

[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

MR. 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 हमजैसी 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। सन १९६१-६२ में वह हो गई ३०७ करोड़। सन 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 स्टाफ 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 इनव्हेस्टमेंट 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 इनव्हेस्ट 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 फ़ोट 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 बचत, मैं आगे बतलाने वाला हूँ कि कई कामों में आप कर सकते हैं। फिर आप ने कुछ एग्जम्पशंस दिये हैं जैसे जिटेबिल्स को। यहां पर मैं यह जानना चाहूंगा मंत्री महोदय से कि क्या वे जिटेबिल्स में फलों को भी शामिल करते हैं? केलों को यह एग्जम्पशन मिलेगा या नहीं, यह भी मैं मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा।

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 की जिस चीज़ की सब से ज्यादा ज़रूरत है वह कोल है। जिस तरह से अब मनुष्य की

आवश्यकता की सब से बड़ी चीज़ है और उसी पर मनुष्य जिन्दा रहता है उसी तरह से रेलों का अब है कोल। लेकिन कोल की हालत क्या है? रेलवे को जो कोल 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 करूंगा 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 डिज़ेल ऑयल है, एलेक्ट्रिसिटी है या और भी बहुत सी चीज़ें 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 कहूंगा 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 ९ दिन का कोयला था और जनवरी १९६२ में आप के पास सिर्फ ५ दिन का कोयला था। यानी यह एक भयानक सिचुएशन 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 वैंगस नहीं मिलती हैं, जैसा कि एक जगह मैंने पढ़ा : Too frequent and too large sized sortages. यानी वैंगस नहीं मिलतीं 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 वैंगस 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 पैसेंजर्स के डिब्बे भी वहां पर्याप्त संख्या में नहीं हैं। पैसेंजर्स के ज्यादा डिब्बे प्राप्त नहीं होने की वजह से वहां माल के डिब्बे पैसेंजर्स के लिये लगाये जाते हैं और उन में यात्री ले जाये जाते हैं। माल के डिब्बों में ही खिड़कियां बना दी हैं और उन में छोटी-छोटी बेंचेज रख दी हैं। 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 फौरन बदल दें ताकि लाखों करोड़ों गरीब किसानों को सुविधा मिले जो कि पंढरपुर जाते हैं। वह जो लाइन होगी उससे आप को 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 'खुट्टी' 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 डिबीजन में या जिस स्टेशन में ये पकड़े जाये 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 है उनको सजा देनी चाहिये और उन से इस के लिये जूमाना 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 हुईं जिसमें २६,००० चोरियां इलेक्ट्रिक फिटिंग, ग्लासेज, पाइप्स एंड अदर्स की हुई हैं। क्यों कर हुईं? ५०,००० चोरियां हुईं जिसमें लाखों का माल चला गया। आपकी रेलवे प्रोटेक्शन फॉर्म है, आपकी और पुलिस है, रेलवे आथॉरिटीज है, आफिसर्स हैं, और इतना सब होने पा भी ये चोरियां बढ़ती जा रही हैं। पहले इससे कम थी और अब दिन ब दिन ये चोरियां बढ़ती जा

[श्री देवकीनन्दन नारायण]

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

कहा जाता है कि अब तक छः सौ, साढ़े छः सौ गाड़ियों से अलार्म चैन निकाल दिए जिसमें दुःख की बात है कि चार सौ 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 इलाके से।

श्री देवकीनन्दन नारायण : जो वाकफ़ियत है वही कह रहा हूं। कल मैंने आपसे पूछा भी था। वाकफ़ियत है, इसमें शक नहीं। परन्तु मैं आपसे कहना चाहता हूं कि वहां की राज्य सरकार को इसकी ज़िम्मेदारी देनी चाहिये। यह बात सच है कि ईस्टर्न रेलवे में ज्यादा से ज्यादा टिकटलेस ट्रेविलिंग 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 ट्रेविलिंग और अलार्म चैन का जुर्म इस क्रूर होता है वहां के ज़िम्मेदार रेल अफ़सरों को पकड़ा जाय और वहां की स्टेट गवर्नमेंट के ऊपर भी कुछ ज़िम्मेदारी डाली जाय।

पैसेन्जर्स एमिनिटीज़ -- मुझे दुःख होता है बार बार इस बात को कहने में कि १९५६ में यह पैसेन्जर एमिनिटीज़ 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 शब्द से, इस ३ करोड़ के अंक में क्या सैविटी है? ८५ टका आमदनी बढ़ गई है। १९५६-५७ में ३१६ करोड़ आय थी और आगे १९६३-६४ का जो रेवेन्यू आका 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 एमिनिटीज़ 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 ट्रेफ़िक से रेवेन्यू पैदा होते हैं, उन लाखों करोड़ों पैसेन्जर्स के लिये आप उस ३ के अंक को क्यों पकड़े हुए हैं, उस की सैविटी क्या है, मेरी समझ में नहीं आया। मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि जिस कदर आपका रेवेन्यू बढ़ रहा है उसी तरह आपको एमिनिटीज़ के खर्च में, ३ करोड़ रुपये में भी, बढ़ोत्तरी करनी चाहिये। ओवरक्राउडिंग...

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 फ्रंट ईयर आफ 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 देवकीनन्दन 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 । तो 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 डिपार्टमेन्टल केटरिंग के बहुत अनुकूल हूँ । डिपार्टमेन्टल केटरिंग की तुलना प्राइवेट केटरिंग से नहीं की जा सकती । डिपार्टमेन्टल केटरिंग की व्यवस्था जैसा हम चाहते हैं वैसी हो रही है फिर भी उसकी गति बहुत धीमी है । आज दो हजार, सवा दो हजार स्टेशनों पर प्राइवेट केटरिंग है और पांच हजार कान्ट्रैक्टर्स हैं, में प्रार्थना करूंगा, उनकी संख्या को आप तेजी से कम करते जायें और डिपार्टमेन्टल केटरिंग को बढ़ाते जायें ।

आखिरी बात मुझे कहनी है बुकस्टाल्स के बारे में । मैं दस वर्ष से चिल्ला 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 आदमियों को दे रखे हैं—बिक्री पर पांच परसेन्ट, सात परसेन्ट, दस परसेन्ट पर और खुद उनको तीस, चालीस परसेन्ट मिलता है, यानी बिना महनत 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 फिलॉसॉफिक 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 जामूसी किताब बेच सकते हैं और दूसरी ओर जो अच्छी सेवाभावी किताब हैं, जैसे गांधी जी की, सरोदय की, रामकृष्ण मिशन की, उन पर यह शर्त लगा रखी है। फिलॉसॉफिक 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 पार्शियेली 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 चीज़ है जिससे करोड़ों नहीं तो लाखों रुपया रेलवे पैदा कर सकता है। आपने देखा होगा कि हर स्टेशन पर बड़े बड़े इश्तहार लगे होते हैं, मिल वालों के होते हैं, कपड़े के होते हैं और बहुत सी चीज़ों के लगे होते हैं। न इश्तहारों 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 इसकाम में जिन तरह का सुपरविजन किया जाना चाहिये उस तरह का नहीं किया जा रहा है। मेरा तो अन्दाज़ा 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 सनिमा के बड़े बड़े इश्तहार भी लगे रहते हैं मगर माननीय मंत्री जी इन सब चीज़ों 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 जो लाखों एकड़ जमीन रेलवे के दोनों तरफ़ 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 यहां पर अच्छी नहीं हो सकेगी। अन्डी की पैदावार 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)**

**پرديش): میتم دیقی چیرمین -**  
اس دیلوے بھت کے سلسلہ میں  
سب سے پہلے مجھے یہ عرض کرنا ہے  
کہ دیلوے میسٹر نے جو اسپیج دی ہے  
وہ ایسی اسپیج ہے کہ اگر یہ اسپیج  
میں ہم لوگوں کو ملتی اس کے علاوہ  
اور کوئی کفادات نہ ملتے تو شاید شروع

سے آخر تک یہ کہنا پڑتا کہ یہ بجٹ نہایت عمدہ ہے اور اس میں کوئی کمی نہیں ہے۔ لیکن اپنی اسپینج کے علاوہ انہوں نے ہم لوگوں کو دوسرے ڈاکیومنٹس بھی دئے ہیں جس سے یہ پتہ چلتا ہے کہ ریلوے میں کافی سدھار کرنے کی ضرورت ہے۔ بہرحال اس بارے میں میں تفصیل سے بعد میں جاؤں گا۔ غالباً انہیں مجھ سے اتفاق ہوگا کہ ہڈوستان کی جو عام جلتا ہے وہ بہت غریب ہے اور اس کے پاس پیسہ نہیں ہے۔ وہ مشکل سے اپنی زندگی کی گذر بسر کرتی ہے اس لئے اگر ٹیکسیشن کا ایک بھی پیسہ اس پر بڑھ جائے 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 دینگے۔ بہرحال 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 متعلقہ میں افیشینسی ہو اور اس کا ہر محکمہ اس طرح سے چلایا جائے کہ لوگوں کو اس سے کافی اطمینان ہو لیکن بدقسمتی سے مجھ

ریلوے کی جو آپریٹو افیشینسی ہے وہ بہت اچھی معلوم نہیں دیتی ہے۔ ریلوے بورڈ کی رپورٹ میں اگر آپ پیج ۲۲ میں دیکھئے تو دکھائی دیتا ہے کہ براڈ گیج ریلوے انجنوں کی آپریٹنگ پرسنٹیج سنہ ۱۹۶۱ میں اور ۱۹۶۲ ع میں ۷۳۔۰ اور سنہ ۱۹۶۰ اور ۱۹۶۱ ع میں ۲۳۸ اور ویکٹوں کی ۱۰۰۳ غالباً آپ کو یاد ہوگا کہ کل ہمارے ایک ساتھی نے یہاں پر یہ بتایا تھا کہ ویکٹس برابر دن نہیں کرتے اور اُدھر اُدھر رک جتے ہیں اس لئے ہم اس نتیجہ پر پہنچے ہیں کہ ہماری جو آپریٹنگ افیشینسی 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 کوئلہ 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 ویگن دئے ہیں اور پتہ ہوتا ہے کہ ہم نے ریلوے ویگن چھلائی کر دئے ہیں مگر ان پر کوئلہ بھرا نہیں جاتا ہے اور کول مائن منسٹری کہتی ہے کہ ہمارا کوئلہ تیار ہے ہمیں ویگن نہیں ملتے۔ اس طرح سے ایک منسٹری دوسری منسٹری پر الزام



[شری فرید الحق انصاری]

لگاتی ہے اور یہ بات کہاں تک صحیح ہے کہا نہیں جاسکتا ہے - ملک کے بہت سے حصوں میں پہلے چھ مہینوں سے کوئلہ کی کمی کے بارے میں یہ آوازیں آرہی تھیں کہ ہمیں کوئلہ نہیں مل رہا ہے - انڈسٹری والے بھی کہہ رہے تھے کہ کوئلہ کی کمی کی وجہ سے ہمارا کام بند ہو رہا ہے اس کمی کو دور کرنے کے لئے ریلوے منسٹری نے طرح طرح کے طریقے نکالے - تڑکوں اور بوتوں کے ذریعہ کوئلہ پہنچانے کا کام شروع کیا گیا - میں عرض کرنا چاہتا ہوں کہ ریلوے منسٹری جس سے اس طرح کا کام کرنا چاہئے جس سے کوئلہ پہنچنے میں دیر نہ ہو اور انڈسٹریل ڈویلپمنٹ کا کام آسانی سے چلتا رہے۔

سرکار سبھارن سینگھ : آپ تو یہ پورانی بات فرما رہے ہیں ۔ آپ کی موجودہ کے بارے میں کیا رائے ہے ؟

شری فرید الحق انصاری : میں نے سنا ہے کہ دلی میں کڑیومروں کو اور پرائیویٹ کڑیومروں کو کوئلہ نہیں مل رہا ہے مگر اس کے بارے میں آپ زیادہ اچھا بتا سکتے ہیں -

سرکار سبھارن سینگھ : انڈسٹریل کونجیو-  
مسن ؟

شری فرید الحق انصاری : پرائیویٹ

کڑیومروں -

سرکار سبھارن سینگھ : خانہ بالے ؟

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 پیسنیجرس اینمینیٹی کے بارے میں - ریلوے منسٹر صاحب نے اپنی اسپیچ کے پیج ۳۱ پر 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 اینمینیٹی کے سلسلہ میں سب سے بڑی چیز یہ ہے کہ تھرد کلاس کے جو پیسنیجرس ہیں 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 ہی عرض کیا تھا کہ ساوتم 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 : यहा पर केले के पत्तों की कमी है ।

شری فرید الحق انصاری : دوسری

چھڑیں 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 ترین 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 ڈی - ٹی - ایس سے کہا اور انہوں نے وعدہ بھی کیا کہ وہاں کی حالت کو درست کرائیں گے اور انہوں نے مجھ سے کہا کہ پانی کے پمپز--

میں وہاں کے

اسٹیشنوں پر عام طور پر آپ چلے جائیے وارانسی سے چھڑا کے آئے تک تو آپ دیکھیں گے کہ چھوٹے اسٹیشنوں پر پانی بکٹس—بالٹی—میں رکھا جاتا ہے اور نیچے زمیں پر رکھا جاتا ہے - کتے آکر اس کو گندا کرتے دھتے ہیں یا دوسرے جانور اس کو خراب کرتے ہیں - میں نے کئی مرتبہ عرض کیا کہ جیسا اور ڈسٹرکٹ ہونڈ کوآرڈرس پر آپ نے اونچی جگہ پانی رکھنے کی بلا رکھی 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 چھڑ جس پر میں آپ کی توجہ دلانا چاہتا ہوں وہ یہ ہے کہ کوچیز—ڈبے—جو ہیں وہ صاف نہیں کی جاتی ہیں - فرسٹ کلاس کی کوچیز میں بھی اچھی طرح صفائی نہیں ہوتی ہے - جہاں صفائی جنکشن کے اوپر ہوتی ہے وہاں اتر کر کھلا پوتا ہے ریلوے آفیسر سے کہ اس کوچ کو صاف کرائیئے تب وہ صاف ہوتی ہے ورنہ ویسے صاف نہیں ہوتی -

لیٹریلز جو ہیں وہ تھوڑے کلاس کی خاص طور بہت گندی ہوتی ہیں ان میں کوئی دس انفییکٹیو استعمال نہیں کیا جاتا ہے - تو کیسے آپ نے یہ فرمایا کہ اس میں سدھار ہو رہا ہے - اس سے مجھ

[شری فریدالاحق انصاری]

بدقسمتی سے نارتھ ایسٹرن ریلوے کے پلٹ فارم جو وہیں وہ بھی نہایت گلدے ہیں - اس سلسلہ میں میں کنسلٹیو کمیٹی میں عرض کرو چکا ہوں اور کہ پلٹ فارم بھی لکھ چکا ہوں لیکن اس کا کوئی نتیجہ نہیں نکلا - خاص کر میں یہ بتاؤنگا کہ وارڈنسی کونسلٹ اسٹیشن پر نارتھ ریلوے کا پلٹ فارم صاف ستھرا دکھائی دے گا اور نارتھ ایسٹرن ریلوے کا پلٹ فارم گندا دکھائی دے گا - پوچھنے پر معلوم یہ ہوا کہ اس کی ریسیپسیبیلیٹی نارتھ ریلوے کی ہے اور نارتھ ایسٹرن ریلوے کی نہیں ہے - میں نے کہا کہ اگر نارتھ ریلوے کی ریسیپسیبیلیٹی ہے تو پھر نارتھ ریلوے والے کیوں نہیں اس کو دیکھتے ہیں اور جیسا اپنی طرف کا پلٹ فارم صاف ستھرا رکھتے ہیں ویسا ادھر کا پلٹ فارم بھی صاف ستھرا رکھیں -

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

ملنا یا 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 گیا - میں یہ عرض کرونگا کہ جہاں تک ہو سکے کوشش اسی بات کی ہونی چاہیئے کہ جلدی سے جلدی یہ پرائیویٹ کیٹرنگ جو ہے ختم کی جائے - ریلوے کیٹرنگ میں بھی میں یہ سمجھتا ہوں کہ اس بات کی ضرورت ہے کہ اس کا ایڈمنسٹریشن جو ہے وہ تھیک ہونا چاہیئے - کئی اسٹیشنوں پر اس کا ایڈمنسٹریشن تھیک نہیں ہے - کمپلینٹس یہ آئی ہیں کہ وہاں کے انچارج جو ہیں ریستوران کے وہ سرونٹس کو سا ان تھیک وقت پر نہیں دیتے ہیں اور تھکانے کا سامان نہیں دیتے ہیں - اس کے علاوہ جہاں جہاں ریلوے کی کیٹرنگ 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 منیجر 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 پتھان کوت ایکسپریس میں جو چائے ان کو دی

گئی وہ انجینئر 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 پلنچوئلٹی کے  
بارے میں عرض کرونگا - تیرین کی  
پلنچوئلٹی جو ہے وہ بھی تھیک نہیں  
ہے - آج کل ریلوے نے یہ ضرور کیا ہے  
کہ رنگ ٹائم بڑھا دیا ہے جس سے  
کافی مارجن ملتا ہے اگر تیرین لیت  
بھی ہو جائے تو پتہ نہیں چل سکتا  
کہ تیرین لیت دن کر رہی ہے - اب  
اگر آپ دیکھئے گا تو پتہ چلیکا کہ ان  
تیریلوں کے لیت دن کینیکی وجہ سے  
سب سے بڑا نقصان جو ہوتا ہے وہ بے  
چارے پیسینجرس کو ہوتا ہے -  
چلکو کسی بیچ کے اسٹیشن کے اوپر  
چھینچ کرنا ہوتا ہے دوسری تیرین پکڑنی  
ہوتی ہے اور تیرین کے لیت ہونیکی  
وجہ سے اس کا کنکشن مس ہو جاتا  
ہے - اس طرح وہ بیچارہ مسافر  
مصیبت میں پھنس جاتا ہے - آپ  
دیکھئے کہ ریلوے بورڈ کی جو رپورٹ  
ہے انڈین ریلویز 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 .. 74.93"

یعنی میل ٹرینز بھی لیت  
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 فیکرز 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? (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.

شری فریدالحق انصاری: جناب

وائس چورمین - میں تیرینز کی  
پلنچوئلٹی کے بارے میں ذکر کر  
رہا تھا اور اس سلسلہ میں میں نے  
عرض کیا تھا کہ ریلوے بورڈ کی جو

[شری فریدالاحق انصاری]

رپورٹ ہے اس میں پیج 19 پر یہ بتایا ہے کہ ریلوے اٹریلرز کے لیٹ دن کرنے کو زیادہ تر وجہ یہ ہے کہ الارم چینس پل کی جاتی ہیں اس سلسلہ میں فگرز 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 چوٹلتی 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 بنا دیا ہے اس طرح سے الارم چینس کے غلط طریقے پر عمل کرنے پر پبلٹی 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 کمپارٹمنٹ میں چینس پل کی جاتی ہے تو اس کمپارٹمنٹ 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 کمپارٹمنٹ کے لوگ یہ بتانے کے لئے تیار نہیں ہوئے تو اگر ایک مرتبہ ان کا پروسیکیوشن کر دیا جائے گا تو اس

سے جتنے لوگ ہیں سب ڈر جائیں گے 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 انسٹریکشن دیں کہ وہ تھیک وقت سے ترمین چلائیں اور ان کو اس کے لئے کوئی انعام دیا جائے تو میرا خیال ہے کہ جو انجن ڈرائیور ہیں وہ ترمین کو تھیک وقت پر اپنی جگہ پر پہنچا دیں گے -

تیسری بات جو میں عرض کرنا چاہتا ہوں وہ کمپلینٹس کے بارے میں ہے - یہ صحیح ہے کہ ہر جگہ ہر اسٹیشن پر ہر جگہ کمپلیمنٹ بک ہے اور لوگوں کو پوری آزادی ہے کہ اس میں کمپلینٹس لکھی جاتی ہیں اور کم سے کم میں اپنے تجربہ سے بتا سکتا ہوں کہ نہایت عمدہ جواب دہ ہایت شریفانہ جواب بہت ہی پولائٹ بہت ہی آرگنائزنگ اور بہت میٹھے لفظوں میں کمپلینٹس 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 کمپلیمنٹ کی تھی کہ نارٹھ ایسٹرن ریلوے پر جو ایک اسٹیشن ہے یوسف پور اسی پر پلٹ

فارم کو جو کور کیا گیا ہے وہ اس طرح سے کور کیا گیا ہے کہ رین -- برکھا -- کا چنڈا پانی ہے وہ سب نیچے پلمیٹ 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 پلمیٹ 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 کر رہا تھا اور بنارس سے دلی کی جو کارپڈر ہوئی تھی اس کے لئے پتہ چلایا کہ آج کارپڈر ہوگی میں اٹیلمینٹ ہے یا نہیں تو وہاں ایک ریسیپشنسٹ آفیسر نے مجھے بتایا کہ اس گاڑی میں اٹیلمینٹ نہیں جایا کرتا - میں نے اس سے عرض کیا کہ صاحب مہربانی فرما کر ہم لوگوں پر رحم کیجئے اور کوئی اٹیلمینٹ دیجئے تو اس نے کہا کہ جب جاتا ہی نہیں تو میں آپ کو کیسے اٹیلمینٹ دوں - اس کے کہنے پر میں نے کمپلیمنٹ لکھی اور اس کمپلیمنٹ کا جواب ڈویژنل سپرائنٹنڈنٹ آفس لکھو سے ۱۵ نومبر ۱۹۶۲ 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 کہہ سے لکھ دیا - یا تو اس آفیسر نے جس نے مجھے بتایا اس نے غلط بتایا یہ غلط ہیں - تو کمپلیمنٹس کے بارے میں میں یہ عرض کروں گا کہ جو کمپلیمنٹس کی جانی ہیں ان کو اگر ریلوے اتھارٹیز کو شش کر کے دیکھیں اور جو تکلیفیں 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 نیشنلائز نہ ہوں اور لوگوں میں یہ پروپیگنڈا ہو کہ جو نیشنلائزڈ کلسرنس ہیں وہ نہایت ردى ہیں یہ نہایت خراب ہیں ان کا ایڈمنسٹریٹرسن نہایت خراب ہے ان میں منافع کچھ نہیں ہوتا ہے اور لوگوں کو آرام نہیں پہنچتا ہے - اس لئے میں ادب سے عرض کرتا ہوں کہ

[شری مریدالحق نصاریٰ]

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

ایکسیڈنٹس کے متعلق سچے یہ  
عرض کرنا ہے کہ ایسا کچھ پندہ چلنا  
ہے ایکسیڈنٹ 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 pas-  
senger 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 "

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

Railway servants killed 1960-61  
312, 1961-62 339 Railway ser-  
vants injured 1960-61: 26,677 and  
1961-62 27,632

اب سوال سب سے بڑا اس سلسلہ  
میں یہ ہے کہ یہ ایکسیڈنٹس ہوتے  
کیوں ہیں کیا وجہ ہے - زیادہ تر لوگ  
تو یہ کہتے ہیں کہ تربین بہت فاسٹ  
چلتی ہے - ڈرائیور خیال 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 ہوا ہے خود ریلوے میں نوکر  
بھا :

"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 permissi-  
ble speed on the main line is 60  
miles per hour To exceed that  
limit is impracticable My ex-  
perience suggests that the poor  
maintenance of the track is the  
chief reason for derailment often  
wrongly attributed to excessive  
speed or sabotage"

یہ ریپورٹ جو انٹریم ریپورٹ کہئے یا  
فائنل ریپورٹ آف دی ریپورٹ کہئے  
ریلوے ایکسیڈنٹ کی جو چھپی ہے  
اس کے پیج ۱۶ پر یہ کوز بناتے ہیں :

"Thus 50 per cent of these  
accidents were caused by the  
station staff and drivers violating  
the safety rules and 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 ac-  
count 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 inci-  
dence by purposeful instructional  
propaganda and prompt punitive  
action."

تو اگر اس کے ساتھ ساتھ ریلوے ٹریکس کی ریپیر ہوتی رہے 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 ریپیر نہیں کی گئی اور خراب پڑی ہے - اس کو اگر فوراً ریپیر کیا جائے تو میرے 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 نگویشپنگ مشینری جو ریلوے میں مقرر کی گئی ہے آپس کے جھگڑوں کو طے کرنے کے لئے کیا وہ تھیک طریقے 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 میٹنگ ہوئی ہے - مشکلات کو سلجھانے کے لئے وہ دراصل ہوتی نہیں - اس کا پتہ سینیٹس سے معلوم ہو سکتا ہے - دوسرے straight cut-out reply ایمپلائمنٹ کو دیا جاتا ہے - کہا جاتا ہے جو چیزیں تم مطالبہ کر رہے ہو آؤت آف اسٹاک ہیں :

"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.

سب کی یہی حالت ہے -

ویجنز کے پیمنٹ کے بارے میں بھی ایڈرس جو باقی ہے اس کے بارے میں اور ٹائم کے بارے میں ٹریولنگ ایڈریس کے بارے میں

cases of irregular recoveries from pay etc. on 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 ریپیر کئے جاتے ہیں تو وہ معاملہ کلتریکٹر کے سپرد کو دیا جاتا ہے اور ریپیر کرنے کے بعد کلتریکٹر کو 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 ریپیر کیا جائے تو اس سے مل کر کے آفیسرس اس بات کو چیک کر لیں کہ وہ برابر ریپیر ہوا ہے کہ نہیں - اس سے پتہ چل جائے گا کہ آیا کلتریکٹر نے ایمانداری سے بل دیا ہے یا بے ایمانی سے بل دیا ہے -

تیسری بات میں یہ بتانا چاہوں گا کہ کلزیومر کوآپریٹو سوسائٹیز جو فلکشن کر رہی ہیں ان میں ٹھکانے سے مہروملت نہیں ہو رہا ہے - اس کی



[شری فریدالحق انصاری]

سب سے بڑی وجہ یہ ہے کہ اس میں جو آفیسرس ہیں وہ جتنے سوسائٹی کے ممبر ہیں ان کی رائے پر نہیں چلتے ہیں ان کے فیصلہ پر کام نہیں کرتے بلکہ ان کی طبیعت میں جو آئی ہے اس پر چلتے ہیں اس وجہ سے کنزیومرس کو آپریٹو سوسائٹی امپرو نہیں کر رہی ہے -

چوتھی چیز اور ہے جس پر میں آنریبل ممبر صاحب کی توجہ دلانا چاہتا ہوں اور وہ یہ ہے کہ نارٹھ ایسٹ فرنٹیر ریلوے کے آفیسروں کو تین انکریڈنٹ لپ سم گرانٹ کی شکل میں دئے جاتے ہیں لیکن ریلوے کے جو تیسرے اور چوتھے کلاس کے ملازم ہیں انہیں نہیں دیا جاتا ہے - میرے 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 آنریبل 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 -

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

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

شری فریدالحق 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 فریدالحق انصاری : وہ

پولیس فورس کو لے کر کے ساری ترین کو کھپرا 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 پینٹس 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  
بلد ہو گیا - مہرے کہنے کا مطالبہ  
ہے کہ اگر آفیسر کسی کام کو کرنا چاہتے  
ہوں تو وہ ہو سکتا ہے کیونکہ قانون  
طاقت ان کے ہاتھوں میں رہتی ہے -  
اس کلسن کے پاس روپیہ بھی ہے اس  
لئے وہ یہ کام آسانی کے ساتھ کر سکتی  
ہے اور مجھے امید ہے کہ وہاںے منسٹی  
ان باتوں کی اور توجہ دیکو تاکہ وہاںے  
کا ہلدوستان میں زیادہ نام ہو جائے -

†[श्री फरीदुल हक अन्सारी (उत्तर प्रदेश) : मैदम डिप्टी जैयरमैन । इस रेलवे बजट के सिलसिले में सबसे पहले मुझे यह अर्ज करना है कि रेलवे मिनिस्टर ने जो स्पीच दी है वह ऐसी स्पीच है कि अगर यह स्पीच ही हम लोगों को मिलती उसके अलावा और कोई कागजात न मिलते तो शायद शुरू से आखिर तक यह कहना पड़ता कि यह बजट निहायत उम्दा है और उसमें कोई कमी नहीं है । लेकिन अपनी स्पीच के अलावा उन्होंने हम लोगों को दूसरे डोक्यूमेंट् भी दिये हैं जिससे यह पता चलता है कि रेलवे में काफी सुधार करने की जरूरत है । बहरहाल इस बारे में मैं तफसील से बाद में जाऊंगा । गालिबन उन्हें मुझसे इतफाक होगा कि हिन्दुस्तान की जो ग्राम जनता है वह बहुत गरीब है और उसके पास पैसा नहीं है वह मुश्किल से अपनी जिन्दगी की गुजर बसर करती है इसलिये अगर टैक्सेशन का एक भी पैसा उस पर बढ़ जाता है, तो वह बोझ मालूम करने लगता है । इसलिये मैं रेलवे मिनिस्टर साहब का शुक्रिया अदा करना चाहता हूँ कि उन्होंने रेलवे बजट में किसी तरह का रेल किराया नहीं बढ़ाया इसी वजह से मेरा ख्याल है कि लोग काफी मुतमइन दिखई देंगे । बहरहाल इससे इंकार नहीं किया जा सकता कि रेलवे हमारी सबसे

बड़ी नेशनलाइज्ड इंटरप्राइज है । रेलवे का एप्रीकलचरल और नेशनल डेवलपमेंट में काफी बड़ा हाथ है इसलिये यह जरूरी हो जाता है कि रेलवे के महकमे में एफीशियंसी हो और उसका हर महकमा इस तरह से चलाया जाये कि लोगों को उससे काफी इतमिनान हो लेकिन बर्दाकस्मती से मुझे यह कहना पड़ता है कि ऐसा नहीं है रेलवे की जो ओपरेटिव एफीशियंसी है वह बहुत अच्छी मालूम नहीं देती । रेलवे बोर्ड की रिपोर्ट में अगर आप पेज २२ में देखिए, तो दिखाई देगा कि ब्राड गेज रेलवे इंजनों की ओपरेटिंग परसन्टेज सन् १९६१ में और १९६२ में ०.७८ और सन् १९६० और १९६१ में २.४८ । और वैननों की १०.४ गालिबन आपको याद होगा कि कल हमारे एक साथी ने यहां पर यह बताया था कि वैननस् बराबर रन नहीं करते और इधर उधर रुक जाते हैं इसलिये हम इस नतीजे पर पहुंचे हैं कि हमारी जो ओपरेटिंग एफीशियंसी है वह ठीक नहीं है ।

इसके अलावा ट्रान्स्पोर्ट में भी काफी रुकावटें हैं । सबसे बड़ी रुकावट जो हम दो साल से देख रहे हैं वह कोयले के बारे में है । मेरी समझ में नहीं आता कि गवर्नमेंट आफ इन्डिया की दो मिनिस्ट्रीयां यानी रेल मिनिस्ट्री और कोल माइन मिनिस्ट्री का आपस में इतफाक क्यों नहीं होता । रेलवे मिनिस्ट्री कहती है कि हमने कोयले ले जाने के लिये काफी वैनन दिये हैं और पिट हैंड में हमने रेलवे वैनन सप्लाई कर दिये हैं मगर उन पर कोयला भरा नहीं जाता है और कोल माइन मिनिस्ट्री कहती है कि हमारा कोयला तैयार है हमें वैनन नहीं मिलते । इस तरह से एक मिनिस्ट्री दूसरी मिनिस्ट्री पर इलज्जाम लगाती है और यह बात कहां तक सही है कहा नहीं जा सकता है । मुल्क के बहुत से हिस्सों से पिछले छः महीने में कोयले की कमी के बारे में यह आवाजें आ रहीं थीं कि हमें कोयला नहीं मिल रहा है । इंडस्ट्री वाले भी कह रहे थे कि कोयले की

[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 सप्लाई किया जाना चाहिये। स्टेशनों पर कम दाग पर सुथरा खाना लोगों को मिलना चाहिये।

मैं यह जरूर मानता हूं और मैंने यहां पहले भी अर्ज किया था कि साउथ इंडिया में काजी-पेठ 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 साफ़ सुथरा 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 and 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 इंतजाम मुश्किल से है और है भी तो इतना खराब है कि गालिबन कोई शर्क्स जो उसको देखेगा जिसमें पानी रखा जाता है, तो उस पानी को इस्तेमाल करने के लिये कमी 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 ग्राम तौर पर आप चले जाइये वाराणसी से छपरा के आगे तक तो आप देखेंगे कि छोटे स्टेशनों पर पानी बकट्स, 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 हेडक्वार्टर्स 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 आफीसर 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 मे 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 कारण गी-नन्टोनमैट स्टेशन पर नोर्थर्न रेलवे का प्लेटफार्म साफ सुथरा दिखाई देगा। और नोर्थ ईस्टर्न रेलवे का प्लेटफार्म गन्दा दिखाई देगा। पूछने पर मालूम यह हुआ कि इसकी रिसपोन्सिबिलिटी नोर्थन रेलवे की है और नोर्थ ईस्टर्न रेलवे की नहीं है। मैंने कहा कि अगर नोर्थन रेलवे की रिसपोन्सिबिलिटी है तो फिर नोर्थन रेलवे वाले क्यों नहीं उसको

देखते हैं और जैसा अपनी तरफ का प्लेटफार्म साफ सुथरा रखते हैं वैसा उधर का प्लेटफार्म भी साफ सुथरा 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 रेस्तरां 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 सिलसिला 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 बाज़ार से खरीद कर नहीं लाते हैं। और खराब किस्म का फूड-स्टफ बाज़ार से खरीद लाते हैं। अभी पार्लियामेंट के एक मैम्बर साहब ने हमें यह बताया कि पठानकोट एक्स्प्रेस में जो चाय उनको दी गई वह इफिरियर 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 हक अन्सारी]

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

दूसरी बात मैं पंकचुवैल्टी के बारे में  
अर्ज करूंगा । ट्रेन की पंकचुवैल्टी जो है  
वह भी ठीक नहीं है । आजकल रेलवे ने यह  
जरूर किया है कि रनिंग टाइम बढ़ा दिया  
है जिस से काफी भारजन 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 सब से बड़ा  
नुकशान जो होता है वह बेचारे  
पैसन्जर को होता है । जिन को  
किसी बीच के स्टेशन के ऊपर चेजें करना  
होता है । दूसरी ट्रेनें पकड़नी होती हैं और  
ट्रेन के लेट हो जाने की वजह से उस का  
कनेक्शन मिस हो जाता है इस तरह वह बेचारा  
मुनाफिर मुसीबत में फंस जाता है । आप  
देखिये कि रेलवे बोर्ड की जो रिपोर्ट है इंडियन  
रेलवेज पर उस के पेज १६ पर दिया हुआ है ;

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”

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

“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? (No reply.)

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

The House then adjourn-  
ed 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 हक अन्सारी : जनाब वाइस  
चैयरमैन, मैं ट्रेनस की पंकचुवैल्टी के  
बारे में जिक्र मैं कर रहा था और इस सिलसिले  
में मैंने अर्ज 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 पुल की जाती  
हैं । इस सिलसिले 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 पंक-  
चुवैल्टी पर अलार्म चेन के पुल करने का  
असर 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  
गोका नहीं जाता है । अक्सर यह कहा जाता

है कि अगर किसी कम्पार्टमेंट में चैन पुल की जाती है तो उस कम्पार्टमेंट के लोग बताने के लिये तैयार नहीं होते कि किस शख्स ने चैन 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 भर्तबा 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 ड्राइवरस को कुछ इंस्टीट्यूट 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 हैं। यह सही है कि हर जगह हर स्टेशन पर हर जंक्शन स्टेशन पर कम्पलेन्ट बुक है और लोगों को पूरी आजादी है कि उसमें कम्पलेन्टस लिखें। कम्पलेन्टस लिखी जाती हैं और कम से कम मैं अपने तर्जुमे से बता सकता हूं कि निहायत उम्दा जबाब, निहायत शरीफाना जवाब, बहुत ही पोलाइट, बहुत ही ओबेडिएन्स और बहुत मीठे लफ्जों में कम्पलेन्ट का जबाब 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 कम्पलेन्ट 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 वेटिंग 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 कौनिडर बोगी थी उस के लिये पता चलाया कि आज कौनिडर बोगी में एटेंडेन्ट है कि या नहीं तो वहां एक सिविल आफिसर ने मुझे बताया कि इस गाड़ी में एटेंडेन्ट नहीं जाया करता मैंने उस से अर्ज किया कि साहब मेहरबानी फरमा कर हम लोगों के हाल पर रहम कीजिये और कोई एटेंडेन्ट दीजिये तो उस ने कहा कि जब जाता ही नहीं तो मैं आप को कैसे एटेंडेन्ट दूँ। उस के कहने पर मैंने कम्पलेन्ट लिखी और उस कम्पलेन्ट का जबाब डिवायनल सुप्रीन्टेन्डन्ट 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 कम्पलेन्ट्स के बारे में मैं यह अर्ज करूंगा कि जो कम्पलेन्ट्स की जाती हैं उन को अगर रेलवे अधीनस्थ कोशिश कर के देखें और जो तक्लीफें 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 चीजे 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 जिम 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. 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.”

इस के साथ रेलवे सर्वेंट जो मरे है या जो जखमी हुये वह इस तरह है :—

“Railway servants killed 1960-61: 312, 1961-62: 339. Railway servants injured 1960-61: 26,877 and 1961-62: 27,632.”

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 ट्रैन बहुत फास्ट चलती है। ड्राइवर्स ख्याल नहीं करते हैं। इस की वजह से एक्सीडेंट्स होते हैं। आप ने गालिबन पड़ा 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 खुद 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.”

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

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

जो अगर इस के साथ साथ रेलवे टैरेफ की रिपेयर होनी रहे और बराबर यह देखा जाता रहे कि कहां कहां कितने दिनों से मुरम्मत नहीं हुई—गालिबन उन के पास रिकार्ड होगा हो कि जिस में 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 मुतल्लिक बहुत सी बातें कही गई हैं। मैं यह अर्ज करूंगा कि परमानेंट नेगोशियेटिंग मशीनरी जो रेलवे में मुकर्रर की गई है आपस के झगड़ों को तय करने के लिये क्या वह ठीक तरीके 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 तुम मुनालबा कर रहे हो आउट आफ स्टोक है—

“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 है 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 क्वार्टरमें के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। स्टाफ के क्वार्टरमें जब रिपेयर किये जाते हैं तो वह मामला कन्ट्रैक्टर के सुपर्द कर दिया जाता है और रिपेयर करने के बाद कन्ट्रैक्टर 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 सज्जस्ट करूंगा कि जब एम्पलाई का क्वार्टर रिपेयर किया जाये तो उस से मिल कर के आफिसरस इस बात को चैक कर लें कि वह प्रोपर रिपेयर हुआ है कि नहीं। इस से पता चल जायेगा कि आया कन्ट्रैक्टर ने ईमानदारी से बिल दिया है या बेईमानी से बिल दिया है।

तीसरी बात मैं यह बताना चाहूंगा कि कन्जुमर्स कोआपरेटिव सोसाइटी जो फक्शन कर रही है 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 तव्वजो दिलाना चाहता हूं और वह यह है कि नार्थ ईस्टफ्रन्टीयर रेलवे के आफिसरों को तीन इन्क्रोमेन्ट लम्पसम ग्रांट की शकल 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 वजह नहीं है कि इस में कामयाबी न हो।

मेरे दोस्त श्री डी० नारायण ने टिकटलेस ट्रेवलिंग का जिक्र किया। मे यहा 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 सेक्शन ले लेते थे और बलिया से छपरा तक से भी आगे चले जाते थे और जितने टिकटलेस ट्रेवलिंग करने वाले थे उनको घेर लेते थे।

श्री शीलभद्र याजी आप बिहार ही की क्यों 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 घेर लेते थे और फिर चेकिंग करते थे इसके साथ ही साथ उन्होंने वहा के स्कूलों के टिचरों को बुलाया और उनसे कहा कि

तुम अपने स्कूलों में लडकों का चार्ज लो कि वह टिकटलेस ट्रेवलिंग नहीं करेंगे। इसके साथ ही साथ उन्होंने लडकों के पेरेंट्स से भी कहा कि तुम अपने अपने लडकों को समझाओ कि वह इस तरह का काम नहीं करेंगे इस तरह से वहा 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 ہدھ سنگھ (جمن اور کشمیر):

جذاب وائیس چیئرمین صاحب قبل اس کے کہ میں کشمیر میں دیلوے قتن بنانے کے بارے میں کچھ عرض کروں چند الفاظ دیلوے منسٹری کے متعلق بحث زہر بحث کے متعلق کہنا چاہتا ہوں - جن حالات میں سردار سورن سنگھ جی دیلوے منسٹر نے چارج لیا اور پھر اس تھوڑے وقت میں جس خاص دلچسپی، پوری قسم داری اور فرض شناسی کا ثبوت دیا وہ ان کی تقریر اور بحث کے محدود و شمار اور نام کی تفصیل سے بخوبی ظاہر ہے - بڑی خوبی اور محنت سے چھان بھنی کرنا اور ہر قسم کے دیلوے کے کام د زسکی فرائض کو نبھانے کی کوشش کرنا اور غیرجانسی یعنی ملگامی 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 ہے پہلے ایسی 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 کیا اور اچھی طرح سے ہر کام کی تفصیل کو سمجھنے کے بعد ریلوے کو ہر طرح مکمل اور مفید ترین اور ہر پہلو میں ترقی کرنے، عوام کی لازمی ضروریات صنعتی، خوراک، آمدورفت، اندستگی اور سارے دیس 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 رقم میں نہایت ہی تیزی کے ساتھ فوجی مال کی ہنگامی سہلائی کا جو اہتمام کرنا پڑا اور ایسا کرتے ہوئے مسافروں کے ٹریفک 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 تہہ 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 تین ارب ۷۹ کروڑ ۱۸ لاکھ ۶۳-۶۲ سے ۱۵ کروڑ ۹۰ لاکھ زیادہ ہے۔ توسیع پلان میں ۱۵۳۵ کروڑ کے خرچ کے مقابلہ میں ۱۴ ارب ۷۰ کروڑ روپیہ کے اخراجات منظور کئے گئے ہیں جو اصلی تخمینہ ۱۳۲۵ کروڑ سے ۱۴۵ کروڑ زیادہ ہے۔ رہزرو فنڈ - توڑ پھوڑ وغیرہ کے لئے رقمیں موجود رکھنا دراندہی ہے تاکہ ریاست کے خزانہ پر بوجھ نہ پڑے۔

مال و اسباب کو پہنچانے کا کام یعنی مال کی لدائی 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 جس سے حالہ بہمنوں میں ریلوے کو بڑی بہتری مہلت میں نہتلا پڑا - آسام میں ریلوے لے جانے

[سرکار 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۔ ریلوے پر - تہہ پرہ میں ریل نہیں ہے وہاں بھی ریلوے کی ضرورت ہے۔ بہر صورت ریلوے ڈیپارٹمنٹ اور خصوصیت سے ریلوے منسٹر کی محنت، دلچسپی، خاص فرض شناسی و ہر کام میں ترقی کرنے کی طرف قدم اٹھانے کے لئے مبارکباد دینی چاہئے اور حوصلہ افزائی ہونی چاہئے اور بہرہ رکھنے چاہئے کہ ان کی منصفانہ ہمدردانہ کوششوں کو عام جلتا اور اچھے ملازمان کے لئے زیادہ سے زیادہ جاری رکھیں۔ اپوزیشن کی طرف سے زمینی جمع خرچ کرنا، غلطیاں نکالنا بال کی کھال اُٹارنا آسان ہے مگر اچھے بڑے وسیع جان، بخشش قوم کی جان کے کام کو سنبھالنا 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 جنگی ضروریات کے وقت پر اور پورے طور پر بہم پہنچانے کا کام سب سے زیادہ مقدم اور اہم ہے۔ اپوزیشن کے کئی معزز ممبران تعمیری نکتہ چینی کی بجائے تخریبی کرتے اور حوصلہ شکنی اور نا شکرگذاری سے الفاظ سخت اور

آواز کھٹ سے نامناسب نکتہ چینی کرتے ہیں اور پرانے دیکاروں کو حال کی بجائے کے دوران دھراتے اور غلطیاں نکالتے ہیں اور پھر مخالفانہ برائے مخالفت کرنے کی قسم کھاتے ہوئے بھی آخر ان ضہر بول اٹھتا ہے کہ اچھے کام کی تعریف کریں اور سخت منسٹر اور نازیبا دیکار کس کرنے کے ساتھ ساتھ یہ بھی کہتے جاتے ہیں کہ پراثرہ کرتے ہیں، امید رکھتے ہیں کہ ہر کام ان کی منشا کے مطابق جلدی ہو اس کے لئے جس قدر اچھا اور ترقی بہتری کا کام ہوا ہے۔ اس کی تعریف تو کرو اور ان کو مہلت ہو اور دیکھو کہ آگے کیا ہوتا ہے جہاں تھرتے 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 ہندوستانی بھائی کے ناطے ضروری ہے کہ ہر کسی کو جگہ دی جائے۔ اگر عوام کا آپس میں ایکٹا بھائی چارہ اور سہو بہاو 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  
 بہار 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 شکایت جس جس کام کے بارے  
 میں کی ہیں یا مطالبہ کیا ہے اس کے  
 متعلق منسٹر صاحب کو نوٹ کر لیا  
 چاہئے اور دھیان دینا چاہئے - اب یہ  
 لازمی بات ہے کہ جہاں جہاں ریلوے  
 لائنوں کی ضرورت ہے وہاں وہاں ریلوے  
 لائن بنائی جائیں اس میں کوئی  
 شک نہیں ہے کہ ہر ایک ممبر کو  
 اپنی اپنی کونستی تھونسی اپنے اپنے علاقہ  
 اور اپنے اپنے پردیش 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 لہجانا ہے وہاں  
 سب سے پہلے ریلوے لائن بنائی جائے  
 خاص کر ہاردر 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 -  
 حس طوح سے جسم کے اندر خون کی  
 نازیاں چلتی ہیں اور نس نس کو  
 خون پہنچتا ہے ویسے ہی ملک میں  
 ریلوں سے ہر جگہ ضرورت کی چیزیں  
 پہنچتی رہتی چاہئیں - تو اس نقشے  
 کو دیکھ کر 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 : کہا 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 سنگھ: میں یہ کہہ رہا

ہوں کہ سارے جسم کے اندر خالی جسوں کشمیر 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 اسٹیشن 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 چمیزیں پہنچانی پڑتی ہیں اور وہ بھی پٹھان پر اور ترک پر لا 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 کشمیر 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 کھاند آپ ایک روپیہ میں بمشکل پہنچا سکتے ہیں اور اسی طرح ایک روپیہ کا ایک آدمہ پاؤ چاول نہیں پہنچا سکتے۔ بہا

خرچ کرنا پڑتا ہے۔ سمجھئے کہ وہاں بہت سی چمیزیں جب ہوائی جہاز سے پہنچائی جاتی ہیں مثلاً غسل خانہ بلانے 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 گذرنا پڑتا ہے اور کبھی کبھی موسم اتنا خراب ہوتا ہے کہ کئی دن ہوائی جہاز کا جانا ہی ناممکن ہو جاتا ہے۔ جو پہاڑی علاقے سے سامان پٹھان پر سر پر لا کر لوگ چلتے ہیں مسافروں کو سہلکڑوں میں بوجھ لہکر چلنے کے بعد تب کہیں سوک ملتی ہے اور پھر بس کا کرایہ سولہ اتھارہ روپیہ خرچ کر کے مسافر سامان لہکر پٹھان کوٹ پہنچتا ہے۔ اس طرح لوگوں کو بڑی مصیبت کا سامنا کرنا پڑتا ہے۔ پلندہ پلندہ بھس بھس دن کی سخت پریشانی و تکلیف کے بعد کہیں ان کو دہل کی شکل دکھائی دیتی ہے۔ اس کے علاوہ آپ معزز دوست جو یہاں بیٹھے ہیں آپ یہ غور فرمائیے کہ جب آٹھ گنا چار گنا اور چھ گنا زیادہ کرایہ خرچ کر کے سامان ہمارے یہاں پہنچتا ہے۔ اور وہ بہت مہنگا پڑتا ہے تو ایسی حالت 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 چھڑ آسانی سے نہیں پہنچ

سکتی ہے - جب وہاں ریلوے کے گارڈز  
میلنگ، تین کی ٹیم اور مشینری  
اور دوسرا سامان آسانی سے نہیں پہنچ  
سکتا ہے - تو کس طرح سے وہاں  
ڈولپمنٹ کے کام ہونگے اور ہماری جنگی  
سامان کے بغیر دشمن کا مقابلہ کیا  
جائے گا - اس میں ہمارا کیا قصور ہے -  
وہاں جو اٹھارہ میل ریلوے لائن تھی  
اس میں چاروں میں ریل میں بہت  
کرہم ہندوستان کے ہر کسی کو نے میں  
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 برہمپور پو پل  
بلتا ہے اور ریلوے کے دوسرے کاموں پر  
کروڑوں روپیہ خرچ ہوتا ہے، گٹا کے اوپر  
پل بلتا 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 ہو کر گئے  
ہیں، کئی ہمارے ممبرس نئے آئے ہیں  
اور چھ بھی بدل گئی ہے - گیارہ سال  
سے میں برابر یہاں عرض کر رہا ہوں  
اور ہماری ریاست کے وزیراعظم بھی  
ذاتی طور پر کئی دفعہ مسٹر سے مل  
کر گئے کہہ چکے ہیں کہ  
ہمارے یہاں ریلوے کی اشد ضرورت ہے -  
ہمیں کتنی مشکلیں ہیں - تجارت

ہماری بلڈ ہے کئی ڈولپمنٹ کے کام  
باقی ہیں - آپ کو معلوم ہونا چاہئے  
کہ ہمارے ہاں لاکھوں روپے کے سلہر  
جو کہ ریلوے کے کام آتے ہیں ان کا  
مذامع تو درکنار عظیم نقصان ہو رہا  
ہے - دریائے چناب اور جہلم سے ہمارے  
لاکھوں روپے کے سلہر پاکستان میں  
بھکر لے چلے جاتے ہیں - جہلم دریا  
پر بارہ مولہ سے نیچے لکڑی سب  
پاکستان میں چلی جاتی ہے -  
اسی طرح سے اکلور تک دریائے چناب  
ہماری طرف ہے اس کے دو میل  
بعد پاکستان آتا ہے - وہاں کئی  
سال سے ہم نے دو دو تین تین چار  
چار لکڑی لکڑی اکٹھا کی لیکن  
فائدہ 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  
بائیس روپوں میں ملتی ہے - ترکوں  
پر ریلوے سٹیشن پر پہنچتی ہے  
اس سے آپ اندازہ فرمائیے 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 ہونا 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 سولہیں مارے گئے، ہزاروں فوجی مارے گئے، کروڑوں روپیٹے کا سامان برباد ہو گیا اور کئی لاکھ آدمی پاکستان کے قبضہ میں چلے گئے۔ جو رفیوچی بن کر آگئے اُن کو معاوضہ کا ایک پیسہ نہیں دیا گیا۔ ہماری ریاست کی ۱۳ تحصیلوں چار ضلع آباد اور ۳۳ ہزار مربع میل ایریا ہے۔ جہاں کروڑوں روپیٹے کے جنگل 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 چھینوں کو نکالو وہاں بہت ہی اونچے برفانی پہاڑ و اونچی نہیچی بلچر زمین ہے اور ایک پیسہ کی وہاں کہاس 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 وقار تب کہاں تھا جب ہماری ہزاروں لڑکھوں اور بھلیوں کو جبراً پاکستان لے جایا گیا اور تیکے تیکے 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 دھسے ہی اتنا انتہائی لاس ہوا اور قبل لاس عدم موجودگی دیاوے ہو رہا ہے کہ بجائے اس کے کہ وہ پہلا لاس نقصان پورا کر دیکر کوشش کی جائے ہمیں سہولتیں پہنچائی جائیں الگے برابر وہ نقصان ہوتا جا رہا ہے۔ آج جس نرخ میں یہاں چھڑیں ملتی ہیں اس نرخ میں وہاں نہیں ملتی بلکہ بہت براں 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 ریلوے منسٹر صاحب سے یہ عرض کروں گا کہ مہربانی کر کے وہ پچھای رپورٹوں کو پڑھوں اور ہماری حالت پر رحم کریں۔ پانچ برس ہو گئے ہیں لیکن کتھوا تک جو ساڑھے پانچ میل لائن بنانی تھی وہ بھی نہیں بن پائی ہے۔ گذشتہ سال کہا گیا تھا کہ مارچ ۶۳ تک وہ بن پائے گی کیونکہ راوی پر پل بنانا ہے۔ کہاں بڑھپتر کا پل کہاں ٹلکا کا پل کہاں تھن تھن چار چار سو کلر میٹر دیاوے لائنیں بنانے 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 بھی کہوں گا کہ جموں تک اس جلدوریشن 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 جموں 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 جہزیں کھلنے کم سے کم اودھم پور تک ریلوے لائن بن جائے -

آپ کسی فوجی آفیسر سے پوچھئے؟ آپ ڈیفنس منسٹر سے پوچھئے؟ پلڈت جواہر لال جی نہرو سے پوچھئے کہ جموں 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 کرنی برفیلی چٹانوں و پہاڑ نہیں ہے اور اودھم پور تک سڑیل 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 جائیگی - ہم پر رحم نہ کرو ہم تو مرہنگے 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 - پٹرول کی لاری سڑک کے ذریعہ ایک جگہ سے دوسری جگہ لے جانا پڑتا ہے اور اس میں کتنا نقصان و خرچ 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 کھڑی ہیں اور بارڈر کے اوپر سامان لے جائے میں کتنا خطرہ، کتنی تکلیف ہے اس کو آپ دیکھیں وہاں فوجی سپاہیوں کو پہنچانا ہے اور بہت سی چیزیں اور ہتھیار وغیرہ پہنچانی ہیں - ناموافق موسم میں سپاہی کو جب دس پندرہ دن کی چھٹی ہوتی ہے لیکن وہ گھر نہیں آ سکتا ہے اور اسے وہاں ہی ایسا دل بہلانے و آرام کرنے میں گزارنا ہوتا ہے -

تو میں عرض کرنا چاہتا ہوں کہ ہمیں اس چیز 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 چائنا 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



[سردار بدھ سنگھ]

بیٹھ' ہے اس کا اس وقت بڑا 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 سماچل 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 شروع بھی آج آپ کی بات ہو رہی ہے - اس کے ساتھ بھی تو بات اسی وقت ہونی چاہیئے جب کہ وہ ہمارے علاقے سے ہٹ جائیگا - یو۔ این۔ او۔ میں پلڈت جواہر لال نہرو نے اور کرشنا موہن 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 نکلے - مگر کچھ نہیں ہوا - پاکستان ہم پر حملہ کر کے ہماری کرورزہا روپیہوں کی جائیداد اور تھسرا حصہ ریاست کا لے کر بیٹھ گیا ہے۔ ذاکہ اور قتل عام کی صورت میں اس نے بہت بڑا 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 لڑو سرو اپوزیشن والوں نے بھی کہا کہ لڑو 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 ڈالہ 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 رفہو چھڑ کو معاوضہ نہیں ملتا ہے بلا کوئیہ مکان نہیں ملتا ہے جبکہ بہت مکانات چھوڑ آئے - میں چار ہزار روپیہ کرایہ کا دے چکا ہوں مہرا دو تھن لاکھ کا جو وہاں ممکن تھا اس میں پاکستان کے دفتر ہیں اور ہمیں اس کا معاوضہ نہیں ملتا ہے یہ کوئی انصاف ہے - کہا جاتا ہے کہ وہ علاقہ ابھی ہمارا ہے -

ہمدرد ہرس سے سیز فائر کیا گیا - یہ اس لئے کیا گیا کہ فیصلہ کو بجائے کہ ہوائی حملہ ہمدرد - اور چھ دن میں بات چیت ہو کر صلح صفائی ہو جائے یہ نہیں کہ سولہ ہرس گذر جائیں اور کچھ بھی نہ ہو - جو یہ کہتے پھرتے ہیں کہ چھ دن کے ساتھ کبھی صلح نہیں ہونی چاہئے وہ

آگ سے کھیل رہے ہیں کہہ کر ہماری چھانی پر لڑائی ہو رہی ہے ہم مر رہے ہیں تھپ رہے ہیں۔ ہر چیز کے لئے ہمیں تکلیف ہے خطرہ ہے مصیبت ہے لیکن میں وارننگ دیتا ہوں میں قریباً ساری رہائش میں پھنسل چلا پھرا 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 دیکرونگ آفیسر تھا۔ میں تجربہ سے کہتا ہوں، میں اسی برس کی عمر کا ہوں کہ وقت آنے پر گلوں نہیں کہو دانا جانا ابھی وقت ہے سلہلو۔ جس دن جنگ شروع ہوتی ہے تب کہا سرک ہلائی جاتی ہے یا ریلوے ہلائی 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 لٹ جانے کی فکر نہیں ہے لیکن جس عظیم الشان ہندوستان کی مائت بھومی کے ساتھ جس بھارت مانا کے ہم آئے ہیں الحاق کیا ہے اس کی بدنامی ہم

نہیں چاہتے ہیں اس کی شکست نہیں فتح چاہتے ہیں۔ میں وہاں ایک ایک علاقہ میں پھرا ہوں۔ آپ نے وہاں کی حالت کو نقشوں کی لائنوں میں دیکھا ہے لیکن میں سووے کا آدمی ہوں سہٹلمنٹ کا آدمی ہوں اور میں شروع سے اس میں رہا ہوں مجھے پتہ ہے اور میں سمجھتا ہوں کہ وہاں کیا اصلی حالت ہے کیا مشکلات ہیں کیا تکلیف ہیں۔ آپ یہاں بیٹھے ہوئے اس مکان میں اسبھجیں کرتے ہیں۔ سول اتھارہ ہزار لٹ کی برفانی پہاڑوں کی بلندی میں جہان سانس نہیں آتی ہے دم چڑھتا ہے خون اچھی طرح حرکت نہیں کرتا ہے خون منجمد ہو جاتا ہے کوئی سورج و دھوپ کا نام و نہان نہیں ہے وہاں ہمارے بھارت مانا کے سپوت 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 پہنچتا ہے 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 سرک چاہئے لیکن نہ سرک ہے اور نہ ریلوے ہے۔ ہمیں بڑی سخت تکلیف ہو رہی ہے۔ آپ سولہ لاکھ لوگوں کے حال پر ترس نہ کھائیں آپ ہماری رکھا نہ کریں تو نہ کریں لیکن

[ سردار بدھ سنگھ ]

لیکن ایلی فوج کو لداخ میں بھیجئے کے لئے دور بارڈر میں بھیجئے کے لئے اور پاکستان کے حملے سے سارے ہندوستان کو بچانے کے لئے جو کہ 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 - تربیورہ آسام اور کشمیر کا جو علاقہ ہے ان کی طرف ریلوے لے جانے میں ساری توجہ لگادو - 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 نہ ہیں - 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 اودھم 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 دھیتا اور وہاں کوئی غلط فہمی نہیں رہے گی - میں پھر عرض کروں گا کہ آپ مہربانی کر کے اس پر افسر نو غور کھجئے اور سروے کروائے یہ اعلان کھجئے کہ یہاں تک ریل پہنچے گی اور کب تک وہ پہنچے گی -

†[سرदार बुध सिंह (जम्मू और कश्मीर)]

जनाब वाइस चैयरमैन साहब क्वल सके कि मैं कश्मीर में रेलवे लाइन बनाने के बारे में कुछ अर्ज करूँ चन्द अरकाज रेलवे मिनिसट्री के मुत्तलिक बजट जरे-बहस के मुत्तलिक कहना चाहता हूँ। जिन हालात में सरदार स्वर्ण सिंह जी रेलवे मिनिसटर ने चार्ज लिया और फिर इस थोड़े वक़्त में जिस खास दिलचस्पी पूरी जिम्मेदारी और फर्ज शनासी का सबूत दिया वह उनकी तकरीर और बजट के एदादी शुमार और काम की तफसील से खुब़ी जाहिर है। बड़ी खूबी और मेहनत से छानबीन करना और हर किस्म के रेलवे के काम व जमगी फरायज को निभाने की कोशिश करना और एमे-जेंत्सी यानी हंगामी हालात में आम-दोरफत के सिलसिले को जारी रखना बल्कि बढ़ाना जबकि जंग की सूरत में फौजों की नक़्कोहरकत और जरूरी सामान पहुंचाने का काम निहायत जरूरी था। मुसाफिरों के लिये रेल मुसलसल जारी रहीं और ऐसे हालात में जब कि दौराने जंग रेलवे ज्यादातर मिलिटरी परपज फौजी जरूरीयात के लिये बबक कर दी जाती है। पहले ऐसी मिसाल नहीं है। हसबे मामल रोजाना आमदोरफत के काम में फर्क न आते देना और अवाम को महसूस न होने देना और सारे काम को खुश अरसलुबी से सरग्रंजाम देना काबिले तारीफ है। मालूम होता है कि रेलवे मिनिसटर साहब ने अजसरेनौ रेलवे डिपार्टमेंट के तमाम कामों के मुत्तलिक इसे ओवरहाल किया और अच्छी तरह से हर काम की तफसील को समझने के बाद रेलवे को हर तरह मुक्कमल और मुफीदतरीन और हर पहलू में तरक्की करने आवाम की लाजमी जरूरीयात सन्ती, खुराकी, आमदोरफत, इंडस्ट्री और सारे देश में तमाम चीजें, हर किस्म

†[ ] Hindi transliteration.

का सामान पहुंचाने का जो कदम उठाया है वह काबिले तारीफ है। इस बजट में ये चन्द बातें निहायत तसल्लीदख्श हैं। (१) हंगामी तकाजों के तहत कम से कम वक्त में निहायत ही तेजी के साथ फौजी माल की हंगामी सप्लाई का जो एहतमाम 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।

अंदाजाये-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—  
१०६ फोड़ वगरह के लिये रकुमात मौजूद रखना दूर अंदेशी है ताकि रियायत के खजाने पर बोझ न पड़े।

मालीअसबाब 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 जरूरीयात के लिये आदमियों और सामान की हंगामी तकलीफ के अलावा है जिमसे हालिया महीनों में रेलवे को बड़ी थोड़ी मुहलत में निबटना पड़ा। आसाम में रेलवे ने जाने की तरफ खास तवज्जोह 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 मुबारकवाद 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 बसीह जहान-बख्श कौम की जन 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 कौम, सारी जनता की जिन्दगी का दारोमदार है और फिर जंगी जरूरीयात के वक्त पर और पूरे तौर पर बहम पहुंचाने का काम सबसे ज्यादा मुकदम और अहम है। अपोजिशन के कई मुअज्जीज मम्बरा तामीरी नुक्ताचीनी की बजाय तखरीबी करते और होसला शिकनी और नाशुकरगुजारी से इल्फाज सख्त और आवाज करखन से नामुनासिब नुक्ताचीनी करते हैं और पुराने रिकार्डों को हाल के बजट के दौरान दोहराते और गलतियां निकालते हैं और फिर मुखाफलत बराये मुखाफलत करने की कसम खाये हुए भी आखिर उनका जमीर बोल उठता है कि अच्छे काम की तारीफ करे 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। जहा थर्ड क्लास के मुसाफिरों के लिये मजीद सहुलियात देने का इरादा है वहा अवाम और उनके लीडरों को चाहिये कि वह अवाम को भी समझाये और उपदेश दे कि वह दूसरे मुसाफिरों के आराम का ख्याल रखे और हिन्दुस्तानी भाई के नाते जरूरी है कि हर किसी को जगह दी जाये। अगर आवाम 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 गाडी 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, गाडिया भी बढ़ रही है, सब काम साथ साथ हो रहा है। जिन मुअज्जीब मेम्बरों ने वाजबी शिकायात जिस जिस काम के बारे में की है या मुतालबा किया है उसके मुत्तलिक मिनिस्टर साहब को नोट कर लेना चाहिये और ध्यान देना चाहिये। अब यह लाजमी बात है कि जहा जहा रेलवे लाइनों की जरूरत है वहा वहा रेलवे लाइन बनाई जाये। इसमें कोई शक नहीं है कि हर एक मेम्बर को अपनी अपनी कान्स्टीट्यूसी, अपने अपने इलाके और अपने अपने प्रदेश के मुत्तलिक सब कुछ कहना होता है। लेकिन अब सवाल यह है कि जहा रेलवे लाइन नहीं है वहा इसका पहले इंतजाम किया जाये। आम

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

इसी सिलसिले में आपसे यह अर्ज करना चाहता हू कि आप और दूसरे मुअज्जीब मेम्बरान रेलवे के नक्शे को देखिये। जिस तरह से जिस्म के अंदर खून की नाडिया चलती है और नस नस को खून पहुचता है वैसे ही मुल्क में रेलो से हर जगह जरूरत की चीजे पहुंचती रहनी चाहिये। तो इस नक्शे को देखकर मैं सरदार साहब के सामने चन्द अल्फाज कहना चाहता हू कि बदकिस्मती से मैं मुल्क के उस हिस्से में रहता हू जहा रेलवे कि सूरत शकल किसी ने सोलह वर्ष से नहीं देखी है और जहां रेल के नामोनिशान तक का पता नहीं है। आज तक वहां एक गज लाइन भी नहीं बनाई गई है। दस वर्ष से मैं बराबर सर पीट रहा हू, अर्ज कर रहा हू, गुस्ताखी भी कर रहा हू और इल्तजा भी कर रहा हू कि आप देखिये कि रेल के ना होने से वहा के लोगो 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 मारे जिस्म के अन्दर खाली जम्मू कश्मीर का ही ऐसा हिस्सा है जिसमें कोई नर्व नहीं है याने कोई रेलवे लाइन नहीं है। इस वास्ते यह लाजमी बात है कि इस हिस्से को मजबूत करने के लिये यहाँ भी रेलवे लाइन जानी चाहिये। पहले हमारे यहाँ १८ मील रेलवे लाइन थी, हमारी हदूद के साथ सात रेलवे स्टेशन थे लेकिन वह सब के सब पाकिस्तान में चले गये। अब मिरफाक रास्ता पठानकोट का है जहाँ से हमारी गियामत के आखरी बोर्डर पर छ सौ सान मौ मील का फासला तय करके चीजे पहुँचानी पड़ती है और वह भी पीठ पर और ट्रक पर लाद करके सामान पहुँचाना पड़ता है। इस तरह माल पहुँचाने पर वहाँ जितना खर्चा होता है उतना मारे हिन्दुस्तान के सफर में कहीं नहीं होता है। और जगह के मुकाबिले में कश्मीर में माल पहुँचाने पर दस गुना और ज्यादा खर्चा होता है। आप यह सुन कर हैरान हो जायेंगे कि वहाँ लहाख में शायद एक पाव खाड़ आप एक रुपये में वमुश्किल पहुँचा सकते हैं और इसी तरह एक रुपये का एक आधा पाव चावल नहीं पहुँचा सकते। बड़ा खर्च पड़ता है। समझिये कि वहाँ बहुत सी चीजे जब हवाई जहाज से पहुँचाई जाती हैं, मसलन गुमलखाना बनाने के लिये मीमेट या लकड़ी के तक्ते व सामान हवाई जहाज पर जाता है। १८ हजार फीट से लेकर २५ हजार फीट की बुलन्दी 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 में सामान पीठ पर, सर पर लाद कर लोग

चलते हैं मुसाफिरो को सैकड़ों मील बोझ लेकर चलने के बाद तब कहीं मडक मिलती है और फिर उस का किराया १६, १८ रुपये खर्च करके मुसाफिर सामान लेकर पठानकोट पहुँचाता है। इस तरह लोगो को बड़ी मुसीबत का सामना करना पड़ता है। १५-१५, २०-२० दिन की सख्त परेशानी व तकलीफ के बाद कहीं उनको रेल की शक्ल दिखाई देती है। इसके अलावा आप मुअज्जीज दोस्त जो यहाँ बैठे हैं आप यह गौर फरमाइये कि जब आठ गुना, चार गुना और छ गुना ज्यादा किराया खर्च करके सामान हमारे यहाँ पहुँचता है और वह बहुत महंगा पड़ता है ऐसी हालत में करोड़ों का नुकसान हो रहा है। हमारे यहाँ न कोई प्रोजेक्ट कामयाब हो सकता है और न कोई बड़ी इन्डस्ट्री चल सकती है। क्योंकि जब तक वहाँ रेलवे लाइन न हो कोई चीज आसानी से नहीं पहुँच सकती है। जब वहाँ रेलवे के गार्डर, मीमेट, टीन की शीट और मशीनरी और दूसरा सामान आसानी से नहीं पहुँच सकता है तो किस तरह से वहाँ डेवलपमेंट के काम होंगे और भारी जमी सामान के बगैर दुश्मन का मुकाबिला किया जायेगा। इसमें हमारा क्या कमूर है। वहाँ जो १८ मील रेलवे लाइन थी उसमें, जम्मू में रेल में बैठ कर हम हिन्दुस्तान के हर किसी कोने में पहुँच 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 बजिरेआजम 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। तिज्जारात 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 वज्जीराबाद 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 पहुँचती है। इस से आप अंदाजा फरमाइये कितना हमारा किराया खर्च होता है और अवाँम 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, पाँच-पाँच दिन सड़क बन्द हो जाती है और उससे मुसाफिरों को जो तकलीफ़ होती है, मेवा, 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 ज़िले आबाद और ३३ हजार मुरब्बा मील एरिया है जहाँ करोड़ों रुपयों के जंगल हैं। तीन दरिया, सवा लाख आदमी पर पाकिस्तान ज़बरन 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 ज़मीन 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 मद्देनज़र रखने की जरूरत भी है। एकता ताकत देती है, आज वकार की बात कही जाती है लेकिन ये वकार तब कहां गया था जब हमारी हजारों लड़कियों और बहनों को ज़बरन 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 लौस हुआ और डबल लौस बद्रम मौजूदगी रेलवे हो रहा है कि बजाय इसके कि वह पहला लौस, नुकसान पूरा करने की कोशिश की जाये, हमें महुलियतें पहुँचाई जाये, उल्टे बराबर वह नुकसान होता जा रहा है। आज जिस नर्ख में यहाँ चीजें मिलती हैं उस नर्ख में वहाँ नहीं 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 करे। ५ वर्ष हो गये हैं लेकिन कटुआ तक जो ५-१/२ मील लाइन बनानी थी वह भी नहीं बन पाई है। गुज़स्ता साल कहा गया था कि मार्च, ६४ तक

वह बन पायेगी क्योंकि रावी 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 मुक्कमिल 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 अपील 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 आखरी 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 दरमयान 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 ख्याल कीजिये और जो फौजों की आमदोरफ्त व जंगी सामान ले जाने में जो नुकसान व तकलीफ होती है उसका तो ख्याल 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 बोर्डर 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 वगैरह 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, सरहदात 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 लड़े 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 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 तकरीर 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 तहय्या किये हुये है। इधर हालत यह है कि रियासत के रिफ्यूजी को मुआवजा नहीं मिलता है, बिना 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 वहाँ मकान था उसमें पाकिस्तान के दफ्तर हैं और हमें उसका मुआवजा नहीं मिलता है, ये कोई ईसाफ 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 चीज के लिये हमें तकलीफ है, खतरा है, मुसीबत है, लेकिन मैं वार्निंग देता हूँ, मैं करीबन सारी रियासत में पैदल चला फिरा हूँ मैं वहाँ के बोर्डर को अच्छी तरह जानता हूँ, वहाँ की मुश्किलात को जानता हूँ, मैं पाकिस्तान की लड़ाई में शामिल था, फर्स्ट वर्ल्ड वार में मैं रेक्यूटिंग आफिसर था। मैं तजुर्बे से कहता हूँ मैं—मैं ५० 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 की 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 बार्डर महफूज नहीं रहेगा, यह मुल्क नहीं बचेगा और हम जिन्दा नहीं रहेंगे। हमें अपने मरने की फिक्र नहीं है। हमें अपने मजीद लुट जाने की फिक्र नहीं है लेकिन जिस अजीम शान 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 वहाँ एक एक इलाके में फिरा हूँ। आपने वहाँ 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 वहाँ क्या असली हालत है, क्या मुश्किलात हैं, क्या क्या तकलीफ हैं। आप यहाँ बैठे हुए इस मकान में स्पीच करते हैं। १६-१८ हजार फुट की बर्फानी पहाड़ों की बुलन्दी में जहाँ सांस नहीं आती है, दम चढ़ता है, खून अच्छी तरह हरकत नहीं करता है, खून मुंजिमिद हो जाता है, कोई सूरज वह धूप का नामोनिशान नहीं है वहाँ हमारे भारतमाता के सपूत नौजवान 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 लद्दाख 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 तत्त्वजो 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 हैं 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 डियर 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 महफूज 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 4.50 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. Deokinandan 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 or 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 departmentalising 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 that 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 Annexure 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 high-lighting 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 under-charges 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 सैरप्लस दिखाया है तथा विगत वर्ष से अधिक १० करोड़ पये 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 डेप्रिसिएशन फंड के बढ़ोतरी पर आलोचना की है और कुछ सदस्यों ने प्रोपोज्ड लेवी आन पार्सल ट्रैफिक के प्रति आलोचना की है तथा कुछ सदस्यों ने आडिट रिपोर्ट में बताई गई खामियों और डा० एच० एन० कुंजूरु कमेटी की रिपोर्ट जो एंक्विजेंट 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 देगे ही परन्तु मैं भी एक सदस्य के नाते इस पर गौर करता रहा हूँ।

माननीय सदस्यों ने जितनी आलोचनायें की हैं उन सबों का आधार रेलवे मंत्रालय की रिपोर्ट, आदि हैं। ये सभी रिपोर्ट सरकार के द्वारा ही रेलवे मंत्रालय से प्रकाशित की है 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 तो हर तरह से धन्यवाद की पात्र है कि खामियों को पकड़वाती है और उससे सुधार का रास्ता निकालती रहती है। यदि इन खामियों की जाच सरकार नहीं कराती रहती तथा रिपोर्ट 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 शार्टफाल इन वर्किंग एक्स्पेसेज रु० ७.१५ करोड़ और १९६१-६२ के ऐटिसिपेटेड सैरप्लस

₹ ८.६४ करोड़ में वृद्धि हो कर ऐक्जुअल 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 है। 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 पड़ने हैं। और अन्य खामियां क्या हैं?

Unnecessary Supplementary grants  
Inadequate and injudicious sur-  
renders  
Unnecessary or excessive re-ap-  
propriations,  
Savings in Grants and appropria-  
tions,  
Charged expenditure incurred  
without budget  
Excess over Voted Grants  
Interest-free overdrafts  
Surplus stores

ये सभी खामियां जांच और सुधार के लिये मंत्रालय के सम्मुख आडीटर ने प्रस्तुत की हैं जिस से ये कानूनी और गफलत 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 अनेकवार छोड़ कर केवल ३७ पेज की है। अतः किसी भी हालत में माननीय मंत्री और मंत्रालय आलोचना के लायक नहीं है। 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 शत लगने वाली है और इस से जो १९ करोड़ रुपये प्राप्त होंगे उस में से जनरल एक्मचेकर 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 एक्मचेकर को बहुत थोड़ी रकम ४ करोड़ की दी है जो बिल्कुल ठीक है।

**Proposed levy on Parcel Traffic,** पर विचार करते 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 ₹ ५२ नये पैसे प्रति टन किलोमीटर, १९६१-६२ में जापान में ४ ₹ ६२ नये पैसे प्रति टन किलोमीटर, १९६०-६१ में ईस्ट पाकिस्तान में ६ ₹ ८ नये पैसे प्रति टन किलोमीटर भाड़ा था वहां १९६१-६२ में भारत में औसतन ३ ₹ ६४ नये पैसे भाड़ा था। और इसी तरह



[श्री महाबीर दास]

जबकि इन्हीं सम्बन्धित वर्षों में पैसेंजर भाड़ा औसतन प्रति किलोमीटर जब बर्मा 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 इन्कम 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 की के रिबेट खर्गैरह 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-पांर्स 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 स्कूल्स, २४ मिडिल स्कूल्स और ६४१ प्राइमरी स्कूल्स तथा होस्टल आदि भी चला रहे हैं और स्टाफ बेनिफिट फंड में ५० लाख रुपये दिये गये हैं तथा १,००० स्कालरशिप्स टेकनिकल एजुकेशन के लिये स्टाफ के बच्चों को स्टाफ बेनिफिट फंड से दिये जाते हैं।

अमेनिटीज टु पैसेंजर्स के सम्बन्ध में बहुत सी बातें कही गई हैं। मेरे समझ से इस लोक-प्रिय 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 पैसेंजर कोचेज और ३,५०,००० से अधिक फ्रेट गैंग्स हो गये हैं। चितरंजन का वर्कशॉप 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 पैसेंजर्स में तथा कांस्ट्रक्शन आफ न्यू बेटिंग 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।

इतना ही नहीं, हम यह भी पाते हैं कि रेलवे द्वारा १९६१-६२ में कोयले के उत्पादन का ९६.०६ प्रतिशत बढ़ाई हुई है, नमक के उत्पादन का ६४.०३ प्रतिशत और चीनी के उत्पादन का ५४.०१ प्रतिशत बढ़ाई हुई है और जिन जिन चीजों की दुलाई 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 दुलाई 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 दुलाई कम होने पर मंत्रालय की आलोचना कर रहे थे जबकि इम्पोर्ट द्वारा खाद्य पदार्थ कम लाये गये थे और यह संजोष 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 जहां चीन के आक्रमण से रेलवे ट्रांसपोर्ट का मूवमेंट पैंजैर के लिये डिस्टर्ब हो जाना चाहिये था वहां रेलवे मंत्रालय और रेलवे कर्मचारियों ने पैंजैर ट्रेन सर्विस को नार्मल रखा और इस का जिक्र माननीय मंत्री महोदय ने अपनी स्पीच के पेज नं० ९ में किया है। अतः वे धन्यवाद के पात्र हैं और यह कहा जाना कि माननीय मंत्री महोदय ने अपने भाषण में

इसका जिक्र नहीं किया है उचित नहीं जंचता है। साथ ही साथ हम देखते हैं कि थर्ड क्लास पैंजैर के लिये थर्ड क्लास स्लीपर कोचेज बढ़ाई जा रही हैं और थर्ड क्लास में खों और थर्ड क्लास के पैंजैर 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 हुए हैं। जबकि १९६०-६१ में २३९.७ मिलियन माइल्स ट्रेन चली थी तो ०.६१ नम्बर आफ कोलिजंस पर-मिलियन ट्रेन माइल्स थे, नम्बर आफ डिरेलमेंट पर-मिलियन ट्रेन माइल्स ६.३ थे, इंटरप्शन टु थू कम्मुनिकेशंस १३,७७९ घंटे थे, सीरियस एक्सीडेंट्स डू टु फेल्योर आफ स्टाफ ९ थी, नम्बर आफ सेंस किल्ड २८ थे, फेल्योर आफ इंजिन और रोलिंग स्टाक १ था, पैंजैर ट्रेन्स रनिंग इन टू रोड ट्रेफिक एट मैनड लेवल क्रासिंग २३ थे और अनमैनड लेवल क्रासिंग पर ८१ थे तथा मृत्यु की संख्या २८ थी, वही 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 ११६८७ घंटे हुए, सीरियस एक्सीडेंट्स डू टु फेल्योर आफ स्टाफ घट कर ८ हुए, नम्बर आफ पैंजैर किल्ड घट कर २४ हुए, फेल्योर 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.

श्री महावीर दास : Passenger trains running into road traffic and manned level-crossing घट कर २० हुए और unmanned level-crossing पर घट कर ६८ हुए और मृत्यु की संख्या घट कर २४ हुई ।

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

कुछ और सुझाव में देना चाहता हूँ । आसाम और नेफा, काश्मीर, मनीपुर आदि के लिये यह आवश्यक है कि वहां रेलवे जरूर हो । भांगलपुर 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 ।

अना में मैं यह कहूंगा कि यद्यपि expenditure on compensation and claims for goods lost or damaged के मद में १९६०-६१ में ३,६०,९४,४३० रु० खर्च हुए थे जो घट कर १९६१-६२ में ३,३४,७७,२९७ रु०

हो गये है फिर भी मैं यह सुझाव दूंगा कि जब रेलवे एक्ट के सेक्शन ७४ (१) के अनुसार रेलवे रिक्रेट के पेंशन करने पर ही रेलवे पर माल की जवाबदेही होती है तो क्यों नहीं रेलवे रिक्रेट के स्थान पर इन्सुरेंस का प्रयास कराया 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 बढ़ाई 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 जरूर किया जायगा और जो आसाम में रेल ट्रांसपोर्ट फेसिलिटीज को बढ़ाया गया है उसे और भी बढ़ाते हुए नेफा तक पहुंचाया 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 felicitations 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 therefore is 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.E. 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.F., 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 we 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 the 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, Allahabad, Dinapur and Bhusaval, 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

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 only 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 Committee 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 today 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 of

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. Santhanam—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. 16.21 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 most 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

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 6½ per cent. Later on, July 1957 also witnessed another increase of 6½ 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.

[Shri Sitaram Jaipuria.]

Coming to the merits of the freight increase, the hon. Railway Minister has very skillfully 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 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 pre-war 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

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.

**SARDAR 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

[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 Rs. 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 the 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 which 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

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 do speak very well of the administrative side. And apart from the amenities, the 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 everything 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 these 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 over-work

**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-

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 6 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

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 37 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

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 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 Imphal 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 जी को धन्यवाद देता हूँ। एक काल की अवस्था में नार्थ ईस्टर्न फ्रंटियर रेलवे के

जनरल 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 शील 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 दक्कन हमारे रेलवे कर्मचारियों ने १४ घंटे, १५ घंटे और १६ घंटे तक काम किया था। उससे यह पता लगता है कि उनमें पूर्ण देश भक्ति है और उन्होंने अपनी मर्बिस 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 सत्कार 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, यह 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 संधि के कारण और बढ़ गया है। इसलिये इस वर्तमान समय में भारत राष्ट्र की सुरक्षा के लिये जितने भी आवश्यक काम हों उनमें रेलवे को अग्रसर होना चाहिये और जैसा हमारे राष्ट्रपति जी का उपदेश है उसके अनुसार काम होना चाहिये। इस संबंध में जो हमारे सीमा प्रांत हैं उनकी और विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। जैसे लद्दाख की सुरक्षा के लिये पठानकोट से जम्मू काश्मीर तक रेलवे लाइन बनाई

जाती चाहिये। जम्मू काश्मीर के एक तरफ चीन है और दूसरी तरफ पाकिस्तान है और वह 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 जो ने काम शुरू कर दिया है, लेकिन वहां अगर तत्काल तक शांति ही रेलवे लाइन को पहुंचाना चाहिये। तीसरे हमारा मनीपुर है। मनीपुर में सर्वे भी नहीं हुआ है मनीपुर को मैं अधिक महत्वपूर्ण समझता हूँ 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 प्राजकाल 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।

شرقی اے - 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 । ]

†[ ] Hindi transliteration.

श्री एल० ललित भाषव शर्मा : वह होलैंड के रास्ते मनीपुर आये थे। और ओखर 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 अन्दर नहीं आयेंगे तब तक हमारी जीत रहेगी। उसके लिये क्या चाहिये ? रेलवे चाहिये। हमारे जवानों को वहां जल्दी पहुंचाने के लिये, हथियार और शस्त्रास्त्रों 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। वैसे 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 प्लेटफॉर्म 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 अन्दर 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 वगैरह 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 लोगो को हफ्ते में कभी कभी पांच दफा जाना पड़ता है। आजकल एक महीने, डेढ़ महीने के अन्दर, फरवरी मार्च के अन्दर सब काम किया जाता है इसलिये कई बार वहाँ के लोगो 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 सब के दूसरे हिस्सों के समान स्तर पर, उनकी आर्थिक अवस्था के स्तर पर इस प्रदेश को लाने के लिये वहाँ रेल आवश्यक है। जब तक वहाँ यातायात का प्रबन्ध 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 बड़ी नहीं है। जितनी स्माल स्केल इन्स्ट्रुमेंट्स हैं वे सब छिपी हुई पड़ी हैं। इसलिये सब से पहले मैं रेलवे मंत्री जी से कहूँगा कि अगर आपके पास फंड नहीं है तो डिफेंस और सुरक्षा का इससे सबब 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 : लगेगा, 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 अब मेरा निवेदन है कि काश्मीर, त्रिपुरा और मनीपुर इन तीनों जगह सीमांग का क्षेत्र है और इस वक्त

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

अब 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 लोगो को वही सुविधा देनी चाहिये।

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

श्री एल० ललित माधव शर्मा : जी हाँ, इन्क्रिमेंट देना चाहिये। अब मैं यह भी कहना है कि जो गरीब कुली तथा वेन्डर्स लोग हैं उन लोगो का हमारे यहाँ यूनियन बन चुका है लेकिन सरकार की ओर से उनको मान्यता नहीं दी गई है। मैं रेलवे मिनिस्टर साहब से निवेदन करूँगा कि जो रेलवे के गरीब कुली तथा वेन्डर्स लोगो की यूनियन बनी है उन लोगो की यूनियन को मान्यता अपनी सरकार की ओर से होनी चाहिये। इतना कह कर मैं समाप्त करता हूँ।

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 45 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.

SARDAR 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 Manipur, 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.

شری عبدالغنی - (پنجاب) -

مقدم ذیلی جہود میں - مجھے بڑی  
ہی خوشی ہے کہ ہمارے ریلوے  
منسٹر صاحب کی محنت سے ان

کے سہولتوں کی محنت سے جس  
میں بھائی شاہدواز خاں منسٹر صاحب  
بھی ہیں سب طرف سے ان کو سراہا  
جا رہا ہے - ایوزیشن پارٹی کی  
طرف ریلوے میں جو ترقیاں ہیں  
ان کی اور منسٹر صاحب کا دھیان  
دالیا جا رہا ہے - مجھے بھی خوشی  
ہے کہ پنجاب کے جن بھائیوں نے  
اوپر پوری ذمہ داری قالی گئی ہے  
ان میں ایک سرگرم باشی سری  
بلدیو سنگھ ہیں اور اس کے بعد  
سردار سورن سنگھ پر ذمہ داری قالی  
گئی اور پھر پارلیمنٹ کے جو  
اسپیکر سردار حکم سنگھ ہیں ان  
پر قالی گئی ہے - مجھے خوشی  
ہے کہ ان تینوں نے سارے دیہات کا  
کانفیڈنس حاصل کیا -

میں اس بجٹ کو کس نگاہ  
سے دیکھتا ہوں اس پر میں کچھ  
عرض کرنا چاہتا ہوں - میری نظر  
میں یہ بجٹ ایسا ہے جیسے کسی  
یونجی پتی فرم کے اچھے منیجر نے  
اس طرح سے پیسے کیا ہر اور جس  
کے سامنے یہ مقصد رہا ہو کہ اس  
فرم کی آمدنی کس ذریعہ سے بڑھتی  
ہے اور کتنے اچھے تھلگ سے بڑھتی  
ہے تاکہ لوگوں کو پروتست کرنے کا  
موقعہ ملے - میں سمجھتا ہوں  
کہ یہ ایک بوسیدہ نظام ہے جو  
انگریزوں نے یہاں قائم کیا تھا وہ  
بوسیدہ نظام ہی ایکشنری طریقہ سے

جو انگریزوں کے وقت تھا وہ اسی  
طرح سے چلا آ رہا ہے - میں یہ  
مانتا ہوں - "دھڑک دھڑک نمک  
رفت نمک شد"

†[श्री अशुल घनी (पंजाब) : मैडम डिप्टी चैयरमैन, मुझे बड़ी ही खुशी है कि हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब की मेहनत से उनके साथियों 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 कृटियां हैं उनकी ओर मिनिस्टर साहब का ध्यान दिलाया जा रहा है। मुझे भी खुशी है कि पंजाब के जिन भाइयों के ऊपर पूरी जिम्मेदारी डाली गई है उनमें एक स्वर्ग-वासी श्री बलदेव सिंह है 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 कोन्फीडेंस 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 पूंजीपति 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 निज़ाम है जो अंग्रेजों ने यहाँ कायम किया था वह बोसीदा निज़ाम रिएक्शनरी 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 शब्द"।]

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

#### THE BUDGET (GENERAL) 1963-64

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.