

[Shrimati Maragatham Chandra-sekhar.]

The amending Bill was introduced in Rajya Sabha in the last Session and it was passed in the last Session. The same Bill, though it was before the Lok Sabha, could not get passed in the last Session, before the 25th January, 1963. In the current Session, it was passed and, therefore, the amendment is necessary. It has been agreed to by the Lok Sabha. So, I have come forward with the same amendment in this House and I would request the House to agree to the amendment.

The question was put and the motion was adopted.

SHRIMATI MARAGATHAM CHANDRASEKHAR: Sir, I move:

"That the amendment made by the Lok Sabha be agreed to."

The question was put and the motion was adopted.

THE BUDGET (RAILWAYS), 1963-64— *continued*

MB. CHAIRMAN: Shri Mahabir Dass, Shrimati Seet Parmanand. They are not here. Shri Deokinandan Narayan.

श्री देवकीनंदन नारायण (महाराष्ट्र) :
आदरणीय सभापति जी, माननीय मंत्री जी के इस आश्वासन से कि :—

"There will be no change in the passenger fares in any category."

आम जनता के दिल में जो डर था कि इस इमर्जेंसी के कारण किराये बढ़ जायेंगे वह रफा हो गया और एक नया वातावरण पैदा हो गया जो कि इस बजट के लिये और माननीय मंत्री जी के लिये बहुत अनकूल और अच्छा दिखाई देता है। परन्तु गुड्स फ्रेट में जो बढ़ावा किया गया है उसका कारण मैं नहीं समझ पाया। कोई खास कारण नहीं

दिखाई देता। गत वर्ष एक जुलाई को इसी गुड्स फ्रेट पर एक रुपया पर टन बढ़ाया गया। इससे पहले ५ पर सेंट सरचार्ज था और अब फिर ५ पर सेंट सरचार्ज बढ़ा दिया गया यानी ११० नये पैसे पर टन पर वृद्धि हो गई।

[THE DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.]

गत वर्ष माननीय मंत्री जी ने अपने भाषण में यह कहा था :

"The increase in the freight rate will in no case exceed 105 nP. per ton."

इस आश्वासन के बाद मुझे कुछ आश्चर्य मालूम दिया कि इस वर्ष फिर मंत्री महाशय ने इसमें ५ पर सेंट का बढ़ावा कर दिया। दूसरी बात यह है कि गुड्स की जो आय है वह दिन प्रति दिन बढ़ती जा रही है। कुछ वर्ष पहले सन् १९५७-५८ में गुड्स से आय थी २२६ करोड़ ६७ लाख और ४६ हजार। सन् १९५६-६० में वह आय हो गई २६० करोड़ ४६ लाख और ६६ हजार। सन् १९६०-६१ में वह हो गई २८६ करोड़। सन् १९६१-६२ में वह हो गई ३०७ करोड़। सन् १९६२-६३ में वह हुई ३३७ करोड़ और ५५ लाख और अब आंका गया है कि यह आय ३८० करोड़ तक पहुंच जायेगी यानी ८५ पर सेंट इसमें बढ़ोतरी हुई है छः वर्ष के अन्दर। तो मैं यह नहीं समझ पाया कि क्या जरूरत ऐसी है कि १७ करोड़ के लिये यह फ्रेट बढ़ाया जाये। फ्रेट क्या है? यह एक इनडाइरेक्ट टैक्स है। आपने 'सेंजर्स' के लिये कुछ स लियतें दीं और दूसरी तरफ 'सेंजर्स' के अलावा जो रेल में चलते ही नहीं उन पर यह एक टैक्स लगा दिया। अब आप देखिये कि किस तरह से रेल की आमदनी बढ़ रही है और इस आमदनी के बढ़ते हुए समय में स तरह से टैक्स बढ़ाना कहां तक ठीक होगा, यह भी सोचना चाहिये। मैं यह कहना चाहूंगा कि रेल के खर्चें बढ़ रहे हैं परन्तु खर्चों में बहुत कुछ कमी हो सकती है, एकोनोमी हो सकती है और ऐसी एकोनोमी से आप बत

कुछ लाभ उठा सकते हैं। आज आप स्टॉफ के ऊपर आय का सैकड़ा ६० टका या ६० पर सेंट खर्चा कर रहे हैं। इस में भी बहुत कुछ कमी हो सकती है। इसके अलावा आप जानते हैं कि गवर्नमेंट का जो कैपिटल इनवेस्टमेंट है उसके ऊपर सवा चार या साढ़े चार टका सैकड़ा आप ब्याज देते हैं और जो बड़े बड़े कारपोरेशन्स हैं या बहुत बड़े बड़े कैपिटलिस्ट्स हैं उनको इससे ज्यादा इनट्रेस्ट देना होता है। फिर आप को इनकम टैक्स भी नहीं देना होता। ऐसी हालत में मैं नहीं समझ सकता कि आप जब इतना मुनाफा कर रहे हैं तो क्या कारण है कि इस तरह से आप फ्रंट बढ़ाते हैं।

इस के साथ, साथ आप ने पार्सल्स पर भी १० टका बढ़ा दिया और आप जानते हैं कि पार्सल्स से आप को दो करोड़ रुपये पैदा होंगे। दो करोड़ की वचत, मैं आगे बतलाने वाला हूँ कि कई कामों में आप कर सकते हैं। फिर आप ने कुछ एग्जेंम्पशंस दिये हैं जैसे जिटेबिलिटी को। यहाँ पर मैं यह जानना चाहूँगा मंत्री महोदय से कि क्या वे जिटेबिलिटी में फलों को भी शामिल करते हैं? केलों को यह एग्जेंम्पशन मिलेगा या नहीं, यह भी मैं मंत्री महोदय से जानना चाहूँगा।

आप जानते हैं कि गुड्स से ही आप को ज्यादा से ज्यादा पैसा मिलता है लेकिन गुड्स ट्रेन्स की आज हालत क्या है? गुड्स ट्रेन्स की स्पीड दिन ब दिन कम होती जा रही है। कुछ वर्ष पहले यानी १९६०-६१ में यह १५.६ थी, १९६१-६२ में यह १५.२ हो गई और १९६२-६३ में यह १४.७ हो गई, यानी गुड्स ट्रेन्स की स्पीड भी दिन ब दिन कम होती जा रही है। मेरी समझ में नहीं आता कि इसका क्या कारण है?

अब इसके बाद मुझे कहना है कि रेलवे को जिस चीज की सब से ज्यादा जरूरत है वह कोयला है। जिस तरह से अन्न मनुष्य की

आवश्यकता की सब से बड़ी चीज है और उसी पर मनुष्य ज़िन्दा रहता है उसी तरह से रेलों का अन्न है कोयला। लेकिन कोयले की हालत क्या है? रेलवे को जो कोयला मिलता है उसकी क्वालिटी दिन ब दिन घटती जा रही है, जिस क्वालिटी का कोयला रेलवे को चाहिये वह उसे मिलता नहीं है और रेट्स भी बहुत बढ़ गये हैं, गत चार वर्षों में करीब करीब ४५ पर सेंट रेट्स कोयले के बढ़ गये हैं। तो इस हालत में मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूँगा कि दूसरा जो फ्युअल उपयोग में लाया जा सकता है और जिसे उपयोग में लाने से बचत भी हो सकती है और एकोनोमी हो सकती है उस फ्युअल का उपयोग करने का अधिक प्रयत्न किया जाये, जैसे कि डिजेल जेनरेटर, एलेक्ट्रिसिटी है या और भी बहुत सी चीजें हो सकती हैं जो कि फ्युअल का काम दे सकती हैं, तो बनिस्वत कोयले के उनका अधिक उपयोग किया जाय।

कोयले के बारे में मुझे दूसरी बात यह भी कहनी है कि कोयले की चोरी बहुत होती है। मैंने एक दफा सुना था कि कम से कम ५ पर सेंट कोयला तो चोरी चला जाता है। आप का कोयला हर स्टेशन पर बाहर पड़ा रहता है और ऐसी हालत में उसका चोरी जाना स्वाभाविक है। मैं कहूँगा कि इस पर भी मंत्री महोदय ध्यान दें।

इस के अलावा यह भी है कि कोयला आप को वक्त पर नहीं मिलता है। औरों को जिस तरह से वक्त पर नहीं मिलता उसी तरह से रेलवे को भी नहीं मिलता है। १९६१-६२ में आप ने निश्चित किया था कि रेलवे के पास कम से कम २५ दिन के कोयले का स्टॉक होना चाहिये परन्तु अनुभव यह है कि १९६१-६२ में सितम्बर १५ तारीख को आप के पास ज्यादा से ज्यादा ६ दिन का कोयला था और जनवरी १९६२ में आप के पास सिर्फ ५ दिन का कोयला था। यानी यह एक भयानक सिक्योरेशन है कि रेल में—जो कि तमाम लोगों के जीवन से सम्बन्ध

[श्री देवकी नन्दन नारायण]

रखने वाली यातायात की व्यवस्था है उस में—
५ दिन या ६ दिन का कोयला ही स्टॉक में हो। यह मुझे भयानक सा मालूम होता है।

कोयले के बारे में यह भी है कि रेल के बाहर वालों को भी कोयले की बहुत जरूरत होती है, बड़े-बड़े कारखाने, बड़ी-बड़ी इंडस्ट्रीज, बड़ी-बड़ी फैक्ट्रियां कोयले से चलती हैं और उन सब की शिकायत है कि वक्त पर उन के लिये वैंग्स नहीं मिलती हैं, जैसा कि एक जगह मैंने पढ़ा : Too frequent and too large sized sortages. यानी वैंग्स नहीं मिलती और उन की बहुत शॉर्टेज है और कोयले की भी कमी है। तो मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि आप ने अनाज के लिये हर एक रीजन में बड़े-बड़े गोडाउंस सेंट्रल गवर्नमेंट की ओर से रखे हैं उसी तरह से कोयले के भी हर एक रीजन में गोडाउंस हों, स्टॉक्स हों ताकि वहां से उनका बटवारा हो सके और वहां से छोटे-मोटे कारखाने वालों को मिल सके। इस तरह के गोडाउंस की, स्टोर्स की, व्यवस्था होने से आपके यातायात में भी फर्क हो जायगा क्योंकि दो-दो या चार-चार वैंग्स कोयले की भेजने की बजाय आप पूरी ट्रेन, पूरी की पूरी गुड्स ट्रेन एक जगह से दूसरी जगह पहुंचा सकेंगे और वहां कोयला स्टोर कर सकेंगे।

कल यहां कहा गया कि मीटर गेज लाइन को ब्राडगेज में कनवर्ट कर दिया जाय परन्तु मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि पहले आप को नैरोगेज लाइंस को कनवर्ट करना चाहिये। इस देश में ५ हजार किलो-मीटर नैरोगेज लाइन हैं। बहुत से लोग समझते हैं कि नैरोगेज लाइन पहाड़ों पर जाने आने को ही हैं लेकिन तीन चौथाई से ज्यादा नैरोगेज लाइंस प्लेस में हैं और हर साल नैरोगेज लाइंस की वजह से रेलवे को दो-ढाई करोड़ रुपया नुकसान देना पड़ता

है। यदि आप नैरोगेज लाइंस को धीरे धीरे ब्राडगेज या मीटरगेज में परिवर्तित कर दें तो यह २, २॥ करोड़ रुपया बच सकता है। इस से लोगों को सुविधा हो सकती है और ट्रांशिपमेंट में जो नुकसान होता है वह ट्रांशिपमेंट का नुकसान भी बच सकता है।

प्लेस में नैरोगेज बहुत हैं। मैं अपने प्रान्त का ही एक खास उदाहरण दूंगा—जैसे कि कुर्दवाड़ी से लाटूर और कुर्दवाड़ी से मिराज लाइन है जो कि नैरोगेज है और उस कुर्दवाड़ी से मिराज लाइन पर महाराष्ट्र का सब से बड़ा तीर्थक्षेत्र पंढरपुर है और यहां आठ दस लाख यात्री हर साल जाते हैं। यहां जो गाड़ी चलती है वह इतनी छोटी है कि कुछ कहना नहीं और पैसेजर्स के डिब्बे भी वहां पर्याप्त संख्या में नहीं हैं। पैसेजर्स के ज्यादा डिब्बे प्राप्त नहीं होने की वजह से वहां माल के डिब्बे पैसेजर्स के लिये लगाये जाते हैं और उन में यात्री ले जाये जाते हैं। माल के डिब्बों में ही खिड़कियां बना दी है और उन में छोटी-छोटी बेंचेज रख दी है। यह हालत कई वर्षों से वहां चल रही है और इस में लाखों यात्री जाते हैं। महाराष्ट्र के लोगों के अन्तःकरण पर इसका बुरा असर पड़ता है और हर वक्त यह कहा जाता है कि यह व्यवस्था बदल दी जायगी। तो मैं प्रार्थना करूंगा कि इस नैरोगेज लाइन को आप फोर्म बदल दें ताकि लाखों करोड़ों गरीब किसानों को सुविधा मिले जो कि पंढरपुर जाते हैं। वह जो लाइन होगी उससे आप का मुनाफा भी काफी होगा। कुर्दवाड़ी में वह ब्राडगेज में मिलती है और मिराज में मीटरगेज में मिलती है और इस मीटरगेज को अब हम ब्राडगेज करने जा रहे हैं। तो जब हम पूना-मिराज लाइन का डगेज करते हैं तब मेरी आप से प्रार्थना है कि यह जो बारसी लाइट रेलवे है जिसमें कुर्दवाड़ी से लाटूर और कुर्दवाड़ी से मिराज तक जो नैरोगेज लाइन है इसको जल्दी से जल्दी ब्राडगेज में बदल दें।

छोटी-छोटी बातें हैं जिन से कि रेलवे को काफी नुकसान पहुंचता है। उदाहरण के तौर पर आप टिकटलेस ट्रेवलिंग को ले लीजिये। १९६१-६२ में ८० लाख टिकटलेस ट्रेवलर्स डिटेक्ट किये गये—जो डिटेक्ट नहीं किये गये उनकी संख्या का तो कोई पता ही नहीं है—और उससे पहले यह संख्या ७५ लाख थी और उससे भी पहले ७० लाख थी। आप स्क्वैड्स बढ़ा रहे हैं, इंस्पेक्टर्स बढ़ा रहे हैं, सब तरह का स्टाफ इसके लिये बढ़ा रहे हैं लेकिन मेरी समझ में नहीं आता कि यह टिकटलेस ट्रेवलिंग क्यों बढ़ती ही जाती है। ७० से ७५ और ७५ से ८० लाख और शायद १९६२-६३ में ८५ लाख हो गई होगी। तो इस का दोष, इसकी गलती किस के सिर पर है? लाखों करोड़ों रुपया रेलवे का इस से डूबता है और लोगों को नुकसान पहुंचता है। मैं यह भी कहूंगा कि आप कुछ प्राजीक्युशंस करते हैं—१९६१-६२ में दो लाख प्राजीक्युशंस हुए। ठीक है, प्राजीक्युशन करने से लोगों में दहशत बैठती है पर होता क्या है? ८ दिन या १५ दिन की सजा दी जाती है और जब ये लोग ८ दिन या १५ दिन के लिये जेल भेजे जाते हैं तो वहां के जेलर कहते हैं कि ये तो 'खुड्डी' खराब करने आये हैं क्योंकि उनको कोई काम तो दिया नहीं जाता और खाना मुफ्त में मिलता है। वे लोग तो कहते हैं कि हमें इस तरह से महीने या १५ दिन की सजा मिलती रहे तो हमें फायदा ही है क्योंकि घर में खाना कहा है? तो मैं प्रार्थना करूंगा कि इन लोगों से सजा के साथ काम लिया जाये। जिस डिवीजन में या जिस स्टेशन में ये पकड़े जायें वहां रेलवे का जो काम चलता हो उस में इनको लगाना चाहिये। हर जगह रेलवे का कोई न कोई काम चलता ही रहता है तो वहां इन लोगों से काम लिया जाय। अभी होता यह है कि उनको १५ या २० दिन जो जेल भेजते हैं उस में उन से कोई काम नहीं कराया जाता है। इसलिये मेरी प्रार्थना है कि टिकटलेस ट्रेवलिंग में जिन को सजा मिलती है उन से कड़ा काम

भी लीजिये। रेलवे में काम लेने की सुविधा भी है क्योंकि कुछ न कुछ काम चलता ही रहता है—तो इसका परिणाम अच्छा होगा। और काम भी काफी निकलेगा।

श्री शीलभद्र याजी (बिहार) : क्या इनको यह अधिकार है ?

श्री देवकीनन्दन नारायण : इस के बाद, आप देखिये कि हर साल आप लॉस्ट ऐंड डैमेज्ड प्रापर्टी के लिये क्लेम देते हैं। कई वर्ष से मैं देख रहा हूं कि आप हर साल ३ करोड़, ३।१ करोड़, ३।११ करोड़ या ४ करोड़ रुपया देते हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि डैमेज्ड ऐंड लॉस्ट प्रापर्टी के लिये ४ करोड़ रुपया क्योंकर देना पड़ता है। जो डैमेज होता है या लास होता है यानी चोरी होती है क्यों होती है? उस के लिये आप को कड़ा बन्दाबस्त करना चाहिये। जिन का माल जाता है उन को उसकी कीमत दीजिये मगर जहां से, जिस ट्रांशिपमेंट में, जिस कारण से माल जाता है या माल डैमेज होता है उसके लिये जो अधिकारी जिम्मेदार हैं उनको सजा देनी चाहिये और उन से इस के लिये जर्माना लिया जाना चाहिये। तब तो यह डैमेज एंड लास आफ प्रापर्टी कम हो सकती है नहीं तो साढ़े तीन करोड़, चार करोड़ हर साल आप देते रहेंगे और उस से डैमेज और लास कम होगा नहीं।

इसी तरह से हर साल आपकी रेलों में छोटी मोटी चोरियां होती हैं। रेलवे के यार्ड से, प्लेटफार्म से १९६१-६२ में ५०,००० चोरियां हुई जिसमें २६,००० चोरियां इलेक्ट्रिक फिटिंगज, ग्लासेज, पाइप्स एण्ड अदर्स की हुई हैं। क्यों कर हुई? ५०,००० चोरियां हुई जिसमें लाखों का माल चला गया। आपकी रेलवे प्रोटेक्शन फॉर्म है, आपकी और पुलिस है, रेलवे आथॉरिटीज हैं, आफिसर्स हैं, और इतना सब होने पा भी ये चोरियां बढ़ती जा रही हैं। पहले इससे कम थीं और अब दिन ब दिन ये चोरियां बढ़ती जा

[श्री देवकीनन्दन नारायण]

रही हैं। इसका कारण यही है कि जितनी कड़ाई सख्ती करनी चाहिये अपने आफिसमें और खास करके पुलिस वालों से उतनी नहीं की जा रही है।

कहा जाता है कि अब तक छः सी, साढ़े छः सी गाड़ियों से अलार्म चैन निकाल दिए जिसमें दुख की बात है कि चार सी ईस्टर्न रेलवे की गाड़ियों से निकले हैं। क्या कारण है? देखना चाहिये, पूछना चाहिए, कि एक ईस्टर्न रेलवे में ऐसी कौन सी बात है कि वहां से ४०० रेलगाड़ियों से अलार्म चैन निकालने पड़े, उसमें किस तरह से कमी हो सकती है, वहां की जनता से कहना चाहिए, वहां की स्टेट गवर्नमेंट से कहना चाहिये। वहां के स्टेशन स्टाफ से सख्ती करनी चाहिये।

रेल मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह): आपकी बहुत वाकफ़ियत है उस इलाक़े से।

श्री देवकीनन्दन नारायण: जो वाक़फ़ियत है वही कह रहा हूं। कल मैंने आपसे पूछा भी था। वाक़फ़ियत है, इसमें शक नहीं। परन्तु मैं आपसे कहना चाहता हूं कि वहां की राज्य सरकार को इसकी जिम्मेदारी देनी चाहिये। यह बात सच है कि ईस्टर्न रेलवे में ज्यादा से ज्यादा टिकटलेस ट्रेवलिंग होती है और अलार्म चैन भी वहीं ज्यादा खींचे जाते थे और इसीलिये आपने उन्हें निकाला है और इसलिये मैं कहूंगा कि जहां ट्रेनों में टिकटलेस ट्रेवलिंग और अलार्म चैन का जुर्म इस क्रूर होता है वहां के जिम्मेदार रेल अफ़सरों को पकड़ा जाय और वहां की स्टेट गवर्नमेंट के ऊपर भी कुछ जिम्मेदारी डाली जाय।

पैसेन्जर्स एमिनिटीज -- मुझे दुःख होता है बार बार इस बात को कहने में कि १९५६ में यह पैसेन्जर एमिनिटीज का काम

दाखिल हुआ और यह कहा गया, इस सदन में कहा गया और वह व्यवस्था भी की गई कि हर साल इस काम के ऊपर हम ३ करोड़ रुपये खर्च करेंगे। १९५६-५७ में ३ करोड़ खर्च किये जिस वक्त ३१६ करोड़ रुपये रेवेन्यू था और जब यह रेवेन्यू १९६१-६२ में ५०० करोड़ हो गया तब भी ३ करोड़ यानी मेरी समझ में नहीं आता कि इस ३ करोड़ के दब्ब से, इस ३ करोड़ के अंक में क्या सैक्टिटी है? ८५ टका आमदनी बढ़ गई है। १९५६-५७ में ३१६ करोड़ आय थी और आगे १९६३-६४ का जो रेवेन्यू आंका गया है वह ६०० करोड़ के लगभग है, यानी ३१६ करोड़ से आप ६०० करोड़ तक पहुंच गए। परन्तु ३ करोड़ का जो अंक है पैसेन्जर्स एमिनिटीज का वहीं अचल है, ३ से सवा ३ नहीं हुआ, यह तो हुआ कि किसी किसी वर्ष में २ करोड़ ४५ लाख, २ करोड़ ६० लाख खर्च हुआ, कम ही खर्च हुआ, मगर ज्यादा खर्च नहीं हुआ। मैं जानना चाहूंगा कि यह क्या बात है कि पैसेन्जर्स जिनकी बदौलत रेल चल रही है, जिनकी बदौलत आज २०० करोड़ रुपये पैसेन्जर ट्रैफ़िक से रेवेन्यू पैदा होते हैं, उन लाखों करोड़ों पैसेन्जर्स के लिये आप उस ३ के अंक को क्यों पकड़े हुए हैं, उस की सैक्टिटी क्या है, मेरी समझ में नहीं आया। मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि जिस कदर आपका रेवेन्यू बढ़ रहा है उसी तरह आपको एमिनिटीज के खर्च में, ३ करोड़ रुपये में भी, बढ़ोत्तरी करनी चाहिये। ओवरकाउंडिंग...

उपसभापति: आपका वक्त हो गया है।

श्री देवकीनन्दन नारायण: तीन मिनट और।

उपसभापति : आपने पांच मिनट ज्यादा लिया ।

SHRI DEOKINANDAN NARAYAN: I shall finish, Madam.

ओवरक्राउडिंग के बारे में सेकेन्ड प्लान में आपने अंदाजा किया कि १५ परसेन्ट की बढ़ोतरी होगी और वह हो गई २५ टका, यानी १० परसेन्ट ज्यादा हो गई । इस अनुभव से इन्हें ध्यान में लाना था कि थर्ड प्लान में और अधिक तजवीज करें लेकिन थर्ड प्लान में फिर १५ परसेन्ट की हो गई और कहते हैं कि फ्रस्ट ईयर आफ़ दी थर्ड प्लान में ६.२६ की बढ़ती हो गई, यानी जो ३ परसेन्ट होना चाहिये था वह उससे दूना हो गया । अब आप इस बात को जानते हैं कि आपके अंदाजे से ज्यादा ओवरक्राउडिंग हो रही है तो पहले से आप ज्यादा तजवीज क्यों नहीं करते, जब कि आपको अनुभव हो गया सेकेन्ड प्लान का कि १५ टका की जगह २५ टका हो गया और बढ़ता ही जा रहा है ।

सरदार स्वर्ण सिंह : टका थोड़ा होता है जांचने के लिये ।

श्री देवीनन्दन नारायण : परसेन्ट है :

एक्सीडेंट्स—पांच वर्ष में ४५,००० एक्सीडेंट्स हुए और कान्सिक्वेशन एक्सीडेंट्स ६,००० हुए, यानी ४५,००० एक्सीडेंट्स हुए पांच वर्ष में । दिन ब दिन एक्सीडेंट्स की तादाद बढ़ी जा रही है । पैदाइश बढ़ती जा रही है, खर्चा बढ़ता जा रहा है और एक्सीडेंट्स भी बढ़ते जा रहे हैं । ये जो एक्सीडेंट्स हुए हैं, इनमें करीब ६,००० आदमी मरे—ये जो ४५,००० एक्सीडेंट्स हुए इनमें ६,००० आदमी मरे और घायल जाने कितने हुए, उसकी संख्या मेरे पास इस समय नहीं है । वो मैं जानना चाहूंगा कि हर साल जब एक्सीडेंट्स की जांच होती

है, कमेटी कायम होती है, फिर भी ये एक्सीडेंट्स कैसे बढ़ते जा रहे हैं ?

केटरिंग की ओर ध्यान दिलाऊंगा । मैं डिपार्टमेंटल केटरिंग के बहुत अनुकूल हूँ । डिपार्टमेंटल केटरिंग की तुलना प्राइवेट केटरिंग से नहीं की जा सकती । डिपार्टमेंटल केटरिंग की व्यवस्था जैसा हम चाहते हैं वैसी हो रही है फिर भी उसकी गति बहुत धीमी है । आज दो हजार, मवा दो हजार स्टेशनों पर प्राइवेट केटरिंग है और पांच हजार कान्ट्रैक्टर्स हैं, में प्रारंभ करूंगा, उनकी संख्या को आप तेजी से कम करते जायें और डिपार्टमेंटल केटरिंग को बढ़ाते जायें ।

आखिरी बात मुझे कहनी है बुकस्टाल्स के बारे में । मैं दस वर्ष से चिन्ता रहा हूँ इस सदन में कि आपके करीब सवा चार सौ, साढ़े चार सौ बुकस्टाल हैं जिसमें सिर्फ एक कम्पनी के मालिक को ३२५ बुकस्टाल्स दिये हुये हैं—ए० एच० व्हीलर को । यह मनोपोली किस कारण से दी हुई है इतने वर्षों से ? कल ही माननीय मंत्री जी ने इस सदन में कहा था कि हमने केटरिंग वाले कान्ट्रैक्टर्स की मोनोपोली खत्म कर दी । मैं धन्यवाद देता हूँ उसके लिये । परन्तु जब केटरिंग की मोनोपोली आपने खत्म कर दी तो मेरी समझ में नहीं आता कि ए० एच० व्हीलर की मोनोपोली क्यों खत्म की जा रही है जिसके पास ३२५ बुकस्टाल्स हैं ४५० बुकस्टाल्स में से और जिसमें उसे सालाना १० लाख की कम से कम पैदाइश है । ये स्टेशन्स उन्होंने छोटे मोटे प्रादमियों को दे रखे हैं—बिक्री पर पांच परसेन्ट, सात परसेन्ट, दस परसेन्ट पर और खुद उनको तीस, चालीस परसेन्ट मिलता है, यानी बिना महत के, बिना बड़ी कपिटल के आज दस, पांच लाख की आमदनी ए० एच० व्हीलर को हो रही है और इस तरह से कई वर्षों से एक मनोपोली चल रही है । कुछ सेवाभावी संस्थाओं को पांच, सात, दस जगह, ए० एच० व्हीलर की स्टाल की बगल में, अपने स्टाल खोलने की इजाजत

[श्री देवकीनन्दन नारायण]

दी है आपने। उसके संबंध में सदन का ध्यान मैं इस बात की ओर खींचना चाहता हूँ कि ये जो सेवाभावी संस्थाएँ हैं जिन को बुकस्टाल्स दिए हुए हैं उनके ऊपर एक बड़ी कन्डीशन है, आप मेहरबानी करके सुन लें, कि उन स्टालों पर वे ही किताब बेची जा सकती हैं जो फिनान्सपिक और नो प्राफिट वाले पब्लिशर्स की हों। यानी एक ओर ए० एच व्हीलर के स्टाल्स हैं जो कि जितना चाहे मुनाफा कर सकते हैं, हद दरजे की कामोत्तेजक और जानूमी किताब बेच सकते हैं और दूसरी ओर जो अच्छी सेवाभावी किताब हैं, जैसे गांधी जी की, सर्वोदय की, रामकृष्ण मिशन की, उन पर यह शर्त लगा रखी है। फिनान्सपिक इन्स्टीट्यूशन की ही किताबें बेच सकते हैं, उससे बेचारों का खर्च भी नहीं चल सकता है क्योंकि वे अखबार तक नहीं बेच सकते। तो यह पार्श्वेलिटी उनके साथ क्यों की जाती है, यह भी मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूँगा, हालांकि उन्होंने यह रियायत करके बहुत कृपा की है कि ए० एच० व्हीलर की बगल में अच्छे लिटरेचर के विक्रेता की व्यवस्था कर दी है।

उप-सभापति : अब समाप्त करो।

श्री देवकीनन्दन नारायण : बस, आखिरी बात है। एक बात मुझे कर्मशियल एडवर्टाइजमेन्ट के बारे में कहनी है। कर्मशियल एडवर्टाइजमेन्ट एक ऐसी चीज है जिसमें करोड़ों नहीं तो लाखों रुपया रेलवे पैदा कर सकती है। आपने देखा होगा कि हर स्टेशन पर बड़े बड़े इस्तहार लगे होते हैं, मिल वालों के होते हैं, कपड़े के होते हैं और बहुत सी चीजों के लगे होते हैं। न इस्तहारों को लगाने से रेलवे की सालाना आमदनी करीब २५ लाख से २८ लाख तक होती है। लेकिन मुझे दुःख के साथ कहना पड़ता है कि इस काम में जिस तरह का सुपरविजन किया जाता चाहिये उस तरह का नहीं किया जा रहा है। मेरा तो अन्दाजा है कि इस काम

से रेलवे को सहज ही में एक करोड़ से दो करोड़ रुपये सालाना तक आमदनी हो सकती है और इस काम को करने में कोई खास तकलीफ भी नहीं होगी। स्टेशनों में सनिता के बड़े बड़े इस्तहार भी लगे रहते हैं मगर माननीय मंत्री जी इन सब चीजों की ओर ध्यान देंगे तो मुझे आशा है कि रेलवे को इस काम से बहुत आमदनी हो सकती है।

आखिरी बात जो मैं कहना चाहता हूँ वह रेलवे लाइन के बगल में जो जमीन खाली पड़ी रहती है उसके बारे में है। हम देखते हैं कि रेलवे लाइनों के बगल में हजारों एकड़ जमीन बगैर जुती पड़ी रहती है। जब हमारे देश में एग्रिकल्चरल प्रोडक्शन की कमी है और हम जमीन से उत्पादन बढ़ाना चाहते हैं तो इस तरह की लाखों एकड़ जमीन रेलवे के दोनों तरफ खाली पड़ी रहती है उसमें अनाज पैदा किया जाना चाहिये। किसी एग्रिकल्चरल कमेटी ने यह सुझाव दिया था कि इस खाली जगह पर अन्डी लगाई जा सकती है और यह अच्छी तरह से पैदा हो सकती है। अनाज की पैदावार यहाँ पर अच्छी नहीं हो सकेगी। अन्डी की पैदावार में से हमारा तेल का उत्पादन बढ़ सकता है। अगर हमने इस खाली जमीन का सदुपयोग किया तो उससे हम लाखों रुपया कमा सकते हैं। मुझे पूर्ण आशा है कि माननीय मंत्री जी मेरे सुझावों पर अवश्य ध्यान देंगे।

شری فرید الحق انصاری (اتر)

پریمیئر : میڈم ڈپٹی چیرمین - اس ریلوے بجٹ کے سلسلہ میں سب سے پہلے مجھے یہ عرض کرنا ہے کہ ریلوے منسٹر نے جو اسپیج دی ہے وہ ایسی اسپیج ہے کہ اگر یہ اسپیج ہی ہم لوگوں کو ملتی اس کے علاوہ اور کوئی کافڈانٹ نہ ملے تو شاید شروع

سے آخر تک یہ کہنا پوتا کہ یہ بجٹ نہایت عمدہ ہے اور اس میں کوئی کمی نہیں ہے۔ لیکن اپنی اسپیج کے علاوہ انہوں نے ہم لوگوں کو دوسرے ڈاکومنٹس بھی دئے ہیں جس سے یہ پتہ چلتا ہے کہ ریلوے میں کافی سدھار کرنے کی ضرورت ہے۔ بہر حال اس بارے میں میں تفصیل سے بعد میں چارٹا۔ غالباً انہیں مجھ سے اتفاق ہوگا کہ ہڈوستان کی جو عام چلتا ہے وہ بہت غریب ہے اور اس کے پاس پیسہ نہیں ہے وہ شکل سے اپنی زندگی کی گذر بسر کرتی ہے اس لئے اگر ٹیکسیشن کا ایک بھی پیسہ اس پر بڑھ جاتا ہے تو وہ بوجھ معلوم کرنے لگتا ہے۔ اس لئے میں ریلوے منسٹر صاحب کا شکریہ ادا کرنا چاہتا ہوں کہ انہوں نے ریلوے بجٹ میں کسی طرح کا ریل کرایہ نہیں بڑھایا۔ اسی وجہ سے میرا خیال ہے کہ لوگ کافی مطمئن دکھائی دیں گے۔ بہر حال اس سے انکار نہیں کیا جا سکتا کہ ریلوے ہماری سب سے بڑی نیشنلائزڈ انڈرپرائز ہے۔ ریلوے کا ایگریگیشن اور نیشنل اہمیت میں کافی بڑا ہاتھ ہے اس لئے یہ ضروری ہو جاتا ہے کہ ریلوے کے متعلق میں افیشیلسی ہو اور اس کا ہر متعلقہ اس طرح سے چلایا جائے کہ لوگوں کو اس سے کافی اطمینان ہو لیکن بدقسمتی سے مجھے یہ کہنا پوتا ہے کہ ایسا نہیں ہے

ریلوے کی جو اپریٹو افیشیلسی ہے وہ بہت اچھی معلوم نہیں دیتی ہے۔ ریلوے بورڈ کی رپورٹ میں اگر آپ پیج ۲۲ میں دیکھئے تو دکھائی دیتا کہ براڈ گیج ریلوے انجنوں کی آپریٹنگ پرسنٹیج سنہ ۱۹۶۱ میں اور ۱۹۶۲ء میں ۷۳۔۰ اور سنہ ۱۹۶۰ اور ۱۹۶۱ء میں ۳۸۔۲ اور ویکلوں کی ۴۰۔۳ غالباً آپ کو یاد ہوگا کہ کل ہمارے ایک سائو نے یہاں پر یہ بتایا تھا کہ ویکلس برابر دن نہیں کرتے اور انہیں آدھ راک جتے ہیں اس لئے ہم اس نتیجہ پر پہنچے ہیں کہ ہماری جو آپریٹنگ افیشیلسی ہے وہ ٹھیک نہیں ہے۔

اس کے علاوہ ٹرانسپورٹ میں بھی کافی رکاوٹیں ہیں سب سے بڑی رکاوٹ جو ہم دو سال سے دیکھ رہے ہیں وہ کوئلے کے بارے میں ہے۔ میری سمجھ میں نہیں آتا کہ گورنمنٹ آف انڈیا کی دو منسٹریاں یعنی ریل منسٹری اور کول مائن منسٹری کا آپس میں اتفاق کبوں نہیں ہوتا۔ ریلوے منسٹری کہتی ہے کہ ہم نے کوئلے لے جانے کے لئے کافی ویکن دئے ہیں اور پتہ ہڈو میں ہم نے ریلوے ویکن چلائی کر دئے ہیں مگر ان پر کوئلہ بھرا نہیں جاتا ہے اور کول مائن منسٹری کہتی ہے کہ ہمارا کوئلہ تیار ہے ہمیں ویکن نہیں ملے۔ اس طرح سے ایک منسٹری دوسری منسٹری پر الزام

[شری فرید الحق انصاری]

لگاتی ہے اور یہ بات کہاں تک صحیح ہے کہا نہیں جا سکتا ہے - ملک کے بہت سے حصوں میں پہلے چوتھے مہینوں سے کوئلہ کی کمی کے بارے میں یہ آوازیں آ رہی تھیں کہ ہمیں کوئلہ نہیں مل رہا ہے - انڈسٹری والے بھی کہہ رہے تھے کہ کوئلہ کی کمی کی وجہ سے معمارا کام بند ہو رہا ہے اس کمی کو دور کرنے کے لئے ریلوے منسٹری نے طرح طرح کے طریقے نکالے - ترکوں اور بوٹوں کے ذریعہ کوئلہ پہنچانے کا کام شروع کیا گیا - میں عرض کرنا چاہتا ہوں کہ ریلوے منسٹری کو اس طرح کا کام کرنا چاہئے جس سے کوئلہ پہنچانے میں دیر نہ ہو اور انڈسٹریل کوئلہ منڈی کا کام آسانی سے چلتا رہے -

सरदार स्वर्ण सिंह : आप तो यह पुरानी बात फरमा रहे हैं। आपकी मौजूदा के बारे में क्या राय है ?

شری فرید الحق انصاری : میں نے

سنا ہے کہ دلی میں کالونیومرز کو اور پرائیویٹ کالونیومرز کو کوئلہ نہیں مل رہا ہے مگر اس کے بارے میں آپ زیادہ اچھا بتا سکتے ہیں -

सरदार स्वर्ण सिंह : इन्डस्ट्रीयल कॉलोनिय-मर्स ?

شری فرید الحق انصاری : پرائیویٹ

کالونیومرز -

सरदार स्वर्ण सिंह : खाने वाले ?

شری فرید الحق انصاری : جی ہاں

اس کے بعد سب سے پہلا سوال جس کی طرف میں آپ کی توجہ دلانا چاہتا ہوں وہ ہے پیسنجرس ایمیلیٹی کے بارے میں - ریلوے منسٹر صاحب نے اپنی اسپیک کے پیج ۳۱ پیرا ۳۳ میں یہ کہا ہے -

"The Railways have been steadily pursuing the policy of providing basic amenities in all Railway stations and in all trains, particularly for the Third Class passengers, besides improving the standard of amenities already provided, wherever necessary, for railway users generally."

میں نہایت ادب سے عرض کرنا چاہتا ہوں کہ ایسا نہیں ہے اس ایمیلیٹی کے سلسلہ میں سب سے بڑی چیز یہ ہے کہ تھرڈ کلاس کے چوتھے پیسنجرس میں ان کو پہلے کا پانی سپلائی کیا جانا چاہئے - اسٹیشنوں پر کم دام پر صاف ستھرا کھانا لوگوں کو ملنا چاہئے میں یہ ضرور مانتا ہوں اور میں نے یہاں پہلے بھی عرض کیا تھا کہ ساوتھ انڈیا میں قاضی - پیت سے جہاں آگے جائیں تو وہاں آپ کو ہر اسٹیشن پر پیکٹ جو کھانے کا ملتا ہے وہ سستا بھی ہوتا ہے ، کافی بھی ہوتا ہے اور صاف ستھرا بھی ہوتا ہے - اس طرح کے پیکٹ ناردرن انڈیا میں کہیں بھی نہیں ملتے ہیں -

श्री शीलभद्र याजी : यहां पर केले के पत्तों की कमी है ।

श्री फريد الحق انصاری : دوسری چیزیں استعمال کر سکتے ہیں - کھلے کی پتے کی جگہ پر گول پتہ استعمال کرتے ہیں - تو اس ریلوے بورڈ کی رپورٹ کے پیج ۷ کو دیکھئے اس میں کہا گیا ہے کہ--

"Adequate arrangements were made for the supply of cool and wholesome drinking water to passengers both at stations and in moving trains."

میں بدقسمتی سے کافی سفر کرتا ہوں مجھے تو چلتی ٹرین میں کہیں پانی نہیں دکھائی دیا - اسٹیشنوں پر پانی کا انتظام ہے مگر جتنا اچھا ہونا چاہئے اتنا اچھا نہیں ہے - نارٹھ ایسٹرن ریلوے کا مجھے خاص طور پر تجربہ ہے کہ وہاں پانی کا انتظام مشکل سے ہے اور ہے بھی تو اتنا خراب کہ غالباً کوئی شخص جو اس کو دیکھتا جس میں پانی رکھا جاتا ہے تو اس پانی کو استعمال کرنے کے لئے کبھی تیار نہیں ہوگا - ایک اسٹیشن پر مہرا خود تجربہ ہے - میں نے نارٹھ ایسٹرن ریلوے کے بنارس ڈویژن کے قی - قی - ایس سے کہا اور انہوں نے وعدہ بھی کیا کہ وہ وہاں کی حالت کو درست کرائیں گے اور انہوں نے مجھ سے کہا کہ پانی کے پیچرز-- کھڑے-- دے دئے گئے ہیں وہاں کے

اسٹیشنوں پر عام طور پر آپ چلے جائے اور اسی سے چھوڑا کے آئے تک تو آپ دیکھیں گے کہ چھوٹے اسٹیشنوں پر پانی بکٹس--بالٹی--میں رکھا جاتا ہے اور نیچے زمین پر رکھا جاتا ہے - کتے آکر اس کو گلدا کرتے دھتے ہیں یا دوسرے جانور اس کو خراب کرتے ہیں - میں نے کئی مرتبہ عرض کیا کہ جیسا اور ڈسٹرکٹ ہیڈ کوارٹرس پر آپ نے اونچی جگہ پانی رکھنے کی ہدایت کی ہے ویسی ہی ہر جگہ انتظام کر دیجئے اور اس میں پانی رکھ دیا جائے تو اس میں لوگ آسانی سے پانی پی سکیں گے -

دوسری چیز جس پر میں آپ کی توجہ دلانا چاہتا ہوں وہ یہ ہے کہ کوچہز--ڈبے--جو ہیں وہ صاف نہیں کی جاتی ہیں - فرسٹ کلاس کی کوچہز میں بھی اچھی طرح صفائی نہیں ہوتی ہے - جہاں صفائی جیکشن کے اوپر ہوتی ہے وہاں اتر کر کھانا پوتا ہے ریلوے آفیسر سے کہ اس کوچ کو صاف کرایئے تب وہ صاف ہوتی ہے ورنہ ویسے صاف نہیں ہوتی -

لیٹرینز جو ہیں وہ تھوڑے کلاس کی خاص طور بہت گندمی ہوتی ہیں ان میں کوئی قس انڈیکسٹ استعمال نہیں کیا جاتا ہے - تو کوسے آپ نے یہ فرمایا کہ اس میں سدھار ہو رہا ہے - اس سے مجھے تعجب ہوتا ہے -

[شری فریدالحق انصاری]

بدقسمتی سے نارتھ ایسٹرن ریلوے کے پلہٹ فارم جو ہمیں وہ بھی نہایت گندے ہیں - اس سلسلہ میں میں کلسٹریٹو کمیٹی میں عرض کر چکا ہوں اور کونسلٹنٹ بھی لکھ چکا ہوں لیکن اس کا کوئی نتیجہ نہیں نکلا - خاص کر میں یہ بتاؤنگا کہ وارانسی کونسلٹنٹ اسٹیشن پر ناردن ریلوے کا پلہٹ فارم صاف ستھرا دکھائی دے گا اور نارتھ ایسٹرن ریلوے کا پلہٹ فارم گندا دکھائی دے گا - پوچھنے پر معلوم یہ ہوا کہ اس کی ریسیپسیبیلٹی ناردن ریلوے کی ہے اور نارتھ ایسٹرن ریلوے کی نہیں ہے - میں نے کہا کہ اگر ناردن ریلوے کی ریسیپسیبیلٹی ہے تو پھر ناردن ریلوے والے کہیں نہیں اس کو دیکھتے ہیں اور جیسا اپنی طرف کا پلہٹ فارم صاف ستھرا رکھتے ہیں ویسا ادھر کا پلہٹ فارم بھی صاف ستھرا رکھیں -

کھترنگ کے بارے میں میں یہ کہوں گا کہ میں بدقسمتی سے یا خواہ قسمتی سے ان لوگوں میں ہوں جو یہ چاہتے ہیں کہ پوری ریلوے کے اوپر کھترنگ جو ہے وہ ریلوے کی ہو جائے اس لئے کہ پرائیویٹ کھترنگ والے جو ہیں وہ کھانا تھیک نہیں دیتے - کھانا صاف نہیں دیتے پیسے بھی زیادہ چارج کرتے ہیں اور ان کی سروس بھی خراب ہے - اکثر وہ یہ کرتے ہیں کہ اگر آپ نے پرائیویٹ کھترنگ کا کھانا

ملایا ریل کے اوپر تو ایسے وقت وہ کھانا لاتے ہیں جب ترین چھوٹے کو ہوتی ہے اور اگر آپ ان سے بل مانگتے ہیں تو وہ کہتے ہیں کہ ترین چھوٹ رہی تھی اس لئے ہم بل نہیں لا پائے اور بل وہ کیا - میں یہ عرض کرونگا کہ جہاں تک ہو سکے کوشش اسی بات کی ہونی چاہیئے کہ جلدی سے جلدی یہ پرائیویٹ کھترنگ جو ہے ختم کی جائے - ریلوے کھترنگ میں بھی میں یہ سمجھتا ہوں کہ اس بات کی ضرورت ہے کہ اس کا ایڈمنسٹریشن جو ہے وہ تھیک ہونا چاہئے - کئی اسٹیشنوں پر اس کا ایڈمنسٹریشن تھیک نہیں ہے - کمپلیٹس یہ آئی ہیں کہ وہاں کے انچارج جو ہیں ریستوران کے وہ سرورٹس کو سامان تھیک وقت پر نہیں دیتے ہیں اور تھکانے کا سامان نہیں دیتے ہیں - اس کے علاوہ جہاں جہاں ریلوے کی کھترنگ کا سلسلہ ہے وہاں سے یہ شکایت آئی ہے کہ وہاں کھانا خراب ملتا ہے - میرے خیال میں وہ کھانا اس وجہ سے خراب رہتا ہے کہ وہاں کے ملےجوڑ جو ہیں وہ تھیک قسم کا فوڈ اسٹاف بازار سے خرید کر نہیں لاتے ہیں اور خراب قسم کا فوڈ اسٹاف بازار سے خرید کر لاتے ہیں - ابھی پارلیمنٹ کے ایک ممبر صاحب نے ہم کو یہ بتایا کہ پٹھان کوت ایکسپریس میں جو چائے ان کو دی

کئی وہ انڈیریز کوالٹی کی تھی اور
پتہ یہ چلا کہ اس میں جو چائے ڈالی
گئی تھی وہ یہ تھی -

"Magic Leaf Tea, packed by Puru-
shottam Bhai Umedbhai & Co., 55,
Canning Street, Calcutta.

یہ بھی پتہ چلا کہ یہ چائے منگائی
گئی بغیر اوپن ٹیلڈر کے اور پرائیویٹ
طریقہ سے منگائی گئی -

دوسری بات میں پلنگھوالتی کے
بارے میں عرض کروں گا - تیریں کی
پلنگھوالتی جو ہے وہ بھی تھیک نہیں
ہے - آج کل دیلوے نے یہ ضرور کیا ہے
کہ رنگ ٹائم بڑھا دیا ہے جس سے
کافی مارجن ملتا ہے اگر تیریں لیٹ
بھی ہو جائے تو پتہ نہیں چل سکتا
کہ تیریں لیٹ دن کر رہی ہے - اب
اگر آپ دیکھئے گا تو پتہ چلے گا کہ ان
تیریلوں کے لیٹ دن کرنیکی وجہ سے
سب سے بڑا نقصان جو ہوتا ہے وہ بے
چارے پیسہ منجوس کو ہوتا ہے -
جلکو کسی بھیج کے اسٹیشن کے اوپر
چھلچ کرنا ہوتا ہے دوسری تیریں پکڑنی
ہوتی ہے اور تیریں کے لیٹ ہونیکی
وجہ سے اس کا کنکشن مس ہو جاتا
ہے - اس طرح وہ بھیچارہ مسافر
مصیبت میں پھلس جاتا ہے - آپ
دیکھئے کہ دیلوے بورڈ کی جو رپورٹ
ہے انڈین دیلویز پر اس نے پیج 19
پر دیا ہوا ہے -

On page 19 it is said;

"Percentage of Passenger and
Mixed Trains not losing time—

Broad gauge—

1960-61—all trains 85.75.

1961-62—all trains 84.21.

Mail and important through
trains—

1960-61 .. 79.56

1961-62 .. 74.98"

یعنی میل ٹرینز بھی لیٹ
دن کر رہی ہیں اور وجہ یہ بتائی
جاتی ہے کہ یہ اس وجہ سے ہے کہ
لوگ چین پل کرتے ہیں - اس
میں اس کے بارے میں فکریں دی
ہوئی ہیں - یہ دیا ہوا ہے :-

"There were 69,632 cases of alarm chain
pulling in 1961-62."

THE DEPUTY-CHAIRMAN: How much
more time would you need?

SHRI FARIDUL HAQ ANSARI: I will
need some time more.

THE DEPUTY-CHAIRMAN: About five
minutes more? (Wo reply). Then you can
continue after lunch. The House stands
adjourned till 2-30 P.M.

The House then adjourned for
lunch at two minutes past one of the
clock.

The House reassembled after lunch at half-
past two of the clock, THE VICE-CHAIRMAN
(SHRI M. GOVINDA REDDY) in the Chair.

شری فریدالحق انصاری: جناب

وائس چھرمین - میں ٹرینز کی
پلنگھوالتی کے بارے میں ذکر کر
رہا تھا اور اس سلسلہ میں میں نے
عرض کیا تھا کہ دیلوے بورڈ کی جو

[شری فریدانندتی انصاری]

رپورٹ ہے اس میں پیج ۱۹ پر یہ بتایا ہے کہ ریلوے ڈرائیورز کے لیٹ دن کرنے کو زیادہ تر وجہ یہ ہے کہ الارم چینس پل کی جاتی ہیں اس سلسلہ میں فکریز دی ہیں وہ یہ ہیں :-

"There were 69,632 cases of alarm chain pulling in 1961-62 against 48,875 cases in 1960-61"

تو اگر یہ مان لیا جائے کہ پبلک چوٹنگی پر الارم چینس کے پل کرنے کا اثر پڑتا ہے تو میں یہ ادب سے پوچھوں گا کہ جب پارلیمنٹ نے ایک ایکٹ پاس کر دیا ہے اور یہ قانون پاس کر دیا ہے اور یہ قانون بلا دیا ہے اس طرح سے الارم چینس کے فلتا طریقے پر عمل کرنے پر پبلنگی زیادہ لگائی جائیگی تو کیا وجہ ہے کہ اتنی چینس پلنگ ہوتی ہے اور لوگ پکڑے نہیں جاتے ہیں اور اس کو روکا نہیں جاتا ہے - اکثر یہ کہا جاتا ہے کہ اگر کسی کمیونٹی میں چینس پل کی جاتی ہے تو اس کمیونٹی کے لوگ بتانے کے لئے تیار نہیں ہوتے کہ کس شخص نے چینس کو کھینچا ہے - میں یہ عرض کروں گا کہ اگر قانون کا سختی کے ساتھ استعمال کیا جائے تو غالباً یہ حالات پیدا نہیں ہوں گے - اس سلسلہ میں اگر کمیونٹی کے لوگ یہ بتانے کے لئے تیار نہیں ہوتے تو اگر ایک مرتبہ ان کا پروسیکیوشن کر دیا جائے گا تو اس

سے جتنے لوگ ہیں سب ڈرائیورز اور یہ بتانے کے لئے تیار ہو جائیں گے - ایک بات یہ ہے - دوسری بات اس سلسلہ میں یہ سنجیدگی کروں گا کہ اگر ریلوے انجن ڈرائیوروں کو کچھ انسٹرکٹو دیں کہ وہ تھیک وقت سے ٹرین چلائیں اور ان کو اس کے لئے کوئی اصرام دیا جائے تو میرا خیال ہے کہ جن انجن ڈرائیور ہیں وہ ٹرین کو تھیک وقت پر اپنی جگہ پر پہنچا دیں گے -

تیسری بات جو میں عرض کرنا چاہتا ہوں وہ کمیونٹس کے بارے میں ہے - یہ صحیح ہے کہ ہر جگہ ہر اسٹیشن پر ہر چیکشن پر کمیونٹی بک ہے اور لوگوں کو پوری آزادی ہے کہ اس میں کمیونٹس لکھیں - کمیونٹس لکھی جاتی ہیں اور کم سے کم میں اپنے تجربہ سے بتا سکتا ہوں کہ نہایت عمدہ جواب دہانہ شریفانہ جواب بہت ہی پوزیٹو بہت ہی اوبلنچنگ اور بہت میٹھے لفظوں میں کمیونٹس کا جواب دیا جاتا ہے مگر اس کے بعد وہ بات تھیک ہوتی ہے یا تھیک نہیں ہوتی ہے اس کا پتہ نہیں چلتا ہے -

کچھ دن ہوئے، کوئی دو تین سال ہوئے میں نے ایک کمیونٹی کی تھی کہ نارتھ ایسٹرن ریلوے پر جو ایک اسٹیشن ہے یوسف پور اسی پر پلنگ

فارم کو جو کور کیا گیا ہے وہ اس طرح سے کور کیا گیا ہے کہ ریلین - برکھا -- کا جتنا پانی ہے وہ سب نیچے پامپ فارم پر گرتا ہے اور اس کی وجہ سے تھوڑے کلاس کے مسافروں کے لئے کور کرنا یا نہ کور کرنا بالکل بے کار ہے اس لئے کہ وہاں کوئی ویٹنگ روم نہیں ہے - وہ بات تو دور کر دی گئی اور جو پانی گرتا تھا وہ تو ٹھیک کر دیا مگر یہ کیا کہ اس میں پائپ لگا دیں اور پائپ کا پانی جو ہے وہ اب اسی پامپ فارم سے ہو کر گزرتا ہے - تو اس کو بتانا یا نہ بتانا دونوں بے کار ہو گئے -

چوتھی بات یہ ہے کہ میں ایک بار بنارس سے یہاں آنے کے لئے سفر کو رہا تھا اور بنارس سے دلی کی جو کارپڈر ہوگی تھی اس کے لئے پتہ چلایا کہ آج کارپڈر ہوگی میں اٹلینڈنٹ ہے یا نہیں تو وہاں ایک ریسیپشنل آفیسر نے مجھے بتایا کہ اس گاڑی میں اٹلینڈنٹ نہیں جایا کرتا - میں نے اس سے عرض کیا کہ صاحب مہربانی فرما کر ہم لوگوں پر رحم کیجئے اور کوئی اٹلینڈنٹ دیجئے تو اس نے کہا کہ جب چاہتا ہی نہیں تو میں آپ کو کیسے اٹلینڈنٹ دوں - اس کے کہنے پر میں نے کمپلینٹ لکھی اور اس کمپلینٹ کا جواب ڈویژنل سپرائنٹنڈنٹ آفس لکھلو سے 15 نومبر 1962 کو آیا اور اس میں لکھا ہے -

"Your complaint has thoroughly been investigated and found that a coach attendant was duly provided in Varanasi-Delhi Corridor bogie as usual. The coach attendant has stated that the train started from Varanasi at 0-20 hrs., as it was running over 5 hours late and he travelled in the coach from Varanasi Station. He has quoted evidence to support his statement."

میری سمجھ میں نہیں آتا ہے کہ انہوں نے یہ کیسے لکھ دیا - یا تو اس آفیسر نے جس نے مجھے بتایا اس نے غلط بتایا یہ غلط ہیں - تو کمپلینٹس کے بارے میں میں یہ عرض کروں گا کہ جو کمپلینٹس کی جاتی ہیں ان کو اگر ریلوے اتھارٹیٹیز کوشش کر کے دیکھیں اور جو تکلفیں ہیں ان کو دور کریں تو زیادہ تر پبلک کے اوپر اثر پڑے گا کہ ہماری بات سنی جاتی ہے اور اس طرح سے اس نیشنلائزڈ کلسرن کی تعریف ہوگی - میں تھوڑے دنوں سے یہ یقین کرنے لگا ہوں کہ ہندوستان میں جو نیشنلائزڈ کلسرن ہیں ان کے اندر جو لوگ ہیں وہ خاص کر کے اس وجہ سے ان کو بدنام کرنا چاہتے ہیں تاکہ اور جو چیزیں ہیں وہ نیشنلائزڈ نہ ہوں اور لوگوں میں یہ پروپیگنڈا ہو کہ جو نیشنلائزڈ کلسرنس ہیں وہ نہایت دلی ہیں یہ نہایت خراب ہیں ان کا لیڈمنسٹریسن نہایت خراب ہے ان میں مذاہن کچھ نہیں ہوتا ہے اور لوگوں کو آرام نہیں پہنچتا ہے - اس لئے میں ادب سے عرض کرتا ہوں کہ

[شری فریدالحق نصاریٰ]

اس پر اور زیادہ دھیان دیا جائے تو
بڑا اچھا ہو -

اکسیڈنٹس کے متعلق سچے یہ
مرض کرنا ہے کہ ایسا کچھ پتہ چلتا
ہے اکسیڈنٹ جس طریقے پر ہوتے
ہیں ان سے دماغ پر اثر یہ پڑتا ہے کہ
وہ پلانڈ ایکسیڈنٹس ہیں اور اس قسم
کے ایکسیڈنٹ ہوئے ہیں جس میں کہ
جان کا بھی زیادہ نقصان ہے اور مال
کا بھی نقصان زیادہ ہے -

اب آپ دیکھئے گا کہ ایکسیڈنٹ
ریپورٹ آف دی ریلوے بورڈ کے پیج ۷۹
میں کیا اسٹیٹمنٹس دئے ہوئے ہیں --

Accidents during 1960-61 and 1961-62: Collisions involving passenger trains—1960-61: 36; 1961-62: 43. Derailment—1960-61: 1344; 1961-62: 1352. Passengers killed 1960-61: 452; 1961-62: 484. Passengers injured 1960-61: 3,333; 1961-62: 3,455."

Railway servants killed 1960-61: 312,

اس کے ساتھ ریلوے سرونٹس جو
مرے ہیں یا جو زخمی پڑے ہوئے ہیں
اس طرح ہے -

1961-62: 339. Railway servants injured 1960-61: 26,677 and 1961-62: 27,632.

اب سوال - سب سے بڑا اس سلسلہ
میں یہ ہے کہ یہ ایکسیڈنٹس ہوتے
کہوں ہیں کیا وجہ ہے - زیادہ تر لوگ
تو یہ کہتے ہیں کہ ترین بہت فاسٹ
چلتی ہے - ڈرائیور خمال نہیں کرتے
ہیں اس کی وجہ سے ایکسیڈنٹس

ہوتے ہیں - آپ نے غالباً پڑھا ہوگا آج کی
تاریخ کے اسٹیٹمنٹس میں، ۶ کے صفحہ ۶
پر ایک بہت انٹرسٹنگ لیٹر چھپا
ہے - یہ اس آدمی کا ہے جو ایسا
معلو ہوتا ہے خود ریلوے میں نوکری
نہا :

"It is often suggested that steam locomotives be fitted with speedometers as a measure to prevent rail accidents caused by exceeding the maximum speed limit. As one of the engine crew I think it will be a step in the wrong direction. In India the maximum designed speed of steam locomotives as also the permissible speed on the main line is 60* miles per hour. To exceed that limit is impracticable. My experience suggests that the pool-maintenance of the track is the chief reason for derailment often wrongly attributed to excessive speed or sabotage."

"Thus 50 per cent of these accidents were caused by the station staff and drivers violating the safety rules and

یہ ریپورٹ جو انٹرمیڈیٹ ریپورٹ کہئے یا
فرسٹ پارٹ آف دی ریپورٹ کہئے
ریلوے ایکسیڈنٹ کی جو چوٹی ہے
اس کے پیج ۱۱ پر یہ کوز بتاتے ہیں :
regulations, and if 32 per cent, of accidents involving trollies which were due to the disregard of the rules by the Permanent Way Staff are also included, the total cases involving lapses by railway staff would account for 82 per cent, of the total number of collisions. With the causes of collisions thus localised and the staff responsible for their specified, it should be possible to reduce progressively their incidence by purposeful instructional propaganda and prompt punitive-action."

تو اگر اس کے ساتھ ساتھ دیلوے
ٹریکس کی دیکھ رہی تھی اور برابر
یہ دیکھا جاتا رہے کہ کہاں کہاں کٹے
دنوں سے مرمت نہیں ہوئی - غالباً
ان کے پاس ریکارڈ ہوگا ہی کہ جس سے
چلے کہ کس سیکشن میں کونسی
لائن اتنے دنوں تک دیکھ نہیں گئی
گئی اور خراب پڑی ہے - اس کو اگر
فوراً دیکھ کر دیا جائے تو مہرے خیال
میں بہت سارے ایکسیڈنٹس کم ہو
سکتے ہیں -

آخر میں میں عرض کروں گا
اسٹاف کے بارے میں - اس رپورٹ میں
چیپٹر ۸ میں اسٹاف کے متعلق بہت
سی باتیں کہی گئی ہیں - میں یہ
عرض کروں گا کہ پرمیننٹ نکوشنگنگ
مشینری جو دیلوے میں مقرر کی گئی
ہے آپس کے جھگڑوں کو طے کرنے کے لئے
لیا رہا تھیک طریقہ پر فلکشن کر رہی
ہے یا نہیں تجربہ سے یہ معلوم ہوا ہے
کہ یہ بالکل بے کار ہے کیونکہ ایک تو
اسٹاف ایمپلائز کے بیچ میں جو
مینگ ہوئی ہے - مشکلات کو سلجھانے
کے لئے وہ دراصل ہوتی نہیں - اس کا
پتہ سیکس سے معلوم ہو سکتا
ہے - دوسرے straight cut-out reply
ایمپلائمنٹ کو دیا جاتا ہے - کہا جاتا
ہے جو چیپٹرز تم مطالبہ کر رہے ہو آؤت
آف اسٹاک ہیں :

But materials will not be supplied even when available. In respect of supply of uniforms, clothing, quarter repairs, supply of hospital equipment, medicines, etc.

cases of irregular recoveries from pay etc. on

سب کی یہی حالت ہے -

ویجسز کے پیمائش کے بارے میں بھی
ایریس جو باقی ہے اس کے بارے
میں اور ٹائم کے بارے میں
ٹریولنگ ایونس کے بارے میں

the plea of individual cases for which some unions have ceased to participate in such negotiating committees, are not booked after.

میں اسٹاف کے کوارٹرس کے بارے

میں کچھ کہنا چاہوں گا - اسٹاف کے
کوارٹرس جب دیکھ کر جاتے ہیں تو
وہ معاملہ کٹریکٹر کے سپرد کو دیا
جاتا ہے اور دیکھ کرنے کے بعد کٹریکٹر
جو اپنا بل پیش کرتا ہے وہ پے کر دیا
جاتا ہے - یہ نہیں دیکھا جاتا کہ کیا
کام اس نے کیا ہے - تو اس سلسلہ میں
میں سرجیسٹ کروں گا کہ جب
ایمپلائز کا کوارٹر دیکھ کر دیا جائے تو اس
سے مل کر کے آفیسرس اس بات کو
چیک کر لیں کہ وہ برابر دیکھ رہا ہے
کہ نہیں - اس سے پتہ چل جائے گا کہ
آیا کٹریکٹر نے ایمانداری سے بل دیا ہے
یا بے ایمانی سے بل دیا ہے -

تیسری بات میں یہ بتانا چاہوں

گا کہ فلزیومر کوآپریٹو سوسائٹیز جو
فلکشن کر رہی ہیں ان میں تھکانے سے
مہرومیت نہیں ہو رہا ہے - اس کی

"Materials will be supplied when available, etc. etc."

[شری فریدالطریق انصاری]

سب سے بڑی وجہ یہ ہے کہ اس میں جو آفیسرز ہیں وہ جتنے سوسائٹی کے ممبر ہیں ان کی رائے پر نہیں چلتے ہیں ان کے فیصلے پر کام نہیں کرتے بلکہ ان کی طبیعت میں جو آتی ہے اس پر چلتے ہیں اس وجہ سے کنڈیومرس کو آپریٹو سوسائٹی اسپرو نہیں کر رہی ہے۔

چوتھی چیز اور ہے جس پر میں انریبل ممبر صاحب کی توجہ دلانا چاہتا ہوں اور وہ یہ ہے کہ نارٹھ ایسٹ فرنٹیئر ریلوے کے آفیسروں کو تین انکریمنٹ لسٹ سم گرانٹ کی شکل میں دئے جاتے ہیں لیکن ریلوے کے جو نیسٹری اور چوتھے کلاس کے ملازم ہیں انہیں نہیں دیا جاتا ہے۔ ممبر خیال میں یہ ایک بیجا چیز ہے۔

"This principle should immediately be extended to class III and class IV staff with retrospective effect."

آخر میں میں پھر انریبل ممبر صاحب کو مبارکباد دینا چاہتا ہوں اور کہتا ہوں کہ ریلوے میں ضرور ترقی ہوئی ہے۔ ریلوے نے کافی سدھار کیا ہے اور اب بھی سدھار کرنے کی کافی گنجائش ہے۔ اس کنسرن میں اب بھی کافی سدھار کیا جا سکتا ہے۔ اور اگر اس طرف دھیان دیا گیا تو کوئی وجہ نہیں ہے کہ اس میں کامیابی نہ ہو۔

مہرے دوست شری قی - نرائن نے ٹکٹ لیس ٹریولنگ کا ذکر کیا - میں یہاں پر ایک بات کہنا چاہتا ہوں اور وہ یہ ہے کہ ایک ہمارے آئی - اے - ایس آفیسر شری بہت ہیں جو یہاں سٹول منسٹری میں ہیں لیکن جب بلایا کے دستورکت انسپکٹر مجسٹریٹ تھے - وہ ایک خاص سیکشن لے لیتے تھے اور بلایا سے لیکر چھپرا تک سے بھی آگے چلے جاتے تھے اور جتنے ٹکٹ لیس ٹریولنگ کرنے والے ہوتے تھے ان کو کھیر لیتے تھے۔

श्री शीलभद्र याजी : आप बिहार ही की क्यों बात करते हैं ?

شری فریدالطریق انصاری : میں تو

یو - پی - کی بات کر رہا ہوں۔ یہ بہار کا حصہ نہیں ہے۔

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY) : Shri Ansari, it is not the convention to discuss individual names.

شری فریدالطریق انصاری : وہ

پولیس فورس کو لے کر کے ساری ترین کو کھیر لیتے تھے اور پھر چیکنگ کرتے تھے اسی کے ساتھ ہی ساتھ انہوں نے وہاں کے اسکول کے ٹیچروں کو بلایا اور ان سے کہا کہ تم اپنے اسکولوں میں لوگوں کا چارج لو کہ وہ ٹکٹ لیس ٹریولنگ نہیں کریں گے - اس کے ساتھ ساتھ انہوں نے لوگوں کے پیمنٹس سے بھی کہا کہ تم اپنے اپنے لوگوں کو سمجھاؤ کہ وہ اس طرح کا کام نہیں کریں گے - اس

طرح سے رہاں پر ٹکٹ لیس ٹریولنگ
 بلند ہو گیا - مہرے کہنے کا مطالبہ یہ
 ہے کہ اگر آفیسر کسی کام کو کرنا چاہتے
 ہوں تو وہ ہو سکتا ہے کیونکہ قانون' اور
 طاقت ان کے ہاتھوں میں رہتی ہے -
 اس کلسن کے پاس درپیش یہی ہے اس
 لئے وہ یہ کام آسانی کے ساتھ کر سکتی
 ہے اور مجھے اسد ہے کہ ریلوے سلسلے
 ان باتوں کی اور توجہ دیکو تاکہ ریلوے
 کا ہلدوستان میں زیادہ نام ہو جائے -

†[بہ کروڈل ہک انتاری (اتار
 جدہ) : مہدم ڈیٹی جیرمہن ۔ اس ریلوے
 بچٹ کے سلسلے میں سب سے پہلے مجھے یہ ارج
 کرنا ہے کہ ریلوے مینسٹر نے جو سپیچ
 دی ہے وہ ایسی سپیچ ہے کہ اگر یہ سپیچ
 ہی ہم لوگوں کو ملتی اس کے آواہا
 اور کوئی کامجائت نہ ملتے تو شاید شہ
 سے آخیر تک یہ کہنا پڑتا کہ یہ بچٹ
 نہایت اٹھا ہے اور اس میں کوئی کمی نہیں
 ہے ۔ لیکن اپنی سپیچ کے آواہا انہوں
 نے لوگوں کو دوسرے ڈیکلمنٹ بھی دیے ہیں
 جس سے یہ پتا چلتا ہے کہ ریلوے میں کافی
 سچار کرنے کی جہت ہے ۔ بھرہال اس بارے
 میں تفسیل سے بات میں جائیگا ۔ گالین
 انہیں مجھ سے انتظار ہوگا کہ ہندوستان
 کی جو آام جناتا ہے وہ بھل گریہ ہے اور
 اس کے پاس پئسا نہیں ہے وہ مشکل سے اپنی
 جیندگی کی گزر بسر کرتی ہے اس لیے
 اگر ٹکیشن کا ایک بھی پئسا اس پر بڑ
 بااتا ہے، تو وہ بول مالوم کرنے لگتا ہے ۔
 اس لیے میں ریلوے مینسٹر ساہب کا شکریا
 ادا کرنا چاہتا ہوں کہ انہوں نے ریلوے بچٹ
 میں کسی طرح کا ریل کرایا نہیں بڑایا
 اسی وجہ سے میرا خیال ہے کہ لوگ کافی
 متامین دیکھ دیں گے ۔ بھرہال اس سے انکار
 نہیں کیا جا سکتا کہ ریلوے ہماری سب سے

بڑی نیشنلائزڈ انڈسٹری ہے ۔ ریلوے کا
 آپیکل ورل اور نیشنل ڈیولپمنٹ میں
 کافی بڑا ہاٹ ہے اس لیے یہ جہری ہو جاتا
 ہے کہ ریلوے کے مہکے میں آپیکسینسی ہو اور
 اس کا ہر مہکما اس طرح سے چلاوا
 جاسے کہ لوگوں کو اس سے کافی اتمینان
 ہو لیکن برباکسمتی سے مجھے یہ کہنا
 پڑتا ہے کہ ایسا نہیں ہے ریلوے کی جو آپ-
 رٹن آپیکسینسی ہے وہ بھل اچھی مالوم
 نہیں دیتی ۔ ریلوے بورڈ کی رپورٹ میں اگر آپ
 پیج ۲۲ میں دیکھیں، تو دیکھا دیگا کہ براڈ
 گج ریلوے انجنوں کی آپرٹنگ پرسنٹےج
 سن ۱۹۶۱ میں اور ۱۹۶۲ میں ۵۰۷۵ اور
 سن ۱۹۶۰ اور ۱۹۶۱ میں ۲۰۸۵ ۔ اور
 وینوں کی ۱۰۰۸ گالین آپیکو یاد ہوگا
 کہ کل ہمارے ایک ساہی نے یہاں پر یہ
 بتایا تھا کہ وینوں سے بھرنا رن نہیں کرتے
 اور بھر اتر رک جاتے ہیں اس لیے ہم
 اس نتیجے پر پہنچے ہیں کہ ہماری جو آپ-
 رٹن آپیکسینسی ہے وہ ٹیک نہیں ہے ۔

اپنے آواہا ڈانمورٹ میں بھی کافی
 رکاوٹ ہیں ۔ سب سے بڑی رکاوٹ جو ہم دو
 سال سے دیکھ رہے ہیں وہ کوئلے کے بارے میں ہے ۔
 میری سمجھ میں نہیں آتا کہ گورنمنٹ آف
 انڈیا کی دو مینسٹریاں یعنی ریل مینسٹری
 اور کوئلہ مینسٹری کا آپس میں
 اتفاق کب نہیں ہوتا ۔ ریلوے مینسٹری
 کہتی ہے کہ ہم نے کوئلے لے جانے کے لیے
 کافی وین دیے ہیں اور پیٹ ہڈ میں ہم نے
 ریلوے وین سٹارڈ کر دیے ہیں مگر ان پر
 کوئلہ بھرا نہیں جاتا ہے اور کوئلہ مینسٹری
 کہتی ہے کہ ہمارا کوئلہ تیار
 ہے ہم وین نہیں ملنے ۔ اس طرح سے ایک
 مینسٹری دوسری مینسٹری پر انجرام
 لگاتی ہے اور یہ بات کہاں تک
 سہی ہے کہا نہیں جا سکتا ہے ۔
 ملک کے بھل سے ہسٹوں سے پیکھنے والے مہی
 میں کوئلے کی کمی کے بارے میں یہ آواہا
 آ رہی ہیں کہ ہم کوئلہ نہیں مل رہا
 ہے ۔ انڈسٹری والے بھی کہہ رہے ہیں کہ کوئلے کی

[श्री फरीदुल हक अन्सारी]

कमी की वजह से हमारा काम बन्द हो रहा है इस कमी को दूर करने के लिये रेलवे मिनिस्ट्री ने तरह तरह के तरीके निकाले। ट्रकों और बोटों के जरिये कोयला पहुंचाने का काम शुरू किया गया। मैं अर्ज करना चाहता हूं कि रेलवे मिनिस्ट्री को इस तरह का काम करना चाहिये जिससे कोयला पहुंचने में देर ना हो और इंडस्ट्रीयल डेवलपमेंट का काम आसानी से चलता रहे।

सरदार स्वर्ण सिंह : आप तो यह पुरानी बात फरमा रहे हैं। आपकी मौजूदा के बारे में क्या राय है ?

श्री फरीदुल हक अन्सारी : मैंने सुना है कि देहली में कंज्यूमरों और प्राइवेट कंज्यूमरों को कोयला नहीं मिल रहा है मगर इसके बारे में आप ज्यादा अच्छा बता सकते हैं।

सरदार स्वर्ण सिंह : इंडस्ट्रीयल कंज्यूमर्स ?

श्री फरीदुल हक अन्सारी : प्राइवेट कंज्यूमर्स।

सरदार स्वर्ण सिंह : खाने वाले ?

श्री फरीदुल हक अन्सारी : जी हां। इसके बाद सबसे पहला सवाल जिसकी तरफ मैं आपकी तव्वजो दिलाना चाहता हूं वह पेसेन्जर्स एमनीटिज के बारे में। रेलवे मिनिस्टर साहब के अपनी स्पीच के पेज ३१ पैरा ३३ में यह कहा है :—

"The Railways have been steadily pursuing the policy of providing basic amenities in all Railway stations and in all trains, particularly for the Third Class passengers, besides improving the standard of amenities already provided, wherever necessary, for railway users generally."

मैं निहायत अदब से अर्ज करना चाहता हूं कि ऐसा नहीं है। इस एमनीटिज के सिलसिले में सबसे बड़ी चीज यह है कि थर्ड क्लास के जो पेसेन्जर्स हैं उनको पीने का पानी सप्लाय किया जाना चाहिये। स्टेशनों पर कम दाब पर सुयरा खाना लोगों को मिलना चाहिये।

मैं यह जरूर मानता हूं और मैंने यहां पहले भी अर्ज किया था कि साउथ इंडिया में काजीपेट से जहां आगे जाइये, तो वहां आपको हर स्टेशन पर पैकेट जो खाने को मिलता है वह सस्ता भी होता है काफी भी होता है और साफ सुयरा भी होता है। इस तरह के पैकेट नोर्दन इंडिया में कहीं भी नहीं मिलते।

श्री शीलभद्र याजी : यहां पर केले के पत्तों की कमी है।

श्री फरीदुल हक अन्सारी : दूसरी चीजें इस्तेमाल कर सकते हैं। केले के पत्ते की जगह पर गोल पत्ता इस्तेमाल करते हैं। तो इस रेलवे बोर्ड की रिपोर्ट के पेज ७ को देखिये उसमें कहा गया है कि :—

"Adequate arrangements were made for the supply of cool ami wholesome drinking water to passengers both at stations and in moving trains."

मैं बदकिस्मती से काफी सफर करता हूं। मुझे तो चलती ट्रेन में कहीं पानी नहीं दिखाई दिया। स्टेशनों पर पानी का इन्तजाम है मगर जितना अच्छा होना चाहिये उतना अच्छा नहीं है। नोर्थ ईस्टर्न रेलवे का मुझे खाम तौर पर तजुर्बा है कि वहां पानी का इन्तजाम मुश्किल से है और है भी ना इन्तजाम है कि गान्धिवन कोई शरूम जो उसको देखेगा जिसमें पानी रखा जाता है, तो उस पानी को इस्तेमाल करने के लिये कभी तैयार नहीं होगा। एक स्टेशन पर मेरा खुद तजुर्बा है। मैंने नोर्थ-ईस्टर्न रेलवे के बनारस डिविजन के डी० टी० एम० से कहा और उन्होंने वायदा भी किया कि वह

वहां की हालत को दुरुस्त करायेंगे और उन्होंने मुझ से कहा कि पानी के पिचर्स दे दिये गये हैं। वहां के स्टेशनों पर आम तौर पर आप चले जाइये वाराणसी से छपरा के आगे तक तो आप देखेंगे कि छोटे स्टेशनों पर पानी बक्से, बाल्टी में रखा जाता है और नीचे जमीन पर रखा जाता है कुत्ते आकर उसको गन्दा करते रहते हैं या दूसरे जानवर उसको खराब करते हैं। मैंने कई मर्तबा अर्ज किया कि जैसा और डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर्स पर आपने ऊंची जगह पानी रखने की जगह बना रखी है वैसी ही हर जगह इन्तजाम कर दीजिये और उसमें पानी रख दिया जाये तो उसमें लोग आसानी से पानी पी सकेंगे।

दूसरी चीज जिस पर मैं आपकी तन्वज्जो दिलाना चाहता हूं वह यह है कि कोचेज, डिब्बे जो हैं वह साफ नहीं की जाती हैं। फर्स्ट क्लास के कोचेज में भी अच्छी तरह से सफाई नहीं होती है। जहां सफाई जंकशन पर होती है वहां उतरकर कहना पड़ता है रेलवे आफिसर से की इस कोच को साफ कराइये तब वह साफ होती है वरना वैसे साफ नहीं होती।

लेटरिन जो हैं वह थर्ड क्लास के खास तौर पर बहुत गन्दी होती हैं उनमें कोई डिस्इंफेक्टेन्ट इस्तेमाल नहीं किया जाता। तो कैसे आपने यह फरमाया कि उसमें सुधार हो रहा है। इससे मुझे ताज्जुब होता है। बदकिस्मती से नोर्थ ईस्टर्न रेलवे के प्लेटफार्म जो हैं वह भी निहायत गन्दे हैं। इस सिलसिले में मैं कन्सल्टेटिव कमिटी में अर्ज कर चुका हूं और कम्प्लेन्ट भी लिख चुका हूं लेकिन उसका कोई नतीजा नहीं निकला। खाम कर मैं यह बताऊंगा कि पार्थिव डिस्इंफेक्शनमेंट स्टेशन पर नोर्थर्न रेलवे का प्लेटफार्म साफ मुथरा दिखाई देगा। और नोर्थ ईस्टर्न रेलवे का प्लेटफार्म गन्दा दिखाई देगा। पूछने पर मानूं यह हुआ कि इसकी रिसपोन्सिबिलिटी नोर्थर्न रेलवे की है और नोर्थ ईस्टर्न रेलवे की नहीं है। मैंने कहा कि अगर नोर्थर्न रेलवे की रिसपोन्सिबिलिटी है तो फिर नोर्थर्न रेलवे वाले क्यों नहीं उसको

देखते हैं और जैसा अपनी तरफ का प्लेटफार्म साफ मुथरा रखते हैं वैसा उधर का प्लेटफार्म भी साफ मुथरा रखें।

केटरिंग के बारे में मैं यह कहूंगा मैं बदकिस्मती से या खुशकिस्मती से उन लोगों में से हूं जो यह चाहते हैं कि पूरी रेलवे के ऊपर केटरिंग जो है वह रेलवे की हो जाये इसलिये कि प्राइवेट केटरिंग वाले जो हैं वह खाना ठीक नहीं देते। खाना साफ नहीं देते पैसा भी ज्यादा चार्ज करते हैं और उनकी सर्विस भी खराब है। अक्सर वह यह करते हैं कि अगर आपने प्राइवेट केटरिंग का खाना मंगाया रेल के ऊपर तो ऐसे वक्त यह खाना लाते हैं जब ट्रेन छूटने को होती है और अगर आप उनसे बिल मांगते हैं तो वह कहते हैं कि ट्रेन छूट रही थी इसलिये हम बिल नहीं ला पाये और बिल रह गया। इसलिये मैं यह अर्ज करूंगा कि जहां तक हो सके कोशिश इस बात की होनी चाहिये कि जल्दी से जल्दी ये प्राइवेट केटरिंग जो है खत्म की जाये। रेलवे केटरिंग में भी मैं यह समझता हूं कि इस बात की जरूरत है कि इस का एडमिनिस्ट्रेशन जो है ठीक होना चाहिए कई स्टेशनों पर इसका एडमिनिस्ट्रेशन ठीक नहीं है। कम्प्लेंट्स यह आई है कि वहां के इन्चार्ज जो हैं रेस्टोरेंट के, वह सरवेन्ट्स को सामान ठीक वक्त पर नहीं देते हैं और ठीकाने का सामान नहीं देते हैं। इस के अलावा जहां जहां रेलवे की केटरिंग का मिलसिला है वहां से यह शिकायत आई है कि वहां खाना खराब मिलता है। मेरे रयाल में वह खाना इस वजह से खराब रहता है कि वहां के मैनेजर जो हैं वह ठीक किस्म का फूड-स्टफ बाजार में खरीद कर नहीं लाते हैं। और खराब किस्म का फूड-स्टफ बाजार से खरीद लाते हैं। अभी पार्लियामेंट के एक मैम्बर माहव ने हमें यह बताया कि पठानकोट एक्स्प्रेस में जो चाय उनको दी गई वह इंफिरियर क्वालिटी की थी और पता यह चला कि उसमें जो चाय डाली गई थी वह यह थी :-

"Magic Leaf Tea, packed by Purushottam Bhai Umedbhai & Co., 55, Canning Street, Calcutta."

[श्री फरीदुल हाक अन्सारी]

यह भी पता चला कि यह चाय मंगाई गई बगैर ओपन टेण्डर के और प्राइवेट तरीके से मांगा ली गई ।

दूसरी बात मैं पंकचुबैल्टी के बारे में अजुं करूंगा । ट्रेन की पंकचुबैल्टी जो है वह भी ठीक नहीं है । आजकल रेलवे ने यह जरूर किया है कि रनिंग टाइम बढ़ा दिया है जिस से काफी मारजन मिलता है । अगर ट्रेन लेट भी हो जाये तो पता नहीं चल सकता कि ट्रेन लेट रन कर रही है । अब अगर आप देखियेगा तो पता चलेगा कि इन ट्रेनों के लेट रन करने की वजह से मव से बड़ा नुकसान जो होता है वह बेचारे पैसन्दार को होता है । जिन को किसी चीज के स्टेशन के ऊपर चेज करना होता है । दूसरी ट्रेनें पकड़नी होती है और ट्रेन के लेट हो जाने की वजह से उस का कनेक्शन मिस हो जाता है इस तरह वह बेचारा मुनाफिर मुसविन में फंस जाता है । आप देखिये कि रेलवे बोर्ड की जो रिपोर्ट है इंडियन रेलवेज पर उस के पेज १६ पर दिया हुआ है ;

3n page 19 it is said: —

"Percentage of Passenger and Mixed Trains not losing time:

Broad gauge—

1960-61—All trains 85-75

1961-62—All trains 84-21 Mail

and important through trains:

1960-61—79-56

1961-62—74-98"

यानी रेल ट्रेनें भी लेट रन कर रही हैं और वजह यह बताई जाती है कि यह उस वजह से है कि लोग चैन पुल करते हैं । इस में इस के बारे में फिगरस दी हुई हैं । यह दिया हुआ है, :—

"There were 69,632 cases of aiarm chain pulling in 1961-62."

THE DEPUTY CHAIRMAN: How much more time would you need?

SHRI FARIDUL HAQ ANSARI: I will need some time more.

THE DEPUTY CHAIRMAN: About Ave minutes more? (No reply.)

Then you can continue after lunch. The House stands adjourned till 2-30 P.M.

The House then adjourned for lunch at two minutes past one of the clock.

The House reassembled after lunch at half-past two of the clock, the VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY) in the Chair.

श्री फरीदुल हाक अन्सारी : जनाव वाइस चैयरमैन, मैं ट्रेनस की पंकचुबैल्टी के बारे में जिक्र मैं कर रहा था और इस मिलसिले में मैंने अजुं किया था कि रेलवे बोर्ड की जो रिपोर्ट है उस में पेज १६ पर यह बताया है कि रेलवे ट्रेनस के लेट रन करने की ज्यादातर वजह यह है कि अलार्म चेन पुन की जाती हैं । इस मिलसिले में फिगरस दी हुई हैं वह यह है :—

"There were 69,632 cases of alarm chain pulling in 1961-62 against 48,875 cases in 1960-61."

तो अगर यह मान भी लिया जाये कि पंकचुबैल्टी पर अलार्म चेन के पुल करने का अनर पड़ता है तो मैं यह अदब से पूछूंगा कि जब पार्लियामेंट ने एक एक्ट पास कर दिया है और यह कानून बना दिया है इस तरह से अलार्म चेनस के गलत तरीके से पुल करने पर पेनल्टी ज्यादा लगाई जायेगी तो क्या वजह है कि इतनी चेन पुलिंग होती है और लोग पकड़े नहीं जाते हैं और उसको रोका नहीं जाता है । अक्सर यह कहा जाता

है कि अगर किसी कम्पार्टमेंट में चेन पुल की जाती है तो उस कम्पार्टमेंट के लोग बताने के लिये तैयार नहीं होते कि किस शख्स ने चेन को खिंचा है। मैं यह अर्ज करूंगा कि अगर कानून का सख्ती के साथ इस्तेमाल किया जाये तो गालिबन यह हालत पैदा नहीं होगी। इस सिलसिले में अगर कम्पार्टमेंट के लोग बताने के लिये तैयार नहीं होते तो अगर एक मर्तबा उन का प्रोसिक्यूशन कर दिया जायगा तो उससे जितने लोग हैं सब डर जायेंगे और यह बताने के लिये तैयार हो जायेंगे। एक बात यह है। दूसरी बात उस सिलसिले में मैं यह सजेस्ट करूंगा कि अगर रेलवे इंजन ड्राइवर को कुछ इंसेन्टीव दें कि वह ठीक वक्त से ट्रेन चलायें और उन का उस के लिये कोई इनाम भी दिया जाये तो मेरा ख्याल है कि जो इंजन ड्राइवर्स हैं वह ट्रेन को ठीक वक्त पर अपनी जगह पर पहुंचा देंगे।

तीसरी बात जो मैं अर्ज करना चाहता हूं वह कम्प्लेंट्स के बारे में है। यह सही है कि हर जगह हर स्टेशन पर हर जंक्शन स्टेशन पर कम्प्लेंट बुक है और लोगों को पूरी आजादी है कि उसमें कम्प्लेंट्स लिखें। कम्प्लेंट्स लिखी जाती हैं और कम से कम मैं अपने तर्जुमे से बता सकता हूं कि निहायत उम्दा जवाब, निहायत शरीफाना जवाब, बहुत ही पोलाइट, बहुत ही ओबलाइजिंग और बहुत भीठे लफ्जों में कम्प्लेंट का जवाब दिया जाता है मगर उस के बाद वह बात ठीक होती है या नहीं होती है उस का पता नहीं चलता है।

कुछ दिन हुये कोई दो-तीन साल हुये मैंने एक कम्प्लेंट की थी कि नोर्थ ईस्टर्न रेलवे पर जो एक स्टेशन है यूसूफपुर उस पर प्लेटफार्म को जो कवर किया गया है वह इस तरह से कवर किया गया है कि रेन, बरखा, का जितना पानी है वह सब नीचे प्लेटफार्म पर गिरता है और उस की वजह से थर्ड क्लास के मुसाफिरों के लिये कवर करना या न करना बिल्कुल बेकार है इसलिये

कि वहां कोई बेटिंग रूम नहीं है वह बात तो दूर कर दी गई और जो पानी गिरता था वह तो ठीक कर दिया मगर यह किया कि उस में पाइप लगा दिया और पाइप का पानी जो है वह अब इस प्लेटफार्म से हो कर गुजरता है। तो उस को बनाना या न बनाना दोनों बेकार हो गये।

चौथी बात यह है कि मैं एक बार बनारस से यहां आने के लिये सफर कर रहा था और बनारस से दिल्ली की जो कोनिडर बोगी थी उस के लिये पता चलाया कि आज कोरिडर बोगी में एटेन्डेन्ट है कि या नहीं तो वहां एक सिविल आफिसर ने मुझे बताया कि इस गाड़ी में एटेन्डेन्ट नहीं जाया करता मैंने उस से अर्ज किया कि साहब मेहरबानी फरमा कर हम लोगों के हाल पर रहम कीजिये और कोई एटेन्डेन्ट दीजिये तो उस ने कहा कि जब जाता ही नहीं तो मैं आप को कैसे एटेन्डेन्ट दूँ। उस के कहने पर मैंने कम्प्लेंट लिखी और उस कम्प्लेंट का जवाब डिबी-नल सुप्रीन्टेन्डेन्ट आफिस लखनऊ से १५-११-६२ को आया और उस में लिखा है :-

"Your complaint has thoroughly been investigated and found that a coach attendant was duly provided in Varanasi-Delhi Corridor bogie as usual. The coach attendant has stated that the train started from Varanasi at 0.20 hrs., as it was running over 5 hours late and he travelled in the coach from Varanasi station. He has quoted evidence to support his statement."

मेरी समझ नहीं आता है कि उन्होंने यह कैसे लिख दिया। या तो उस आफिसर ने जिस ने मुझे बताया उसने ग़लत बताया या यह ग़लत है। तो कम्प्लेंट्स के बारे में मैं यह अर्ज करूंगा कि जो कम्प्लेंट्स की जाती हैं उन को अगर रेलवे अथॉरिटीज़ कोशिश कर के देखें और जो तकलीफें हैं उन को दूर करें तो ज्यादातर पब्लिक के ऊपर असर पड़ेगा कि हमारी बात सुनी जाती है और इस तरह से

[श्री फरीदुल हक अन्सारी]

इस नेशनलाइज्ड कन्सर्न की तारीफ होगी। मैं थोड़े दिनों से यह यकीन करने लगा हूँ कि हिन्दुस्तान में जो नेशनलाइज्ड कन्सर्न हैं उन के अन्दर जो लोग हैं वह खास कर के इस वजह से उन को बदनाम करना चाहते हैं ताकि और जो चीजें हैं वह नेशनलाइज्ड न हों और लोगों में यह प्रोपेगन्डा हो कि जो नेशनलाइज्ड कन्सर्न हैं वह निहायत रद्दी हैं, निहायत खराब हैं, उन का एडमिनिस्ट्रेशन निहायत खराब है उन में मुनाफा कुछ नहीं होता है और लोगों को आराम नहीं पहुँचता है। इसलिये मैं अदब से अर्ज करता हूँ कि इस पर और ज्यादा ध्यान दिया जाये तो बड़ा अच्छा हो।

एक्सीडेंट के मुतल्लक मुझे यह अर्ज करना है कि ऐसा कुछ पता चलता है एक्सीडेंट जिस तरीके पर हुये हैं उन से दिमाग पर असर यह पड़ता है कि वह प्लान्ड एक्सीडेंट्स हैं और इस किस्म के एक्सीडेंट्स हुये हैं जिस में कि जान का भी ज्यादा नुकसान है और माल का भी ज्यादा नुकसान है।

अब आप यह देखियेगा कि एक्सीडेंट रिपोर्ट आफ दी रेलवे बोर्ड के पेज ७६ में क्या स्टेटिस्टिक्स दिये हुये हैं :—

"Accidents during 1960-61 and 1961-62: Collisions involving passenger trains—1960-61: 36, 1961-62: 43. Derailments—1960-61: 1344; 1961-62: 1352. Passengers killed 1960-61: 452, 1961-62: 484. Passengers injured 1960-61: 3,333. 1961-62: 3,455."

"Railway servants killed 1960-61: 312, इस के साथ रेलवे सर्वेन्ट जो मरे हैं या जो जख्मी हुये वह इस तरह हैं :—

1961-62: 339. Railway servants injured 1960-61: 26,677 and 1961-62: 27,631"

अब सवाल सब से बड़ा इस सिलसिले में यह है कि यह एक्सीडेंट्स होते क्यों हैं, क्या वजह है? ज्यादातर लोग तो यह कहते हैं कि ट्रेन बहुत फास्ट चलती है। ड्राइवर्स ख्याल नहीं करते हैं। इस की वजह से एक्सीडेंट्स होते हैं। आप ने गालिबन पढ़ा होगा कि आज की तारीख के 'स्टेट्समैन' के सफे ६ पर एक बहुत इन्टरेस्टिंग लेटर छपा है। यह उस आदमी का है जो ऐसा मालूम होता है जो रेलवे में खूद नौकर था :—

"It is often suggested that steam locomotives be fitted with speedometers as a measure to prevent rail accidents caused by exceeding the maximum speed limit. As one of the engine crew I think it will be a step in the wrong direction. In India the maximum designed speed of steam locomotives as also the permissible speed on the main line is 60 miles per hour. To exceed that limit is impracticable. My experience suggests that the poor maintenance of the track is the chief reason for derailment often wrongly attributed to excessive speed or sabotage."

"Thus 50 per cent, of these accidents were caused by the station staff and drivers violating the safety rules and

यह रिपोर्ट जो इंटरिम रिपोर्ट कहिये या फ़र्स्ट पार्ट आफ दी रिपोर्ट कहिये रेलवे एक्सीडेंट की जो छपी है उस के पेज १६ पर यह कौज बताते हैं :—

regulations, and if 32 per cent, of accidents involving trolleys which were due to the disregard of the rules by the Permanent Way Staff are also included, the total cases involving lapses by railway staff would account for 82 per cent, of the total number of collisions. With the causes of collisions thus localised and the staff responsible for their specified, it should be possible to

reduce progressively their incidence by purposeful instructional propaganda and prompt punitive action."

तो अगर इस के साथ साथ रेलवे ट्रेक की रिपेयर होती रहे और बराबर यह देखा जाता रहे कि कहां कहां कितने दिनों से मरम्मत नहीं हुई—गालिबन उन के पास रिकार्ड होगा हो कि जिस से पता चले कि किस सेक्शन में कौन सी लाइन इतने दिनों तक रिपेयर नहीं की गई और खराब पड़ी है। उस को अगर फौरन रिपेयर किया जाये तो मेरे ख्याल में बहुत सारे एक्सीडेंट्स कम हो सकते हैं।

आखिर में मैं अर्ज करूंगा स्टाफ के बारे में। इस रिपोर्ट में चैप्टर आठ में स्टाफ के मुतालिक बहुत सी बातें कहीं गई हैं। मैं यह अर्ज करूंगा कि परमानेंट नेगोशियेटिंग मशीनरी जो रेलवे में मुकर्रर की गई है आपस के अगड़ों को तय करने के लिये क्या वह ठीक उरोके पर फंक्शन कर रही है या नहीं। तर्जुबे से यह मालूम हुआ है कि यह बिल्कुल बेकार है क्योंकि एक तो स्टाफ एम्पलाइज के बीच में जो मीटिंग होती है मुश्किलात को मुलझाने के लिये वह दरअसल होती नहीं। इस का पता सेसंस से मालूम हो सकता है। दूसरे straight cut-out reply एम्पलाइज को दिया जाता है। कहा जाता है जो चीजें नुम मुतालबा कर रहे हो आउट आफ स्टोक हैं—

"Materials will be supplied when available, etc. etc."

But materials will not be supplied even when available. In respect of supply of uniforms, clothing, quarter repairs, supply of hospital equipment, medicines, etc.

सब की यही हालत

है।

वेजेज के पेमेंट के बारे में भी एरियरस जो बाकी हैं उस के बारे में ओवर टाइम के बारे में, ट्रेवलिंग अलाउन्स के बारे में।

cases of irregular recoveries from pay etc. on the plea of the individual cases for which some unions have ceased to participate in such negotiating committees, are not looked

after मैं स्टाफ के क्वार्टर्स के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। स्टाफ के क्वार्टर्स जब रिपेयर किये जाते हैं तो वह मामला कन्ट्रक्टर के सुपर्द कर दिया जाता है और रिपेयर करने के बाद कन्ट्रक्टर जो अपना बिल पेश करता है वह पे कर दिया जाता है। वह नहीं देखा जाता कि क्या काम उस ने किया है। इस सिलसिले में मैं सज्जेस्ट करूंगा कि जब एम्पलाई का क्वार्टर रिपेयर किया जाये तो उस से मिल कर के आफिसरस इस बात को चेक कर लें कि वह प्रोपर रिपेयर हुआ है कि नहीं। इस से पता चल जायेगा कि आया कन्ट्रक्टर ने ईमानदारी से बिल दिया है या बेईमानी से बिल दिया है।

तीसरी बात मैं यह बताना चाहूंगा कि कन्जुमर्स कोआपरेटिव सोसाइटी जो फंक्शन कर रही हैं उन में ठिकाने से इम्प्रूमेंट नहीं हो रहा है। इस की सब से बड़ी वजह यह है कि उस में जो आफिसरस हैं वह जितने सोसायटी के मेम्बर हैं उन की राय पर नहीं चलते हैं उन के फैसले पर काम नहीं करते बल्कि उन की जो तबीयत में आती है उस पर चलते हैं इस वजह से कन्जुमर्स कोआपरेटिव सोसायटी इम्प्रूव नहीं कर रही है।

चौथी चीज और है जिस पर मैं आनरेबल मिनिस्टर साहब की तब्वखी दिलाना चाहता हूं और वह यह है कि नार्थ ईस्टफ्रन्टीयर रेलवे के आफिसरों को तीन इन्कीमेन्ट जम्पसम ग्रांट की शक्ल में दिये जाते हैं लेकिन रेलवे के जो तीसरे और चौथे क्लास के मुलाजिम हैं उन्हें नहीं दिया जाता है। मेरे ख्याल में यह एक बेजा चीज है।

[श्री फरीदुल हक अन्सारी]

This principle should immediately be extended to class III and class IV staff with retrospective effect.

आखिर में मैं फिर आनरेबल मिनिस्टर साहब को मुबारिकबाद देना चाहता हूँ और कहना चाहता हूँ कि रेलवे में जरूर तरक्की हुई है। रेलवे ने काफी सुधार किया है और अब भी सुधार करने की काफी गुंजायश है। इस कन्सर्न में अब भी काफी सुधार किया जा सकता है और अगर इस तरफ ध्यान दिया गया तो कोई बजह नहीं है कि इस में कामयाबी न हो।

मेरे दोस्त श्री डी० नारायण ने टिकटलेस ट्रेवलिंग का जिक्र किया। मैं यहां पर एक बात कहना चाहता हूँ और वह यह है कि एक हमारे आई० ए० एस० आफिसर श्री भट्ट हैं जो यहां स्टील मिनिस्ट्री में हैं लेकिन जब बलिया के डिस्ट्रिक्ट मजिस्ट्रेट थे वह एक खास संस्थान ले लेते थे और बलिया से छपरा तक से भी आगे चले जाते थे और जितने टिकटलेस ट्रेवलिंग करने वाले थे उनको घर लेते थे।

श्री शीलभद्र याजी : आप बिहार की कौन सी बात करते हैं ?

श्री फरीदुल हक अन्सारी : मैं तो यू० पी० की बात कर रहा हूँ यह बिहार का हिस्सा नहीं है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GovINDA REDDY) : Shri Ansari, it is not the convention to discuss individual names.

श्री फरीदुल हक अन्सारी : वह पुलिस फोर्स को लेकर के सारी ट्रेन को घर लेते थे और फिर बेकिंग करते थे इसके साथ ही साथ उन्होंने वहां के स्कूलों के टिचरों को बुलाया और उनसे कहा कि

तुम अपने स्कूलों में लड़कों का चार्ज लो कि वह टिकटलेस ट्रेवलिंग नहीं करेंगे। इसके साथ ही साथ उन्होंने लड़कों के रेन्टस से भी कहा कि तुम अपने अपने लड़कों को समझाव कि वह इस तरह का काम नहीं करेंगे इस तरह से वहां पर टिकटलेस ट्रेवलिंग बन्द हो गया। मेरे कहने का मतलब यह है कि अगर कोई आफिसर किसी काम का करना चाहते हैं तो वह हो सकता है क्योंकि कानून और ताकत उनके हाथों में रहती है। इस कन्सर्न के पास रुपया भी है इसलिये वह यह काम आसानी के साथ कर सकती है और मुझे उम्मीद है कि रेलवे मिनिस्ट्री न बातों की और तब्वजो देगी ताकि रेलवे का हिन्दुस्तान में ज्यादा नाम हो जाये।]

سردار بدیع سنگھ (جموں اور کشمیر):

جذاب والٹمس چیئرمین صاحب قبل اس کے کہ میں کشمیر میں ریلوے ٹکن بلڈنگ کے بارے میں کچھ عرض کروں چند الفاظ ریلوے منسٹری کے متعلق بجٹ اور بحث کے متعلق کہنا چاہتا ہوں۔ جن حالات میں سردار سورن سنگھ جی ریلوے منسٹر نے چارج لیا اور پھر اس تھوڑے وقت میں جس خاص دلچسپی، پوری قسمہ داری اور فرض شناسی کا ثبوت دیا وہ ان کی تقریر اور بجٹ کے اعداد و شمار اور نام کی تفصیل سے بخوبی ظاہر ہے۔ بڑی خوبی اور محنت سے چھان بین کرنا اور ہر قسم کے ریلوے کے کام و زمکی فرائض کو نبھانے کی کوشش کرنا اور ایمرچنسی یعنی ملکامی حالات میں آمدورفت کے سلسلہ کو جاری رکھنا

بلکہ بڑھانا جب کہ جنگ کی صورت میں فوجوں کی نقل و حرکت اور ضروری سامان پہنچانے کا کام نہایت ضروری تھا۔ مسافروں کے لئے ریلوں مسلسل جاری رہیں اور ایسے حالات میں جب کہ دوران جنگ ریلوے زیادہ تر ملٹری پریز، فوجی ضروریات کے لئے وقف کر دی جاتی تھیں۔ یہی مثال نہیں ہے۔ حسب معمول روزانہ آمد و رفت کے کام میں فرق نہ آنے دینا اور عوام کو محسوس نہ ہونے دینا اور سارے کام کو خوش اسلوبی سے سرانجام دینا قابل تعریف ہے۔ معلوم ہوتا ہے کہ ریلوے منسٹر صاحب نے ازسرنو ریلوے ڈیپارٹمنٹ کے تمام کاموں کے متعلق اسے اور حال کھا اور اچھی طرح سے ہر کام کی تفصیل کو سمجھنے کے بعد ریلوے کو ہر طرح مکمل اور منہدم ترین اور ہر پہلو میں ترقی کرنے، عوام کی لازمی ضروریات ملتی، خوردگی، آمدورفت، انڈسٹری اور سارے دیہاتوں میں تمام چیزیں ہر قسم کا سامان پہنچانے کا جو تدم اٹھایا ہے وہ قابل تعریف ہے۔ اس بجٹ میں یہ چند باتیں نہایت تسلی بخش ہیں۔

(۱) ہنگامی تقاضوں کے تحت

کم سے کم وقت میں نہایت ہی تیزی کے ساتھ فوجی مال کی ہنگامی سہلائی کا جو اہتمام کرنا پڑا اور ایسا کرتے ہوئے مسافروں کے ٹرینک کو

متاثر ہونے نہیں دیا اور شہری ضرورتوں کے سامان کی سہلائی اور بھی بڑھ گئی ہے۔ مسافروں کے کرایہ میں اضافہ نہیں کیا گیا۔ یہ بڑی بات ہے۔ کروڑوں مسافروں کے لئے اطمینان کا باعث ہے جو قوت تھ کہ ہنگامی دور میں نہ معلوم کتنا کرایہ بڑھ جائے گا۔ لیکن اب انہوں نے خوشی کی سانس لی۔

اندازاً آمدنی - ۵ ارب ۹۹ کروڑ ۹۹ لاکھ اور اخراجات تھیں ۷۹ کروڑ ۱۸ لاکھ ۶۳-۶۲ سے ۱۵ کروڑ ۹۰ لاکھ زیادہ ہے۔ تیسرے پلان میں ۱۵۳۵ کروڑ کے خرچ کے مقابلہ میں ۱۲ ارب ۷۰ کروڑ روپیہ کے اخراجات منظور کئے گئے ہیں جو اصلی تخمینہ ۱۳۲۵ کروڑ سے ۱۲۵ کروڑ زیادہ ہے۔ رہزرو فنڈ - ۱۲۵ کروڑ وغیرہ کے لئے رقمیں موجود رکھنا درازدہی ہے تاکہ ریاست کے خزانہ پر بوجھ نہ پڑے۔

مال و اسباب کو پہنچانے کا کام یعنی مال کی اندائی پچھلے سال کے مقابلہ میں تقریباً ایک کروڑ ۳۲ لاکھ تین بڑھ گئی ہے۔ واقعی یہ بات اطمینان بخش ہے کہ مال کی باربرداری میں یہ تمام کامیابی فوج کو ان ضروریات کے لئے آدھوں اور سامان کی ہنگامی نقل و حرکت کے علاوہ ہے جس سے حالہ بہتوں میں ریلوے کو بڑی تیزی مہلت میں ملے گا۔ آسام میں ریلوے لے جانے

[سردار بدھ سنگھ]

کی طرف خاص توجہ کی گئی جو ضروری تھی۔ اس کے مقابلہ میں کشمیر کا مسئلہ کسی لحاظ سے کم نہیں ہے۔ جس کا ذکر میں ابھی کرونگا۔ ملنی پور۔ تھرپورہ میں ریل نہیں ہے وہاں بھی ریلوے کی ضرورت ہے۔ بہر صورت ریلوے ڈیپارٹمنٹ او خصوصیت سے ریلوے منسٹر کی مسئلہ، دلچسپی، خاص فرض شداسی و ہر کام میں ترقی کرنے کی طرف قدم اٹھانے کے لئے مہیاکھاد دیلی چاہئے اور حوصلہ فزائی ہونی چاہئے اور بھروسہ رکھنا چاہئے کہ ان کی مصلفانہ ہمدردانہ کوششوں کو عام جلتا اور اچھے ملازمان کے لئے زیادہ سے زیادہ جاری رکھینگے۔ ایپوزیشن کی طرف سے زمائی جمع خرچ کرنا، غلطیاں نکالنا بال کی کھال اُتارنا آسان ہے مگر اگلے بڑے وسیع جان بخش قوم کی جان کے کام کو سلہالنا تھک طور پر چلانا آسان کام نہیں ہے۔ بلاشبہ بمقابلہ مسافروں کے تھوڑی سی تکلیف کے مقابلہ میں مال و اسباب جس پر تمام قوم، ساری جلتا کی زندگی کا دارومدار ہے اور پھر چلتی ضروریات کے وقت پر اور پورے طور پر بہم پہنچانے کا کام سب سے زیادہ مقدم اور اہم ہے۔ ایپوزیشن کے کئی معزز ممبران تعمیری نکتہ چیلی کی بجائے تخریبی کرتے اور حوصلہ شکنی اور نا شکرگذازی سے الفاظ سخت اور

اراذ کرخت سے نامذہب نکتہ چیلی کرتے ہیں اور پرانے دیکڑوں کو حال کی بجٹ کے دوران دھراتے اور غلطیاں نکالتے ہیں اور پھر مخالفیت برائے مخالفت کرنے کی قسم کھاتے ہوئے بھی آخر ان ضمیر بول اٹھتا ہے کہ اچھے کام کی تعریف کریں اور سخت مسرت اور نازیبا دیمارکس کرنے کے ساتھ ساتھ یہ بھی کہتے ہیں کہ پراوتھلا کرتے ہیں، اسید رکھتے ہیں کہ ہر کام ان کی ملشا کے مطابق چلدی ہو اس کے لئے جس قدر اچھا اور ترقی بہتری کا کام ہوا ہے۔ اس کی تعریف تو کرو اور ان کو مہلت دو اور دیکھو کہ آگے کیا ہوتا ہے جہاں تھرتھ کلاس کے مسافروں کے لئے مزید سہولیات دینے کا ارادہ ہے وہاں عوام اور ان کے لہذروں کو چاہئے کہ وہ عوام کو بھی سمجھائیں اور اپدیش دیں کہ وہ دوسرے مسافروں کے آرام کا خیال رکھیں اور ہلدوستانی بھائی کے ناطے ضروری ہے کہ ہر کسی کو جگہ دی جائے۔ اگر عوام کا آپس میں لیکنا بھائی چارہ اور سہوا بھاو پیدا ہو جائے تو جلتا آرام سے سفر کر سکتی ہے اور ریلوے والوں کو بھی سہولت ہو سکتی ہے۔

3 P.M.

ہاں یہ ضروری ہے کہ گاڑی چلنے سے پہلے ریلوے والوں کو دیکھنا چاہئے کہ ہر ایک مسافر کو جگہ مل گئی یا نہیں اور اگر مل گئی تو کسی کو کوئی

تکلیف تو نہیں ہے - اگر یہ ہو گیا تو میں یہ سمجھوں گا کہ یہ ایک بڑا بھاری اچھا کام ہو گیا - آبادی بڑھ گئی ہے آمد و رفت زیادہ ہوتی جا رہی ہے گاڑیاں بھی بڑھ رہی ہیں سب کام ساتھ ساتھ ہو رہا ہے - جن معزز ممبروں نے واجبی شکایات جس جس کام کے بارے میں کی ہیں یا مطالبہ کیا ہے اس کے متعلق مسٹر صاحب کو نوٹ کر لیا جا چاہئے اور دھیان دینا چاہئے - آپ یہ لڑمی بات ہے کہ جہاں جہاں ریلوے لائنوں کی ضرورت ہے وہاں وہاں ریلوے لائنیں بنائی جائیں اس میں کوئی شک نہیں ہے کہ ہر ایک ممبر کو اپنی اپنی کونستی تھونسی اپنے اپنے علاقہ اور اپنے پریش کے متعلق سب کچھ کہنا ہوتا ہے - لیکن اب سوال یہ ہے کہ جہاں ریلوے لائن نہیں ہے وہاں اس کا پہلے انتظام کیا جائے - عام طور پر گورنمنٹ کی پالیسی یہ ہے کہ جہاں معدنیات ہیں کوئلہ ہے لوہا ہے لکڑی ہے ضروریات زندگی پہنچانی ہے تجارت کا سامان فوجی سامان لپکانا ہے وہاں سب سے پہلے ریلوے لائن بنائی جائے خاص کر ہارڈر علاقہ جات میں میں سمجھتا ہوں کہ سخت ضرورت ہے - میں نے ۲۲-۲-۵۹ اور ۲۲-۲-۶۰ کو بہت زبردست اپیلوں کی ہیں اور بہت ہی دردناک حالات بیان کئے ہیں - میں چاہتا ہوں کہ سردار صاحب ان کا ملاحظہ کر لیں -

اسی سلسلہ میں آپ سے یہ عرض کرنا چاہتا ہوں کہ آپ اور دوسرے معزز ممبران ریلوے کے نقشے کو دیکھئے - جس طرح سے جسم کے اندر خون کی نالیوں چلتی ہیں اور نس نس کو خون پہنچتا ہے ویسے ہی ملک میں ریلوں سے ہر جگہ ضرورت کی چیزیں پہنچانی رہنی چاہئیں - تو اس نقشہ کو دیکھکر کے میں سردار صاحب کے سامنے چند الفاظ کہنا چاہتا ہوں کہ بدقسمتی سے ملک کے اس حصے میں میں رہتا ہوں جہاں ریلوے کی صورت شکل کسی نے ۱۶ برس سے نہیں دیکھی ہے اور جہاں ریل کے نام و نشان تک کا پتہ نہیں ہے - آج تک وہاں ایک کڑ لائن بھی نہیں بنائی گئی ہے - دس برس سے میں برابر سر پیٹ رہا ہوں عرض کر رہا ہوں گستاخی بھی کر رہا ہوں اور التجا بھی کر رہا ہوں کہ آپ دیکھئے کہ ریل کے نہ ہونے سے وہاں کے لوگوں کو کتنی تکلیفیں و نقصان ہو رہے ہیں - مہربانی کر کے آپ یہ نقشہ دیکھئے کہ یہ جموں کشمیر ہے جو خالی ہے اور اس کے اندر کوئی ریل کی لائن نہیں گئی ہے -

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY) : You have something which others do not have—snows.

سردار بدھ سنگھ : کیا فرمایا آپ

نے؟

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY) : You have something which the rest of the country does not have. All right; proceed.

- ردار بدھ سٹک : میں یہ کہہ رہا

ہوں کہ سارے جسم کے اندر خالی
جسوں کشہر کا ہی ایسا حصہ ہے
جس میں کوئی فرد نہیں ہے -
یعنی کوئی ریلوے لائن نہیں ہے -
اس واسطے یہ لازمی بات ہے کہ اس
حصہ کو مضبوط کرنے کے لئے یہاں
بھی ریلوے لائن جانی چاہئے - پہلے
ہمارے یہاں اتھارہ میل ریلوے لائن
تھی ہماری حدود کے ساتھ ساتھ ریلوے
استیشن تھے لیکن وہ سب کے سب
پاکستان میں چلے گئے - اب صرف
ایک ہی راستہ پٹھان کوٹ کا ہے جہاں
سے ہماری ریاست کے آخری بارڈر پر
چھ سو سات سو میل کا فاصلہ طے
کر کے چھوڑیں پہنچانی پڑتی ہیں
اور وہ بھی پٹھان پر اور ترک پر لاد
کر کے سامان پہنچانا پڑتا ہے - اس
طرح مال پہنچانے پر وہاں جتنا
خرچہ ہوتا ہے اتنا سارے ہندوستان
کے سفر میں کہیں نہیں ہوتا ہے -
اور جگہ کے مقابلے میں کشہر میں
مال پہنچانے پر دس گنا اور زیادہ
خرچہ ہوتا ہے - آپ یہ سن کر
حیران ہو جائیں گے کہ وہاں لداخ
میں شائد ایک پاؤ کھانڈ آپ ایک
روپیہ میں بمشکل پہنچا سکتے ہیں
اور اسی طرح ایک روپیہ کا ایک آدمہ
پاؤ چاول نہیں پہنچا سکتے - یہاں

خرچ کرنا پڑتا ہے - سمجھئے کہ وہاں
بہت سی چھوڑیں جب ہوائی جہاز
سے پہنچانی جاتی ہیں مثلاً غسل
خانہ بنانے کے لئے سہولت یا لکڑی
کے تختے و سامان ہوائی جہاز پر
جاتا ہے - اتھارہ ہزار فٹ سے لے کر کے
پچیس ہزار فٹ کی بلندی پر
اس کو گزرنا پڑتا ہے اور کہیں کہیں
موسم اتنا خراب ہوتا ہے کہ کئی دن
ہوائی جہاز کا جانا ہی ناممکن ہو
جاتا ہے - جو پہاڑی علاقہ سے سامان
پٹھان پر سر پر لاد کر لوگ چلتے ہیں
مسافروں کو سہلکڑوں میں بوجھ لیکر
چلنے کے بعد تب کہیں سوک ملتی
ہے اور پھر بس کا کرایہ سولہ اتھارہ روپیہ
خرچ کر کے مسافر سامان لیکر پٹھان
کوٹ پہنچتا ہے - اس طرح لوگوں کو
بڑی مصہبت کا سامنا کرنا پڑتا ہے -
پلندڑ پلندڑ بھس بھس دن کی سخت
پریشانی و تکلیف کے بعد کہیں ان کو
دھل کی شکل دہانی دیتی ہے - اس
کے علاوہ آپ معزز دوست جو یہاں بیٹھے
ہیں آپ یہ غور فرمائیے کہ جب اٹھ گنا
چار گنا اور چھ گنا زیادہ کرایہ خرچ کر
کے سامان ہمارے یہاں پہنچتا
ہے - اور وہ بہت مہنگا پڑتا ہے تو ایسی
حالات میں کروڑوں کا نقصان ہو رہا ہے -
ہمارے یہاں کوئی پراجیکٹ کامیاب ہو
سکتا ہے اور نہ کوئی بڑی انڈسٹری چل
سکتی ہے کیونکہ جب تک وہاں ریلوے
لائن نہ ہو کوئی چھوڑ آسانی سے نہیں پہنچ

سکتی ہے - جب وہاں ریلوے کے گارڈم
سہولت، تین کی شہرت اور مشہوری
اور دوسرا سامان آسانی سے نہیں پہنچ
سکتا ہے - تو کس طرح سے وہاں
ٹرانسپورٹ کے کام ہونگے اور بھاری جنگی
سامان کے بغیر دشمن کا مقابلہ کیا
جائے گا - اس میں ہمارا کیا قصور ہے -
وہاں جو اتھارہ سہل ریلوے لائن تھی
اس میں چھوٹی میں ریل میں بہت
کر ہم ہندوستان کے ہر کسی کو یہ
پہنچ سکتے تھے سامان لا سکتے تھے اور
ہمیں کوئی تکلیف نہیں ہوتی تھی -
لیکن اب وہ ریلوے لائن ہمارے پاس
نہیں رہی اور نہ کوئی ریلوے اسٹیشن
رہا - آج آسام میں ہر ہندو پو پل
بنتا ہے اور ریلوے کے دوسرے کاسوں پر
کروڑوں روپے خرچ ہوتا ہے، کلکتہ کے اوپر
پل بنتا ہے اور ہزاروں پل ابھی بنانے
والے ہیں اور بن رہے ہیں تو کیا ہماری
اسٹیمٹ میں ایک پل اور ریلوے لائن
نہیں بن سکتی؟ میں اس لئے یہ معاملہ
پیش کر رہا ہوں کہ ہمارے سردار
صاحب نئے ریلوے - مسٹر ہوکر نے آئے
ہیں، کئی ہمارے مسٹر نئے آئے ہیں
اور چھوٹی بھی بدل گئی ہے - گیارہ سال
سے میں برابر یہاں عرض کر رہا ہوں
اور ہماری دیاست کے وزیراعظم بھی
ذاتی طور پر کئی دفعہ مسٹر سے مل
کر کے کہہ چکے ہیں کہ
ہمارے یہاں ریلوے کی اشد ضرورت ہے -
ہمیں کئی مشکلات ہیں - تجارت

ہماری بند ہے کئی ٹیلیگراف کے کام
باقی ہیں - آپ کو معلوم ہونا چاہئے
کہ ہمارے ہاں لکھنؤ روپے کے سلہر
جو کہ ریلوے کے کام آتے ہیں ان کا
منازعہ تو درکنار عظیم نقصان ہو رہا
ہے - دریائے چناب اور جہلم سے ہمارے
لکھنؤ روپے کے سلہر پاکستان میں
بہرے لے چلے جاتے ہیں - جہلم دریا
پر بارہ مولہ سے نیچے لکڑی سب
پاکستان میں چلی جاتی ہے -
اسی طرح سے اکھنور تک دریائے چناب
ہماری طرف ہے اس کے دو سہل
بعد پاکستان آتا ہے - وہاں کئی
سال سے ہم نے دو دو تین تین چار
چار لکھ کی لکڑی اکٹھا کی لیکن
فقد آگیا اور اس میں وہ بہہ گئی -
اس کے علاوہ وہاں جب کہ جہلم و
وزیر آباد ہماری لکڑی کی ملتی تھی
لکڑی پہلے کسی وقت چار روپے
میں فی سلہر آتی تھی وہ اب
پانچس روپوں میں ملتی ہے - ترکوں
پر ریلوے سٹیشن پر پہنچتی ہے
اس سے آپ اندازہ فرمائیں کہ کتنا
ہمارا کرایہ خرچ ہوتا ہے اور عوام کو
بہت مہنگے سلہر ملتے ہیں - اس
کے علاوہ جو لوگ وہاں سے سڑک کے
ذریعہ آتے ہیں ان کو بھی بڑی
دقتوں کا سامنا کرنا ہوتا ہے - کبھی
کبھی موسم کی خرابی سے دس دس
پانچ پانچ دن سڑک بند ہو جاتی
ہے اور اس سے مسافروں کو جو

[سردار بدھ سنگھ]

تکلیف ہوتی ہے مہوہ سبزی دیگر سامان کا عظیم نقصان ہوتا ہے۔ اس کا اندازہ آپ نہیں لگا سکتے۔ آخر کشمیر ہندوستان کا ہی حصہ ہے اور میں سمجھتا ہوں کہ ہندوستان میں کوئی بھی ریاست ایسی نہیں ہے جس نے کشمیر کے مقابلہ میں زیادہ نقصان اٹھایا ہو۔ وہاں پاکستان کے حملہ میں ہزاروں سہولین مارے گئے، ہزاروں فوجی مارے گئے، کروڑوں روپے لاکھ کا سامان برباد ہو گیا اور کئی لاکھ آدمی پاکستان کے قبضہ میں چلے گئے۔ جو دفعہ بن کر آگئے اُن کو معاوضہ کا ایک پوسہ نہیں دیا گیا۔ ہماری ریاست کی ۱۳ تحصیلیں چار ضلع آباد اور ۳۳ ہزار مربع میل ایریا ہے۔ جہاں کروڑوں روپے چمکل ہیں۔ تین دریائے سوا لاکھ آدمی ہر پاکستان چھڑا قبضہ کر کے بیٹھا ہے۔ لیکن جس جگہ کے لئے ہم سے کہا جاتا ہے کہ وہاں سے چھٹوں کو نکالو وہاں بہت ہی اونچے برفانی پہاڑ و اونچی نہریں ہلچر زمیں ہے اور ایک پوسہ کی وہاں گھاس بھی نہیں ہوتی ہے۔ حملہ آور کو نکالنے کے لئے آپ نے حلف لیا ہے جہاں تک ممکن ہوگا آپ اس کو پورا کریں گے لیکن اس نے لئے کچھ باتوں کو مدنظر رکھنے کی ضرورت بھی ہے۔ ایکتا طاقت دیتی ہے۔ آج وقار کی بات کہی جاتی ہے

لیکن یہ ولار تب کہاں گیا تھا جب ہماری ہزاروں لڑکھوں اور بھٹیوں کو چھڑا پاکستان لے جایا گیا اور تیکہ تیکہ میں بھجوا گیا۔ ہم ان کو واپس نہیں لاسکے۔ میں یہ اس لئے کہہ رہا ہوں کہ ہماری ریاست کو ایک تو پاکستانی حملہ سے دھیسے ہی اتنا انتہائی لاس ہوا اور قابل لاس عدم موجودگی دیاوے ہو رہا ہے کہ بجائے اس کے کہ وہ پہلا لاس نقصان پورا کر دیکر کوشش کی جائے ہمیں سہولیتیں پہنچائی جائیں الگے برابر وہ نقصان ہوتا جا رہا ہے۔ آج جس نرخ میں یہاں چھڑوں ملتی ہیں اس نرخ میں وہاں نہیں ملتی بلکہ بہت دال ہیں۔ اس سے کروڑوں کا نقصان سالوں سال ہو رہا ہے۔ جن کے دل میں دوسروں کے دکھ کا خیال نہیں ہے وہ ہماری مصیبتوں کا احساس نہیں کر سکتے ہیں اس لئے میں دہلوی منسٹر صاحب سے یہ عرض کروں گا کہ مہربانی کر کے وہ پچھائی رپورٹوں کو پڑھیں اور ہماری حالت پر رحم کریں۔ پانچ برس ہو گئے ہیں لیکن کتھوا تک جو ساڑھے پانچ میل لائن بدانی تھی وہ بھی نہیں بن پائی ہے۔ گزشتہ سال کہا گیا تھا کہ مارچ ۶۳ تک وہ بن پائے گی کیونکہ راوی پر پل بدانا ہے۔ کہاں پرمیٹر کا پل کہاں گلتا کا پل کہاں تین تین چار چار سو کلر میٹر دیاوے لائنیں بدانے کا کام جو ہونا چاہئے اور کہاں ہماری آٹھ کلومیٹر لائن بھی مکمل نہیں ہوتی

پھر بھی جس رفتار سے وہ بن رہی ہے اس سے میں یہی کہوں گا کہ جنوں تک اس جنریشن میں تر لائن نہیں جا سکیگی۔ سابقہ تقاریر میں میں نے بڑی کوشش کی میں نے اپیل کی اور میں نے کہا کہ میری زندگی میں کم سے کم جنوں تک ریل تو پہنچا دو۔ میری زندگی تو اب ختم ہونے کو ہے میں یہ آخری اسپیچ اس لئے کر رہا ہوں۔ جیسا کہ میں نے پہلے کہا کہ موجودہ جہیز میں کھلئے کم سے کم اودھم پور تک ریلوے لائن بن جائے۔

آپ کسی فوجی آفیسر سے پوچھئے؟ آپ تینٹنس منسٹر سے پوچھئے؟ پلڈت جواہر لال جی نہرو سے پوچھئے کہ جنوں کھمبہ میں ریل لے جانے کی کتنی ضرورت ہے۔ وہاں آسانی سے ریل جا سکتی ہے۔ اودھم پور لائن لے جانے میں بڑا پہاڑ حائل نہیں ہے وہاں درمیان میں کئی بڑھائی چٹانیں و پہاڑ نہیں ہے اور اودھم پور تک سر موڈل ریل لے جانے میں کوئی بہت زیادہ خرچہ و دقت نہیں ہے۔ لیکن ابھی تک کچھ بھی نہیں ہوا ہے نہ معلوم کب سروے ہوگا۔ کہا اسی رفتار سے ریلوے جائیلگی۔ ہم پر دھم نہ کرو ہم تو مریلگے لیکن جو پیٹروئل پر کروڑوں کا خرچ ہوتا ہے اس کا تو خیال کھجئے اور جو فوجوں کی آمد و رفت و جنگی سامان لہجانے میں جو

نقصان و تکلیف ہوتی ہے اس کا تو خیال کھجئے۔ پیٹروئل کی لاری سڑک کے ذریعہ ایک جگہ سے دوسری جگہ لے جانا پڑتا ہے اور اس میں کتنا نقصان و ہرج ہوتا ہے اس کا اندازہ لگانا مشکل ہے۔ وہاں حالت یہ ہے کہ کئی جگہ سڑک کے ساتھ دو دو چار چار میل پر دشمن کی فوجوں کھڑے ہیں اور بارٹر کے اوپر سامان لے جانے میں کتنا خطرہ، کتنی تکلیف ہے اس کو آپ دیکھیں وہاں فوجی سپاہیوں کو پہنچانا ہے اور بہت سی جہیزیں اور ہتھیار وغیرہ پہنچانی ہیں۔ ناموافق موسم میں سپاہی کو جب دس پلڈرے دن کی چھٹی ہوتی ہے لیکن وہ کھر نہیں آ سکتا ہے اور اسے وہاں ہی اپنا دل بھلانے و آرام کرنے میں گزارنا ہوتا ہے۔

تو میں عرض کرنا چاہتا ہوں کہ ہمیں اس چھڑ کے لئے بار بار عرض کرنے کی ضرورت نہیں ہے۔ ہم یہ کہتے ہیں اور صاف صاف لفظوں میں میں کہوں گا کہ اگر آپ وہاں ریلوے نہیں بنائیں گے سرحدات تک سڑک نہیں پہنچائیں گے تو پاکستان کا خطرہ سر پر ہے ہمیں جاننا کی کوئی بڑی فکر نہیں ہے۔ ہم لداخ میں تیار کھڑے ہیں وہاں ہم لڑے اور مرے ہیں اور آگے بھی لڑیں گے اور مریں گے۔ ہم نے اس کا مقابلہ کیا ہے لیکن پاکستان جو ہمارے سر پر

[سرکار بدھ سلگھ]

بہتہ ہے اس کا اس وقت ہوا سخت
خطرہ ہے اور اس کا مقابلہ کرنے کے
لئے یہ نہایت ضروری ہے کہ آپ وہاں
ریلوں پہنچائیں - پنجاب ہمارے
ساتھ ہے سارا ہندوستان ہمارے ساتھ
ہے راجستھان، پنجاب، یو۔ پی اور
مہاراشٹر پردیس اور کشمیر کافی ہیں
پاکستان کے مقابلہ کے لئے - اور جو
جو بھی حملہ آور ہو ہم اس کا
مقابلہ کر سکتے ہیں - مگر بہت جلد
مکمل تہاری کی ضرورت ہے - آپ چائنا
کے ساتھ بات چیت کریں یا نہ کسی
شرط کے ساتھ بات چیت کریں لیکن
مجھے افسوس آتا ہے کہ پاکستان کے
ساتھ بلا شرع بھی آج آپ کی بات
ہو رہی ہے - اس کے ساتھ بھی تو
بات اسی وقت ہونی چاہیئے
جب کہ وہ ہمارے علاقہ سے ہٹ
جائیں - یو۔ این۔ او۔ میں پلڈت
جواہر لال نہرو نے اور کرشنا - این
نے میری تقریر پر اور ہاؤس
کی تائیدی تقاریر میں یہ کہا تھا
کہ یو۔ این۔ او۔ یہ پاس کرے کہ
پاکستان حملہ آور ہے اور یو۔ این۔ او۔
اس کو وہاں سے نکالے - مگر کچھ
نہیں ہوا - پاکستان ہم پر حملہ کر کے
ہماری کروڑوں روپیہوں کی جائیداد اور
تیسرا حصہ ریاست گالے کر بیٹھ گیا
ہے - تاکہ اور قتل عام کی صورت میں
اس نے بہت برا ظلمانہ سلوک ہمارے

ساتھ کیا ہے - اس نے وہ ظلم کیا ہے -
جو کہ دنیا میں کوئی بڑے سے بڑا
ظالم نہیں کر سکتا - جو حملہ چائنا
نے کیا اس کے لئے ہم سب نے کہا کہ
لوگو سرو اپوزیشن والوں نے بھی کہا کہ
لوگو سرو مگر اسے نکالو لیکن پاکستان
کے لئے کوئی یہ نہیں کہتا کہ اسے بھی
فوراً باہر نکالو - کون اس کا فیصلہ
کریگا - پاکستان تو کہتا ہے کہ آزاد
کشمیر نام کا علاقہ اس کی جیب میں
ہے جو دراصل اس نے ڈاکہ مار کر
قتل و خون کر کے اس کو لے گیا ہے اور
اس کو جیب میں سارا کشمیر لپٹے
کا تھپہ کئے ہوئے ہے - ادھر حالت یہ
ہے کہ ریاست کے دفوچھڑ کو معاوضہ
نہیں ملتا ہے بلا کوئیہ مکان نہیں
ملتا ہے جبکہ بہت مکانات چھڑ آئے -
میں چڑھڑا روپیہ کراچی کا دے چکا
ہوں مہرا دو تین لاکھ کا جو وہاں
مکان تھا اس میں پاکستان کے دفتر
ہوں اور ہمیں اس کا معاوضہ نہیں
ملتا ہے یہ کوئی انصاف ہے - کہا
جاتا ہے کہ وہ علاقہ ابھی ہمارا ہے -

پلڈرہ برس سے سہڑ فائر کیا گیا -
یہ اس لئے کیا گیا کہ فیصلہ کو جگے
کے ہوائی جہاز بلند ہو - اور چھ دن
میں بات چیت ہو کر صلح صفائی
ہو جائے یہ نہیں کہ سولہ برس گذر
جائیں اور کچھ بھی نہ ہو - جو یہ
کہتے پھرتے ہیں کہ چوں کے ساتھ
کبھی صلح نہیں ہونی چاہئے وہ

آگ سے کھیل رہے ہیں کہونکہ ہماری
چھانی پر لڑائی ہو رہی ہے ہم سر
رہے ہیں تڑپ رہے ہیں۔ ہر چیز کے لئے
ہمیں تکلیف ہے خطرہ ہے مصیبت
ہے لیکن میں وارنلگ دیتا ہوں میں
قریباً ساری وہ صحت میں پیدل چلا
پہرا ہوں میں وہاں کے بارڈرز کو اچھی
طرح جانتا ہوں وہاں کی مشکلات کو
جانتا ہوں میں پاکستان کی لڑائی
میں شامل تھا فرسٹ ورلڈ وار میں
ریکروٹنگ آفیسر تھا۔ میں تجربہ سے
کہتا ہوں، میں اسی برس کی عمر کا
ہوں کہ وقت آنے پر کلاں نہیں کھودا
جانا ابھی وقت ہے سلہلو۔ جس
دن جنگ شروع ہوتی ہے تب کہا
سڑک بلائی جاتی ہے یا ریلوے بلائی
جاتی ہے۔ تو اس وقت ریلوے منسٹر
صاحب کو آگے آنا چاہئے۔ وہ پلڈت
جی کے سامنے ڈیفنس منسٹر کے
سامنے فائننس منسٹر کے سامنے اس
معاملہ کو رکھیں اور ان کو مجبور
کریں کہ یہ کام جلد ہونا چاہئے۔
اگر یہ نہیں ہوگا تو ریاست کا بارڈر
محفوظ نہیں رہے گا یہ ملک نہیں
بچے گا اور ہم زندہ نہیں رہیں گے۔
ہمیں اپنے مرنے کی فکر نہیں ہے
ہمیں اپنے مزید لت جانے کی فکر
نہیں ہے لیکن جس عظیم الشان
ہندوستان کی ماتر بھومی کے ساتھ
جس بھارت مانا کے ہم آئے ہیں
التاق کیا ہے اس کی بدنامی ہم

نہیں چاہتے ہیں اس کی شکست
نہیں فتح چاہتے ہیں۔ میں وہاں
ایک ایک علاقہ میں پہرا ہوں۔ آپ
نے وہاں کی حالت کو نقشوں کی
لاندوں میں دیکھا ہے لیکن میں
سووے کا آدمی ہوں سوشلسٹ کا
آدمی ہوں اور میں شروع سے اس میں
رہا ہوں مجھے پتہ ہے اور میں سمجھتا
ہوں کہ وہاں کہا 'اصلی حالت ہے
کیا مشکلات ہیں کہا کیا تکلیف ہیں۔
آپ یہاں بٹھے ہوئے اس مکان میں
اسہمچھیں کرتے ہیں۔ سرائے اٹھارہ
ہزار لکھ کی برفانی پہاڑوں کی بلندی
میں جہاں سانس نہیں آتی ہے
دم چڑھتا ہے خون اچھی طرح حرکت
نہیں کرتا ہے خون منجمد ہو جاتا ہے
کوئی سوچ و دھوپ کا نام و نہان
نہیں ہے وہاں ہمارے بھارت مانا کے سہوت
نوجوان بڑی جان بازی سے کام کر رہے
ہیں لیکن ان کو رسد و سامان
پہنچانے کے لئے ریلوے نہیں ہے۔
ہوائی جہاز سے سامان پہنچاتے ہیں
اور کہا جاتا ہے کہ جب سامان پہنچاتے
ہیں تو وہ ادھر ادھر نالے میں چلا
جاتا ہے اور ان کو نہیں ملتا ہے۔ اس
لئے ان کے لئے تو ریلوے چاہئے ان کے
لئے تو سڑک چاہئے لیکن نہ سڑک ہے
اور نہ ریلوے ہے۔ ہمیں بڑی سخت
تکلیف ہو رہی ہے۔ آپ سولہ لکھ
لوگوں کے حال پر ترس نہ کھائیں آپ
ہماری دکھا نہ کریں تو نہ کریں لیکن

[سردار بدھ سنگھ]

لیکن ایسی فوج کو لداخ میں بھیجنے کے لئے دور بارڈر میں بھیجنے کے لئے اور پاکستان کے حملے سے سارے ہندوستان کو بچانے کے لئے جو کام سر پر کھڑا ہوا ہے فکر کریں - اور جو کہ کچھ دنوں کی بات ہے اس کے لئے بہت ضروری ہے کہ وہاں ریل پہنچائی جائے - ملٹی پور - تربھورہ آسام اور کشمیر کا جو علاقہ ہے ان کی طرف ریلوے لے جانے میں ساری توجہ لگاؤ - پچھلی دفعہ ریلوے منسٹر صاحب نے کہا تھا کہ ہم یہ سمجھتے ہیں کہ کشمیر میں ریل لے جانا بہت ضروری ہے لیکن ہمارے پاس فلت نہیں ہے - اب سردار صاحب یہاں ہیں ان کے پاس تو خاصہ روپیہ ہے -

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY) : You have taken 18 minutes.

سردار بدھ سنگھ : کم سے کم تھوڑے فائو ایر پلان میں وہاں آپ لوہم پور تک ایک ریل پہنچا دیں - اور کشمیر کے لئے سروے کریں - ایسا ہونے پر وہ بارڈر کا علاقہ مستقل طور پر محفوظ اور ہمارے ساتھ رکھنا اور وہاں کوئی غلط فہمی نہیں رہے گی - میں یہ عرض کروں گا کہ آپ مہربانی کر کے اس پر افسر نو غور کیجئے اور سروے کروائے یہ اعلان کیجئے کہ یہاں تک ریل پہنچے گی اور کب تک وہ پہنچے گی -

†[سرکار بھو سنگھ (جम्मू اور کشمیر)]

جناب وائس چیمبرمین صاحب کون سا کہہ سکتے ہیں کہ ریلوے لائن بنانے کے بارے میں کچھ ارجحی کر کے چاند بھگت ریلوے مینسٹری کے متعلق بھگت جے-بھگت کے متعلق کہنا چاہتا ہوں۔ جن حالات میں سرکار بھو سنگھ جی ریلوے مینسٹر نے چارج لیا اور پھر اس بڑے وقت میں جس خاص دلچسپی پوری ذمہ داری اور فکری شناسی کا ثبوت دیا وہ ان کی ترقی اور بھگت کے اعداد و شمار اور کام کی تفصیل سے بخوبی جاہل ہے۔ بڑی خوبی اور مہنت سے جان بچ کر کرنا اور ہر قسم کے ریلوے کے کام و اجماعی فریڈم کو نبھانے کی کوشش کرنا اور اے-جے-یو یا جی-ہنگامی حالات میں اجماع-دورفت کے سلسلے کو جاری رکھنا بلکہ بڑھانا جبکہ جنگ کی صورت میں فوجی کی ناکہ-حرکت اور جبری سامان پھیلانے کا کام نہایت جبری تھا۔ مسافروں کے لیے ریل مسولیت جاری رہی اور اسی حالات میں جب کہ دورانیہ جنگ ریلوے زیادہ تر میلٹری پرپج فوجی جبریات کے لیے بھگت کر دی جاتی ہے۔ پہلے اسی مثال نہیں ہے۔ اس کے معاملہ رोजना اجماع-دورفت کے کام میں فکری نہ آتے دینا اور اجماع کو مہسوس نہ ہونے دینا اور سارے کام کو خوش اسلوبی سے سرپرست دینا کا بیلہ تارک ہے۔ مالوم ہوتا ہے کہ ریلوے مینسٹر صاحب نے اجماع-دورفت ریلوے ڈیپارٹمنٹ کے تمام کاموں کے متعلق اسے اجماع-دورفت کیا اور اجماع-دورفت سے ہر کام کی تفصیل کو سمجھنے کے بعد ریلوے کو ہر طرح مضمحل اور مفیدترین اور ہر پہلو میں ترقی کرنے اجماع کی لاجبہ جبریات سکتی، خرابی، اجماع-دورفت، اجماع-دورفت اور سارے شعبہ میں تمام چیزیں، ہر قسم

t[] Hindi transliteration.

का सामान पहुंचाने का जो कदम उठाया है वह काबिले तारीफ है। इस बजट में ये चन्द बातें निहायत तसल्लीदस्स हैं। (१) हंगामी तकाजों के तहत कम से कम बजट में निहायत ही तेजी के साथ फौजी साल की हंगामी सप्लाई का जो एहतसाम करना पड़ा और ऐसा करते हुए मुसाफिरों के ट्रेफिक को मुत्तासिर होने नहीं दिया और शहरी जरूरतों के सामान की सप्लाई और भी बढ़ गई है। मुसाफिरों के किरायों में इजाफा नहीं किया गया। ये बड़ी बात है। करोड़ों मुसाफिरों के लिये इत्मीनान का बायस है। जो डरते थे कि हंगामी रीर में न मालूम कितना किराया बढ़ जायेगा। लेकिन अब उन्होंने खुशी की सांस ली।

अंदाजिये-ग्रामदनी ५ अरब ६६ करोड़ ६६ लाख और अखराजात ३ अरब ७६ करोड़ १८ लाख। १९६२-६३ से १५ करोड़ ६० लाख ज़ादा है। तीसरे प्लान में १५३५ करोड़ के खर्च के मुकाबिले में १४ अरब ७० करोड़ रुपये के अखराजात मंजूर किये गये हैं जो असली तख्मीना १३२५ करोड़ से १४५ करोड़ ज्यादा है। रिजर्व फंड— १० फोड़ वगैरह के लिये रकुमात मौजूद रखना दूर अंदेशी है ताकि रियायत के खजाने पर बोझ न पड़े।

मालोअसबाब को पहुंचाने का काम याने माल की लदाई पिछले साल के मुकाबिले में तकरीबन १ करोड़ ३२ लाख टन बढ़ गई है। वाकई यह बात इत्मीनान-बख्श है कि माल की बारबरदारी में यह तमाम कामयाबी फौज की उन जरूरियात के लिये आदमियों और सामान की हंगामी नकली-तहत के अलावा है जिससे हालिया महीनों में रेलवे को बड़ी थोड़ी मुहलत में निबटना पड़ा। आसाम में रेलवे ले जाने की तरफ खास तबज्जोह की गई

जो जरूरी थी। इसके मुकाबिले में कश्मीर का मसला किसी लिहाज से कम नहीं है। जिसका जिक्र मैं अभी करूंगा। मनिपुर त्रिपुरा में रेल नहीं है, वहां भी रेलवे की जरूरत है। बहरसूरत रेलवे डिपार्टमेंट और खसूसियत से रेलवे मिनिस्टर की मेहनत दिलचस्पी खास फर्ज शनासी वा हर काम में तरक्की करने की तरफ कदम उठाने के लिये मुबारकबाद देनी चाहिये और होसला अफजाई होनी चाहिये। और भरोसा रखना चाहिये कि उनकी मुसफाना और हमदर्दना कोशिशों को आम जनता और अपने मुलाजमान के लिये ज्यादा से ज्यादा जारी रखेंगे। अपोजिशन की तरफ से जबानी जमा खर्च करना, गलतियां निकालना, बाल की खाल उतारना आसान है मगर इतने बड़े वसीह जहान-बख्श काम की जान के काम को सम्हालना ठीक तौर पर चालना आसान काम नहीं है। बिलाशुब्हा बानुकाबिला मुसाफिरों के थोड़ी सी तकलीफ के मुकाबिले में मालों असबाब जिस पर तमाम काम, सारी जनता की जिन्दगी का दारोमदार है और फिर जंगी जरूरियात के बजट पर और पूरे तौर पर बहम पहुंचाने का काम सबसे ज्यादा मुकदम और अहम है। अपोजिशन के कई मुअज्जीज मम्बरां तामीरी नुक्ताचीनी की बजाय तखरीबी करते और होसला शिकनी और नाशुकरगुजारी से इल्फाज सख्त और आवाज करखत से नामुनासिब नुक्ताचीनी करते हैं और पुराने रिकार्डों को हाल के बजट के दौरान दोहराते और गलतियां निकालते हैं और फिर मुखालफत बराये मुखालफत करने की कसम खाये हुए भी आखिर उनका जमीर बोल उठता है कि अच्छे काम की तारीफ करें और सख्त सुरत और नाजेबा रिमार्कस् करने के साथ साथ यह भी कहते जाते हैं कि प्रार्थना करते हैं उम्मीद रखते हैं कि हर काम उनकी मंशा के मुताबिक

[सरदार बुध सिंह]

जल्दी हो उसके लिये जिस कदर अच्छा और तरक्की बेहतरी का काम हुआ है उसकी तारीफ तो करो और उनको मोहलत दो और देखो कि आगे क्या होता है। जहाँ थर्ड क्लास के मुसाफिरों के लिये भजीद सहुलियात देने का इरादा है वहाँ अवाम और उनके लीडरों को चाहिये कि वह अवाम को भी समझायें और उपदेश दें कि वह दूसरे मुसाफिरों के आराम का खयाल रखें और हिन्दुस्तानी भाई के नाते जरूरी है कि हर किसी को जगह दी जाये। अगर अवाम का आपस में एकता, भाई चारा और सेवा भाव पैदा हो जाये तो जनता आराम से सफर कर सकती है और रेल वालों को भी सहुलियत हो सकती है।

हां यह जरूरी है कि गाड़ी चलने से पहले रेलवे वालों को देखना चाहिये कि हर एक मुसाफिर को जगह मिल गई या नहीं और अगर मिल गई तो किसी को कोई तकलीफ तो नहीं है। अगर यह हो गया तो मैं यह समझूंगा कि यह एक बड़ा भारी अच्छा काम हो गया। आबादी बढ़ गई है, आमदोरफत ज्यादा होती जा रही है, गाड़ियां भी बढ़ रही हैं, सब काम साथ साथ हो रहा है। जिन मुअज्जीब मेम्बरों ने वाजबी शिकायात जिस जिस काम के बारे में की हैं या मुतालबा किया है उसके मुत्तलिक मिनिस्टर साहब को नोट कर लेना चाहिये और ध्यान देना चाहिये। अब यह लाजमी बात है कि जहाँ जहाँ रेलवे लाइनों की जरूरत है वहाँ वहाँ रेलवे लाइन बनाई जायें। इसमें कोई शक नहीं है कि हर एक मेम्बर को अपनी अपनी कान्स्टीट्यूंसी, अपने अपने इलाके और अपने अपने प्रदेश के मुत्तलिक सब कुछ कहना होता है। लेकिन अब सवाल यह है कि जहाँ रेलवे लाइन नहीं है वहाँ इसका पहले इंतजाम किया जाये। आम

तौर पर गवर्नमेंट की पॉलिसी यह है कि जहाँ मादनियात हैं, कोयला है, लोहा है, लकड़ी है, जरूरीयाते जिन्दगी पहुंचानी है, तिजारात का सामान, फौजी सामान ले जाना है वहाँ सबसे पहले रेलवे लाइन बनाई जाये। खासकर बोर्डर इलाका-जात में मैं समझता हूं कि सख्त जरूरत है। मैंने २४-२-५६ और २२-२-६० को बहुत जबरदस्त अपीलें की हैं और बहुत ही दर्दनाक हालात बयान किये हैं। मैं चाहता हूं कि सरदार साहब उनका मुलाहिजा करें।

इसी सिलसिले में आपसे यह अर्ज करना चाहता हूं कि आप और दूसरे मुअज्जीब मेम्बरान रेलवे के नक्शे को देखिये। जिस तरह से जिस्म के अंदर खून की नाड़िया चलती हैं और नस नस को खून पहुंचता है वैसे ही मुल्क में रेलों से हर जगह जरूरत की चीजें पहुंचती रहनी चाहिये। तो इस नक्शे को देखकर मैं सरदार साहब के सामने चन्द अल्फाज कहना चाहता हूं कि बदकिस्मती से मैं मुल्क के उस हिस्से में रहता हूं जहाँ रेलवे कि सूरत शकल किसी ने सोलह वर्ष से नहीं देखी है और जहाँ रेल के नामोनिशान तक का पता नहीं है। आज तक वहाँ एक गज लाइन भी नहीं बनाई गई है। दस वर्ष से मैं बराबर सर पीट रहा हूं, अर्ज कर रहा हूं, गुस्ताखी भी कर रहा हूं और इल्तजा भी कर रहा हूं कि आप देखिये कि रेल के ना होने से वहाँ के लोगों को कितनी तकलीफ व नुकसान हो रहे हैं। मेहरबानी करके आप यह नक्शा देखिये कि यह जम्मू-कश्मीर है जो खाली है और उसके अन्दर कोई रेल की लाइन नहीं गई है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY) : You have something which others do not have—snows.

सरदार बुध सिंह : क्या फरमाया आपने ?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY): YOU have something which the rest of the country does not have. All right; proceed.

सरदार बुध सिंह : मैं यह कह रहा हूँ कि सारे ज़िस्म के अन्दर खाली जम्मू कश्मीर का ही ऐसा हिस्सा है जिसमें कोई नर्व नहीं है याने कोई रेलवे लाइन नहीं है। इस वास्ते यह साजमी बात है कि इस हिस्से को मजबूत करने के लिये यहां भी रेलवे लाइन जानी चाहिये। पहले हमारे यहां १८ मील रेलवे लाइन थी, हमारी हद्द के साथ सात रेलवे स्टेशन थे लेकिन वह सब के सब पाकिस्तान में चले गये। अब सिर्फ एक रास्ता पठानकोट का है जहां से हमारी रियासत के आखरी बोर्डर पर छः सौ सात सौ मील का फासला तय करके चीजें पहुंचानी पड़ती हैं और वह भी पीठ पर और ट्रक पर लाद करके सामान पहुंचाना पड़ता है। इस तरह माल पहुंचाने पर वहां जितना खर्चा होता है उतना सारे हिन्दुस्तान के सफर में कहीं नहीं होता है। और जगह के मुकाबिले में कश्मीर में माल पहुंचाने पर दस गुना और ज्यादा खर्चा होता है। आप यह सुन कर हैरान हो जायेंगे कि वहां लद्दाख में शायद एक पाव खांड आप एक रुपये में वमुश्किल पहुंचा सकते हैं और इसी तरह एक रुपये का एक आधा पाव चावल नहीं पहुंचा सकते। बड़ा खर्च पड़ता है। समझिये कि वहां बहुत सी चीजें जब हवाई जहाज से पहुंचाई जाती हैं, मसलन गुसलखाना बनाने के लिये सीमेंट या लकड़ी के तक्ते व सामान हवाई जहाज पर जाता है। १८ हजार फीट से लेकर २५ हजार फीट की बलन्दी पर उसको गुजरना पड़ता है और कभी कभी मौसम इतना खराब होता है कि कई दिन हवाई जहाज का जाना भी नामुमकिन हो जाता है। जो पहाड़ी इलाके से सामान पीठ पर, सर पर लाद कर लोग

चलते हैं मुसाफिरों को सैकड़ों मील बोझ लेकर चलने के बाद तब कहीं सड़क मिलती है और फिर बस का किराया १६, १८ रुपये खर्च करके मुसाफिर सामान लेकर पठानकोट पहुंचाता है। इस तरह लोगों को बड़ी मुसीबत का सामना करना पड़ता है। १५-१५, २०-२० दिन की सव्त परेशानी व तकलीफ के बाद कहीं उनको रेल की शकल दिखाई देती है। इसके अलावा आप मुअज्जीज दोस्त जो यहां बैठे हैं आप यह गौर फरमाइये कि जब आठ गुना, चार गुना और छः गुना ज्यादा किराया खर्च करके सामान हमारे यहां पहुंचता है और वह बहुत महंगा पड़ता है ऐसी हालत में करोड़ों का नुक्सान हो रहा है। हमारे यहां न कोई प्रोजेक्ट कामयाब हो सकता है और न कोई बड़ी इन्डस्ट्री चल सकती है। क्योंकि जब तक वहां रेलवे लाइन न हो कोई चीज आसानी से नहीं पहुंच सकती है। जब वहां रेलवे के गार्डर, सीमेंट, टीन की शीट और मशीनरी और दूसरा सामान आसानी से नहीं पहुंच सकता है तो किस तरह से वहां डेवलपमेंट के काम होंगे और भारी जंगी सामान के बगैर दुश्मन का मुकाबिला किया जायेगा। इसमें हमारा क्या कसूर है। वहां जो १८ मील रेलवे लाइन थी उसमें, जम्मू में रेल में बैठ कर हम हिन्दुस्तान के हर किसी कोने में पहुंच सकते थे, सामान ला सकते थे और हमें कोई तकलीफ नहीं होती थी। लेकिन अब वह रेलवे लाइन हमारे पास नहीं रही और न कोई रेलवे स्टेशन रहा। आज आसाम में ब्रह्मपुत्र पर पुल बनता है और रेलवे के दूसरे कामों पर करोड़ों रुपये खर्च होते हैं, गंगा के ऊपर पुल बनता है और हजारों पुल अभी बनने वाले हैं और बन रहे हैं तो क्या हमारी स्टेट में एक पुल और रेलवे लाइन नहीं बन सकती? मैं इस लिये यह मामला पेश कर रहा हूँ कि हमारे सरदार साहब नये रेलवे मिनिस्टर होकर आये हैं। कई हमारे मम्बरस् नये आये हैं और चेयर भी बदल गई है।

[सरदार बुध सिंह]

ग्यारह साल से मैं बराबर यहाँ अर्ज कर रहा हूँ और हमारी रियासत के बजीरेआजम भी जाती तौर पर कई दफे मिनिस्टर से मिल कर के कह चुके हैं कि हमारे यहाँ रेलवे की अशद जरूरत है। हमें कितनी मुश्किलें हैं। तिब्बत हमारी बन्द है, कई डवलपमेंट के काम बाकी हैं। आपको मालूम होना चाहिये कि हमारे यहाँ लाखों रुपयों के सलीपर जो कि रेलवे के काम आते हैं उनका मुनाफा तो दरकिनार, अजीम नुकसान हो रहा है। दरयाये चनाब और झेलम से हमारे लाखों रुपये के सलीपर पाकिस्तान में बहकर चले जाते हैं। झेलम दरया पर बारामूला से नीचे लकड़ी सब पाकिस्तान में चली जाती है। इसी तरह से अखनौर तक दरयाये चनाब हमारी तरफ है, उसके दो मील बाद पाकिस्तान आता है। वहाँ कई साल से हम ने दो-दो तीन तीन, चार-चार लाख की लकड़ी इकट्ठी की लेकिन फ़्लड आ गया उसमें और वह बह गई। इसके अलावा वहाँ जब कि झेलम व बजीराबाद हमारी लकड़ी की मंडी थी, लकड़ी पहले किसी वक्त चार रुपये में फी सलीपर आती थी। वह अब २२ रुपयों में मिलती है। ट्रकों पर रेलवे स्टेशन पर पहुंचती है। इस से आप अंदाजा फरमाइये कितना हमारा किराया खर्च होता है और अर्वांम को बहुत मंहगे सलीपर मिलते हैं। इसके अलावा जो लोग वहाँ से सड़क के जरिये आते हैं उनको भी बड़ी दिक्कतों का सामना करना होता है। कभी कभी मौसम की खराबी से दस-दस, पांच-पांच दिन सड़क बन्द हो जाती है और उससे मुसाफिरों को जो तकलीफ होती है, बेवा, सब्जी, दीगर सामान का अजीम नुकसान होता है, इसका अन्दाजा आप नहीं लगा सकते। आखिर कश्मीर हिन्दुस्तान का ही हिस्सा है और मैं समझता हूँ कि हिन्दुस्तान में कोई भी रियासत ऐसी नहीं है जिसमें कश्मीर के मुकाबिले में ज्यादा नुकसान उठाया हो, वहाँ पाकिस्तान के हमले में हजारों सिविलियन मारे गये, हजारों फौजी मारे गये,

करोड़ों रुपयों का सामान बरबाद हो गया और कई लाख आदमी पाकिस्तान के कब्जे में चले गये। जो रिफ्यूजी बन कर आ गये उनको मुआवजे का एक पैसा नहीं दिया गया। हमारी रियासत की १३ तहसीलें, ४ जिले आबाद और ३३ हजार मुरब्बा मील एरिया है जहाँ करोड़ों रुपयों के जंगल हैं। तीन दरिया, सवा लाख आदमी पर पाकिस्तान जबरन कब्जा करके बैठा है। लेकिन जिस जगह के लिये हमसे कहा जाता है कि वहाँ से चीनियों को निकालो वहाँ बहुत ही ऊँचे बर्फानी पहाड़ व ऊँची नीची बंजर जमीन है और एक पैसे की वहाँ घास भी नहीं होती है। हमलावर को निकालने के लिये आपने हलफ लिया है जहाँ तक मुमकिन होगा आप उसको पूरा करेंगे लेकिन उसके लिये कुछ बातों को मद्देनजर रखने की जरूरत भी है। एकता ताकत देती है, आज वकार की बात कही जाती है लेकिन ये वकार तब कहाँ गया था जब हमारी हजारों लड़कियों और बहनों को जबरन पाकिस्तान ले जाया गया और टके टके में बेचा गया। हम उनको वापिस नहीं ला सके। मैं यह इस लिये कह रहा हूँ कि हमारी रियासत को एक तो पाकिस्तानी हमले से वैसे ही इतना इन्तहाई लोस हुआ और डवल लोस वअदम मौजूदगी रेलवे हो रहा है कि बजाय इसके कि वह पहला लोस, नुकसान पूरा करने की कोशिश की जाये, हमें सहुलियतें पहुंचाई जाये, उल्टे बराबर वह नुकसान होता जा रहा है। आज जिस नर्ख में यहाँ चीजें मिलती हैं उस नर्ख में वहाँहीं मिलती बल्कि बहुत गिरा हैं। इससे करोड़ों का नुकसान साल-ब-साल हो रहा है। जिन के दिल में दूसरों के दुख का ख्याल नहीं है वह हमारी मुसीबतों का अहसास नहीं कर सकते हैं। इसलिये मैं रेलवे मिनिस्टर साहब से यह अर्ज करूंगा कि मेहरबानी करके वह पिछली रिपोर्टों को पढ़ और हमारी हालत पर रहम करें। ५ वर्ष हो गये हैं लेकिन कटुआ तक जो ५-१/२ मील लाइन बनानी थी वह भी नहीं बन पाई है। गुजस्ता साल कहा गया था कि माचें, ६४ तक

वह बन पायेगी क्योंकि राबी पर पुल बनाना है। कहां ब्रह्मपुत्र का पुल, कहां गंगा का पुल, कहां तीन-तीन चार-चार सौ किलोमीटर रेलवे लाइनें बनाने का काम जो होना चाहिये और कहां हमारी ८ किलोमीटर लाइन भी मुश्किल नहीं होती फिर भी जिस रफ्तार से वह बन रही है उससे मैं यही कहूंगा कि जम्मू तक इस जेनरेशन में तो लाइन नहीं जा सकेगी।

साबका तकारीर में मैंने बड़ी कोशिश की, मैंने अगिल की और मैंने कहा कि मेरी जिन्दगी में कम से कम जम्मू तक रेल तो पहुंचा दो। मेरी जिन्दगी तो अब खत्म होने को है। मैं यह आखिरी स्पीच इस लिये कर रहा हूं। जैसा कि मैंने पहले कहा कि मौजूदा जेनरेशन के लिये कम से कम उधमपुर तक रेलवे लाइन बन जाये।

आप किसी फौजी अफसर से पूछिये। आप डिफेंस मिनिस्टर से पूछिये, पं० जवाहर लाल जी नेहरू से पूछिये कि जम्मू कश्मीर में रेल ले जाने की कितनी जरूरत है। वहां आसानी से रेल जा सकती है। उधमपुर लाइन ले जाने में कोई बड़ा पहाड़ हायल नहीं है वहां दरम्यान में कोई बर्फीली चट्टान व पहाड़ नहीं है और उधमपुर तक सौ मील रेल ले जाने में कोई बहुत ज्यादा खर्चा व दिक्कत नहीं है। लेकिन अभी तक कुछ भी नहीं हुआ है। न मालूम कब सर्वे होगा। क्या इसी रफ्तार से रेलवे जायेगी? हम पर रहम न करो। हम तो मरेंगे लेकिन जो पेट्रोल पर करोड़ों का खर्च होता है उसका तो ब्याल कीजिये और जो फौजों की आमदोरफ्त व जंगी सामान ले जाने में जो नुकसान व तकलीफ होती है उसका तो ब्याल कीजिये। पेट्रोल लारी सड़क के जरिये एक जगह से दूसरी जगह ले जाना पड़ता है और उसमें कितना नुकसान व खर्च होता है इसका अंदाजा लगाना मुश्किल है। वहां हालत यह है कि कई जगह सड़क के साथ दो-दो चार-चार मील पर दुश्मन की फौजें खड़ी हैं और गोदों के ऊपर सामान ले जाने में कितना खतरा, कितनी तकलीफ है इसको आप देखें।

वहां फौजी सिपाहियों को पहुंचाना है और बहुत सी चीजें और हथियार बगैरह पहुंचाने हैं। नामुआफिक मौसम में सिपाही को जब १०-१५ दिन की छुट्टी होती है लेकिन वह घर नहीं आ सकता है और उसे वहां ही अपना दिल बहलाने व आराम करने में गुजारना होता है।

तो मैं अर्ज करना चाहता हूं कि हमें इस चीज के लिये बार-बार अर्ज करने की जरूरत नहीं है। हम यह कहते हैं और साफ साफ लफ्जों में मैं कहूंगा कि अगर आप वहां रेलवे नहीं बनायेंगे, सरहद्दात तक सड़क नहीं पहुंचायेंगे तो पाकिस्तान का खतरा सर पर है। हमें चायना की कोई बड़ी फिक्र नहीं है, हम लड़ाख में तैयार खड़े हैं। वहां हम लड़ें और मरे हैं और आगे भी लड़ेंगे और मरेंगे। हमने इसका मुकाबिला किया है लेकिन पाकिस्तान जो हमारे सर पर बैठा है उसका बड़ा सख्त खतरा है और उसका मुकाबिला करने के लिये यह निहायत जरूरी है कि आप वहां रेलें पहुंचायें। पंजाब हमारे साथ है, सारा हिंदुस्तान हमारे साथ है, राजस्थान, पंजाब, यू० पी० और हिमाचल प्रदेश और कश्मीर काफी हैं पाकिस्तान के मुकाबिले के लिये और जो भी हमलावर हो हम उसका मुकाबिला कर सकते हैं। मगर बहुत जल्द मुकम्मल तैयारी की जरूरत है। आप चायना के साथ बातचीत करें या ना, किसी शर्त के साथ बातचीत करें लेकिन मुझे अफसोस आता है कि पाकिस्तान के साथ बिला शरह भी आज आपकी बात हो रही है। इसके साथ भी तो बात उसी वक्त होनी चाहिये जब कि वह हमारे इलाके से हट जायेगा। यू० एन० ओ० में पं० जवाहरलाल नेहरू ने और कृष्णा मेनन ने मेरी तकारीर पर और हाउस की ताइदी तकारीर में यह कहा था कि यू० एन० ओ० यह पास करे कि पाकिस्तान हमलावर है और यू० एन० ओ० उसको वहां से निकाले। मगर कुछ नहीं हुआ। पाकिस्तान हम पर हमला करके हमारी करोड़ों रुपयों की जायदाद और तीसरा हिस्सा रियासत का लेकर बैठ गया है, डाका

[सरदार बुध सिंह]

और कल्ले आम की सूरत में उसने बहुत बुरा जालिमाना सलूक हमारे साथ किया है । उसने वह जुल्म किया है जो कि दुनिया में कोई बड़े से बड़ा जालिम नहीं कर सकता । जो हमला चायना ने किया उसके लिये हम सब ने कहा कि लड़ो मरो । अपोजिशन वालों ने भी कहा कि लड़ो मरो मगर उसे निकालो । लेकिन पाकिस्तान के लिये कोई यह नहीं कहता कि इसे भी फौरन बाहर निकालो । कौन इसका फैसला करेगा । पाकिस्तान तो कहता है आजाद कश्मीर नाम का इलाका उसकी जेब में है जो दरअसल उसने डाका मार कर, कल्ले बो खून करके उसको ले गया है और उसको जेब में सारा कश्मीर लेने का नहैया किये हुये है । इधर हालत यह है कि रियासतके रिषयूजी को मुआवजा नहीं मिलता है, बिला किराया मकान नहीं मिलता है जब कि सब मकानात छोड़ आये । मैं चार हजार रुपया किराये का दे चुका हूँ, मेरा दो तीन लाख का जो वहां मकान था उसमें पाकिस्तान के दफ्तर हैं और हमें उसका मुआवजा नहीं मिलता है, ये कोई इंसाफ है । कहा जाता है कि वह इलाका अभी हमारा है ।

१५ वर्ष से सीज़ फायर किया गया । वह इसलिये किया गया कि फैसला कीजिये कि लड़ाई, हमला बन्द हो और ६ दिन में बातचीत होकर मुलह सफाई हो जाये । यह नहीं कि सोलह वर्ष गुजर जायें और कुछ भी न हो । जो यह कहते फिरते हैं कि चीन के साथ कभी मुलह नहीं होनी चाहिये वह आग से खेल रहे हैं क्योंकि हमारी छाती पर लड़ाई हो रही है, हम मर रहे हैं, तड़फ रहे हैं हर चीज़ के लिये हमें तकलीफ है, खतरा है, मुसीबत है, लेकिन मैं बानिग देता हूँ, मैं करीबन सारी रियासत में पैदल चला फिरा हूँ मैं वहां के बोर्डर को अच्छी तरह जानता हूँ, वहां की मुश्किलात को जानता हूँ, मैं पाकिस्तान की लड़ाई में शामिल था, फर्स्ट वर्ल्ड वार में मैं रेक्यूटिंग आफिसर था । मैं तजुबों से कहता हूँ मैं—मैं ८० वर्ष की उम्र का हूँ

कि वक्त आने पर कुंआ नहीं खोदा जाता । अभी वक्त है संभलो । जिस दिन जंग शुरू होती है तब क्या सड़क बनाई जाती है या रेलवे बनाई जाती है । तो इस वक्त रेलवे मिनिस्टर साहब को आगे आना चाहिये । वह पंडित जी के सामने, डिफेन्स मिनिस्टर के सामने, फाइनेन्स मिनिस्टर के सामने, इस मामले को रखें और उनको मजबूर करें कि यह काम जल्द होना चाहिये । अगर यह नहीं होगा तो रियासत का बोर्डर महफूज नहीं रहेगा, यह मुल्क नहीं बचेगा और हम जिन्दा नहीं रहेंगे । हमें अपने मरने की फिक्र नहीं है । हमें अपने मर्जद लुट जाने की फिक्र नहीं है लेकिन जिस अजीम खान हिन्दुस्तान की मातृभूमि के साथ जिस भारत माता के साथ हम आये हैं इलहाक किया है उसकी बदनामी हम नहीं चाहते हैं उसकी शिकस्त नहीं, फतह चाहते हैं । मैं वहां एक एक इलाके में फिरा हूँ । आपने वहां की हालत को नक्शों की लाइनों में देखा है लेकिन मैं सर्वे का आदमी हूँ, सेटलमेंट का आदमी हूँ और मैं शुरू से उसमें रहा हूँ । मुझे पता है और मैं समझता हूँ कि वहां क्या असली हालत है, क्या मुश्किलात हैं, क्या क्या तकलीफें हैं । आप यहां बैठे हुए इस मकान में स्पीचें करते हैं । १६-१८ हजार फुट की बर्फानी पहाड़ों की बुलन्दी में जहां सांस नहीं आती है, दम चढ़ता है, खून अच्छी तरह हरकत नहीं करता है, खून मुंजमिद हो जाता है, कोई सूरज वह धूप का नामोनिशान नहीं है वहां हमारे भारतमाता के सपुत नीजवान बड़ी जानबाजी से काम कर रहे हैं लेकिन उनको रसदोसामान पहुंचाने के लिये रेलवे नहीं है । हवाई जहाज से सामान फेंकते हैं और कहा जाता है कि जब सामान फेंकते हैं तो वह इधर उधर नाले में चला जाता है और उनको नहीं मिलता है । इसलिये उनके लिये तो रेलवे चाहिये, उनके लिये तो सड़क चाहिये, लेकिन न सड़क है और न रेलवे है । हमें बड़ी सख्त तकलीफ हो रही है । आप सिविलियन लोगों के हाल पर तरस न खायें, आप हमारी रक्षा न करें तो न करें लेकिन अपनी

फौज को लड़ाख में भेजने के लिये, दूर बोर्डर में भेजने के लिये और पाकिस्तान के हमले से सारे हिन्दुस्तान को बचाने के लिये जो कि सर पर खड़ा हुआ है फिक्र करें। और जो कुछ दिनों की बात है उसके लिये बहुत जरूरी है कि वहां रेल पहुंचाई जाये। मनिपुर, त्रिपुरा, आसाम और कश्मीर का जो इलाका है उनकी तरफ रेलवे ले जाने में सारी तबजो लगा दो। पिछली दफा रेलवे मिनिस्टर साहब ने कहा था कि हम यह समझते हैं कि कश्मीर में रेल ले जाना बहुत जरूरी है लेकिन हमारे पास फंड नहीं है। अब सरदार साहब यहां है उनके पास तो खासा रुपया है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY) ; You have taken 18 minutes.

सरदार बुध सिंह : कम से कम थर्ड फाइव इयर प्लान में वहां आप उधमपुर तक रेल पहुंचा दें और कश्मीर के लिये सर्वे करें। ऐसा होने पर वह बोर्डर का इलाका मुसतकिल तौर पर महकूब और हमारे साथ रहेगा और वहां कोई गलतफहमी नहीं रहेगी। मैं फिर अर्ज करूंगा कि आप मेहरबानी करके इस पर अजसरेनौ गौर कीजिये और सर्वे कराकर यह ऐलान कीजिये कि यहां तक रेल पहुंचेगी और कब तक वह पहुंचेगी।]

PROF. A. R. WADIA (Nominated): Mr. Vice-Chairman, I have gone through the speech of the hon. Railway Minister as well as some of the literature supplied to us with very great interest. He has every reason to be satisfied with the working of the Railway Administration. There are, of course, certain defects to which I shall have to refer a little later, but on the whole I must congratulate him on the successful working of the Indian Railways. He has made a special appeal to us to associate ourselves in congratulating and thanking the workers of the Northeast Frontier Railway for the extremely fine work they have done, especially during the emergency, even dealing with 65 per cent, more than

the normal traffic. I must also congratulate the Minister on the generosity and courage that he has displayed by giving a larger dividend to the General Revenues than he was bound to do. He has increased it from 4'25 to 450 per cent. Considering that the Railway is the biggest undertaking in the country and considering that, people must travel whether they like it or not, no railway can work without making appreciable profit and, therefore, it is but fair that the Railways should contribute more to the General Revenues than they are expected to do. I was expecting a rise in passenger fares under the guise of the emergency, but I must congratulate, again, the Minister on his having resisted the temptation. He has spared the passengers from a further rise. I say this particularly because I feel that passengers on Indian Railways do not get their money's worth, whether they be first class passengers or second class passengers or, of course, third class passengers. The rates may be comparatively cheaper compared to other countries in the world, but the fact remains that the comforts to which we are entitled are not forthcoming. He has got Rs. 19 crores more by the surcharge on goods freight rates and parcel rates and that is not a very big amount. I am perfectly certain that this will not be felt as a very great hardship. I note with pride too the very successful work of the Chittaranjan Locomotive Works and the Integral Coach Factory at Perambur in Madras. These two great undertakings are a pride of India. They will go very far towards solving the problems of Indian Railways in regard to the manufacture of locomotives and coaches. We are told that each locomotive produced at the Chittaranjan Locomotive Works costs only Rs. 4 lakhs, and that is a very reasonable amount.

Another thing which pleases me is that in spite of socialist theories which demand equal pay for everybody, whether you work or not, the Ministry has introduced the system of payment by results guaranteeing a certain;

[Prof. A. R. Wadia.] minimum wage for all, and it is a great incentive for people to work more, and I am glad to note that this policy of payment by results has paid dividends. People have been working more in order to earn more, and it is a good thing, it is a good incentive to them to do their very best and put their heart and soul into their work.

There is the Research, Designs and Standards Organisation on which the Railways should be congratulated. There is an unfortunate tendency in our country not to appreciate research. We want quick returns for whatever money we spend on our industries, and we leave all research to be done by the western countries, and when they have found something, we take advantage of that. But I think research pays. There is the recent admission on the part of the hon. Minister that very good work has been done by this organisation by way of research, and therefore many good things could be introduced, many new devices could be found out which would be very paying for the Railways.

I am glad, Sir, that the Railways have been doing an appreciable amount of welfare work. I think it is the duty of the Railways to do it because, as I have said, the Railways are the largest industrial unit, and if the Government expects private industries to do a good bit for their employees, it is but fair that the Railway Administration themselves should set an example for that. I think they have done well, but I agree with Mr. Deoki-nandan Narayan that the figure of Rs. 3 crores has been static for several years, and along with the increase in income there should be also an increasing amount spent on welfare activities.

Workers' education to train them in trade union methods is a welcome departure.

There are 12,000 additional residential quarters per year to be built, and this is again something which is to

be welcomed. There are twelve subsidised hostels for the children of railway officials, but it is also a very reasonable expenditure, and I am particularly happy to note that the Railway Administration runs as many as 36 Higher Secondary and High Schools, 24 Middle Schools and 641 Primary Schools, although it is not their primary responsibility to do this work. But it speaks well of them, it speaks well of their interests in their employees, and they ought to be congratulated on that.

The hon. Minister has referred to various amenities that the Railways have been providing. He has specially referred to providing fans in third class carriages to the extent of 84 per cent., which is very encouraging, and fans would certainly tend to minimise the discomfort of third class travelling in our country.

I also welcome that sleeping berths have been provided for third class passengers for long journeys. But the unfortunate fact remains that there is terrible overcrowding. It is a great problem which faces our Railways. In Bombay suburban traffic people have to hang on to footboards especially during the rush hours in the morning and in the evening, and hardly a week passes without some accident, somebody striking against a pillar or striking against something or losing control and falling down, and so on. That is a very sad thing. But I must say that suburban railway traffic has improved very much. Very fast trains are running in fairly quick succession. I do not know how to overcome this problem of overcrowding. It baffles one. I can appreciate the difficulties of the Railway Administration. I think it is necessary to appoint a very high power committee to go into this problem, because it is a disgrace for us to see that third class passengers have to force their entrance through windows, because the doors are crowded of sometimes the doors are locked against newcomers. It is a problem to be faced very seriously especially when we consider the extent of ticketless

travel which has become practically an epidemic in our country. I admit it does not speak well of us that people should travel without tickets. I am especially ashamed that students who ought to know better should consider it a point of pride to travel without tickets. Well, the problem of overcrowding and ticketless travel go together, and it could be handled by some important committee. Why do people travel without tickets? I believe there is a good deal of laxity on the part of the railway staff also or it may be that during rush hours in big cities like Bombay it may be difficult to check, but on the whole on long distance travelling ticketless travel could be controlled and should be controlled.

Sir, I cannot hold the present Minister responsible for a great mistake which was committed some years ago and which I did not like, and I spoke against it even at that time. That was the abolition of the first class, practically reducing it to the second class. As a result of it, we have got what a revered Minister of our Central Cabinet once said, in private of course, that our first classes are pseudo-first classes. They are not up to the standard which the expression first class denotes. Closely connected with this is that we have got the neglected second class. It is a most unfortunate thing. It almost seems as if it is just tolerated. The second class passengers do not count anywhere. There is a point made about providing sleeper coaches for the third class. But nothing is done for the second class. There is a good deal of overcrowding in second class too. I think they deserve better treatment. Then there are of course the overcrowded third classes. All that requires looking into.

Then I come to the point of catering. I find that of course opposite views have been expressed in this House. My friend, Mr. Deokinandan Narayan, was very much in favour of departmentalisms all catering. On the other hand my friend, Mr. Mani, and

somebody else also pointed out that catering was not up to the mark. My own experience has been—and I have been travelling over Railways for a number of years—that departmental catering is a sad mistake. We do not get our money's worth, and the sooner the Ministry faces the problem and entrusts catering to really experienced and responsible firms who can devote their full attention to this work it will be all the better. In a country like India with vast distances it is impossible to carry food with ourselves. We have to depend on the food that we get on the way, and the better the food that we get the better it will be. Sir, I now come to speak of the two main defects in our Railway Administration. One refers to the very large number of accidents that take place on our Railways. This brief review of the accidents on Indian Government Railways points out the number of accidents to be over 9,000. It also points out that at manned level crossings the number of accidents for the last two years has been comparatively few—48—but at unmanned level crossings the number of accidents has been 133 and 112. Now, I find that a tussle has been going on between the Railways on the one hand and the State Governments on the other as to who should bear the expenses over the extra manned level crossings. Well, this dispute is very unfortunate; in the meantime, accidents happen, property is lost and precious lives are lost. I think the Railways will do well to take up the responsibility themselves and carry on the negotiations as long as they like with the State Governments but if they wait till the State Governments agree to share the expenses, I am afraid we shall have to wait for a number of years. I am sure the Railways

SARDAR SWARAN SINGH: It will be interesting to know that some of the State Governments have already agreed to it. It is happy news.

PROF. A. R. WADIA: Well, it speaks well of the States and I congratulate them, and I do hope the other States will also have common-

[Prof. A. R. Wadia.] sense enough to see that a little money spent will really save the lives of their own subjects in their own localities, and I think the sooner they realise it, the better it is.

Well, Sir, because of the number of accidents and the great interest that has naturally been aroused in Parliament and the country at large, a Committee was appointed, the Railway Accidents Committee, with Pandit Kunzru as its Chairman. The Report has been delayed unfortunately because of the unforeseen illness of Pandit Kunzru. But it speaks well of the general enthusiasm and the high integrity that we have always associated with Pandit Kunzru that in spite of his illness, and even from his sick bed, he has been attending to this work, holding meetings and framing reports. And I know that from experience because when once I went to call on him, he was busy with the members of the Committee doing this work from his sick bed. Our special thanks are due to him and his colleagues for the fine work that they have done. I am very happy to find that the hon. Minister has practically agreed to accept all the recommendations of the Kunzru Committee. But there are one or two things to which I should like to draw particular attention. On page 106 of the Report, I was really horrified to find Recommendation No. 42:

"We understand that in many cases the actual duty hours of goods train drivers exceed the rostered hours. We suggest that the Railway Administration should ensure that no driver performs running duty of more than 14 hours at a stretch even if, for the lure of overtime allowance, he is willing to do so, excepting in cases of emergencies."

I think the Ministry will have to go much beyond the recommendation of the Kunzru Committee. It is inconceivable to think that a driver could work for fourteen hours at a stretch. If we have to stay here in this House

for eight or six hours, we know what a strain it is even though sometimes it means doing nothing, it is a strain. But for a driver who has to be concentrating on the track ahead, to be working for fourteen hours is something scandalous.

SARDAR SWARAN SINGH: Doing, nothing causes more strain.

PROF. A. R. WADIA: May be but that does not exonerate the Ministry from looking into the difficulties of the drivers. I think something has to be done by the Administration.

SHRI SATYACHARAN (Uttar Pradesh): I may point out one thing. In the case of the drivers of goods trains, it is fourteen hours but in the case of passenger train drivers, it does not exceed 10½ hours. The recommendation of the Committee has been made with this end in view that as far as the goods trains are concerned, they stop at so many places and they also get overtime. That was the point considered.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY) : Even in 10½ hours, fatigue may set in.

PROF. A. R. WADIA: They cannot go to sleep, they have to keep awake. And I think even for passenger train drivers, the duration of 10½ hours is too much. Even that figure should be reduced.

I find that there is a scarcity of station masters, assistant station masters and others, and that also adds to the difficulties and the possibility of accidents. I heartily associate myself with the recommendation of the Kunzru Committee with a view to increasing the salaries of railwaymen in Class III and Class IV. After all, they are lowly paid, and if they have got a feeling that their children will be looked after and that they will find employment in the Railways, it will be a very good thing. There should not be a monopoly of these people. The only recommendation that a percentage should be reserved for them, I think, is an extremely good recommendation.

I was also happy to read in Annex-ure F of the Committee's Report about the Allahabad Division, and I think that if the practice of bringing together the higher staff and the lower employees is taken in hand more and more in every railway, it will certainly breed a better atmosphere and a better spirit of give and take.

Now, Sir, the second thing to which I like to refer is not very pleasant and it is the Audit Report. I think all of us know that rightly or wrongly, many ugly things have been said about the Railway Administration, about corruption, about ordering things which are not needed, so that somebody may get a commission on them. Of course, we cannot take these rumours at their face value, it would not be fair to the railway officers. But going through this Report, I personally found it to be a very very sad experience. It does not involve merely finding out small flaws of a receipt missing here or there or of small amounts, but when it comes to lakh of rupees, hundreds of thousands of rupees, it is a very serious matter. If all these lapses had been avoided and the Administration had been as strict as we have every right to expect it to be, perhaps the need for raising the passenger fares or even the surcharges on freights and so on would not have arisen. May I just in a very brief way pass through the various items which have struck me as rather bad? Take, for example, page 11 of the Audit Report.

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI S. V. RAMASWAMY) : Sir, I am sorry to interrupt him. I submit that the Audit Report has got to be examined by the Public Accounts Committee. It is only a Report now and it is not customary to discuss it on the floor of the House now.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY) : That point was made out by the Minister yesterday.

SHRI S. V. RAMASWAMY: Yes.

PROF. A. R. WADIA: Well, I do not know if there is any such convention as that. But it is a very strange thing that when lakhs and crores of rupees are spent, we should be prevented from highlighting some of the defects which are very culpable, and I think it is in the interests of the Administration itself.

SHRI S. V. RAMASWAMY: The House is not precluded but if it is a Report considered by the Public Accounts Committee, then the House could comment on it.

SHRI K. SANTHANAM (Madras): Any published document can be referred to in a budget discussion and nobody can object to it.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY) : He is only referring to it. Would you briefly refer to it because you have already taken fifteen minutes?

PROF. A. R. WADIA: If they feel so sensitive, then they should as well not have sent it.

SHRI S. V. RAMASWAMY: It is a question of propriety.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY) : The hon. Member is free to refer to it.

PROF. A. R. WADIA: I would briefly refer to this fact that orders have been placed for things which were not required. I think that was pointed out by Mr. Khobaragade the other day.

Sir, records have not been preserved so that the Railways could prove their case.

Then, Sir, money was spent on a useless unit at the rate of Rs. 40,000 per month.

Then there was the case of sending sleepers to longer distances when they could have been easily sent to shorter distances, for example, from Bhadravati and Calcutta.

[Prof. A. R. Wadia.]

And then it is a very strange thing, about the recovery of advances. If advances have been made to railway servants, surely it is an easy thing to recover these advances from their salaries and so on. And yet you find heavy accumulations, which does not speak well of the officers concerned.

Then there is the question of undercharges and I do not know how it happened. And then there is the case of fraud.

Well, all this has left a very unhappy impression on my mind, and it shows that what the public say has a good deal of truth in it, and I think it is for the benefit of the Railway Administration to look into it. I think the great mistake is that the officers concerned are not taken to task. Sometimes a fraud is discovered, and they say at the time when the officer concerned has retired that nothing more could be done, and so long as he is in office he sees that the thing, is prolonged as long as possible. I trust the hon. Minister will do what he can to put an end to this evil.

In conclusion I may say that the 'better' is the enemy of the 'good'. I congratulate the hon. Minister for the fine work that he has been doing in the short space of one year and I only hope that he will be here long enough to cleanse the Augean stable of Railway Administration.

श्री महावीर दास (बिहार) : मिस्टर वाइस चेयरमैन, माननीय रेल मंत्री सरदार स्वर्ण सिंह जी के द्वारा प्रस्तुत १९६३-६४ साल के बजट का समर्थन करते हुये मैं यह व्यक्त करना जरूरी समझता हूँ कि विगत वर्षों की आय और व्यय का विचार करते हुये माननीय मंत्री महोदय ने जो ३१ करोड़ रुपये का संरक्षण दिखाया है तथा विगत वर्ष से अधिक १० करोड़ रुपये की वृद्धि प्रेसिडेंशन फंड के लिये दिखाया है, ये काबिल तारीफ है

और मैं मंत्रालय को धन्यवाद दिये बिना नहीं रह सकता ।

सदन में हमारे एक माननीय सदस्य ने १० करोड़ प्रेसिडेंशन फंड के बढ़ोतरी पर आलोचना की है और कुछ सदस्यों ने प्रोजेक्ट लेवी आन पासलन ट्रैफिक के प्रति आलोचना की है तथा कुछ सदस्यों ने आडिट रिपोर्ट में बताई गई खामियों और डा० एच० एन० कुंजरू कमेटी की रिपोर्ट जो ऐक्जिस्टेंट सम्बन्धी है उनका हवाला देते हुये सरकार की आलोचना अपने भाषणों में की है और अधिकाधिक सदस्यों ने रेलवे के विस्तार की मांग की है। यों तो इन सभी आलोचनाओं का उत्तर माननीय मंत्री महोदय देंगे ही परन्तु मैं भी एक सदस्य के नाते इस पर गौर करता रहा हूँ।

माननीय सदस्यों ने जितनी आलोचनाएँ की हैं उन सबों का आधार रेलवे मंत्रालय की रिपोर्ट, आदि हैं। ये सभी रिपोर्टें सरकार के द्वारा ही रेलवे मंत्रालय से प्रकाशित की हैं अतः माननीय सदस्यगण को यह मान लेना होगा कि सरकार का ही एक अंग है जो काम करता जाता है और दूसरा अंग आडिट करता है तथा खामियों को पकड़ता है और सुधार तथा कार्रवाई के लिये मंत्रालय को सलाह देता रहता है। एवं तदनुसार सरकार आवश्यक कार्रवाई करती रहती है। इस लिये सरकार को हर तरह से धन्यवाद की पात्र है कि खामियों को पकड़वाती है और उससे सुधार का रास्ता निकालती रहती है। यदि इन खामियों की जांच सरकार नहीं कराती रहती तथा रिपोर्टें माननीय सदस्यों के सम्मुख नहीं पेश होती रहती तो सरकार दोषी और आलोचना की पात्र बन सकती थी। अतः इन रिपोर्टों में बताई गई खामियों के सुधार की ओर सरकार ध्यान देती आई है और देती रहेगी। यहां मैं यह कह देना उचित समझता हूँ कि आडिट रिपोर्ट में यह भी बताया गया है कि शाटफाल इन वर्किंग एक्स्पेसेज रु० ७.१५ करोड़ और १९६१-६२ के ऐंटिसिपेटेड सरप्लस

₹ ८.६४ करोड़ में बढ़ि हो कर ऐक्वुअल सरप्लस हुये २४.४० कोड़। इस अच्छाई का भी उल्लेख किया गया है। और खामियों के सम्बन्ध में जो करीब ६६ लाख से अधिक रुपये बताये गये हैं उनमें नुकसान के अन्दर १३.५३ लाख ४४ दुर्घटनाओं से सम्बन्धित है, २७.८० लाख २१ मद बाढ़, आग लगी आदि के हैं अर्थात् कुल ४१.२३ लाख ६५ दुर्घटनाओं से सम्बन्धित हैं। छोटे और बड़े १,०१,६२२ केस खामियों के पाये गये हैं। इनमें यदि ६५ दुर्घटना आदि द्वारा क्षति की रकम के ४१.२३ लाख रुपये निकाल दिये जायें तो शेष १,०१,८५७ केसों में ५४.७७ लाख ही रह जाते हैं जो औसतन प्रति केस ४२ रुपये पड़ते हैं। और अन्य खामियां क्या हैं?

Unnecessary Supplementary grants
Inadequate and injudicious surrenders
Unnecessary or excessive re-appropriations,
Savings in Grants and appropriations,
Charged expenditure incurred without budget
Excess over Voted Grants
Interest-free overdraft!
Surplus stores

ये सभी खामियां जांच और सुधार के लिये मंत्रालय के सम्मुख आडीटर ने प्रस्तुत की हैं जिस से ये कानूनी और शकलत की भूल न हो और सुधार हो। विश्व में भारतीय रेलवे का स्थान द्वितीय है और जहां लाखों कर्मचारी काम करते हैं तथा करोड़ों करोड़ रुपये खर्च होते हैं वहां की आडिट रिपोर्ट अनेवजूर छोड़ कर केवल ३७ पेज की है। अतः किसी भी हालत में माननीय मंत्री और मंत्रालय आलोचना के लायक नहीं हैं। हां, जो गलतियां या खामियां पाई गई हैं वे सब मदों से सम्बन्धित कर्मचारी जरूर आलोचना के विषय हो सकते हैं जिस पर सरकार की दृष्टि गई है और सरकार इस सम्बन्ध में उचित कार्रवाई जरूर ही करती रही है और करती रहेगी।

हां, डेप्रिसिएशन फंड में जो १० करोड़ रुपये बढ़ाये गये हैं वे तो बहुत आवश्यक हैं जबकि पहले भी १९५५-५६ साल में १० करोड़ रुपये इसी डेप्रिसिएशन फंड में बढ़ाये गये थे। अतः यह भी विषय आलोचना का नहीं बन सकता है।

प्रोपोज्ड लेवी आन पार्सल ट्रेफिक अप्रैल १९६३ से ५ से १० प्रति घंत लगने वाली है और इस से जो १९ करोड़ रुपये प्राप्त होंगे उस में से जनरल एक्स्पेकर में केवल करीब ४ करोड़ ही रुपये दिये जायेंगे और शेष में से १० करोड़ डेप्रिसिएशन फंड में जायेंगे और करीब ५ करोड़ रेलवे विभाग के अन्य मदों में खर्च होंगे। साथ साथ इस संबंध में सदन को अच्छी तरह मालूम है कि तृतीय पंचवर्षीय योजना में केवल १,३२५ करोड़ रुपये थे। इस में प्लानिंग कमिशन ने माननीय मंत्री महोदय के प्रयास से इसी वर्तमान साल में १४५ करोड़ रुपये की अतिरिक्त मंजूरी दी है। साथ साथ एडिशनल प्राविजन १२० करोड़ रुपये का कोल मूवमेंट के लिए भी किया गया है। अतः मंत्रालय ने वाजिब तौर पर जनरल एक्स्पेकर को बहुत थोड़ी रकम ४ करोड़ की दी है जो बिल्कुल ठीक है। 'Proposed levy on Parcel Traffic, पर विचार करे तो पता लगता है कि ६०० किलोमीटर की दूरी पर केवल ५ नये पैसे प्रति मन नमक पर, ६ नये पैसे प्रति मन चीनी पर और खाद्य पदार्थ पर ४ नये पैसे प्रति मन की बढ़ोत्तरी भाड़े में होती है जबकि अन्य देशों से मिलान करने पर पता लगता है कि जहां १९५६-६० में बर्मा में औसतन ८ ११ नये पैसे प्रति टन किलोमीटर भाड़ा था, १९६० में सीलोन में औसतन १३ ४० ५२ नये पैसे प्रति टन किलोमीटर, १९६१-६२ में जापान में ४ ४० ६२ नये पैसे प्रति टन किलोमीटर, १९६०-६१ में ईस्ट पाकिस्तान में ६ ४० ८ नये पैसे प्रति टन किलोमीटर भाड़ा था वहां १९६१-६२ में भारत में औसतन ३ ४० ६४ नये पैसे भाड़ा था। और इसी तरह

[श्री महावीर दास]

जबकि इन्हीं सम्बन्धित वर्षों में पैसंजर भाड़ा औसतन प्रति किलोमीटर जब वर्मा में २ रु० ६८ नये पैसे था, सीलोन में २ रु० ६ नये पैसे था, जापान में २ रु० ५२ नये पैसे था, ईस्ट पाकिस्तान में २ रु० २४ नये पैसे था, वेस्ट पाकिस्तान में २ रु० ३५ नये पैसे था तो उस स्थान पर भारत में केवल १ रु० ८५ नये पैसे ही १९६१-६२ में था।

इसी सदन में यह भी कहा गया है कि कमेटी द्वारा फ्रेट रेट्स करीब १३ प्रतिशत निश्चित किया गया था तो आज फ्रेट रेट्स इस से अधिक नहीं बढ़ाना चाहिये। परन्तु देखने से पता लगता है कि कमेटी का निर्णय १९५७ में १९५५-५६ की परिस्थिति पर किया गया था जबकि स्टाफ के कास्ट में करीब ६० प्रतिशत की वृद्धि तब से हो गई है और फ्युअल पर करीब १५ प्रतिशत खर्च होने लगे हैं। साथ साथ हम पाते हैं कि १ अक्टूबर १९५८ से पार्सल फ्रेट में कोई भी तब्दीली नहीं हुई है। इस के अतिरिक्त दूध, सब्जी, अखबार, रेलवे की चीजों पर और पोस्टल और मिलीटरी की चीजों के ढोने पर भी ये बढ़ने वाले फ्रेट रेट्स लागू नहीं हैं।

इस के अतिरिक्त हम यह भी पाते हैं कि हमारा नेशनल इंकम १९४८-४९ के प्राइस-लाइन पर जबकि १९५५-५६ में १०,२८० करोड़ था वहां १९६१-६२ में बढ़ कर १२,९७० करोड़ रुपये हो गये हैं तथा जहां पर कैपिटल इंकम २६७.८ रु० थी वहां वह बढ़ कर २९२.५ रु० हो गये हैं। इस के बावजूद रेलवे ने १९६१-६२ में २०८ करोड़ रुपये की खरीदगी की है जिस से इंडस्ट्री को काफी बढ़ावा मिला है। अतएव, इन हालतों को देखने पर

Proposed levy
on Parcel Traffic के सम्बन्ध में माननीय मंत्री का यह कदम उचित और आपात काल में राष्ट्र के हित में हुआ है। हां, बजट में आप देखेंगे कि आइटम ८३ सी के रिबेट अगैरह के खर्च के मद में जहां १९६२-६३

में १०१ हजार रुपये दिखाये गये थे वहां १९६३-६४ में उसे घटा कर ५९ हजार रुपये किये गये हैं और १-१०-१९६२ से the surcharge in the case of three-tier sleeper coaches has been reduced from Rs.3/50 to Rs. 1/75 per berth per night over the

metre gauge. इस के अतिरिक्त एक्स-पाट्स के मालों में भी भाड़े की वृद्धि नहीं की जा रही है।

स्टाफ वेलफेयर के मद में प्रति वर्ष १२,००० क्वार्टर बनाने की योजना है। वर्तमान में ३६ हायर सेकेंडरी एंड हाई स्कूल, २४ मिडिल स्कूल और ६४१ प्राइमरी स्कूल तथा होस्टल आदि भी चला रहे हैं और स्टाफ बेनिफिट फंड में ५० लाख रुपये दिये गये हैं तथा १,००० स्कालरशिप्स टेक्निकल एजुकेशन के लिये स्टाफ के बच्चों को स्टाफ बेनिफिट फंड से दिये जाते हैं।

अमेनिटीज टु पैसंजर्स के सम्बन्ध में बहुत सी बातें कही गई हैं। मेरे समझ से इस लोकप्रिय सरकार के मंत्रिगण उन्हीं जनता से चुन कर आये हैं और उन्हें मालूम है कि क्या क्या दिक्कतें होती हैं और इस ओर ध्यान देने से वे नहीं चूकते हैं। आंकड़ों को देखने से आप को पता चलेगा कि १९६१-६२ में रेलवे ट्रैक बढ़ कर ८५,१०४ किलोमीटर हो गये, १०,००० से अधिक लोकोमोटिव्स हो गये, २१,००० से अधिक पैसंजर कोचेज और ३,५०,००० से अधिक फ्रेट गंज हो गये हैं। चितरंजन का वर्कशाप प्रति माह औसतन १४ लोकोमोटिव्स तैयार करता है और आप देखेंगे कि १९५५-५६ में जहां केवल ६१५२ स्टेशन थे वहां वे १९६१-६२ में बढ़ कर ६६३५ हो गये हैं अर्थात् ४८३ स्टेशनों की वृद्धि हुई है और १९५५-५६ में जबकि ७८,२३३ किलोमीटर रेलवे ट्रैक थे उस में ६८७१ किलोमीटर की वृद्धि हुई है। इतना ही नहीं अमेनिटीज टु पैसंजर्स में तथा कांस्ट्रक्शन आफ न्यू ब्रेटिंग हाल्स इत्यादि में जब १९६०-६१ में २.४४ करोड़ रुपये

खर्च हुए थे तब १९६१-६२ में २.६५ करोड़ रुपये खर्च हुए हैं। इस प्रकार हमारी सरकार जनहित के कामों में क्रमशः तरक्की करती आ रही है।

जाना ही नहीं, हम यह भी पाते हैं कि रेलवे द्वारा १९६१-६२ में कोयले के उत्पादन का ६६.०९ प्रतिशत हुआई हुई है, नमक के उत्पादन का ६४.०३ प्रतिशत और चीनी के उत्पादन का ५४.०१ प्रतिशत हुआई हुई है और जिन जिन चीजों की हुआई रेलवे द्वारा कम हुई है जैसेकि खाद्य पदार्थ और जूट इत्यादि तो इसके कारण पेज नं० ८ पर A Review of the Performance of the Indian Government Railways में दिखाये गये हैं कि पैदावार की कमी के कारण हुआई कम हुई है तथा खाद्य पदार्थ के सम्बन्ध में कहा गया है कि सरकार ने खाद्य पदार्थों का इम्पोर्ट कम किया जो देश के लिए एक अच्छाई का चिन्ह है। मेरे एक माननीय सदस्य रेलवे द्वारा खाद्य पदार्थ की हुआई कम होने पर मंत्रालय की आलोचना कर रहे थे जबकि इम्पोर्ट द्वारा खाद्य पदार्थ कम लाये गये थे और यह संतोष प्रकट करने की बात है।

नवम्बर और दिसम्बर १९६२ में जबकि ज्वाइंट स्टीमर कम्पनीज के कर्मचारी हड़ताल कर रहे थे तो ५००० बैग्स जूट के लिए और ३००० बैग्स चाय के लिये रेलवे ने मुहैया कर के दिया था। इतना ही नहीं, यद्यपि देश में इमरजेंसी लागू है और जहाँ चीन के आक्रमण से रेलवे ट्रांसपोर्ट का मूवमेंट पैजंजर के लिये डिस्टर्ब हो जाना चाहिये था वहाँ रेलवे मंत्रालय और रेलवे कर्मचारियों ने पैजंजर ट्रेन सर्विस को नार्मल रखा और इस का जिक्र माननीय मंत्री महोदय ने अपनी स्पीच के पेज नं० ६ में किया है। अतः वे धन्यवाद के पात्र हैं और यह कहा जाना कि माननीय मंत्री महोदय ने अपने भाषण में

1247 R.S.D.—8

इसका जिक्र नहीं किया है उचित नहीं जंचता है। साथ ही साथ हम देखते हैं कि थर्ड क्लास पैजंजर के लिये थर्ड क्लास स्लीपर कोचेज बढ़ाई जा रही हैं और थर्ड क्लास में खों थॉर थर्ड क्लास के पैजंजर के लिये वेटिंग हाल इत्यादि का काफी इंतजाम किया जा रहा है।

अब हम डा० एच० एन० कुंजरु कमेटी की रिपोर्ट और अन्य रिपोर्टों को मिला कर देखते हैं तो पता चलता है कि १९६०-६१ में जो हुआ उस की तुलना में १९६१-६२ में बहुत सुधार हुआ है। जबकि १९६०-६१ में २३६.७ मिलियन माइल्स ट्रेन चली थी तो ०.६१ नम्बर आफ कोलिजंस पर-मिलियन ट्रेन माइल्स थे, नम्बर आफ डिरेलमेंट पर-मिलियन ट्रेन माइल्स ६.२ थे, इंटरप्शन टु थू कम्मुनिकेशंस १३.७७६ घंटे थे, सीरियस एक्सीडेंट्स डू टु फेयोर आफ स्टाफ ६ थी, नम्बर आफ मेंस किल्ल २८ थे, फेयोर आफ इंजिन और रोलिंग स्टाक १ था, पैजंजर ट्रेन्स रनिंग इन टू रोड ट्रैफिक एट मैनड लेवल फासिंग २३ थे और अनमैनड लेवल फासिंग पर ८१ थे तथा मृत्यु की संख्या २८ थी, वहाँ १९६१-६२ में जबकि २४५ मिलियन माइल्स ट्रेन चली तो घट कर नम्बर आफ कोलिजंस पर-मिलियन ट्रेन माइल्स ६.२ हुए, इंटरप्शन टु थू कम्मुनिकेशंस घट कर ११.६८७ घंटे हुए, सीरियस एक्सीडेंट्स डू टु फेयोर आफ स्टाफ घट कर ८ हुए, नम्बर आफ पैजंजर किल्ल घट कर २४ हुए, फेयोर आफ इंजिन और रोलिंग स्टाक द्वारा सीरियस दुर्घटना एक भी नहीं हुई।

(Time bell rings). Five minutes please.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY): NO, you will have to finish in two minutes.

4 P.M.

sft T⁺TsfTT 7W : Passenger trains
 rusning int; road traffic and
 manned level-crossing srf =K ^ 0 | T sfa
 unmanned level-crossingxp(^Z

कर ६८ हज़ और मृत्यु की संख्या घट कर
 २४ हुई।

मिस्टर व्हाइस चेयरमैन साहब, मैं आप का ज्यादा समय नहीं लेना चाहता। यद्यपि दुर्घटना कभी भी अच्छी नहीं कही जा सकती है परन्तु जहाँ मेशिनरी का काम है वहाँ दुर्घटना भी निश्चित है। आज हम देखते हैं कि जांच पड़ताल करते रहने पर भी हवाई जहाज और जल के जहाज तथा मोटर, जॉप, बस और साइकिल तक की दुर्घटना होती है। तो दुर्घटना का समूल नाश कहीं भी नहीं देखा जाता है। परन्तु यह बहुत ठीक है कि दुर्घटना न हो तथा कम हो और इस और पूर्ण रूप से ध्यान देना ही चाहिए। हम इस और पाते हैं कि प्रीवेन्टिव मेजर्स मंत्रालय द्वारा लिये जा रहे हैं और १९६१-६२ में ४८९ स्टेशनों पर मॉडिफाइड इन्टरलॉकिंग और ८९ स्टेशनों पर इन्टरलॉकिंग का प्रबन्ध किया गया है।

कुछ और सुझाव मैं देना चाहता हूँ। आसाम और नेफा, काशमीर, मनीपुर आदि के लिये यह आवश्यक है कि वहाँ रेलवे जल्द हो। भागलपुर के बरारीघाट गंगा पर पुल बनाने की आवश्यकता है क्योंकि उससे सुरक्षा के काम को बढ़ावा मिलेगा। ईस्टर्न रेलवे के साहबगंज लूप को जल्द ही डबल लाइन किया जाय। (*Time bell rings.*) अब मैं खत्म कर रहा हूँ।

अन्त में मैं यह कहूँगा कि यद्यपि expenditure on compensation and claims for goods lost or damaged के मद में १९६०-६१ में ३,६०,६४,४३० रु० खर्च हुए थे जो घट कर १९६१-६२ में ३,३४,७७,२९७ रु०

हो गये हैं फिर भी मैं यह सुझाव दूँगा कि जब रेलवे एक्ट के सेक्शन ७४ (१) के अनुसार रेलवे रिस्क रेट के बॉट करने पर ही रेलवे पर माल का जवाबदेही होती है तो क्यों नहीं रेलवे रिस्क रेट के स्थान पर इन्शोरेंस वा प्रॉपराटा जाय जिससे रेलवे और जनता दोनों को ही लाभ होगा।

अतः इन्हीं शब्दों के साथ ५९९.६९ करोड़ रुपये के आय और व्यय के प्रस्तावित १९६३-६४ के बजट का समर्थन करता हूँ और रेलवे मंत्रालय को उनके अच्छे कामों की बड़ाई करते हुये आशा करता हूँ कि १९६३-६४ में और भी तरक्की की जायगी और देश की सीमाओं की सुरक्षा के लिये रेलवे ट्रांसपोर्ट का विस्तार इमरजेंसी स्कीम के अन्दर जल्द किया जायगा और जो आसाम में रेल ट्रांसपोर्ट के सेलिटेज को बढ़ाया गया है उसे और भी बढ़ाते हुए नेफा तक पहुँचाया जायेगा।

SHRI RAJENDRA PRATAP SINHA: (Bihar): Mr. Vice-Chairman, the Railway Minister has presented to us a Budget when the country is passing through an emergency. I have tried to scan through his Budget proposals and also through his speech to find out if there is any reflection of the emergency in the Railway Budget. I have failed to find any. If you examine his speech, you will find that he has now accepted and provisions are being made to cater for 260 million tonnes of goods traffic by the end of the Third Plan. The original estimates were 245 million tonnes and the Railway Minister has estimated that there would be a further rise in the goods traffic and therefore the Railway Administration is now planning for the movement of 260 million tonnes but the Railway Minister has also made it absolutely clear in his Budget speech that he has not taken into account any movement for defence purposes. We all know that the Railways will have to carry an extra burden for the defence of our country and I fail to understand why any pro-

vision to meet the defence requirements has not been made while planning for the expansion of our goods traffic. The Railway Minister has rightly taken satisfaction that during the last emergency in October/November, the North Eastern Frontier Railway moved a traffic of about 65 per cent, over and above the normal traffic and he has asked us to join him in offering our congratulations and *ii* limitations to the Railway Administration and the railwaymen who did this splendid job. I certainly do join him in offering my felicitations to the railwaymen and the Railway Administration who did this job but I am sorry that the Railway Minister has painted a picture which is not true to the facts. He said in his speech that all the offerings, or all the requirements both of civil and defence, were met during the emergency period. This is not a fact. We all know, what to say of the civil, but even the defence requirements were not fully and wholly met by the railway movements. We had to requisition road transport. We all know that even the services of the State Governments were requisitioned that they should help the Administration in the movement of both civilian and defence goods by road transport by requisitioning the trucks in the States and this was done. We all know that because of the failure of the shipping companies to carry the freight by the river route, there was a widespread bottle-neck in the movement of goods. In the face of these, I do not know how the Railway Minister has stated that wholly the civilian and defence requirements were met. What I feel is for that the Railway Administration ought to have planned for a very much higher traffic need, both to meet the defence and the civilian requirements, not only for developing our economy but for any defence requirement, for any emergency that may arise like the one that arose in October/November last.

The Railway Minister has pointed out a few things that they are doing

in order to expand the capacity of railway transport on the North East Frontier Railway. I welcome that but I suggest that the Railway Ministry should treat this sector not only from the point of view of economy but from the point of view of defence and I am confident that it is not possible for the Railway to discharge its duties unless we have broad gauge throughout and double track. Therefore the Railway Administration should plan to make it a B.G. section with double track and centralised signalling as well as traffic controls and the entire section should be run by diesel locomotives because this is a strategic section of our Railways and we cannot take any chances. If the Railway Administration had put that point of view or highlighted the defence angle of the N.F. Railway, the country would not have grudged to advance any amount of money for that purpose and probably, he would have got the foreign exchange required for that purpose far more easily which he would otherwise find difficult.

SHRI K. SANTHANAM: It would also have been more economical.

SHRI RAJENDRA PRATAP SINHA: I feel that this emergency ought to have brought a sense of urgency for economising and avoidance of wasteful expenditure in the Railways. I find that that is completely lacking. The Railway Minister has given some details of the economies that the Railways are doing during this emergency, but he has not given or any of the Budget papers that have been circulated to us give any details as to what effective measures have been adopted to economise expenditure and also to economise capital expenditure which is not absolutely essential. Nothing has been given to us in detail and no figures have been worked out as to what amount of economy is going to accrue from such measures. That ought to have been provided to us.

[Shri Rajendra Pratap Sinha.] If you see the Review, at page 80 you will find that as compared even to the last 2 years, that is, 1960-61 and 1961-62 in respect of three Railways, the percentage of total working expenses to the gross earnings has gone up. This does not in any way point out that there has been economy in expenses. On the other hand it points out that our expenses have even been more than in the previous year. Even in the Central, Northern and Western Railways that is the case and they, as we all know, are well-managed Railways with heavy traffic. It is not as if there is not enough traffic on those lines. Even there the percentage of total working expenses to gross earnings has gone up. On the Central from 68.15 per cent, in 1960-61 it has come up to 70.08 per cent, in 1961-62. On the Northern the corresponding figures are 81.84 and 82.23. On the Western it has gone up from 72.63 per cent to 73.15 per cent. This is no pointer to any economy that is being practised on the Railways. If you refer to page 36 you will find that even with regard to 1962-63 our expenses have been up. On page 37 item No. 7 shows the percentage of working expenses, including appropriation to D.R.P., suspense, and payments to worked lines, to gross traffic receipts. There you will find that there has been some improvement and for that they have taken credit and I will also give them credit for that. So far as 1961-62 is concerned the percentage is 78.02 as compared to 78.42 in 1960-61. But in 1962-63 the revised estimate has again gone up to 78.29 per cent. This shows that the emergency has no effect in bringing down the expenses, but in fact the ratio has gone up.

SHRI K. SANTHANAM: They have Increased the Depreciation Fund.

SHRI RAJENDRA PRATAP SINHA: The increase in the Depreciation Fund is not taken account of in 1962-63. Then again, the percentage of net revenue receipts on capital-at-charge has gone down from 5.92 in 1961-62 to 5.54 in

1962-63. These are not very encouraging figures to point out the effect of the economy measures that the Railways are introducing.

The question, therefore, arises: Are we running our Railways efficiently? We have got this Blue Book 'A Review of the Performance of the Indian Government Railways'. It is a very interesting document. And no doubt, there are various indicators given in it which show that in the year 1962-63 the performance of the Railways has been better. But if we examine the question a little more closely we will find that compared to 1960-61 and 1961-62 in very many matters, there has not been improvement. The overall picture is very evident from the curves given on the last page. The two curves compare the net tonne kilometres with the capital-at-charge and it is seen that the position has improved. I accept that as the overall picture. But that is not enough. We must go deeper into the matter and examine the working of our Railways in the light of the various indicators. I am sorry that the Railway Ministry has not distributed the statistical book to hon. Members. Shri Santhanam also has referred to this and I too feel that this should have been distributed to hon. Members. I was lucky enough to get a copy from the Ministry and while looking into the details I found on page 292 the various indicators given and from these I find that *some* of the Railways are not working as efficiently as we may expect. There are seven or eight zones and I will not take all of them. For the purposes of comparison I need take only the bigger Railways so that the comparison may be adequate and fair. I take the Northern, Eastern, Central and Western Railways, and I shall take only two indicators to show the operational efficiency of these Railways. Let us take the wagon-mile per engine-hour, including departmental. The figure for 1961-62 is 201 for Central, 206 for Eastern, 225 for Northern and 244 for

Western. So the difference between the various Railways is there. Then take the net-tonne mile per engine-hour. It is 2765 for Central and 2682 for Northern. For Western it is 2865. Then again, if you take the gross tonne miles it is 12015 for Central, 14311 for Eastern and 11848 for Northern. For Western it is 12723. Then let us take the wagon turn-round. For Central the figure is 7.37, Eastern 7.53, Northern 5.58 and Western 5.04. What I am trying to point out is that these different Railways are not functioning efficiently when compared *inter se*. I should have liked the Review by the Railway Ministry to have given us the Indicators in respect of the various zones. The Efficiency Bureau should not be subservient to the executive department of the Railways and function just to hide the weak points of the Railway Administration. They should present the picture objectively and they should highlight both the good points and the bad points so that the Railway Board, the Railway Ministry, Parliament and the public at large may know the weak points of the Railway Administration and by their criticism try to improve them. It is very important that a public administration like the Railways should know what are the weak points. They should be highlighted. That is my submission. I have already pointed out that there is difference in the working expenses also in the various Railways. We should not be complacent seeing that the overall picture is good. If you want to improve further you must get into details and examine the working of each and every Railway, find out the weak points and strengthen them. Where there are failures we should try to find out the causes and remove those failures. That is only possible if «» are told what are the weak points. If you are not told that, if you are given only the general picture, of what good is that to the Railway Administration? Our criticism will not be there and therefore the Railway Board will not know where to

put its finger and remedy the weak points in the Railway Administration. I examined this Blue Book giving a review of the performance of the Railways and on page 33 various indicators are given. The explanation given by the Minister as also by the Railway Board is that the year 1960-61 was a better year so far as agriculture and industrial productions were concerned, than the year 1961-62. That is to say, it is said that 1961-62 was a bad one compared to the previous year in these products. And then they have hastened to give the figures for the ten months of the current year and referring to the indicators they have pointed out that there has been an improvement in the current year. Very good. I appreciate that improvement. But we should not forget that so far as the offering of traffic is concerned, it is quite good and the recession in the economy has not affected that and according to the other indicators the position should have improved but it has gone down. Why is that? The Railway Minister must give us an explanation for that. Let us take an indicator like the broad gauge engine kilometre per engine day. From 277 it has come down to 274. The engine km. per engine day has gone down from 162 to 157, the wagon km. per wagon day from 76.9 to 76.1. Then I take up the punctuality of the passenger trains. What has this got to do with me recession in economy? It has gone down from 85.75 to 84.21. Likewise, the consumption of fuel has also nothing to do with the recession in the economy; it is only concerned with the operational efficiency. It was 40 in 1960 and now it is 40.3. I am talking of the kilogram of fuel consumed per thousand gross ton km. Then the kilogram of fuel consumed per thousand gross ton km., so far passenger trains are concerned, this also has deteriorated from 52.4 to 52.7. In the case of shunting it has gone up from 6.77 to 7.11 and for goods it has risen from 36.8 to 37.1. The explanation that this has happened because of the recession in economy is not

[Shri Rajendra Pratap Sinha.] enough. If they have improved in 1962-63, the Railway Ministry owes an explanation to this House why the indicators that I have already mentioned, which have nothing to do with the recession in the economy, have gone down as compared to the year 1961-62. I have been trying to understand why this is happening. It is for the Railway Minister to answer but the explanation that comes to my mind is that the work load in the different divisions are very heavy. This is a matter which needs to be examined. The reorganisation of the Railways' was undertaken with a view to improving the efficiency of the railway operation by delegation of power so that speedy action could be taken and also with a view to encouraging healthy competition between the different Railway Administrations. Here we miss Mr. Kunzru who is a great authority on the subject and we miss him very badly. At page 81 of the Report of the Accident Enquiry Committee, they say that the workload, in the three divisions, AUahabid, Dinapur and Bhusa-val, is about 60 per cent, more than in the other divisions. Now, it is for the Efficiency Bureau to examine this case—I am merely pointing this out—and find out what should be the optimum workload for each division or Railway Zone. It is mentioned in one of the Budget papers that they are constantly reviewing this subject to see whether the workload of a particular division is high or low and take corrective action in the matter. Apart from the accidents that may have occurred, I would like to point out that these deviations from zone to zone or division to division in regard to the operational efficiency may be due to the workload that may be there which they cannot perform. This is a matter which needs to be examined carefully.

Before I pass on to the financial questions relating to this Budget, I would like to say a few words regarding the Report of Accidents Enquiry J

Committee. I would also like to pay my tribute to Pandit Kunzru, the Chairman of this Committee. Although he has been keeping indifferent health, he has devoted himself to produce this valuable Report which I am sure the Railway Minister and the Board will find very useful in order to check the increasing number of accidents. We have got two blue books, one The Review of the Railway Performance and the other, Report of the Accidents Enquiry Committee and both of them give absolutely contradictory features of the Railway Administration. One of them says, how bright the Railway Administration is, how improvements are being done and the other, the Report of the Accidents Enquiry Committee, is a sad commentary on the efficiency of the Railways. During the last five years, from 1957-58 to 1961-62, the period which has been dealt with by the Report, accidents have been on the increase. I would not like to go into the details which have been referred to by many hon. Members but it is surprising to note that 68 per cent of the accidents have been caused, as determined by this Committee, by failure of the human element. They have also gone into the details of how this failure of the human element has occurred. I think the failure of the human element has occurred largely because of the failure of the administration to take proper steps in the matter. I will touch on on one aspect of the matter to illustrate my point. The Report says that on an average, on the different Railways, there has been a shortage of five per cent, of the sanctioned staff in the categories of drivers, station masters, assistant station masters, levermen, cabinmen and so on; all these technical names are there. The Report further points out that as a result of this not fourteen hours, as some hon. Members pointed out, but even up to twenty hours the drivers have to work at a stretch. It was stated by the Railway Board that this happened because the personnel went on leave and these people had to do overtime.

This has not been accepted by the Kunzru Committee and I prepared to accept the Report made by Pandit Kunzru on this point. The Report itself says that the Comm.tee were not prepared to accept this proposition. The Report says that the personnel did not get leave because there was not enough personnel to carry on the work and it further points out that fifty-five per cent, of the drivers who were held to be responsible for accidents had not attended any refresher course in the five years' time preceding. This is a very pertinent point that they have made. All these people, the drivers, station masters, assistant station masters, levermen, cabinmen, etc., could not attend refresher courses because of shortage in the sanctioned strength. The Report further points out that there were not enough facilities for training these categories of people and even where there were facilities, the people could not be relieved and thus they could not avail of the facilities. Because of all this, fifty-five per cent, of the drivers were responsible for causing accidents. This is a very very damaging Report so far as the Administration is concerned, nothing to do with equipment and nothing to do with the workmen who are responsible for this. The responsibility is cast squarely on the Railway Board and none else. Why did the percentage of difference between the sanctioned strength and the actual strength go on increasing in the course of the last five years? I am not referring to all the other things but this is due absolutely to the failure of the Administration. Human lives have been lost and not cared for. This is the only conclusion that can be reached. It does not speak highly of the Railway Administration, the Railway Board or the Railway Minister.

There is one more point with regard to accidents I find that the Report points out that with the increase in railway traffic the accidents have also increased. It says that

the number of accidents per million train miles has progressively increased. From 3.6 in 1957-58 it went up to 4.9, nearly 5 in 1960-61 and though in 1961-62 it has gone down to 3.7 it is still higher than in 1957-58. If anything, the Railway Minister will pardon me, this is a very very sad commentary on the work of the Railway Administration.

Coming to the financial side of the Budget, I think the climate is there. Unfortunately when the Railway Minister could raise enough resources for the development of our Railways; not only that but also for giving aid and assistance to the general exchequer as well. But he is apologetic even for the 5 per cent surcharge he has made because his conscience is all the time pricking him. And what is it? It is that he has not been able to bring about economy in the Railway Administration, that he has not been able to bring about operational efficiency and therefore he cannot come with a clean hand to this Parliament in order to ask for more. If he could convince the Parliament that he has done his utmost in achieving economy and avoiding wasteful expenditure, and that he has improved operational efficiency, he could have easily asked for much more than what he has asked for today. And as a student of economics I would have lent my support far more than I could give him which even he is not getting from his own Congress Party members like Mr. Santhanam and others.

SARDAR SWARAN SINGH: I think politics is overshadowing economic considerations.

SHRI RAJENDRA PRATAP SINHA: I think in a matter like the debate on the Railway Administration there is no politics and I think Mr. Santhanam was perfectly justified although he belongs to your party in withholding his support in asking you to ask for more in view of what I have explained just now.

SHRI K. SANTHANAM: What did I say? I do not remember to have said that.

SHRI RAJENDRA PRATAP SINHA: Well, you have said that you do not approve of the Railway Minister giving 4.5 per cent as the rate of dividend on the capital-at-charge.

SHRI K. SANTHANAM: I did not object to the tax; I wanted it to be kept in the Railway funds.

[THE DEPUTY CHAIRMAN in the Chair]

SHRI RAJENDRA PRATAP SINHA: I will just explain the point which I have been making out. At the outset I would say that you can only justify this type of 5 per cent, surcharge as an emergency measure. You have got the backing of the Freight Structure Enquiry Committee in which they have suggested that you can have such a surcharge only in an emergency and the Railway Minister has probably made use of this as an emergency measure. But the Railway Minister must accept that we must rationalise our freight structure. You are apologetic when you say that even with the present increase the total increase will be only 13 per cent, as recommended by the Railway Freight Structure Enquiry Committee. I say that the climate today is such that you can ask for much more than 13 per cent and the country would have gladly given you that. Today the capitalist Press organs are exhibiting suppressed jubilation that you have not come forward with a heavier measure of taxation through the Railway Budget. They had expected very much worse but you cannot do that because . . .

SARDAR SWARAN SINGH: What is your opinion? It should have been more than this?

SHRI RAJENDRA PRATAP SINHA: If you had achieved all that economy which I had just pointed

out, if you had improved your operational efficiency, certainly I think it ought to have been more.

SARDAR SWARAN SINGH: If the expenditure had been less then the surcharge could have been higher- is that what you say?

SHRI RAJENDRA PRATAP SINHA: The point is this. You must raise your resources and this was the opportune time to raise your resources. Now, we cannot give you the resources if we are not convinced that they are being properly used, that they are not being wasted. That is my point. I would like you to examine this. You yourself have said in your speech that by the end of the Third Plan you expect the low-rated traffic to go up to 50 per cent. It is already 43 per cent, or something like that. Now, the low-rated traffic is not maintaining its own cost. What I anticipate is that with the increase in the facilities for road transport all the high-rated traffic will be taken away by the road transport, and you will be burdened with more and more of low-rated traffic. Your resources will go down; your income will go down. The Freight Structure Enquiry Committee had advised as early as 1957 that we must adopt a freight structure on the basis of cost of service, not merely on the principle of what the traffic can bear. The time, I submit, has come now when we should reorient our thinking on the freight structure. We should charge what it costs us to serve our customers. You have not done that from 1957 to 1963. At one place you said that you had started that work of costing. But all these valuable years have been lost. You are not in a position today to say how much it costs you to haul coal, or stone chips or marble, or other commodities like Iron ore and all the rest of it. But that is very important. When 50 per cent of your traffic is going to be low-rated traffic at the end of the Third Five Year Plan your finances instead of improving at the end at

the Third Plan, I submit, will be worse than what they are today. And I am merely giving a note of warning that the Railway Administration should look ahead and see that its finances do not suffer by reorienting its entire freight structure. That is point number one which I am making.

THE DEPUTY CHAIRMAN: You have taken 35 minutes or more. Is that your point number one?

SHRI RAJENDRA PRATAP SINHA: I will just take a few minutes more. That is one aspect of the question that the freight structure should be properly revised.

Now, coming to the passenger traffic, as a popular Minister and a popular representative, we all welcome that you have not increased the passenger fares. But as a student of economics I am baffled. What are you doing to see that your passenger fares meet the cost of passenger coaching traffic? I have seen your Reports. Even a division or a zone like the Eastern Railway does not pay its way for passenger coaching. What are you going to do about it? There are only two ways; either reduce your costs on passenger traffic by improving your efficiency or you rationalise your passenger fare structure. It is a very fallacious argument to say—as a student of economics I say that—that we do not increase the passenger fares and we are happy about it. But the fact is this that I am indirectly being taxed in order to pay for the inefficiency of the Railways, to pay the higher cost for movement of passengers. This is a nationalised transport system. It is not some individual who is bearing the cost. The country as a whole is bearing the cost; from one point or from the other point, it is immaterial. The fact is that our passenger traffic is today heavily subsidised. How long are we going to do this? The Railway Administration must apply its mind to it and they must place all the facts before us. We are absolutely in the dark

on this point. We must be told how much each zone is costing you. What is the norm? We must have norms and with those norms you must bring down the costs. Or you tell us that you cannot push down the costs and then you will have no option left but to ask for a direct increase in passenger fares instead of getting it indirectly from the people. After all, it is the people who are taxed indirectly.

THE DEPUTY CHAIRMAN: How much more time would you want?

SHRI RAJENDRA PRATAP SINHA: I will take five minutes more, Madam.

With regard to the dividend to the General Revenues, the Railways have been a pampered child of General Revenues and a grown-up child as well. I look at it from that point of view. All our public undertakings have failed and I do not think they are going to give us the resources we expected the public sector factories to give. The Railways are in a position to give them. That is my point. Now, you have used the argument, probably the same argument as the Convention Committee has advanced, about increasing the rate of dividend from 4.25 to 4.50 per cent. I have not been able to appreciate it. You are talking of the average rate of interest. Today the borrowing rate of interest is 4½ per cent. The Reserve Bank is borrowing at 4½ per cent. The Reserve Bank is the Government of India. On the same basis, on the same calculation as made by the Convention Committee, it comes to 4.75 per cent. I do not know how you say that on the same logic it will be 4.50 per cent. In 1960 when the Convention Committee considered it, the bank rate was only 4 per cent. Now, it is 4½ per cent. On that basis it should be 4.75 per cent.

SHRI K. SANTHANAM: It is not the borrowing rate of the Government of India.

SHRI RAJENDRA PRATAP SINHA: The Reserve Bank of India is the Government of India.

SARDAR SWARAN SINGH: It is obvious the earlier debts carry a lower rate of interest. Therefore, it is the average.

SHRI RAJENDRA PRATAP SINHA: We have now to look at it from this point of view: at what rate can you borrow? There is justification if we adopt the same argument as made by the Convention Committee. I am not going into anything else. The rate of dividend should be 4.75 per cent, at the present rate of interest. I may tell you also that our representative, my esteemed friend, Mr. Rohit Dave, who was a member of the Convention Committee had pointed this out at that very time. He could foresee how things were going to shape not only in respect of Railway Finance—but also in respect of General Finance. He had suggested 4.75 per cent, at that very time. I am not revealing any secret. Now, you have accepted at least 4-50 per cent. It ought to have been 4.75 per cent, if not 5 per cent. We still maintain that the Railway—should pay 5 per cent, dividend to the General Exchequer. Why should it not? It has been a pampered child. Does not the emergency give the maximum advantage possible?

I also extend my support—although some of your own Members have not done so—and it is correct that you have increased your contribution to the Depreciation Reserve Fund I still maintain—and here I agree with Mr. Sinthanam—that the Depreciation Reserve Fund needs to be augmented very much and the arbitrary figure of Rs. 70 or Rs. 80 crores will not do. We have got to take into account what would be our cost of replacement. We are burdening the future generation. Why should we ask the future generation to pay for us, to pay for the omissions and

commissions of the Railway Finances? We must provide for their replacement at the proper cost. Even with regard to the old machinery that you are going to change, it will be at a very high cost. In the case of what you are putting in today as machinery, when the time comes for their replacement after about twenty years, it would be at a very much higher cost. Therefore, you must build up both your Depreciation Reserve Fund and the Development Fund. Now, I have seen the figure of the Development Fund. It is very much less. I am talking of the closing balance. I need not give the figure and take the time of the House. But if you see the closing balances, you will find that we were very much better off in the First and Second Five Year Plans. We had to borrow from the General Revenues during the years 1957 to 1961 which we have now repaid. This year the balance is Rs. 1621 crores. Here also I think all the safety devices and safety measures have to be taken out of this Fund. Now, you are going to adopt all the recommendations of the Kunzru Committee. It will be a strain on this Fund. I do not think you can manage with Rs. 26 crores as you have provided for in the rest of the Five Year Plan.

Then all the amenities for the railway users, if it is more than Rs. 25,000 have to be provided from out of this Fund. I think a very much greater provision than what is anticipated by the Railway Administration in respect of both these Funds should be made. How can you do that? Either you have to bring down your cost or you have to increase your resources. The climate was there for you to increase your resources. You must rationalise your freight structure. You must rationalise your passenger fare structure. You must bring down your costs so that the general financial position of the Railways will improve and you may stand on your own legs. Now, Rs. 2,000 crores of capital is there. How long are you to wait so that you

will be able to improve your resources to meet your own development needs?

SHRI SITARAM JAIPURIA (Uttar Pradesh): Madam Deputy Chairman, I thank you very much for giving me this opportunity immediately after my esteemed friend, Mr. Sinha. I must apologise to the next speaker, Mr. Shastri, for allowing me this chance. I hasten to congratulate the hon. Minister of Railways for the very prudent manner in which he has placed his Railway Budget before us. In fact, principles of sound business and practices have been displayed. It is a most sound principle that emerges from the Budget under review. Investment of capital, whether of public utility or not, deserves a better deal. The bulk of resources for replacement and expansion has to be ploughed back from the current earnings. I submit and wish to say that it should be kept in mind both by the Government and incidentally by the Tariff Commission also on whom the cost-structure is dependent a lot. This applies not only to public utility undertakings but also to industries both in the public and private sectors.

I welcome the no increase in passenger fares, but I must respectfully say that it should not be left unrealised, that a flat rate of increase in freight rates reflects terribly on the cost structure. If the passenger fares are increased, only those who travel will pay. We are fully aware that there are not many places where the Railways are yet there. Also, we fully know that all the citizens of the country do not travel by train. But the increase in freight rates is bound to affect every common man in the country. Let us not forget that any increase in the freight rates is bound to reflect an increase in the prices of goods and materials. Every common man who is a consumer of goods will have to pay. We cannot forget the very famous saying the preacher said 'I pray for all', the lawyer said

I

1339 *Budget (Railways)* [RAJYA SABHA] 1963-64 1340

[Shri Sitaram Jaipuria.]

Coming to the merits of the freight increase, the hon. Railway Minister has very skilfully tried to convince us that its impact would be very minor. I venture to say that if a sum of Rs. 19 crores is expected to be realised, it cannot by any stretch of imagination be said to be a very minor one. No doubt the rates in the speech have been mentioned on per kilogram basis. But may I say that if the rates can be explained on a single gram basis it would have looked even lower than what it apparently looks on the face of it? Here I cannot forget that on

plead for all' and the doctor said 'I prescribe for all', the consumer said 'I pay for all'. Therefore, whatever may be the increase in the freight rates, it is the consumer who ultimately will have to pay. In fact, if we recollect, it was in April 1956, when the Second Five Year Plan was launched, that most of the freight rates were raised by 61 per cent. Later on, July 1957 also witnessed another increase of 61 per cent. Then came the Railway Freight Structure Enquiry Committee. In pursuance of its recommendations, October 1958 again saw an average increase of 4 per cent. Then came the Pay Commission. This gave a further justification for increase by 5 per cent, in 1960. Last but not the least was the Budget presented by our present worthy Railway Minister in April last. It sought a further increase of 4 per cent, from July 1962. Finally, we have before us the latest Railway Budget proposals which announce a 5 per cent, increase on goods traffic and a 10 per cent, increase on parcel traffic. Does it not show that during the past seven or eight years the freight rates have increased by 30 per cent, or so? The short distance rates have still been very badly increased. In this connection, I would like to make a reference to the Mudaliar Committee's Report. The Mudaliar Committee was mainly appointed to recommend the rationalisation of the freight structure. The Committee no doubt worked very hard and it was only in 1957 that it saw the light of the day. In this connection, my main submission is that the increase of rates on a flat rate now and then has amounted to an absolute, if I may submit, waste of time and energy of the Mudaliar committee. Its main purpose was to rationalise the freight structure. Instead of rationalisation the Government has sought to increase the freights through a succession of flat surcharges, and thus the freight structure, if I might say so, has been made more irrational and the entire labour of the Mudaliar Committee has been more or less wasted.

some important items, freight has not been increased, and they are milk, vegetables and newspapers. I also hasten to congratulate the Railway Minister for giving an announcement reducing the rates for exports. It is a very welcome step, and I am sure it will help the exports to a great extent. It has been our experience in the past that any increase once announced is ultimately to some extent reduced. That not only raises a hope in the minds of many but also gives an opportunity to our so-called progressive friends to call it a Government which assists the industrialists and capitalists. But I must say

that if consultations are held with the concerned Ministries earlier, it will help a lot in putting proposals which will not create false hopes in the mind of anyone and which will also be very useful.

While still on the question of exemption of certain commodities, I would like to raise one question, and that is about sugar and sugarcane freight. I might submit that the incidence of freight on sugarcane actually works out to about 20 nP. per maund of rail cane which is more than seven times the rate which prevailed during prewar times. As against the above, the Government are now allowing a rebate of only 12 nP. per maund on rail cane purchased by the factories with the result that the mills find it uneconomical to crush rail cane. If, therefore, the freight is increased, it will be necessary for the Government

to allow increased rate of deduction for rail cane which, if not done, would put the growers concerned to serious hardship. I would most respectfully submit that this increase in the sugarcane freight is bound to affect the economy of the sugarcane growers and mills in many regions are now finding it extremely difficult and also uneconomical to consume sugarcane transported by rail, and if this is allowed to continue, it might work a serious hardship which will in another way also affect the economy of the sugarcane growing areas.

If we compare the rise in the railway expenditures, there is no doubt complete justification for the increase in the cost of fuel, which has increased by 15 per cent. The costs of other materials concerned also show a rise of 20 per cent or more. But I am afraid that the increase in the cost of staff which has amounted to 60 per cent, of the working expenses of the Railways, which is a 30 per cent, increase on a per capita basis, can hardly be justified. There are instances where there are unmanned level-crossings, and that question has come up a number of times in both Houses of Parliament, while on the other hand the increase in the staff expenses is going up also very much. So, either there is a lot of work for some people to do, there is shortage of staff, or there are more people and less work for many of them.

SARDAR SWARAN SINGH: This was partly due to the recommendations of the Pay Commission.

SHRI SITARAM JAIPURIA: That was earlier, Sir. My submission is that in the whole country I do not know of any industry either in the public sector or in the private sector where the staff cost alone comes to nearly 60 per cent. I would only submit that it may kindly be looked into if there is any fleecing of the customers in order to pamper the staff. I am not one who believes that they should not be given their due share, what they deserve, but to me it appears that the

1341 *Budget (Railways)* [28 FEB. 1963] 1342

cost on the staff is very high, and particularly when I look at the improved methods of mechanisation and also the improved apparatus that the Railways have been importing and getting for a long time past this looks all the more heavy.

I will now come to the question of coal.

SHRI NIREN GHOSH (West Bengal): Are you pleading for the reduction of overhead cost on officers?

SHRI SITARAM JAIPURIA: I am referring to the 60 per cent, expenditure on staff. You understand what I mean. Coming to the question of coal, no doubt there has been

overall improvement in this respect. I will say that the Railways have done a splendid performance and the increased output of coal has been very well handled. But the introduction of Box Wagons has created a lot of difficulties due to the lack of proper handling equipment at the various stations and yards, and I hope this will engage the attention of the hon. Minister and that necessary steps will be taken in time so that the Box Wagons, when they start moving and moving in greater number, do not in any way create serious handicaps.

I also wish to associate myself in offering my congratulations to the railwaymen for their splendid performance during this time

of national emergency. But I know that their performance would have been still better had the necessary equipment and material been provided to them and had efficiency been considered as the main criterion for promotions and encouragement.

A lot has been said about overcrowding in trains, and I would not therefore touch that subject at this stage. But I would humbly suggest and submit that the general public in Delhi and Government servants who have to stay outside Delhi due to residential

difficulties here are finding it extremely difficult and if there could be some daily passenger service to bring them from the outskirts of Delhi to the city, I think that will be of great service to them and will also be helpful to the Railways in augmenting their revenue.

Electrification of Mughalsarai-Kanpur main line has been going on for some time past. That needs speeding up. Mughalsarai is a very important railway yard and a lot of expansion has been done there. I would say that the absence of a suitable retiring room at such an important station and centre has put the general public into great inconvenience.

There is one thing more that I would like to say before I sit down, and that is about the Deluxe trains that run from Delhi to certain important stations. I must admit that it is a very useful train and has been availed of by the upper middle class people to a great extent. I had occasion to travel in the third class air-conditioned coach a lot, though I found it very difficult to accommodate myself in the small chair, but somehow I had to.

SARDAH SWARAN SINGH: You should start some dieting.

SHRI SITARAM JAIPURIA: I have already started that, but you probably do not want to improve the chair. I can tell the hon. Minister that one of the constant complaints of the fellow passengers is this: invariably in every trip there is a great shortage of water felt in the Deluxe trains. It may be that the requirement of water is more for Indian conditions and standards or that the tanks provided are much smaller, according to international standards, or it may be that the stoppages of the train are very few which means that the filling of water at the watering stations is not there. There is not only shortage of drinking water but there is also shortage of water in the lavatories, which is a daily occurrence since this train has been introduced. I do hope that this grievance

1343 *Budget (Railways)* [RAJYA SABHA] 1963-64 1344

[Shri Sitaram Jaipuria.] of the passengers, a genuine grievance, will be looked into by the Ministry.

5 P.M.

The overall transport problem is very acute, and in view of the growing requirements and the industrial production that is going to increase and also the increased output from the coal mines as envisaged by the Ministry of Mines and Fuel, I am sure that the Railways will plan ahead to see that the requirements are met fully because the consequences of the national emergency are also going to throw a big challenge to the Railway Administration. I also feel that the Government will have to plan not only to increase railway transport and

develop it, but every other avenue of transport will also have to be tapped. Whether it is the railways or roads or inland waterways or any other way of transport, all will have to be given due share of importance. I hope that this problem will be examined in this perspective. Thank you.

SHRI SATYACHARAN: Madam, Deputy Chairman, I very much regret that I could not be present in this House when the hon. Minister of Railways presented the Budget and made his inaugural speech. But the Budget as it has been presented to us is a sufficiently clear mirror in which is reflected the financial and the operational aspects of the Railways.

Madam, with an extensive and total route of 57,089 kilometres, the Indian Railways are the largest in Asia and the second largest in the world. The Railways have a complement of about 12 lakhs of people working and further activities, just like the proposed construction of 1,200 miles of new lines, are envisaged. These things do indicate that we are today going to deal with one of the greatest and the most extensive organisations of the world which happens to be in the public sector. Madam, I must pay tributes at the very outset to the hon. Railway Minister and his efficient team which could produce such a satisfactory docu-

ment. At this time of the emergency with so many things in hand, they were able to produce, with very prudent financial handling, a balanced Budget which shows a balance of Es. 31 crores. This is no mean an achievement.

I would like to speak on several items dealing with the various aspects of the operational side of the Indian Railways. Firstly, we have to take into consideration that after partition the Indian Railways had to bear a great strain. A lot of disturbances did happen in the very structure of the Railways and it was with great foresight that it could be met so well. The first thing that occurs to us is about the rolling stock. The rolling stock is very important because India used to import a large number of engines and so many other things which are associated with the operational side. It is very heartening to see that today most of these things are being produced in India. Recently, I had the privilege of visiting some of these factories, especially the Chittaranjan Factory, and I saw that the recent manufacture of an electric engine, "The Lokmanya", was something indicative of a wonderful achievement. Steam engines and diesel engines are manufactured, the latter ones at Varanasi. These have gone a long way in meeting the demands of the Railways sufficiently. As far as many other things connected with the electric equipment are concerned, I find that they are also produced in a larger number at Bhopal, at the Heavy Electricals factory. If I had the privilege of visiting only the other day, and they have given a very good account of themselves. These things should augur well for future activities as far as the Railways are concerned.

About the Third Five Year Plan which has been subjected to a certain amount of criticism on the floor of the House, I have to say that those who had envisaged this Plan had done some creditable work because in the Third Plan we find that the originally allotted sum of Rs. 1,325 crores

1345 *Budget (Railways)* [28 FEB. 1963]
has now been increased to Rs. 1,535 crores. It is due to the fact that there is increased activity and pressure on the operational side of the Railways.

Madam, about the amenities and so many other things concerning the third class passengers, the Railways have done very well. A democratic Government as it is, it has to look to the needs of the third class passengers who subscribe to the tune of 80 per cent. of the Railways' revenue. Installation of fans in coaches, construction of passenger halls and above all the abolition of the invidious distinction about exit and entry of the passengers. I do speak very well of the administration side. And apart from the amenities, the

1963-64 1346
exciting thing that we see is that those people who have been working, I mean the railway staff, have also been accorded a number of facilities. At some places, I did see subsidised schools. It was a heartening scene to see students taking wholesome meals which was subsidised by the Railway Administration. These are some of the points to which I have to draw your attention because some of those people who have offered criticism did take little notice of the fact that in spite of great pressure on the Indian Railways, apart from the emergency, with an increasing population, with practically very little addition to the staff, with increased pressure on the lines and also on the entire fabric of the system, the Railways have done very creditably and it speaks well of

the Railway Administration.

After having given my thoughts to these things, I would like to speak on certain matters which have engaged my attention currently. Madam, I feel that at this hour we have to devote our attention to saving every farthing that we can. In that context, I say that as far as construction of buildings is concerned, it should be done in the same perspective. I mean, there are stations which have been demolished, stations which could have been quite serviceable for years to come. There were some very good stations, they were quite strong ones.

Some were given a new look. At this hour of emergency, when we need every farthing to be saved, this has to be given serious consideration to.

The second point that I would like to bring to the notice of the hon. Minister of Railways is that as far as the narrow gauge railway lines are concerned, I have gone through some of their financial aspects, and I am not really happy. I feel that as early as possible the narrow gauge should be abolished because if you could save to the tune of Rs. 2½ crores annually and the same could be invested in converting the line into broad gauge or even metre gauge, that would be a better project. I understand that the Railway Board is also giving serious consideration to this aspect of the thing.

Now, I would like to draw the attention of the hon. Minister to a very important factor. As is the progress made in other democratic countries, in the matter of our Railways also we should try to make it more modern, we should rationalise it, and also make it modern in a manner which may compare favourably with the railways in other advanced countries of the world, which have gone much ahead of us. I mean in this connection that our Research, Designs and Standards Organisation should be given more consideration than has been given to it so far. Madam, I can quote, in this context, some of the organisations working in various countries, especially in Japan, Britain and America. Japan is one country which has gone far ahead of even many of the Western countries. Those who have seen the performances of the Japanese Railways will bear me out that it is an amazing feat, how the entire system has gradually been developed, how it is all more or less electrical equipment and electrical operations with manual labour employed the least, whereas we have still the steam locomotive and some of the crude methods for operations on the Railways. Japan has gone far ahead

[Shri Satyacharan.] of us. As a nation of course we are happy that we have made so much of progress all round and we wish to emulate them in the matter of railway development.

Let us now see what they spend, and let me take first Britain because most of the engines we had imported from Britain and let us see about the activities of the British Transport Commission. An extract from their annual report shows what advantage they have taken from their research and development organisation. About £700,000, about Rs. 91 lakhs have been spent on their organisation. As far as the American Railway Engineering Association is concerned, as it is before us they have also spent to the tune of, say, Rs. 19,92,000, that is, on only one particular aspect of the thing they have spent so much. As for the International Union of Railways, *Union Internationale Des Chemins De Fer*, they have also spent a large sum. They have their headquarters at Paris and at Utrecht. I quote these things only to prove my point that these organisations are doing so well in the West and also in the Far East. They have produced good results and they have helped in modernising and rationalising the various operations of railways. Here in India, we are still in an infant stage. We have at Lucknow such an organisation known as Research, Designs and Standards Organisation, and I have seen this and similar other organisations abroad. I think Lucknow needs greater impetus, because we now are going to have so many things experimented. Madam, these are the things which need our attention most while presenting the Railway Budget, but I find that this aspect has not received so much care and attention which it ought to have received.

So many things have been said about the Railway Accidents Enquiry Committee. This is not the proper time for me to speak on this particular matter, because I am also asso-

ciated with that Committee as a humble member. After the publication of the second part of the report, if there are some objections, we can meet them here, on the floor of this House. It is true and I also felt, after visiting so many places, that we had to make a lot of improvement in so many matters, specially track, locomotives, etc. And as far as human failures are concerned, they must receive our primary attention because in the majority of cases the accidents have taken place because there were human failures. By human failure I mean lack of a true sense of duty, lapses on the part of the staff in discharging their respective duties, on the part of people who are associated with railway operations, for example, station master, assistant station master, cabin-man, signaller, etc.—so many people are concerned. Now, there should be also improvements in the matter of signalling. This is a thing which has to receive great care because, if we take only three specimens of accidents, those at Mainpuri, Kosgi and Ghatsila, we find that one was due to disregarding of the signal, another was due to over-speed and the third was due to sabotage. Now, sabotage, normally, is beyond our means, but as far as the other two are concerned, they have to be taken note of when we have any kind of Budget presented to us. As far as this Railway Budget is concerned, I know that this particular aspect has also been given proper attention, but what I say is that, at a later stage, when we are engaged in the consideration of the Report of the Railway Accidents Enquiry Committee, many of the problems confronting us while we are making our observations on the Budget now will reveal themselves in their full form and they will be taken up then.

Thank you, Madam.

SHRI M. P. BHARGAVA (Uttar Pradesh):
On a point of clarification, Madam Deputy Chairman. I would like to know from the hon. Member

whether the Committee applied its mind to the causes of human failure.

SHRI SATYACHARAN; Yes, Madam, we have also recorded some of those things which caused these human failures. May be because of overwork.

SHRI FARIDUL HAQ ANSARI: They have given it.

SHRI SATYACHARAN; While giving all these things we have not to give everybody a statement. We have given only a resume of things which do reflect or which have a direct bearing on the subject.

SHRI S. C. DEB (Assam): Madam Deputy Chairman, I rise to support the Railway Budget proposals. First of all I would like to congratulate our Railway Minister and the Railway Board for their performance in this emergency, particularly the North-East Frontier Railway Administration. There, a 65 per cent, increase in the volume of traffic was handled during this period. It was a very enormous task that was entrusted to the Railways and they performed it with credit. In this connection, I would like to mention one thing. When the order was issued by the Deputy Commissioner for the evacuation of Tezpur and for the destruction of currency notes in the Tezpur treasury, a railway officer, with a great sense of duty and at great risk, took away with him a large sum of money, a large sum of railway earnings and handed it over to the headquarters office at Pandu. It is a very creditable thing that he collected all the money and deposited it with the headquarters office.

Now, Madam, the Railway Minister in his Budget speech is pleased to devote a chapter to Assam, and it is for the first time that we see in the Railway Budget speech, this year, that a chapter has been devoted to the Assam area, and people cer-

1247 R.S.D.—7

tainly appreciate this, as I do coming from Assam. But it is the need of the hour that made it so. It is the need of the emergency that made it so. It is the need of industrial development in that particular area that made it so, and during this period their performance was extraordinary and it was a very hard task for the Railway Administration to manage it, the moving of goods, the carrying of defence forces to and fro, the carrying of military equipment and other things connected with defence, all over and above the normal traffic. But I must submit that during this period of emergency people had to suffer a lot. It is not that passengers have to suffer due to emergency alone but they are put to trouble because of late running of trains also. I come from that area and I have sometimes to visit that area by rail and I know how the people are confronted with difficulties.

In that connection, Madam, I may mention that because of the construction of the Brahmaputra bridge one train, Kamrup Express, is now running from Barauni to Dibrugarh. It is a very good train, of course, but there are numerous difficulties also that the passengers have to face. There is vast overcrowding because through passengers from Dibrugarh can come up to Barauni without any trouble. For that reason there is very much overcrowding. So if you have to remove this overcrowding, you should introduce some local trains for movement of local traffic. Because it is a fast-running train, Dibrugarh passengers wishing to go to Gauhati or Barauni, like to travel by this train. Now, this Kamrup Express is going to become the Assam Mail.

Because of overcrowding on these trains there is ticketless travelling. There is no denying the fact that when there is overcrowding there is ticketless travelling resulting in loss of revenues. That must be taken into consideration. The hon. Railway Minister has admitted that the in-

[Shri S. C. Deb.] crease in railway revenue has gone up from 3:6 per cent, to C per cent. If there is so much of increase in revenue, why should you not provide more trains to meet the present overcrowding? And if you do not do that, there will unavoidably be loss of revenue. You cannot help it. Whether your ticket collectors are there or not, ticketless travelling is bound to be there. When there is overcrowding on particular trains on particular stations, the Railway Administration becomes powerless. Since I have myself travelled in overcrowded trains I speak with experience and I can say that because of overcrowding there is loss of revenue. This should be taken into consideration and more trains introduced to meet the traffic. You should introduce local trains for local traffic.

Now, Madam, they have extended this train up to Dibrugarh. But what about the difficulty experienced by passengers with regard to reservation? Presently, the people have to run up to the Chief Commercial Superintendent, Calcutta, for third class or even first class accommodation. If a man has to go by a sleeping coach, he has to approach Calcutta. The station master here is helpless. The reservation people here are helpless unless they get a reply from Calcutta to the effect that accommodation in sleeping coach is available. You have to put some more sleeping coaches or you have to provide for some quota of reservation in Lumding, Gauhati or some other important stations. In Gauhati previously in the sleeping coach, there was a provision for eight seats for Cachar area. In Lumding there is no quota.

Madam, I come from an area where there is one train only to meet at Lumding the Kamrup Express connecting the distant areas. We have to pass through the hilly section where there are 37 tunnels. It is a very difficult section. People come

1353 *Budget (Railways)* [28 FEB. 1963]

section. I put a question the other day when there was talk going on that from Siliguri there would be a broad gauge line up to Assam side. May I know this? Would the hon. Minister kindly consider and take a swift decision on whether this line should be extended up to Juggigupa and whether it will be a new line? You may also consider whether that link line will be broad gauge or a new line that was contemplated earlier and also surveyed will be constructed in broad gauge from Siliguri to Juggigupa. I humbly beseech the Minister to take a quick decision on that. When you are speaking of emergency, when you are saying that you are carrying so much of transport and taking credit for so much tempo in this area when the difficulty was there, why should you

from all over that area and they do not get any accommodation. People anxious to go to Calcutta, Delhi, Bihar or other places have to travel by this train. Unless there is sufficient accommodation, these people are put to a lot of inconvenience. There is a transport bottleneck. People come from Tripura, from Cachar, from Lushai Hills. They have to travel by this train. Therefore, trains which connect Kamrup Express at Lumding should be given more consideration.

In this connection, I would like to draw your attention to an accident which occurred a few days ago on the hilly section of Lumding-Badarpur. This section has 87 tunnels. The track perhaps is not so strong as to stand the speed of trains. For that area this is the only life-line. You are extending the line from Kalkalighat to Dharamnagar. You should extend it up to Agartala to serve that part of the country also. If you do that, you have to run more trains on this section to enable the passengers to avail themselves of this or other train in this part of the Assam valley.

Then, Madam, while you are introducing diesel locomotives many goods trains in the North East Frontier section are being run by diesel engines— would you kindly consider providing the whole section with diesel engines? The trains running between Badarpur and Lumding should be run by diesel engines. That is my humble suggestion.

Then, Madam, because of the construction of the Brahmaputra bridge a new situation has been created. As a result of that the whole time-table should be recast. It should be so adjusted that everybody gets the advantage of being connected with through running trains.

The hon. Minister was kind enough to mention many things, such as the line capacity, expansion of yard capacity etc. But it is a metre gauge

1963-64 1354

not take an early decision that there should be broad gauge this way and that it should be quickly done?

I find that in the Explanatory Memorandum it is stated that the line from Kalkalighat to Dharamanagar will be completed in 1963. May I know whether the traffic will be allowed at once or after some time? You may kindly mention this. Also kindly take a decision that the line should go up to Agartala. I say this in the same way as our friend Mr. Yajee who said that from Silchar to Imphai a line should be going. Shri Budh Singh was also putting his case that there should be a line up to Srinagar. You say in this brochure as follows:

"Transport is a necessary and vital factor in the development of national economy in any country and in determining the pattern and standards of living. In India the Railways by and large are still the lifeline of the country."

When you say this, why should you leave the people in these areas to their fate? That should not continue any longer because these are border areas. It is the paramount responsibility of the Central Government to

connect every part up to the extreme corner by rail.

I would say something about the accidents. In the report mention was made about collisions, derailments, train wrecking, trains running into road traffic at level crossings, fires in trains and at stations, etc. So many kinds of accidents are mentioned. For failure of engines and rolling stock, the figures are:

In 1959-60	..	3,177
1960-61	..	3,068
1961-62	..	3,355

Why is there so much of engine trouble? Whether these are old engines, whether you are not replacing the old stock by new ones and whether it is due to that or due to some other cause should be looked into. That should be done and quick decisions taken.

I would like to say that as regards the North-east Frontier Railway, the figures of derailment of passenger trains are:

In 1960-61	..	22
1961-62	..	13

Number of derailments of trains other than passenger is:

1960-61	..	108
1961-62	..	150

It is said that because you have to drag so much of goods, the accidents are so many. Why is this number increasing in this way? There is another difficulty. When any derailment happens, it being a single line, both ways trains stop for hours together because there is no other alternative. That difficulty should be taken care of and Assam link line whether the M.G. or B.G. should be double lines at all costs. As far as Assam is concerned, it should have double line.

You are introducing some locomotives every year, from Chittaranjan

[Shri S. C. Deb.] 168 and from Telco 70. The 70 locomotives are meant for MG. May I ask whether these 70 engines are sufficient for a year to look after the needs of the M.G. section? If not, why should you not give your earnest consideration to improve the situation and find out how to get better engines and more engines so that there may be swift running of trains.

Some questions were put here also in regard to the neglect of second class passengers. They are also giving you revenue. Why should you not give them some comfort and why accommodation should not be increased when you are increasing the fare? It should be considered in this emergency. The second class accommodation should be increased and due consideration should be given to that.

Overcrowding is there. Our Railway Minister has given his impressions on page 31. He stated that 3-6 per cent. is the allocation in the Third Plan but by their own account there is an increase of 6 per cent. Why proper accommodation should not be given and facilities should not be increased? Why should not the facilities be improved to meet the need of the hour? People have to run from place to place for their avocations and for many other things. The Government employees are running from one part to another. The defence forces are going from one part to another. Other commercial and industrial people also are running from place to place for their avocations. Why should you not help when you are taking credit that your enterprise is second in the world? Why should you not give accommodation to all those who are giving you revenue? Thank you.

श्री एल० ललित माधव शर्मा (मनीपुर):
उपसभापति महोदया, मैं सन् १९६३-६४ के रेलवे बजट का सम्पूर्ण समर्थन करता हूँ और विशेषकर ३१ करोड़ रुपये की जो बचत रेलवे बजट में दिखाई गई है उसके लिये रेलवे मंत्री जो को धन्यवाद देता हूँ। एक काल की अवस्था में नार्थ ईस्टर्न फ्रंटियर रेलवे के

अवरल मैनेजर गंगूली साहब ने तथा ६३ हजार कर्मचारियों ने जो दिन रात अधिक काम किया है और देश भक्ति का परिचय दिया है उसके लिये मैं इन लोगों को धन्यवाद देता हूँ। चीन के आक्रमण के बाद श्री वील भद्र थाजी एम० पी०, श्रीमती ज्योतसना चन्द्र एम० पी० और मैं, तीन आदमियों ने नार्थ ईस्टर्न फ्रंटियर रेलवे में जितना एरिया है वहाँ १४ दिन दौरा किया था और हमने देखा था कि उस दूरी हमारे रेलवे कर्मचारियों ने १४ घंटे, १५ घंटे और १६ घंटे तक काम किया था। उनसे यह पता लगा है कि उनमें पूर्ण देश भक्ति है और उन्होंने अपनी सविस में किसी प्रकार का हेर-फेर नहीं किया। देश की रक्षा के लिये उन लोगों ने खुशी के साथ और दृढ़तापूर्वक १५, १६ घंटे काम किया। उसको हम लोग खुद देख करके आये। जितने हमारे जवान लोग आते थे उनको रेलवे कर्मचारी चाय पिलाते थे और उनका अच्छी तरह से स्वागत स्वागत करते थे। उसको देख करके हम लोगों को बड़ी खुशी हुई। इसलिये वहाँ के जो हमारे कर्मचारी और पदाधिकारी हैं उनको मैं धन्यवाद देता हूँ।

राष्ट्रपति महोदय ने जो अपने अभिभाषण में कहा था कि चीनी आक्रमण होने के बाद हमारे जितने काम होंगे, सब सुरक्षा की दृष्टि से होने चाहियें, वह हमारे राष्ट्रपति जी का बड़ा महत्वपूर्ण भाषण है क्योंकि अभी हमारे भारत का संकट समाप्त नहीं हुआ है। २७ तारीख को लोक सभा में हमारे माननीय प्राइम मिनिस्टर ने फिर संकट की घोषणा की जो कि पाक और चीन की संघि के कारण और बढ़ गया है। इसलिये इस वर्तमान समय में भारत राष्ट्र की सुरक्षा के लिये जितने भी आवश्यक काम हों उनमें रेलवे की अप्रसर होना चाहिये और जैसा हमारे राष्ट्रपति जी का उपदेश है उसके अनुसार काम होना चाहिये। इस संबंध में जो हमारे सीमा प्रांत हैं उनकी ओर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। जैसे लद्दाख की सुरक्षा के लिये पठानकोट से जम्मू काश्मीर तक रेलवे लाइन बनाई

जानी चाहिये। जम्मू काश्मीर के एक तरफ चीन है और दूसरी तरफ पाकिस्तान है और यह दोनों के बीच में है। वहां जो हमारे सैनिक हैं उनके लिये जल्दी से जल्दी हथियार पहुंचाने के लिये और दूसरी हर प्रकार की सामग्री पहुंचाने के लिये और दूसरे सैनिक पहुंचाने के लिये, वहां जम्मू काश्मीर के लिये भी मैं नई लाइन खोलना परम आवश्यक समझता हूं। दूसरे हमारा त्रिपुरा है। वहां भी बिल्कुल रेल नहीं है। त्रिपुरा में हमेशा पाकिस्तान की ओर से आक्रमण होते रहते हैं और वहां हमेशा संकट रहता है। धर्मनगर तक के लिये रेलवे मंत्री जी ने ध्यान शुरू कर दिया है, लेकिन वहां अगर तल्ला तक शीघ्र ही रेलवे लाइन को पहुंचाना चाहिये। तीसरे हमारा मनीपुर है। मनीपुर में सब भी नहीं हुआ है मनीपुर को मैं अधिक महत्वपूर्ण समझता हूं कि वह अन्तर्जातीय सीमांत है और वहां चीन और बर्मा की ओर से लोग आ सकते हैं। द्वितीय महायुद्ध में मनीपुर में बर्मा की ओर से चढ़ाई हुई थी। इसी प्रकार ४१५ साल पहले चीन की ओर से हमारे मनीपुर में चढ़ाई हुई थी। उस समय रास्ते का कठिनाइयों के कारण उन लोगों को मनीपुर वालों ने पस्त कर दिया था। लेकिन वह रास्ता हजार वर्ष आगे से खुला हुआ है और अगर हिमालय के रास्ते से चीन नहीं आ सका तो उस रास्ते से आ सकता है। मनीपुर पूर्व का सीमांत है और हम उसको आजकल भारत का सिंह द्वार करके पुकारते हैं। द्वितीय महायुद्ध में ब्रिटिश और अमेरिका वालों ने वहां मनीपुर में मोर्चा बनाया था तब लड़ाई खत्म हुई थी। इसलिये मनीपुर ऐसा सीमा प्रान्त है कि वहां अगर दुश्मन लोग आ जायें तो फिर बड़ा मुश्किल हो जाता है।

شہری لہ - ایم طارق (جسوں اور
کشمیر): شاہ نواز خان صاحب نے
وہاں لڑائی لڑی تھی -

[श्री ए० एम० तारिक (जम्मू और
काश्मीर): शाहनवाज खां साहब ने वहां
लड़ाई लड़ी थी।]

श्री एल० ललित भाषण शर्मा : वह
हॉलैंड के रास्ते मनीपुर आये थे। और थोखरू
से उन्होंने नागालैंड और कोहिमा को कैपचर
किया था। वहां दूसरा रास्ता चित्तौंग से तम्बू
और तम्बू से इम्फाल का है और तीसरा
रास्ता कलेम्पोंग से टिटिम रोड और टिटिम
रोड से इम्फाल का है। इसलिये हमारी
रियासत छोटी होते हुये भी बहुत महत्वपूर्ण
रियासत है। जब तक दुश्मन वहां सिंह द्वार
में रुकेंगे और हिन्दुस्तान के घनदर नहीं आयेंगे
तब तक हमारी जीत रहेगी। उसके लिये क्या
चाहिये? रेलवे चाहिये। हमारे जवानों को
वहां जल्दी पहुंचाने के लिये, हथियार और
घस्त्रास्त्रों को जल्दी पहुंचाने के लिये, खाने
पीने का हर एक सामान वहां जल्दी पहुंचाने
के लिये और सुरक्षा के लिये हमारे राष्ट्रपति
जी ने जो कहा है उसके लिये सर्वप्रथम रेलवे
का प्रबंध होना चाहिये। बैसे और राज्यों के
जो प्रतिनिधि हैं उनमें कोई कहेगा कि हमारे
यहां मीटर गेज के स्थान पर ब्रॉड गेज बनाइये,
कोई कहेगा कि हमारे यहां डबल लाइन
बनाइये, कोई कहेगा कि हमारे यहां प्लेटफार्म
बनाइये और इस तरह से कई प्रस्ताव आयेंगे।
फिर भी आपसे मेरा निवेदन है कि सब से पहले
आपको सूक्ष्म विचार करके और हमारे भारत
की संकटकालीन अवस्था को सोच करके जहां
सुरक्षा संबंधी काम की आवश्यकता हो उस पर
रुपया खर्च करना चाहिये और दूसरे कामों
को अभी बन्द कर देना चाहिये। क्योंकि वे
पीछे हो जायेंगे। हमारी मजबूती के लिये
जहां जहां सीमांत में रेल नहीं है वहां वहां रेलवे
लाइन खोलना चाहिये, जैसे मनीपुर, त्रिपुरा
और जम्मू और काश्मीर में और इसको भारत
का एक मजबूत स्थान बनाना चाहिये।

दूसरी बात यह है कि १० साल से ज्यादा
हो गये हैं लेकिन मनीपुर में कोई विकास
नहीं हुआ है। सब उसी तरह से हैं। दीमापुर
से इम्फाल तक १३५ मील पहाड़ों में नागा-
हिल्स के घनदर होते हुये हमको जाना पड़ता
है और उसमें सुबह ७ बजे से लेकर शाम को

[श्री एल० ललित माधव शर्मा]

७ बजे तक १२ घंटे लगते हैं। जैसे लड़ाई में मार्च करने के लिये स्टेनगन और मशीन गनरह सब मोटर पर रख कर खड़े हो कर चलते हैं उसी तरह हमको भी चलना पड़ता है और मिलिटरी के साथ चलना पड़ता है। इस तरह से हम लोगों को हफ्ते में कभी कभी पांच दफा जाना पड़ता है। आजकल एक महीने, डेढ़ महीने के अन्दर, फरवरी माच के अन्दर सब काम किया जाता है इसलिये कई बार वहाँ के लोगों को जाना आना पड़ता है। वहाँ रेल के मामले में हमारा डेवलपमेंट होता नहीं है और बिना इसके कोई दूसरा विकास हो नहीं सकता है। इसलिये मेरा कहना है कि भारतीय संघ के दूसरे हिस्सों के गमान स्तर पर, उनकी आर्थिक अवस्था के स्तर पर इस प्रदेश को लाने के लिये वहाँ रेल आवश्यक है। जब तक वहाँ यातायात का प्रबंध नहीं है वह पिछड़ा ही रहेगा और इसी तरह वह पिछड़ा हुआ चला आ रहा है। ब्रिटिश टाइम में हमको पानी जिस तरह से मिलता था, जैसी वाटर सप्लाई ब्रिटिश टाइम में थी, जैसी इलेक्ट्रिक सप्लाई ब्रिटिश टाइम में थी उसी तरह आज भी है, वह जरा सा भी बढ़ी नहीं है। जितनी स्माल स्केल इंडस्ट्रीज हैं वे सब छिपी हुई पड़ी हैं। इसलिये सब से पहले मैं रेलवे मंत्री जी से कहूंगा कि अगर आपके पास फंड नहीं हैं तो डिफेंस और सुरक्षा का इससे संबंध है इसलिये सब जगह से पैसा निकाल कर वह रुपया सुरक्षा के इस काम में लगा दीजिये। करोड़ों रुपया इस तरह से आ सकता है।

श्री शील भद्र याजी : लगगा, लगेगा।

श्री एल० ललित माधव शर्मा : तो इस तरह से भारत को मजबूत बनाने और भारत को ताकतवर बनाने के लिये हमारे रेलवे मिनिस्टर के हाथ में बहुत जिम्मेवारी है। और इन सब बातों के लिये समय अब बहुत नजदीक आ रहा है। इसलिये अंत में मेरा निवेदन है कि काश्मीर, त्रिपुरा और मनीपुर इन तीनों जगह सीमांग का क्षेत्र है और इस वक्त

संकट काल है तो इन तीनों जगह पहले रेलवे लाइन खोलनी चाहिये। यही मेरा निवेदन है।

अंत में मेरा यह निवेदन है कि जो चतुर्थ श्रेणी के रेलवे कर्मचारी हैं जो कि नाथ फ्रंटियर रेलवे में हैं, उनको भी वही सुविधा मिलनी चाहिये जो कि गजेटेड आफिसर्स को मिलती है। चतुर्थ और तृतीय श्रेणी के रेलवे के कर्मचारियों को भी हम लोगों को वही सुविधा देनी चाहिये।

श्री शील भद्र याजी : इंक्विमेंट देना चाहिये, कहिये कि इंक्विमेंट देना चाहिये।

श्री एल० ललित माधव शर्मा : जी हां, इंक्विमेंट देना चाहिये। अंत में यह भी कहना है कि जो गरीब कुली तथा वेन्डर्स लोग हैं उन लोगों का हमारे यहां यूनियन बन चुका है लेकिन सरकार की ओर से उनको मान्यता नहीं दी गई है। मैं रेलवे मिनिस्टर साहब से निवेदन करूंगा कि जो रेलवे के गरीब कुली तथा वेन्डर्स लोगों की यूनियन बनी है उन लोगों की यूनियन को मान्यता अपनी सरकार की ओर से होनी चाहिये। इतना कह कर मैं समाप्त करता हूं।

SHRI T. M. DASGUPTA (Tripura): Madam Deputy Chairman, I am glad that you have given me an opportunity to take part in the discussion on the Railway Budget. The Budget that has been placed before us by the hon. Minister has received appreciation from different quarters of the House because, with this emergency on, everyone thought that to find money the Railways might increase the passenger fare or the freight charges or some other charges but we are all pleased to note that there has not been any increase in the passenger fares in the current Budget. Moreover, some more money has been given to the General Revenues. I congratulate the hon. Minister in the way in which he has presented the Budget for the current financial year.

This is the first Budget presented during the emergency. I also congratulate the employees of the Railways and the officers who have risen to the occasion and have done very beautifully the work that was entrusted to

them. They have responded to the call of the nation and they have done marvellous work, especially in the NF Railway. Though there is a slight increase in the freight rates here and there, we cannot have any grudge against this Budget because we have after all to pay

something for the development and also to meet the emergency. The major thing that concerns one in this respect, when we consider the railway matters, is the number of accidents that has increased in the past few years. Very recently the Accidents Enquiry Committee have submitted their Report wherein certain recommendations have been made and I am glad that the Ministry has accepted the recommendations *in toto*. I do not know whether this decision has been taken as a result of the receipt of the Railway Accidents Enquiry Committee or due to any other reason but the fact is that with the introduction of the latest time table, authorities have increased the running time of all mail and express trains but in spite of this, trains do not reach in time. What I would like to stress is that punctuality has got to be maintained. For this purpose, the running time has been extended and yet the trains do not reach in time. Efficiency has got to be maintained but this cannot be done simply by extending the running time. Because of this increase in the running time, we find that each day one train takes one hour more and in a year this would come to 365 hours. If we calculate this in terms of man hours, it would mean 43 working days. This is the case in respect of one train, the Kalka-Howrah Mail. If this time factor is considered in respect of other trains, it will be found that under the present arrangements, so that trains reach in time, some extra time has been added which is wasted and requires some extra cost also.

6 P.M.

In this way the cost is increased and I am not quite sure whether this will in any way help in preventing accidents because for the railway tracks there are some maximum permissible speed limits or booked speed limits with which train drivers are to comply on particular tracks. If during this emergency maximum Utility is to be made we think that arrangements for plying more trains must be made. So the attention of the Ministry should be mainly diverted to minimise the time for reaching the destination of the trains because keeping the trains on the lines also engages the lines for a longer time. This matter may kindly be reviewed by the Ministry.

Another point which struck me is about the reservation of posts. The Committee has recommended for the reservation of some posts for the dependents of class IV and class III employees of the Railways. In the year 1947 also the Railway Enquiry Committee made similar proposals for keeping ten per cent. reservations for class III employees. I do not exactly see how this will solve the problem. By keeping some reservation how will it meet the growing problem of the employees? What necessitated or what prompted such a proposal is not clear to me. If it is felt that the railway employees' sons are not getting proper opportunities how can that be guaranteed by reservation? If they are competent, they will get the opportunity. It is the railway department and the railway officers who are recruiting people and if there are competent people, and if one among them is the son or dependant of the railway employee, he will naturally get precedence over others. But keeping of some reserved posts which is said to be on psychological grounds according to the Enquiry Committee's Report, cannot, I think, fulfil the objective. On the contrary it strikes me to be most unsatisfactory because it gives a sectarian angle. Everywhere there is a tendency for reservations. If this principle is allowed to continue, then

[Shri T. M. Dasgupta.] there is the postal department; because it is also run by our national government. A similar demand will come up from them for reservations. Then there is the aviation department and other departments. So I do not know where this sort of reservations will lead to. I do not grudge the sons and dependants of railway employees getting any job; definitely they should get jobs but the question is whether by simply keeping some posts reserved for them their problem can be solved. There are a large number of railway employees in the country and this reservation is not going to satisfy their needs. But we are conceding a principle which gives rise to a sort of separatist tendency.

SABDAR SWARAN SINGH: I may assure the hon. Member that there is no reservation for the sons of railway employees as such at the time of recruitment.

SHRI T. M. DASGUPTA: Thank you. That was one of the recommendations.

SHRI SHEEL BHADRA YAJEE: Mr. Mani was misinformed. I told him also.

SHRI T. M. DASGUPTA: I would like to make a passing mention about another point that has been discussed on the floor of the House and that is about ticketless travellers. Many hon. Members have laid stress on this problem and I do not want to take the time of the House by going into it elaborately. I would appeal to the Minister to find out some ways by which this thing can be nipped in the bud, because there is a growing tendency even among educated young men to travel in Railways by evading fares. If we cannot stop it at this stage, I think we shall be giving scope for its further expansion. I do not say that nothing is being done now in that direction. There are travelling courts and there are other measures also taken by the railway

department but this must get top priority. These ticketless travellers cause much inconvenience to the passengers who travel after paying the fares.

Now, Madam, I would like to come to the problems of the North eastern zone. I am glad that in the Budget speech of the Minister mention has been made about developing the line between Amingaon and Alipurduar and also about development in the NEFA region. This decision must have been mainly taken on account of the present emergency. The problems of these areas including Mani-pur, Tripura and Assam, do not require any mention. The hon. Member who spoke before me also discussed this in detail. I strongly feel that the railway line in Tripura should be extended up to Sabrum on grounds of security and the emergency that we are confronted with now. Had it been simply for the pleasure of having railway trains there, I would not have mentioned this at the time of emergency but the people of Tripura strongly feel that this is necessary because of the peculiar geographical position of the State. Tripura, as we all know is surrounded on all sides by Pakistan. I do not like to mention about the many incidents and other things as some discussions are now going on with our neighbouring State but it is a well known fact that on many occasions Tripura has experienced communication difficulties and transport bottlenecks. So during this emergency this question has to be considered from this angle. It is true that the railway when it is extended may not be profitable but it will serve the greater cause of the country at the present time. So, I would request the hon. Minister to consider this case sympathetically and extend the line from Dharamanagar to Sabrum. I am very glad that the Ministry has taken up the work from Kalkalighat to Dharamanagar and it will require some more time for the completion of the track. Even if it is not possible to take up the work immediately In

the current year, I would request you to take up the survey work in those areas, especially in Manipur, Tripura and Kashmir, as has been mentioned by my predecessor. So far as Tripura is concerned, I can say that Tripura is developing rapidly. Its geographical position is also peculiar because there are so many hills here and there. There are very little plains. Tripura is developing very rapidly. Now, some towns are going to be planned in Tripura. As more refugees have come from East Pakistan, they are trying to utilise the land as best as they can. Today or tomorrow we have to lay railway lines in Tripura. There is no doubt about it. Even if there were no emergency, even from the point of view of the natural development of that part of the country, it is necessary. If the survey work is taken up now, it will minimise the cost of the railway department also. If the survey is made and the portion through which the railway track would go is declared, then at least the towns which are going to be constructed could be adjusted. The gardens that are proposed should not be placed on those areas, because it is the developing portion of Tripura.-So, I request you at least to take up the survey work in Tripura in the current year and also in the border State of Manipur. I also appreciate the necessity of connecting Jammu and Kashmir with our railway lines because these are border States and we do not know what will happen at which time.

I hope my suggestions will receive due consideration. I again convey my thanks to the Minister for the beautiful Budget he has placed before us in the current financial year. Thank you.

شہری عبدالغنی - (پنجاب) -

مقدم ذہنی جھوٹ - مجھے بڑی
ہی خوشی ہے کہ ہمارے دیار
مستتر صاحب کی محنت سے ان

کے ساتھ کی محنت سے جس
میں بھائی شاہدواز خاں مستتر صاحب
بھی ہیں سب طرف سے ان کو سراہا
جا رہا ہے - اپوزیشن پارٹی کی
طرف دیکھتے ہیں جو ترقیاتی کام
ان کی اور مستتر صاحب کا دیہان
دلایا جا رہا ہے - مجھے بھی خوشی
ہے کہ پنجاب کے جن بھائیوں نے
اوپر پوری ذمہ داری ڈالی گئی ہے
ان میں ایک سرورگ بلشی شری
بلدیو سنگھ ہیں اور اس کے بعد
سردار سورن سنگھ پر ذمہ داری ڈالی
گئی اور پھر پارلیمنٹ کے جو
اسپیکر سردار حکم سنگھ ہیں ان
پر ڈالی گئی ہے - مجھے خوشی
ہے کہ ان تینوں نے سارے دیہات کا
کانڈیڈنس حاصل کیا -

میں اس بحث کو کس نگاہ
سے دیکھتا ہوں اس پر میں کچھ
مرض کرنا چاہتا ہوں - میری نظر
میں یہ بحث ایسا ہے جسے کسی
یونٹی پٹی فرم کے اچھے منہج نے
اس طرح سے پوچھ لیا ہے اور جس
کے سامنے یہ مقصد رہا ہو کہ اس
فرم کی آمدنی کس ذریعہ سے بڑھتی
ہے اور کتنے اچھے ڈھنگ سے بڑھتی
ہے تاکہ لوگوں کو پروٹسٹ کرنے کا
موقعہ ملے - میں سمجھتا ہوں
کہ یہ ایک بوسیدہ نظام ہے جو
انگریزوں نے یہاں قائم کیا تھا وہ
بوسیدہ نظام ہی ایکسپری طریقہ سے

جو انگریزوں کے وقت تھا وہ اسی طرح سے چلا آ رہا ہے۔ میں یہ مانتا ہوں۔ ”ہر کہ در گان نمک رفت نمک شد“

†[श्री अब्दुल घनी (पंजाब) : मैडम डिप्टी चैयरमैन, मुझे बड़ी ही खुशी है कि हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब की मेहनत से उनके साधियों की मेहनत से जिसमें भाई शाहनवाज खां मिनिस्टर साहब भी हैं सब तरफ से उनको सराहा जा रहा है। अपोजिशन पार्टी की तरफ रेलवे में जो बृटियां हैं उनकी ओर मिनिस्टर साहब का ध्यान दिनाया जा रहा है। मुझे भी खुशी है कि पंजाब के जिन भाइयों के ऊपर पूरी जिम्मेदारी डाली गई है उनमें एक स्वर्णवामी श्री बलदेव सिंह हैं और उसके बाद सरदार स्वर्ण सिंह पर जिम्मेदारी डाली गई और फिर पार्लियामेंट के जो स्पीकर सरदार हुकम सिंह हैं उन पर डाली गई है। मुझे खुशी है कि इन तीनों ने सारे देश का कोम्फीडेंस हासिल किया।

मैं इस बजट को किस निगाह से देखता हूँ इस पर मैं कुछ अर्थ करना चाहता हूँ। मेरी नजर में यह बजट ऐसा है जैसे किसी पूँजीपति फर्म के अच्छे मुनीम ने इस तरह से पेश किया हो और उसके सामने यह मकसद रहा हो कि

[] Hindi transliteration.

इस फर्म की आमदनी किस जरिये से बढ़ती है और कितने अच्छे ढंग से बढ़ती है ताकि लोगों को प्रोटेस्ट करने का कम मौका मिले। मैं समझता हूँ कि यह एक बोसीदा निबाम है जो अंग्रेजों ने यहां कायम किया था वह बोसीदा निबाम रिपेशनरी तरीके से जो अंग्रेजों के वक्त था वह उसी तरह से चला आ रहा है। मैं यह मानता हूँ। “हर के दर काने नमक रफ्त नमक बाद”।]

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Ghani, you will continue on Saturday. Mr. Bhagat.

THE BUDGET (GENERAL) 1983-64

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI B. R. BHAGAT): Madam, on behalf of Shri Morarji Desai, I beg to lay on the Table a statement of the estimated receipts and expenditure of the Government of India for the year 1963-64.

THE DEPUTY CHAIRMAN: The House stands adjourned till 11 A.M. tomorrow.

The House then adjourned at fifteen minutes past six of the clock till eleven of the clock on Friday, the 1st March, 1963.