے حملہ کیا تو ہم سخت مصیبت

میں یہاں آئے بیوی بچوں کے ساتھ پچاس پچاس میل چل کر کھسی دردناک حالت میں آئے - کسی وقت میں پہلے ایک چھوٹا سا افسر بھی تھا لیکن چند دن پہلے چپل سے نکلا نہا ہمیں جو مصیبت ہوئی وہ ہم جانتے ہیں معمولی آدمی کی بات ہی کیا ہے - نامعلوم کتنے مر گئے کتنے ادھر ادھر چلے گئے کچھ معلوم نہیں کیا ہوا کیونکہ ان کے لئے کوئی راستہ نہیں تھا کوئی روٹ نہیں تھی کوئی ریل نہیں تھی - خطرہ ہے کہ پھر کہیں ایسی حالت نہ ہو -

آپ نے لکھا ہے : پلاننگ کمیشن نے لکھا ہے کہ روٹس کا کمیونیکیشن کا ریلوے کا ہڈنا ہ۔ ادا ایک فرض ہے ہمارے لئے لارسی ہے ضروری ہے لیکن وہ چھڑ ہمارے یہاں کیوں ضروری نہیں ہے ہمارے یہاں کیوں نہیں لازمی ہے - ایک روٹ ابھی ہے جو کہ لکھن پور سے چلتی ہے اور سری نگر تک جانی ہے لیکن اس کی حالت ذرا دیکھئے ارد گرد پہاڑوں میں کچھ سوک نہیں ہے - آنے جانے میں بہت مشکل ہے - میں ۱۹۴۲ میں نیشنل کانفرنس کا پریزیڈنٹ تھا اور ۱۹۴۲ میں ہم نے وائسرائے کو چھٹی لکھی تھی کہ بھارت کے نیتاؤں کو چھوڑ دو اور پروٹسٹ کیا تھا اور کانگریس سے ہمدردی کا جلسہ کیا

تھا جس وقت کہ مہاراجہ کے اور انگریزوں کے زبردست حکومت کے نہچے دیے ہوئے ہم تھے اس وقت ہم نے یہ کیا — اور ۱۹۴۴ میں ہم نے ایک منصوبہ نہا کشمیر تجویز کیا اس میں یہ لکھا کہ سڑکوں کا جال پھیلانے کے تہذیبی گازیوں کا جال پھیلانے اور اسی کو سمجھ کر سویکار کر کے ہم یہاں آئے — کہ آپ ریل بنا دیں گے — اس کے بعد ہم دیکھتے ہیں کہ ہندوستان میں کئی جگہ ریلوے بلتی ہے لیکن میرے چھٹا آدمی بارہ برس سے کہہ رہا ہے اور دردناک طریقہ پر کہہ رہا ہے پھر بھی اس کا یہی زلزلہ ہے نتیجہ ہے — اب یہ ہے کہ کتھوڑا تک لائن لے جائیں گے اور کتھوڑا کے آگے چب ہو جائیں گے — آگے کھوں نہیں جائیں گے —

میں ریلوے منسٹر سے عرض کروں گا کہ میری تقریر اردو میں چھوڑے گی ہندوستانی میں چھوڑے گی اس کا ترجمہ کراکر آپ اچھی طرح سے سن لیں — تو میں اس بارے میں ان سے پھر اپیل کروں گا — وہ یہ نہ سمجھیں کہ میں کوئی کریٹیسیمز ان کے اوپر کر رہا ہوں میں ان کو سبھت کی تکلیف بتا رہا ہوں — آپ نئے منسٹر آئے ہیں آپ کو ہماری تکلیفیں مصیبتیں دکھ درد کو سلنا چاہئے — تو میں

پھر اپیل کروں گا عرض کروں گا کہ ایسی تھرتھرتی ہوئی پلان میں ہی باقی حصے کا سروے کرایئے تاکہ وہاں کے لوگوں کو تسکین ہو تسلی ہو کہ یہاں کتھو میں ہی کام چھوڑا نہیں جائے گا یہاں سے آگے بھی ریلوے لے جائی جائیگی — ورنہ کہا جائیگا کہ یہ کیا مذاق بنا رکھا ہے مادہ پور میں سات سال سے ایک اسٹیشن بنا رکھا ہے لیکن ایک سنگل مسافر بھی وہاں نہیں گیا — تو کیا کتھوڑا میں ان کو یہی دکھلانا ہے کہ ریل آگئی ہے کہا ہم ان کو یہ دکھائیں گے کہ دیکھو انجن آگیا ہے اس کو ماتھا تھکو سلام کرو — اس واسطے میں عرض کرتا ہوں کہ اسی پلان میں میں کم سے کم اس کو ضرور مکمل کریں — دس برس کے بعد آپ نے یہ شروع کیا ہے اس لئے میں فوراً پلان کی بات کہتا نہیں ہوں یہ کام ہونا ابھی چاہیئے — اس لئے مہربانی کر کے خدا کے واسطے رحم کرو — مجھ پر رحم نہ کرو اپنی فوج پر ہی رحم کرو اپنے ملک پر رحم کرو اپنے لوگوں پر رحم کرو اور اب زیادہ عرصہ تک مصیبت میں انہیں نہ رکھو بلکہ جتنی جلدی ہو سکے اتنی جلدی ریلوے بناو بڑے خطرات ہیں اس لئے آگے میں نہیں بولنا چاہتا —

†[सरदार बुध सिंह (जम्मू और कश्मीर) : वाइस चेयरमैन साहब, मुझे बारह बरस हो गये इस एवान में आये हुए और बारह बरस से मैं मुतवातिर जम्मू काश्मीर में रेलवे लाइन ले जाने के लिए बड़ी मुशक्किल तकरीर करता रहा हूँ। अब मुझे जरूरत नहीं थी फिर से इन बातों को दोहराने की क्योंकि यह सब बातें रिकार्ड में मौजूद हैं। लेकिन मैं समझता हूँ कि मुझे एक बार फिर इन बातों को दोहराना पड़ेगा क्योंकि बारह बरसों में करीब ६ मिनिस्टर तब्दील हो चुके हैं और हर एक मिनिस्टर को जो नया आता है उसके लिए जम्मू काश्मीर के लोगों की तकलीफ और मुशक्किलत को बयान करता पड़ता है।

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : जम्मू काश्मीर में दाखिल हो गई।

सरदार बुध सिंह : दो मील से लेकर दो सौ मील तक बोर्डर का एरिया हमारे दुश्मन के कब्जे में है। भारत सरकार अरबों रुपया खर्च कर रही है मगर चार-पांच बरसों में वह सिर्फ चार-पांच मील की लाइन बनाने जा रही है, जो नहीं बनी। रेलवे का जो नक्शा आपने बताया है जब मैं उसे जम्मू काश्मीर के लोगों को दिखलाता हूँ तो मेरा सर शर्म से झुक जाता है क्योंकि उस नक्शे में जम्मू काश्मीर के हिस्से में कहीं पर भी कोई सुर्ख रेखा रेलवे लाइन की दिखलाई नहीं गई है। हम बहुत पहले से कहते आ रहे हैं कि हमारा जो इलाका है वह दुश्मनों से घिरा हुआ है और उस इलाके को हर तरह से महफूज रखने के लिए यह जरूरी है कि जम्मू काश्मीर में रेलवे लाइन बनाई जाये ताकि वहां पर आसानी के साथ फौज और दूसरा सामान पहुंचाया जा सके।

मैं रेलवे महकमे को उसके अच्छे काम के लिए मुबारकबाद देना चाहता हूँ और उनकी जितनी तारीफ की जाये उतनी कम है। मगर उसके जितने भी मुलाजमीन हैं वह

सक्ष्म मेहनत से काम अन्जाम देते हैं। वह लोग गर्मी और सर्दी में अपना काम करते चले जाते हैं। उन लोगों ने डिफेंस का सामान एक जगह से दूसरी जगह पहुंचाने में बड़ी मुश्तदी से काम किया और तिजारती सामान को भी एक जगह से दूसरी जगह पहुंचाने में किसी तरह की देर नहीं की। रेलवे मुलाजमीन की खिदमात की जितनी तारीफ की जाये वह कम है। उन्होंने बहुत ही काबिले तारीफ काम किया इसमें कोई शक नहीं है। मिनिस्टर साहब ने जो अपना एड्रेस लिखा वह बहुत अच्छा लिखा है और मालूम होना है कि उन्होंने हर एक चीज की अच्छी तरह से जांच-पड़ताल की है। लेकिन मैं उनसे यह अर्ज करना चाहता हूँ कि बजाय इसके कि वह दफ्तर के कागजात को देखते, वह उन लोगों का भी खयाल करते जो उसमें काम करते हैं। जो लोग सक्ष्म सर्दी में, आग में, बर्फ में काम करते हैं यह छोटे-छोटे लोग हैं जो इस तरह का काम रेलवे में अन्जाम देते हैं लेकिन जो बड़े आफीसर हैं और उनमें एक बड़ा फर्क है। मालूम नहीं यह अमीरी और गरीबी, बड़े-बड़े आफीसर और छोटे-छोटे मुलाजिम का फर्क कब मिटेगा। इसको मिटाना अब आपका काम है। जिस तरह रियायात आपने बड़े आफीसरों को दी हुई हैं, जिस तरह की सहुलियतें आपने इन आफीसरों को दी हुई हैं उस तरह की सहुलियतें और रियायतें इन छोटे छोटे मुलाजमीन को भी दी जाये क्योंकि ये आपके और हमारे भाई हैं और यह आपका फर्ज है। मैं यह अर्ज करना चाहता हूँ कि मैं जो कुछ कहूँ वह मिनिस्टर साहब अच्छी तरह से सुनें और मैं आपके जरिये उनको सुनाना चाहता हूँ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN): He wants the Minister to listen to his speech.

SHRI H. C. DASAPPA: I am getting the version of it translated because I am not able to follow it in Hindi.

उपसभाध्यक्ष (श्री अकबर अली खां) : वह तरजुमा करके उन्हें सुना रहे हैं क्योंकि वह हिन्दी नहीं समझते हैं। आप जो कुछ फरमा रहे हैं वह उसका अंग्रेजी में तरजुमा कर रहे हैं।

सरदार बुध सिंह : हमारा ग्यारह सौ मील का बोर्डर है लखनपुर से लेकर लद्दाख तक और उसके आगे तक भी है। अट्ठासी हजार मुरब्बा मील एरिया में से पैंतीस हजार मुरब्बा मील एरिया जो "सोकाल्ड आजाद काश्मीर" कहा जाता है दरअसल जो पाकिस्तान का गुलाम बना हुआ है। पाकिस्तान ने बुरी तरह उसको गुलाम बना रखा है। वह लोग मुसीबत में घिरे हुए हैं और जो इलाका पाकिस्तान की तरफ चला गया है, हमारे भाई शाहनवाज खां साहब जानते हैं कि पहले इस हिस्से के नजदीक में हमारे छः सात रेलवे स्टेशन थे। हम लोग वहां से रिफ्यूजी बन कर, बर्बाद होकर इधर आ गये हैं। हमारे हजारों भाई बेघरबार हो गये हैं। हमारे नजदीक जो स्टेशन वहां थे हवेलियां, रावल-पिण्डो, गुज्जर खान, जेहलम, खारियां, गुजरात और सियालकोट, जहां से हमारा सामान हिन्दुस्तान से आसानी के साथ आ सकता था, यह सब पाकिस्तान के कब्जे में हैं। जम्मू से अठारह मील तक लाइन सियालकोट को जाती थी और इस तरह हमारा जितना मालो-असबाब था वहां पहुंच जाता था। अब उन स्टेशनों के चले जाने से हमारे मालो-असबाब के आने और आमदोरफ्त में बड़ी मुश्किल पेश आती है। हम लोगों ने जब इलहाक किया था तो हमने समझा था कि हमारी जितनी मुश्किलात हैं वह सब दूर हो जायेंगे और इसलिए हमने मुकम्मिल तौर से इलहाक करने का फैसला किया लेकिन हमारी कई मुश्किलात अभी भी बाक़ी हैं।

अभी हमारे एक भाई ने कहा कि डिफेंस की खातिर रेलवे को जरूरत है। जो गाड़ियां पेट्रोल लेकर जम्मू काश्मीर की सरहदों की

तरफ जाती हैं, बरसात की वजह से या बर्फ गिरने की वजह से सड़क बन्द होती है उन्हें तीन-तीन चार-चार दिन एक जगह ठहरना पड़ता है। इसी तरह से हमारे फौजी सिपाहियों को जिन्हें एक जगह से दूसरी जगह पहुंचाना होता है सरहदात के साथ खतरनाक हालात में जाना पड़ता है। आप समझ सकते हैं कि सड़कों के जरिये ट्रकों, बसों में कितनी तादाद व मिकदार में हम फौजों को मय सामान के पहुंचा सकते हैं जबकि सड़कों वहां पर अच्छी नहीं हैं। मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि सिर्फ कटवा तक आपने पांच मील रेलवे लाइन बनाने का फैसला किया है लेकिन मैं आपसे कहना चाहता हूं कि बसौली से ऊधमपुर तक जो बड़ा हैडक्वार्टर है वहां तक रेलवे लाइन भी बनाई जाये क्योंकि मौजूदा सड़क के साथ हमारे दो-तीन मील दूर उस इलाके से दुश्मन बैठा हुआ है। लखनपुर से लेकर ऊधमपुर तक कोई बड़ा दरिया वह पहाड़ नहीं है और वहां तक रेलवे लाइन आसानी के साथ जा सकती है जो अफसर वजीर लोग काश्मीर जाते हैं वह या तो सीधे सड़कों के जरिये जाते हैं या हवाई जहाजों के जरिये जाते हैं। उन लोगों को काश्मीर में फूलों में बिठाया जाता है और उनका रिसपेक्षन किया जाता है। उन सब लोगों को मालूम होना चाहिए कि जम्मू से लेकर काश्मीर व लद्दाख तक दायें बायें जितनी पहाड़ और वैलीज हैं उनके हजारों आदमी ऐसे होंगे, बल्कि लाखों लोग ऐसे होंगे जिन्होंने अभी तक रेलवे की शक्ल तक नहीं देखी। कितनी अफसोस की बात है कि सोलह बरसों से हमने अपने को मुकम्मिल तौर पर आपके साथ मुल्हक कर दिया, आपके हवाले कर दिया लेकिन अभी तक आपको ख्याल नहीं आया कि इन लोगों को कितनी तकलीफें हैं और उनके आने जाने में और सामान के आने, ले जाने में कितना खर्चा लगता है। पठानकोट से दूर-दराज तक ले जाने में दो सौ, तीन सौ मील तक की दूरी पर सामान ले जाने में या आने-जाने में दुगना-

[सरदार बुधसिंह]

तिगना खर्चा हो जाता है। अब आप देखिये कि एक आदमी तीन सौ मील से चलता है। रास्ते में वह अपने सर पर बोझ रखता है। फिर उसे दस दिन सड़क तक आने में लग जाते हैं। उसके बाद वह सोलह रुपया या अठारह रुपया बस या लारी का किराया देता है तब कहीं उसे पठानकोट में रेलवे लाइन की शकल देखने को मिलती है। अब आप सोचिये कि यह कितना बड़ा जुलूम है।

इसके साथ साथ आपको यह भाव होना चाहिए कि हम लोगों का करोड़ों रुपये का नुकसान सालाना हो रहा है ज्यादा किराये से। हर एक चीज हमको महंगी मिलती है हम वहां कोई बड़ा प्रोजेक्ट या बड़ा कारखाना नहीं चला सकते हैं क्योंकि वहां न गार्डर जा सकते हैं, न सीमेंट, ईटें आसानी से जा सकती हैं, न कोई मशीनरी जा सकती है और न माइन्ज में काम करने वाली कोई भारी भरकम मशीनरी जा सकती है; कोयला नहीं ला सकते। और फिर आप देखिये कि वहां लोगों को इन चीजों व कोयला वगैरह पर कितनी ज्यादा कीमत देनी पड़ती है। यहां से वहां सामान ले जाने पर हम करोड़ों रुपया ज्यादा खर्च कर चुके हैं। क्या आप यह समझते हैं कि हवाई जहाज से वहां फौजों को आप राशन पहुंचावेंगे? क्या हवाई जहाज से उनको वस्त्रों पहुंचावेंगे? क्या हवाई जहाज से वहां आप एम्प्लोयेशन पहुंचावेंगे? मालूम है कि लद्दाख वहां है? मैं लद्दाख के बारे में क्यों बोल रहा हूं? मैं वहां पांच साल जाता रहा हूं। मैं सैटलमेंट का आदमी हूं, मैं सैटलमेंट का आफिसर था और डिपुटी कमिश्नरी छोड़ कर आया हूं। वहां की ए-ए-ए इंच जमीन को मैंने देखा है और मैं बखूबी समझता हूं कि वहां क्या-क्या मुश्किलें हैं और क्या क्या तालीफें हैं। मुझे इस बात का बड़ा अफसोस है कि मैंने कई दफा यहां अपीलें कीं और कभी कभी गुस्ताखी भी की और यहां तक कहा कि हमारा यह हक है कि हमारा

जो नुकसान हुआ है वह पूरा किया जाये। आखिर हमारा क्या कसूर है जिसकी वजह से हमारे यहां रेलवे लाइन अभी तक नहीं गई है। हमने अपना डिफेंस, अपना एक्सटर्नल एफेयर्स और अपना कम्यूनीकेशन सब कुछ आपके सुपुर्द कर दिया है और यही तीन चीजें ऐसी हैं जिन पर मुल्क की जिन्दगी का दारोमदार है। फिर भी आप हमारी तरफ कोई तवज्जो नहीं देते हैं। मैंने एक दफा नहीं, कई दफा कहा है कि प्राइम मिनिस्टर साहब, और डिफेंस मिनिस्टर साहब, फाइनेंस मिनिस्टर व रेलवे मिनिस्टर सब बैठें और देखें कि हमारे यहां क्या सिचुएशन है और क्या हालात हैं और फिर वह रेलवे मिनिस्टर को वहां रेलवे लाइन ले जाने के लिये मजबूर करें। मेरा यह खयाल था कि कैबिनेट में अगर रेलवे मिनिस्टर साहब को मजबूर किया गया होता तो मुमकिन था कि हमारे यहां भी रेलवे का कुछ काम हो जाता।

आज जम्मू और काश्मीर की हालत यह है कि वहां जंग सर पर आ खड़ी हुई है। फिर भी आप समझते हैं कि पीठ पर रख करके हम पहाड़ों पर सब चीजें पहुंचावेंगे। आप मेहरबानी करके सोचिये कि कितने वक्त में आप चीजें कितनी कीमत पर वहां पहुंचावेंगे। आप जरा डिफेंस वालों से मालूम कीजिये कि वहां पेट्रोल पर कितना खर्च होता है। इसके अलावा जम्मू काश्मीर में जा सब्जी व मेवा पैदा होता है वह जब कभी आठ-आठ दिन लारियां रुक जाती हैं तो खराब हो जाता है, सड़ जाता है। जबकि वीराना या जंजल में वहां मुनाफिरों के रहने व खाने के लिये कोई चीज बर्बाद नहीं है और लोगों को बड़ी मुसीबत का सामना करना पड़ता है, रेलवे का वहां कोई इंजिन न होने की वजह से जितनी तालीफ और नुकसान हमको हो रहा है उतना किसी स्टेट को नहीं हो रहा है। पहाड़ों में जितने लोग रहते हैं वह यह जानते ही नहीं हैं कि रेल

क्या चीज है, टेलीफोन क्या चीज है, तार क्या चीज है और वहाँ के लोगों को डाक भी वक्त पर नहीं मिल सकती है। फिर आप देखिये कि इन्हीं पहाड़ों में से और इन्हीं इलाकों में से लोग फौज में भरती होते हैं जो हमारे लिये लड़ते हैं। जो हमारे मुल्क की हिफाजत करते हैं। जो नौजवान अपनी जानें देते हैं वह इन्हीं पहाड़ों के रहने वाले होते हैं और इन्हीं बार्डर एरियाज के होते हैं। इनके लिये क्या यह जरूरी नहीं है कि वहाँ रेलवे लाइन बनाई जाये। मुझे हंसी भी आती है और साथ में मुझे अफसोस भी होता है, दुःख भी होता है जब मैं देखता हूँ कि मुल्क में जहाँ हर जगह रेलों का जाल बिछा हुआ है और मांगें पेश करते हैं, लेकिन हमारे यहाँ कुछ भी नहीं है। मैं कहता हूँ कि अगर सर में खून की नर्व नहीं होगी और सर में खून नहीं जायेगा तो जिसम ही खत्म हो जायेगा। इस बात पर काश्मीर के लोग नाराज हैं, जम्मू के लोग नाराज हैं कि अभी तक हमें रेलवे लाइन क्यों नहीं मिली और क्या इसी रफ्तार से हमारे यहाँ रेलवे लाइन ले जाई जायेगी कि छः बरस में पाच मील तक भी रेलवे लाइन नहीं जा सके। हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब ने अपनी स्पीच में इस तरफ कोई ईशारा क्यों नहीं किया? अगर मेरी तकरीर कभी उन्होंने सुनी होती तो उनको यह एहसास होता कि किस कदर दर्दनाक और तकलीफ-देह वहाँ की हालत है। सोलह बरस हमको आपके साथ रिश्ता जोड़े हुए हो गये हैं और हमने अपने स्टेट का मुकम्मिल तौर पर आपके हवाले कर दिया है फिर भी हमें इस बात का बहुत अफसोस है कि हमारे यहाँ अभी तक कोई रेलवे लाइन नहीं जा सकी। वहाँ रेल न होने की वजह से लोगों को बहुत तकलीफ है। इसलिये हम चाहते हैं कि जितनी जल्दी हो सके वहाँ रेलवे लाइन बनाई जाये।

हमारे पास करोड़ों रुपये के स्लीपर हैं, करोड़ों की तादाद में स्लीपर हैं। पहले एक स्लीपर की कीमत तीन रुपये हुआ करती थी लेकिन अब वह बढ़ कर तीस रुपये तक पहुँच गई है क्योंकि पहले उनको आसानी से नीचे मैदानों में भेजा जा सकता था। शाहनवाज खाँ साहब जानते हैं कि वहाँ पहले दरिया के झेलम के रास्ते से लाखों स्लीपर झेलम शहर में पहुँच जाते थे और इसी तरह से चिनाब दरिया के रास्ते लाखों स्लीपर बजीराबाद पहुँच जाते थे। अब वह झेलम का भी रास्ता बन्द हो गया है और चिनाब का भी रास्ता बन्द हो गया है क्योंकि आगे पाकिस्तान है वैसे ही जब सैलाब का ज़ार होता है तो हमारे लाखों स्लीपर, जो हम अबनूर में जमा करते हैं, बढ़ कर पाकिस्तान पहुँच जाते हैं और उसने हमारा बहुत नुकसान होता है। अब आप यह भी देखिये कि ये स्लीपर उस पाकिस्तान में पहुँच जाते हैं जिसके पास वैसे ही हमारे लाखों करोड़ों रुपये के जंगल हैं। उसके पास हमारे कई दरिया हैं जैसे सिन्ध है, चिनाब है झेलम है और फिर वह हर वक्त लड़ाई करने के लिए खड़ा है। उसकी जो मदद कर रहे हैं, उसके जो दोस्त हैं उनके बारे में आप सुन ही चुके हैं। इसलिए इस सिलसिले में मैं कुछ मज़ीद कह कर आपका वक्त लेना नहीं चाहता। लेकिन मैं यह अर्ज करना चाहता हूँ कि आप खबरदार रहिए। मैं अस्सी साल का उमर रसीदा वहाँ का रहने वाला तर्जुमेकार और वाकिफ आदमी हूँ। अब मैं जा रहा हूँ, फिर आपको नहीं मिलूँगा। शायद मेरे मरने के बाद आप एक दो मिनट खड़े हो जायें लेकिन मैं आपको इतना जरूर बता देना चाहता हूँ कि यह बड़े खतरे की बात होगी, बड़ी तकलीफ की बात होगी अगर आप रेलों के मामले में पूरा ध्यान नहीं देंगे, इस तरह से थर्ड फाइव ईयर प्लान या फोर्थ फाइव ईयर प्लान का इक्विसादी इन्तजाम करने से डिफेन्स का काम नहीं चलेगा। अगर यहाँ दो चार मील लाइन न भी

[सरदार बुधसिंह]

बनाई जाती तो लोग मर नहीं जाते, उजड़ नहीं जाते, तबाह नहीं हो जाते। मुल्क में हर जगह रेलें हैं लेकिन यहां जितनी स्पीचेज आपके सामने होंगी उन सब में यह भांग की जायेगी कि हमारे इलाके में यह नहीं है, वह नहीं है। ऐसा करने का उनको हक है मगर उनको थोड़ा इस बात पर भी गौर करना चाहिये कि हमारा दो दुश्मनों के दरम्यान इलाका रेलों से बिल्कुल खाली है। जब हिन्दुस्तान के नक्शे को हमारे यहां के लोग देखते हैं तो कहते हैं कि क्या हम हिन्दुस्तान में नहीं हैं, क्या हम भारत में नहीं हैं। यह लाल लाल सुर्ख लाइन रेलवे की हमारे यहां क्यों नहीं हैं और यह कब तक हमारे यहां आयेंगी, इसका जवाब आप देंगे। मैंने एक दफा तक्रार में भी कहा था कि हमारे कई भाई हम से कहते हैं कि तुम शाहनवाज खां साहब से कहो कि वह मेहरबानी करके हमारे यहां भी रेलवे लाइन बनवायें। आपने कठुवा तक रेलवे लाइन ले जाने की थोड़ी हिम्मत भी की लेकिन दरम्यान में ही उसे आपने छोड़ दिया। जब हमारा आपके साथ कतई तौर पर एक्सेशन हुआ है, अलहाबाद हुआ है तो उसका मतलब यह नहीं है कि हमारा पच्चीस लीस हजार मुरब्बा मील इलाका, दस लाख हमारे आदमी, करोड़ों रुपये के जंगल, तेरह तहसीलें, चार जिला पाकिस्तान जबराना अपने कब्जे में कर ले लेकिन उससे यह कुछ पूछा नहीं जाय बल्कि उसके साथ हर वक्त बातचीत की जाये। यहां मैं पहला आदमी हूं जो रिफ्यूजी हूं। मेरे हम-वतन दोस्तों के और अपने बेटे पांते वहां मारे गए। इस तरह और भी हजारों लोग वहां मारे गये और औरतों को पकड़ कर वह लोग ले गये। इन्तहाई जुल्म किया गया फिर भी उस पाकिस्तान के साथ आप बातचीत करते हैं। आप यह नहीं देखते हैं कि वहां क्या हो रहा है। उसने तो अपने यहां काफी सड़कें बना ली हैं लेकिन एक आप

हैं कि हमारी इतनी बड़ी ताकत है, हमारा इतना बड़ा मुल्क है और हम फथ से समझते हैं कि भारत हमारा है फिर भी हमारे जम्मू व काश्मीर में यहां कुछ भी काम रेलवे का नहीं हुआ है।

आप कहते हैं कि हमारे पास सैतालीस करोड़ या ब्यालीस करोड़ रुपये का सरप्लस है। यह सरप्लस आपको मुबारिक हो। जहां रेलें न होने की वजह से हमारा करोड़ों रुपये का नुकसान हो रहा है वहां आप यह कहते हैं कि हमारे बजट में इतनी बचत हुई है। यह आम आदमी भी समझ सकता है कि इस मामले में आप सुर्ख तभी हो सकते हैं जब सब जरूरी जगह रेलें पहुंच चुकी हों। आप क्या फथ करते हैं कि हमने यह बचत कर ली, हमने इतना कोयला पहुंचा दिया, हमने इतने इंट पत्थर पहुंचा दिये, हमने इतना लोहा पहुंचा दिया। अरे बाबा पाकिस्तानी हमले में हजारों लोगों की जानें हलाक हुई हैं। हम मारे जा रहे हैं। आपको मालूम नहीं कितना हमारा अरबों का नुकसान हुआ और हो रहा है और आप कहते हैं कि हमने इतनी बचत कर ली। आप यह सुन कर हैरान होंगे कि हम लोग जो अपने घरबार छोड़ कर यहां आये हैं और बहुत सी मुसीबतें उठाईं, हमको एक पैसा भी मुआवजे का आज तक नहीं दिया गया है। रिफ्यूजीज का जरा ख्याल करो, कितना अजीम जानी व माली उनका नुकसान हुआ। आप कहते हैं कि यह लोग व इलाका हमारे हैं लेकिन कुछ रहम करो। अगर लोग व इलाका आपके हैं और सोलह साल तक इस इलाके पर पाकिस्तान का कब्जा जबराना रहे तो फिर लोग क्या करें। या तो इलाका वापिस लां या मुआवजा अदा करो। इसके मुतलिक एक बड़ी मुश्किल इन्टरनेशनल हालत हो रही है। लेकिन हमसे बिना पूछे फैसला यहां करते हैं। हमारे यहां के मिनिस्टर करते हैं, वहां के मिनिस्टर करते हैं जिनमें किसी का कोई मरा नहीं, जिनको कोई तकलीफ हुई नहीं, जिनका कोई

नुक्सान नहीं हुआ और जो न रिफ्यूजी हैं, न बेघर हैं वह फैसला करते हैं पाकिस्तान से कि ये भी ले लो, वह भी ले लो। शुक है कि सीज फायर लाइन का फैसला नहीं हुआ। मैंने पहले एक तकरार में कहा था कि अगर यह इलाका पाकिस्तान को दिया गया तो रशिया आयेगा, कुश्तो खून होगा, ब्लड शैंड होगा। आप पाकिस्तान से क्या फैसला करते हैं? अगर रशिया की मदद नहीं होती, उसकी मेहरबानी नहीं होती, उसकी सच्ची दोस्ती नहीं होती तो जम्मू व काश्मीर कब का चला गया होता। आप उस पर निर्भर करें, भरोसा करें वरना कितने और लिफाफे दोस्त हैं उनको अपना दोस्त मत समझें। वह आपको गल्ला देते हैं, पैसा कर्जा देते हैं, फौज के लिये अच्छे अच्छे कपड़े देते हैं मगर संगीनें, मशीनगनें पाकिस्तान को देते हैं ताकि वह पीछे से तोप भी चलायें। अभी हमारे यू० पी० के इतने लोग, सिपाही मारे गये। रोजनर्रा कहीं न कहीं हमला होता रहता है और फिर बातचीत होती रहती है। हमसे कोई पूछता नहीं। जो वहां के रहने वाले हैं उनको कोई पूछता नहीं। अरबों रुपये की जायदाद हम छोड़ कर चले आये लेकिन इसका किसी ने कोई मुआवजा दिया? अब जो हमको भुगतान दिए गये हैं उनका किराया लिया जाता है, रिफ्यूजियों से हजारां रुपया किराया लिया जाता है। जिस जगह रिफ्यूजीज के वास्ते बखी नगर बनाया गया है उसके लिए मैं क्या कहूं, उसके लिए मुझे कहते हुए बड़ा दुःख होता है। वह क्या नगर है? क्या बना कर रखा है? बवर्ची-खाने के पास टट्टी है, उसके डेढ़ गज पर ही टट्टी है, उसका दरवाजा इधर और डेढ़ गज उधर टट्टी है। उधर खाना पकाओ, खाओ, इधर टट्टी है। वहां टट्टियों की लाइन है, सब्त बदबू है। जिसके चार-चार, पांच पांच बच्चे हों उसको एक दो मामूली सा कमरा दिया है। खन्ना साहब होते तो मैं पूछता कि क्या ये रिफ्यूजी इन्सानों के लिए घर हैं, इनमें

तो जानवर भी नहीं रह सकते? उनकी मलकियत भी नहीं दी गई।

तो मेरी अर्ज यह है कि इतनी सब्त तकलीफ व नुकसान हो जाने के बाद भी कुछ नहीं किया गया और मुआवजा न देने के बाद भी हम लोग मजबूरन रह रहे हैं। वहां हम लोगों को जो मुसीबतें हो रही हैं वह आप नहीं जानते। रेलवे की बाबत अब आप कहते हैं कि हम सोवेंगे, अभी डिफेंस मिनिस्टर से बात करेंगे और कोशिश करेंगे। कब करेंगे जब जंग शुरू हो जायेगी, जिस वक्त हम नेस्तोनाबूद हो जायेंगे, तब करेंगे? तब हम कहां जायेंगे? जब पाकिस्तान ने हमला किया तो हम सब्त मुसीबत में यहां आये, बीबी बच्चों के साथ पचास पचास मील चल कर कैसी दर्दनाक हालत में आये। किसी वक्त मैं पहले एक छोटा सा अफसर भी था लेकिन चन्द दिन पहले जेल से निकला था। हमें जां मुसीबत हुई वह हम जानते हैं। मामूली आदमी की बात ही क्या है? न मालूम कितने मर गये, कितने इधर उधर चले गये। कुछ मालूम नहीं क्या हुआ क्योंकि उनके लिए कोई रास्ता नहीं था, कोई रोड नहीं थी कोई रेल नहीं थी। खतरा है कि फिर कहीं ऐसी हालत न हो।

आपने लिखा है, प्लानिंग कमीशन ने लिखा है कि रोड्स का, कम्प्यूनिफ़ेशन का, रेलवे का बनाना हमारा एक फर्ज है, हमारे लिए लाजमी है, जरूरी है। लेकिन वह चीज हमारे यहां क्यों जरूरी नहीं है, हमारे यहां क्यों नहीं लाजमी है? एक रोड अभी है जो कि लबनपुर से चलती है और श्रीनगर तक जाती है। लेकिन उसकी हालत जरा देखिये। इई-गिर्द पहाड़ों में कुछ सड़कें नहीं हैं, आने जाने में बहुत मुश्किल है। मैं १९४२ ई० में नेशनल कांग्रेस का प्रेजिडेंट था और १९४२ में हमने वाइसराय को चिट्ठी लिखी थी कि भारत के नेताओं को छोड़ दो और प्रोटेस्ट किया था और कांग्रेस से हमदर्दी का जल्सा

[सरदार बुध सिंह]

किया था जिस वक्त कि महाराजा के और अंग्रेजों की जबरदस्त हुकूमत के नीचे दबे हुए हम थे, उस वक्त हमने यह किया। और १९४४ ई० में हमने एक मनसूबा बनाया काश्मीर तजवीज किया। उसमें यह लिखा कि सड़कों का जाल फैलायेंगे, तेज रफ्तार गाड़ियों का जाल फैलायेंगे और उसी को समझ करके हम यहां आये कि आप रेल बनायेंगे। उसके बाद हम देखते हैं कि हिन्दुस्तान में कई जगह रेलवे बनती है लेकिन मेरे जैसा आदमी बारह वर्ष से कह रहा है और दर्दनाक तरीके पर कह रहा है फिर भी उसका यही रिजल्ट है, नतीजा है। अब यह है कि कठुवा तक लाइन ले जायेंगे और कठुवा के आगे चुप हो जायेंगे। आगे क्यों नहीं जायेंगे।

मैं रेलवे मिनिस्टर से अर्ज करूंगा कि मेरी तकरीर उर्दू में छपेगी, हिन्दुस्तान में छपेगी उसका तरजुमा कराकर आप अच्छी तरह से सुन लें। तो मैं इस बारे में उनसे फिर अपील करूंगा। वह यह न समझे कि मैं कोई क्रिटीसिज्म उन पर कर रहा हूं। मैं उनको स्टेट की तकलीफ बता रहा हूं। आप नये मिनिस्टर आये हैं, आपको हमारी तकलीफें, मुसीबतें, दुःख दर्द को सुनना चाहिये। तो मैं फिर अपील करूंगा, अर्ज करूंगा कि इसी थंड फाइव ईयर प्लान में ही बाकी हिस्से का सर्वे कराइये ताकि वहां के लोगों को तसकील हो, तसल्ली हो कि यहां कठुवा में ही काम छोड़ा नहीं जायेगा, यहां से आगे भी रेलवे ले जाई जायेगी। बरना कहा जायेगा कि यह क्या मजाक बना रखा है। माधोपुर में सात साल से एक स्टेशन बना रखा है लेकिन एक सिंगिल मुसाफिर भी वहां नहीं गया। तो क्या कठुवा में उनको यही दिखलाना है कि रेल आ गई है। क्या हम उनको यह दिखायेंगे कि देखो इन्जन आ गया है, इसको माथा टेको, सलाम करो। इस वास्ते मैं अर्ज करता हूं कि इसी प्लान में कम से कम इसको जरूर मुकम्मिल करें। दस वर्ष के बाद आपने

यह शुरू किया है इसलिए मैं फोर्थ प्लान की बात कहता नहीं हूं, यह काम होना अभी चाहिए। इसलिए मेहरबानी करके खुदा के वास्ते रहम करो। मुझ पर रहम न करो अपनी फौज पर ही रहम करो, अपने मुल्क पर रहम करो, अपने लोगों पर रहम करो और अब ज्यादा असें तक मुसीबत में उन्हें न रखो बल्कि जितनी जल्दी हो सके उतनी जल्दी रेलवे बनाओ। बड़े खतरात है इसलिए मैं आगे नहीं बोलना चाहता।]

SHRI J. S. PILLAI (Madras): Mr. Vice-Chairman, Sir, Mr. Arjun Arora who initiated the debate paid encomiums to the Minister, and I echo his words. But in doing so I wish to point out certain defects in the running of trains; it is not to be taken as serious criticism of the Railways. Mr. Arjun Arora said that the running time of the trains has been increased. It is a fact, but in spite of it every train is running late, not a single train reaches its destination in time. After I became a Member of this august body I had to travel to Madras about thirty or forty times and not on one occasion did I reach Madras in time. So also every time I started from Madras to Delhi, the train reached Delhi very late, not late but very late. What is it due to? It is due to carelessness on the part of the railway employees. And this carelessness is to be seen not only in the Railways but throughout, in every department of the Government. I hope you would remember, Mr. Vice-Chairman—I shall give one instance to show how carelessness is pervading everywhere—the other day when the Vice-President was delivering an Address to both the Houses, the National Anthem was played twice. This would never have happened during the time of the Europeans. So also I have seen this carelessness and indifference in the Railways; every Government servant wants to lead a happy-go-lucky life. Now wherein lies the remedy?

My suggestion to the Government, rather to the Railway Ministry is that, in future, the Minister and his two Deputies and the Members of the Railway Board, whenever they want to travel, they should travel by train alone. When the Railways were in the hands of companies all the officers travelled by train alone—at that time no doubt there were no planes—but now the Minister and his Deputies and the officers who are in the Railway Board, resort to plane. So there is carelessness on the part of the staff. In future—I reiterate what I have said—the Minister and his Deputies and the Members of the Railway Board should go by train and train alone. When I say they should go by train alone, I do not mean they should go by a railway saloon. In case there is a saloon to be attached, what will happen is that one third class compartment will be detached in order to make room for the saloon, and it will cause a lot of inconvenience to the third class passengers. So I say that they should go in the first class compartment. If they want, they can reserve a coupe compartment or a compartment with four berths.

Another thing I wish to tell the Railway Minister is that the food that not good. I do not blame them. You can get in Delhi good *basmati* rice, but we are given that big rice prevailing in Madras, the *Kara* rice the *kara samba* rice, the big rice. I blame only the contractor who supplies it. The ghee given is only an apology for ghee. For 75 nP. we get good food outside the railway station but here in the railway compartment, they charge us, for non-vegetarian food, Rs. 1.25 nP—I think—and for vegetarian food Rs. 1.10 nP, and yet it is not worth the money that is given to the Railway. Then the dress the servers put on is very very unclean. I do not blame them because they are running from one end of the train to the other end and naturally in a day it will become unclean. What will do? I suggest that the Railway Minister

should provide them with two or three sets of dress—I do not know how many they are giving now.

SHRI H. C. DASAPPA: For one journey they have three sets.

SHRI J. S. PILLAI: Three sets both in the winter as well as in the summer? Anyhow my suggestion is, you should give them more so that they may appear always clean.

Then another thing I want to tell the Railway Minister is that in the matter of employment they should give—I do not want any special privileges for the *harijans*—rather the *harijans* must be given at least some concession or meted out fair justice. I have already told the Minister how in one case, in order to give promotion to a member of the so-called high caste community, how they had overlooked a *harijan*, how he was victimised. I hope the Minister would look into this matter also. Another important point made by some previous speakers is that the metre gauge should be converted into broad gauge. If that is done, then for those who want to go on pilgrimage from Varanasi to Rameshwaram transshipment need not be necessary.

Again, Sir, let me emphasise that if the Ministry wants that the trains should run to time, the Minister, his two Deputies and the Members of the Railway Board should hereafter go by train and train alone.

SHRI S. C. DEB (Assam): Mr. Vice-Chairman, Sir, I congratulate the Railway Minister for the performance of the Railways during the year under review. Hon. Members who took part in the discussion dealt with many points. First of all, I should like to draw the attention of the hon. Railway Minister to overcrowding. In our area there is only one mail train, that is, the Assam Mail, which is always overcrowded. And when there is overcrowding, you certainly know that there will be some ticketless travelling. This sort

of ticketless travel should be stopped. It is a bad thing. Whatever check you have introduced is not effective. Therefore, why not have more trains because if you issue tickets you are normally bound to provide accommodation; otherwise you should not issue tickets? After you have issued tickets if you are unable to give accommodation that is not a good thing for the railway administration, which is the biggest industry doing many things for the good of the country. So serious thought should be given to that.

Another thing, in this connection, is the question of introduction of local trains on sections which are very overcrowded. Since these local trains are meant to serve a particular area there will not be overcrowding. In this connection, I wish to draw the attention of the hon. Railway Minister to one fact. From Assam many passengers are coming and different sections of people are represented there. You find there your defence personnel, Government personnel, traders, professional men and the general public. When they come to Barauni they get into difficulty. To connect it to Delhi, there is only one through first class bogey and a sleeper coach. Both of them are crowded. Even women with reservation in the third class sleeping coach are deprived of accommodation because of rush of passengers, particularly, your defence personnel. So to relieve that congestion, kindly introduce a through train from Barauni to Delhi via Mokameh.

Sir, Mr. Arora has drawn your attention to punctuality of trains. You are now allowing more time for important trains from one important station to another station. May I ask you humbly whether you are allowing more time for the running of important trains only to save your administration from complaints of accidents or is it for any other purpose? The Delhi Mail now takes more time from coming from Howrah to Delhi

than what it used to do previously. Why should it take so much time? You are taking pride in moving so much passenger traffic or goods traffic and all that. But in regard to speed of trains you are lagging behind. Why should it be so? You cannot explain it in that way. Take any line and you will find that you are allowing more time for trains to run.

SHRI LOKANATH MISRA (Orissa): They believe in reaching late than never.

SHRI SHEEL BHADRA YAJEE: Just like the Swatantra Party.

SHRI S. C. DEB: What I was going to say was that even if a mail train is late by two hours it reaches its destination in time. For instance, if the Delhi-Kalka Mail is late by two hours when it reaches Kanpur, it will make up this time before it reaches Delhi. How does it happen? Therefore, you can save time by increasing the speed of the train. That requires to be looked into.

SHRI SHEEL BHADRA YAJEE: There will be danger of accident.

SHRI S. C. DEB: Then, Sir, I congratulate our railway administration and the Railway Board for constructing a broad gauge line from Siliguri to Jugigupa. It will serve a better purpose if you extend it up to Gauhati. Not only will it save your energy, because in that part there is congestion more goods are moving, you will be serving the Gauhati refinery. It will be good for other purposes also like security. Now you are moving more goods trains. To relieve congestion at Gauhati you have taken another goods train station. And at Lumding there is congestion. So to relieve that congestion I think it would be better to introduce a broad gauge line from not only Jugigupa to Gauhati but you should take it up to Lumding.

I also congratulate the Railway Ministry for having paid attention to the difficult section from Lumding to

Badarpur. This is a difficult section and it has as many as 37 tunnels and I am glad there is a plan now to strengthen this track. In this connection, I would like to say one thing. In that section there is a distance of only 116 miles and it takes 10 hours for the train to cover this much distance. When the track is strengthened, the trains also should be speeded up. In the other section from Silchar to Badarpur and then on to Karimganj, to cover a distance of 34 miles the train takes 3 hours. Why should it be so? To cover a distance of only 34 miles why should the train take as much as 3 hours? Because I come from this neglected and backward area, I have to invite the special attention of the Ministry to this and other areas. These areas should not be neglected. At least the speed of the train should be increased.

In the same connection, I would like to invite the attention of the hon. Minister to another thing. From Karimganj to Silchar there are several trains, but there is no mid-day train from Silchar to Karimganj. One train comes from Silchar and stops for 2 hours at Badarpur and then it starts and goes on to Karimganj, and covers a distance of some 11 miles. Therefore, I suggest that a through train should go direct to Karimganj without stopping for 2 hours at Badarpur and that will be of great help to the people.

To one more thing connected with that area I would like to invite the attention of the hon. Minister. On this section from Karimganj to Badarpur and thence to Silchar, good drinking water is not available. Therefore, I would request the Railways to kindly supply good drinking water on this section. Why should this part be neglected, I do not know.

Another thing I want to say. This is a backward area and there are also those troubles from Pakistan. So from the security point of view, I would like to stress this point and draw the

attention of the hon. Minister to the fact that you are having a line from Kalkalighat to Dharmanagar. You should extend it to Agartala so as to serve that area. In the same way from Silchar to Imphal, I repeat, a line should be constructed through Kalkalighat to Dharmanagar and it should be extended up to Agartala. Also from Silchar to Imphal a line should be constructed to serve the Manipur area.

The hon. Member over there—he is not there now—spoke of Kashmir. Similarly, this area also is very important and it should not be neglected. It should not be left neglected like this. Serious attention should be given to these areas and these lines should be constructed and facilities should be given to the people there. Not only that, for security purposes also this is most important. When you find yourself in some difficulty then you take up a work. Then you come to understand the importance of that work. Now, you are constructing the broad gauge line from Siliguri to Jugigupa because you are now pressed for it. Immediately, you are pressed for a thing you will do it. But I say you should have forethought and you should look ahead and so what will be the difficulties some 5 or 10 years from now. I beseech you and I humbly suggest that you should give your serious attention to these things. Our Railway Minister is always attentive and pays attention to rectify difficulties. So I say these difficulties also should be taken care of by him.

One more thing I will say and I finish. In his Budget speech the hon. Minister said that third class sleeper coaches will be increased. In our part of the country, in Assam, in the Assam Mail there is a third class sleeper coach but it is generally found in a damaged condition. So people do not get into it. So, I would like to suggest that some more sleeper coaches should be provided in that particular train, the Assam Mail train. Thank you.

SHRI M. C. SHAH: (Gujarat): Mr. Vice-Chairman, I must thank you for calling me and thereby enabling me to register my name for the next day, I mean on Saturday.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN): Mr. Shah, you will be given time on Saturday also. You will be the first speaker on that day.

SHRI M. C. SHAH: Thank you very much. I should like to join my friends in congratulating the Railway Ministry for the good performance that they have done and the promises that they have given for the current year. Surely one of the best things that the Railway Board and the Railway Ministry have done and for which our congratulations are due to them is about the movement of goods traffic. Goods traffic, we all know, was a great bottleneck. It was impossible for our Railways to carry the goods traffic that was offered to the satisfaction of the persons who booked. It is very pleasing to note that not only have the Railways been able to carry the goods offered, but they are now in a position to meet even any further demands that may be coming. It is very fine thing. But I may say as has been remarked by one of the Chambers of Commerce, this is not going to be a continuous thing, that this state of affairs will not continue for long as it is. This will be a sort of cushion period and the Railways may even

from now ginger themselves up to carry more traffic in course of time. We know our Plans are going ahead. They are proceeding ahead and as a result thereof traffic is bound to increase in course of time. Therefore the Railways should try their very best to satisfy the anticipated coming demand of goods traffic. Of course, for the time being, it is an easy position, but it is going to be again a problem when there is this increase in goods traffic.

Another thing that we should appreciate is that the goods are carried by the Railways at, a comparatively cheap rate when compared to the roadways. So more and more people will like to take advantage of the services of the Railways to book their goods in spite of the several advantages that the Roadways offer. Comparatively the Railways have done very well in catering to this goods traffic and therefore, in that respect I think our Railway Ministry and the Railway Board deserve our congratulations.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN): Mr. Shah, you can continue your unfinished speech on Saturday. The House stands adjourned till Saturday, the 29th February, 11 A.M.

The House then adjourned at five of the clock till eleven of the clock on Saturday, the 29th February, 1964.