

THE BUDGET (RAILWAYS), 1961-
62—GENERAL DISCUSSION—
(continued)

SHRI M. S. GURUPADA SWAMY (Mysore): Mr. Chairman, yesterday I was referring to the problem of increasing traffic on the Indian Railways and tried to point out how the present crisis was serious and deep-rooted. I feel that the Railway Ministry was very conservative, faltering and even unrealistic in assessing the needs and demands of our economy. Yesterday, I also stated that the estimates of the First Plan and the Second Plan were gross under-estimates. On the basis of these estimates to build up and show inflated percentages with a view to creating an illusion of prosperity is not proper and is very incorrect. According to the finding of the Neogy Committee, the expansion of the demand for transportation has been at a substantially faster rate than the increase in the national income or the growth in production in any sector. That is, the availability of railway transport is not equal to the task of meeting this ever-increasing rate of traffic. The Railway Minister in the course of his speech painted a rosy picture and tried to show that there had been a continuous upward trend in the availability of transport. But when compared to the increase in demand made on the railways, I feel that we are too far away from meeting this demand. If we compare our rate of performance with the performance of other advanced countries, we will find how grossly we are lagging behind in the matter of achieving the optimum efficiency. If we take Japan, we find that the total mileage in 1955 was 12,485. Over this mileage the Japanese Railways have been able to move 3,300 million persons and 160 million tons of freight. In Great Britain, we find the mileage was about 19,061 in 1955 and the railways have been able to move 966 million passengers and 274 million tons of freight. Compared to these figures, the Indian Railways have had 34,744 miles in 1957 and they have

been able to move only 13,825 million people and 1,254 million tons of freight. Compared to these countries, we find that the performance of the Indian railways in regard to carrying the traffic efficiently and meeting the growing demand is considerably lagging behind. No doubt bottle-necks in certain sections of the railways have been removed and for this the Railway Ministry deserves congratulations. But apart from these removals, no significant effort has been made, no sustained action has been taken, to remove the other bottle-necks and to achieve the targets set down in the Second Plan. For instance, the hon. Dr. Kunzru referred to certain figures yesterday to show how far we have been lagging behind in realising the targets set down in the Plan. Now I refer to a few more instances to show how far we are lagging behind. For instance, take the question of electrification of the railways. The Second Five Year Plan set down a target of 1,400 miles for electrification. Subsequently—I do not know for what reason—this was revised downward to 800 miles. Nearly 50 per cent. of this programme was reduced. Now we have been told that out of that 800 miles—which itself was a reduced figure, much below the target originally fixed—only 500 miles are proposed to be taken up for electrification. This also is only a proposal but, Sir, if you look at the actual achievement, you will find that so far only a 100 miles have been electrified. In other words, the target set down in the Plan is 1,400 miles for electrification but the actual achievement is only a hundred miles. So this great gap is there. I do not know what the railway staff in charge of this electrification work were doing and what were the bottle-necks in the way. On the other hand the Minister was painting a beautiful picture of achievements. But, if you look at this figure, it is rather alarming to see what decline in performance has been registered.

Then again take the case of the additional wagons that had to be

[Shri M. S. Gurupada Swamy.]
added to the pool. Sir, in the broad-gauge section nearly 70,000 wagons had to be added during this Plan period, but according to the information available only 50,000 wagons have been added in the broad-gauge section. If you take the metre-gauge section, even there, there is a decline.

Then take the case of doubling, Sir, which is equally interesting. The target fixed in the Plan was 1,600 miles. And what is the achievement? They have been able to do only 800 miles of doubling during this period. Thus there is a shortfall of 50 per cent.

And then take the question of locomotives under repair. The same story is repeated. Nearly 14.90 per cent. of broad-gauge locomotives and 14.34 per cent. of metre-gauge locomotives have been under repair, and there has been a very slow improvement in the last twenty years. Sir, in 1938-39, in the broad-gauge section the percentage of locomotives under repair was something like 18 per cent. Now it is about 15 per cent. So there has been only a 3 or 4 per cent. improvement in the case of repairs. Sir, I do not know why there has been so much of neglect in this matter, which is a very important matter. We have been saying that we are short of locomotives. But unfortunately no attempt has been made to make a substantial improvement in this matter. Even a one per cent. reduction in the number of locomotives under repair will mean the availability of a 100 more locomotives for use. So, thinking from that point of view, I would say that the performance of railways in this matter also is very much lagging behind.

Then, Sir, take another important problem, the problem of claims, and also the Railway Protection Force that has been provided. According to my impression, Sir, about five years back we were spending about one crore of rupees on Railway Protection Force, and at that time the total

claims amounted to about three crores of rupees. And what are the figures now? Now we have been spending about seven crores of rupees per year on the Railway Protection Force and the expenditure on claims, instead of decreasing, is increasing. So with the increase in expenditure on the Protection Force we also find an increase in claims—which is rather strange. There has been more destruction of railway property, more pilferage and more theft, and these crimes on the railways have been increasing in spite of the fact that we have increased very much the expenditure on the Protection Force. So this is a disturbing feature.

Then I come to another question, the question of wagons and wagon repairs. Even here, Sir, there has been considerable slackness on the part of the railways to make improvements. Particularly in the matter of the metre-gauge section there has been a deterioration instead of improvement. Sir, in the year 1938-39 the percentage under repair was only 2.9; now there has been a considerable increase in the repair of these wagons, and the wagons have not been repaired quickly. Now the percentage for metre-gauge is 4.2 instead of 2.9. So we are going back; we are not going forward; there is no progress. So as a result of this increasing number of wagons under repair we have now been facing a great crisis of wagon scarcity. Only yesterday I pointed out, and other Members also pointed out, how coal was not being moved quickly and in time. It was because there was paucity of wagons. Consequently the normal life in Uttar Pradesh, and the industrial operations there had suffered considerably. So even a little improvement would have made a big difference. I have cited all these figures to the House just to show that the picture painted by the hon. Minister in his speech was not the correct picture, and it is not really a picture of prosperity, and he has forgotten that in the rosy picture that he has painted there are dark and ugly patches, which disfigure it.

Sir, now I turn to another very important aspect and that is the competition that has been going on between rail and road transport. This is another aspect of the problem of traffic I said earlier, Sir, that the railways had not been able to fulfil the growing demand of our economy in regard to traffic. Now another aspect is the nature of traffic. That is changing rapidly. Sir, commercial undertakings and various other people are now more and more resorting to road transport; they are diverting their traffic and to that extent the railways have suffered significantly in their revenues. Not only that; the pattern has changed. The goods which have to bear greater freight rates are increasingly being diverted to road transport, and only commodities which have to bear lesser freight rates are going to the railways. The result is that the revenues of the railways have been adversely affected. Not only that; in the long run, if this trend were to continue, then I am afraid road transport would become a great rival and a great competitor to the railways, and what happened in Great Britain some time past would also happen here. In Great Britain, as you are aware, certain sections of the Railways had to be dispensed with because the competition of road transport became so very alarming that it was impossible for the Railways there to compete with road transport. Ultimately, certain lines had to be given up and they had to reduce the services. I feel if this trend continues here, the Railways will be meeting the same fate.

It takes me to another important question, the question of rating structure. The rating structure of the Railways has been with us for a very long time. We have not been able to revise it. In view of the fact that the nature and the pattern of traffic have been rapidly changing, I feel that it would be impossible to wait long, to keep quiet without changing the rating structure. Perhaps the hon. Minister may be thinking that he would be able

to overcome the difficulties of revenue by increasing the freight and fare in future. Even this year, Sir, people anticipated an increase in the rate, but fortunately or unfortunately the Railway Minister did not increase the rates. Perhaps it was more of a political tactics than an economic gesture in view of the coming elections. Perhaps the Minister thinks it advisable to postpone this increase of freight rate and fare to a future date.

SHRI AKBAR ALI KHAN (Andhra Pradesh): It is a presumption on your part.

SHRI M. S. GURUPADA SWAMY: As you very well understand, what I say is very much true. Perhaps hon. Members will not be surprised if there is an increase in these rates after the elections next year.

SHRI B. D. KHOBARAGADE (Maharashtra): Substantial increase.

SHRI M. S. GURUPADA SWAMY: Yes, there will be substantial increase, as my friend put it.

(Interruptions).

MR. CHAIRMAN: Order, order.

SHRI M. S. GURUPADA SWAMY: So let not the hon. Members get panicky about my statement. After all, it is a statement of fact, viz. that the present gesture shown is more a political tactics than an economic move.

Apart from this, I want to ask: How long can you hold on to the present rate structure? The present rate structure is based upon the concept of value of service principle and not on the concept of cost of service rendered. This is no more applicable to the changing times. Sir, I feel that instead of the value of service, instead of what the traffic can bear, we should adopt a different principle, the principle of cost. If you change this basis of the rating structure, I feel there is great scope for the improvement of revenues. For instance, for the same

[Shri M. S. Gurupada Swamy.] quantity of coal we pay less and of iron we pay more. Though the quantities are the same the payments are different. Therefore, if you rationalise the rating structure, it may be possible for us to raise the revenues.

Again, Sir, the problem of rail-road co-ordination still remains. As I said, this problem is assuming great importance. It is creating a sort of crisis in our transport system. What are we to do in this matter? The Neogy Committee has pointed out certain measures. Though they have not been able to recommend these things to the Government yet, they have mentioned certain suggestions in regard to this matter. They have ruled out, perhaps, the question of absolute competition. Nobody in this House will want absolute competition between the Railways and road transport, and we have also found out in the past that co-ordination by regulation has proved a failure. Sir, efforts have been made to co-ordinate these two wings of transport, but they have failed. Now a suggestion also has been made, viz., that there should be a joint management of all the means of transport. The road, the Railways, the sea—all the means of transport in the country should be under one management. Sir, I feel that sufficient thought should have been bestowed in the past to solve this great problem. Even now it is not late. I feel road services corporations can be set up in which the Railways also should participate. I do not approve of absolute competition. I do not approve of joint management of all the means of transport because it will become a monolithic organisation where we do not find sufficient elbow room for the various means of transport to operate, and perhaps in the long run it may prove to be detrimental rather than beneficial to the country. So, the idea of this joint management should be dispensed with. I feel, Sir, the only correct way of managing the various systems of transport and to co-ordinate them is to have corporations of road transport to

start with where Railways also can participate in the management. I feel that it is the only way of bringing about co-ordination.

(Time bell rings).

Sir, I will take about ten minutes more.

MR. CHAIRMAN: No, you do not have ten minutes more. You have 45 minutes. You took 21 minutes last time. You started at 11-24 and at 11-48 your 45 minutes will be over.

SHRI M. S. GURUPADA SWAMY: Sir, I think . . .

MR. CHAIRMAN: Well, if your other Member is prepared to give up ten minutes, I have no objection.

SHRI M. S. GURUPADA SWAMY: I think he will accommodate me.

SHRI ROHIT M. DAVE (Gujarat): Let him continue. We shall arrange.

MR. CHAIRMAN: Do you give him ten minutes more?

SHRI ROHIT M. DAVE: Yes, Sir.

SHRI M. S. GURUPADA SWAMY: Sir, I will now refer to another important question, the question of railway finance. Some references were made yesterday that the position of the railway finance was rather unsatisfactory. I also hold that view. I would go a step further and say that the position of the railway finance is not merely unsatisfactory, it is very critical. If you go through the figures made available to us, you will appreciate that the position of railway finance has assumed a serious turn. And unless we improve this situation, perhaps in the next Plan we will be facing a greater crisis.

Sir, the Minister has referred to the various aspects of revenue resources for the next Plan. Here I want to mention about the position of the Development Fund and the Depreciation Fund, the two most important funds.

The Development Fund has to start with a clean slate, without liability and without assets for the next Plan; but at the present moment, if we look at it, the Fund owes, about Rs. 34 crores as liabilities. This liability has to be wiped out, according to the Minister, by charging to the capital-at-charge and by debiting to the Revenue Reserve Fund. So he wants to start the Fund with a clean slate. About the Depreciation Reserve Fund the Railway Minister expects that in the next 5 years he will be able to find Rs. 350 crores. Even here the Minister has understated the growing need for replacement.

Next, it is very interesting to find that during the last 5 years of the Second Plan there have been more withdrawals in these two Funds and less appropriations and above all this, what is the surplus that we carry forward for developmental activities? According to the figure available, we have been able to earmark about Rs. 15 crores, on a liberal estimate, for the next 5 years. That means the Development Fund, hereafter, has to depend increasingly upon loans from the Central exchequer. Perhaps it would require about Rs. 100 crores to fulfil its programmes and as we know, the Central exchequer itself is very much strained. It would be difficult for the Central exchequer to meet the obligations of the Railways and the Railways being a monopolistic organisation, should be able to find all these resources within itself. So I am afraid the financial position of the Railways is pretty bad today, perhaps worse than what it was. I feel that some concrete steps have to be taken to bring about economy on the one hand and also to increase the revenues of the Railways. Unfortunately, during these few years, we find the rate of income is not commensurate with the increase of capital-at-charge and there is no rational relationship between these two and if we do not bring about a change in this trend, that is, to increase the rate of revenue *vis-a-vis* the capital invested, the crisis will deepen. I do not want to dilate on

this matter further. I only say that the financial position of the Railways today is in a very bad state and the Railways' effort is rather meagre or unsatisfactory and they have not been able to make a big drive either in the matter of saving or in the matter of increasing revenues or in the matter of rationalisation of the various aspects of expenditure.

Then I take up the question of Railway administration. Today there are 8 zones operating in the country and when these zones were formed, we never had this notion of big developments. We thought that these 8 zones would be sufficient to deal with the problems effectively but when the work of planning has grown, when the administrative responsibilities have increased, we find that these 8 zones are not sufficient. They are too unwieldy. Perhaps members are aware that there was a recommendation of the Corruption Enquiry Committee some years ago. Even then they said that these zones were big and there should be reduction of the zones; and they recommended that each zone should not consist of more than 3,000 miles. Now each zone consists of 6,000 miles or above. So according to the Committee, they were too unwieldy then. Now when the work has grown and administrative responsibilities have increased, when we have to take up more and more work and the responsibilities of development, it is better we think about changing our ideas about these zones and reduce their size.

Secondly, in the past divisionalisation was effected with a view to bringing about effective management of the Railways, to increase the efficiency and all that. Unfortunately till now this divisionalisation has not been followed up or has not been accompanied by devolution of power. Even for small orders, today the Railways have to wait and wait for days and months and the orders will not be forthcoming soon. So I feel that the present system has to be changed and more powers have to be given. There

[Shri M. S. Gurupada Swamy.]
 should be devolution of powers and officers have to be entrusted with more responsibilities.

Lastly I would refer to the question of research which had been touched upon by Dr. Kunzru yesterday. Some effort has been made in this direction of promoting research in the Railways. I find that at present research is confined to civil and mechanical sectors. I do not know whether research is being done in the commercial section and the operational section. I say, subject to correction, that no research is being conducted in these two sections. I do not know why it is so. Research is more necessary in these two sections to bring about operational efficiency and economy in transport and to offer better services to the people. Sir, I find a lot of enthusiasm among the younger employees of the Railways. I see, whenever I go about in the country, that there are complaints, resentment and murmurings that sufficient encouragement is not given to the Railway employees at lower levels. I invariably find that in the last few years only people of age are in the Railway Board. They are very good, and some of them must be there, but also it should be understood that when a person who is about to retire becomes a Member of the Railway Board, he will not be thinking of the work. Perhaps he would be thinking of his retirement. So I feel that some younger elements have to be associated at this level. There are younger people available. Further, young people should be sent abroad. I think the Minister also should go abroad and find out better techniques. No Minister so far has gone abroad with a view to studying the operation and working of the Railways. It would be really a good education if he goes abroad along with the officials. Younger elements in the Railways should also be sent abroad so that they may improve their knowledge and we may be benefited.

Finally I end by saying that we are beginning very shortly with the Third

Plan and at least in the Third Plan period the Minister should bestow his thoughts on all aspects of the problem that I have raised. With these words, I conclude.

SHRI MAHESH SARAN (Bihar):
 Mr. Chairman, the Railway Ministry and the Railway Minister have to be congratulated for the all-round progress that has been taking place from time to time. When we compare the condition of the Railways before independence and their condition now, we can see the magnitude of the work done and the progress made by the Railways. A large number of railway systems belonging to the former Indian States came under the Government of India and these added up to a mileage of nearly 7,600 miles. The Railways presented acute problems of rehabilitation and integration, since many of these railway systems were in a rather indifferent state of maintenance. Therefore, a huge amount had to be spent on the rehabilitation and modernisation of the rolling stock and on fixed assets. Railways have gone on improving from time to time. Just to mention only a few of them, I may say that we find that about 800 miles of track renewal will be completed during the Second Plan. Some 380 miles of new lines have been constructed and some 430 miles of lines dismantled during the war years have been restored during the First Plan period. Then again, about 620 miles of new lines have been opened to traffic during the Second Plan period up to 30th March, 1960 and 730 miles of double-track laid, in order to improve the capacity. As regards the electrification programme, the electrification of 500 miles has been substantially completed. The bridges across the Ganga and Gandak have been completed and the work on the bridge across the Brahmaputra will be completed by 1962. As regards the production of wagons and other things, the Chittaranjan Locomotive Works have produced 173 broad-gauge steam engines in 1959-60 and they are expected to produce 164 locomotives in the current year and

the same number in the next year. The Integral Coach Factory has turned out 448 coaches in 1959-60 and it is expected to produce 620 coaches in 1960-61 and 650 coaches in 1961-62. The rolling stock fleet has been augmented by some 2,100 locomotives and about 8,500 coaches and about one lakh wagons. So all these things show us the great progress that the Railways have made during these few years.

When we look at the amenities that have been afforded to the travelling public, we really feel happy about it. At the same time, Sir, when I look at this subject, my mind goes to those workers of the lower grades who are responsible for all these amenities and the question arises: What are we doing for them? That is the big question that arises. It is true that quarters have been built for them at a rapid rate, the medical facilities available to them are being improved. It is also good that primary schools are there for their children where they could be taught through the medium of Hindi and that full remission of fees for the children of the railway employees has been ordered. But all these things do not fill their belly, and do not clothe the ordinary workers. When we are making so much progress in other directions, when we are spending so much money we should think about them also, because only when they are contented can the work go on efficiently. Therefore, I would most humbly submit, Sir, that the Railway Minister should look to this aspect of the question and see that some improvement in their lot comes about in the near future.

THE MINISTER OF RAILWAYS
(SHRI JAGJIVAN RAM): The Pay Commission recently has done it.

SHRI MAHESH SARAN: The Pay Commission may have done it recently, but then the prices have also gone up after that. Therefore, there is necessity for doing something to really help the lot of the poor people.

Next there are a few points to which I would like to direct the kind atten-

tion of Railway Minister. When the Railway employees are transferred, the transfer should not take place at a time when their children cannot join another school when they go to the new place. It is necessary to see that the transfers take place at such a time that there may be no discontinuity in the study of their children. This point has to be taken note of, because I have been told many a time by many employees that in the middle of the year, when the schools are going on, all of a sudden, the transfer takes place and it is difficult for the parents to take away their children from the schools and put them into other schools in the new place. Moreover, it should also be the duty of the Railway Ministry to see that the boys who leave one place and go to another after the transfer of their parents, get proper admissions in the schools at the new place. Otherwise the whole future of the children of employees is ruined. I hope this point will be taken note of by the Ministry.

With regard to catering on the Railways, as we all know, there are two systems. In one system there are the paid bearers and in the other there are bearers with commission. The bearers who are on the commission basis do not get anything more than probably twelve naye paise on a rupee. This they get as commission and they get no other emolument, while the bearers in the other system get Rs. 1|8|- per day in addition to their pay. My submission is that these two classifications are rather unfortunate and the bearers on commission feel disheartened and they have no future before them. Therefore, I think this double system may be abolished and there must be only paid bearers for the catering on our Railways.

Sir, I have seen these dining cars. I find that the place where the utensils are being washed is too small and therefore, there is great danger of the utensils not being properly cleaned and this might cause complications later on. Therefore, I would request the

[Shri Mahesh Saran.]
Ministry to look to this aspect of the question at an early date.

I am glad that the third class sleeper coaches have been extended to metre-gauge trains and also that in addition to these, the two-tier sitting-cum-sleeper coaches will now be introduced on the broad-gauge and the metre-gauge, side by side with the three-tier coaches. These coaches are most useful. But, Sir, my submission is—and I have said this before also—all these three-tier coaches are very uncomfortable and only because one is obliged to use them, one uses them. I would rather suggest that instead of the three-tier coaches, they should all be converted into two-tier coaches.

Next I come to the reservation of accommodation. At present, one can only get a sleeping berth reserved if one has to go to a place which is more than 500 miles away. The distance should be more than 500 miles. The difficulty, therefore, is that when one has to travel to a place 300 miles away and one has to pass a night in the train, no reservation can be had. No reservation is possible in that case.

SHRI JAGJIVAN RAM: You can reserve for any distance.

SHRI MAHESH SARAN: Pardon?

MR. CHAIRMAN The Minister says you can reserve for any distance.

SHRI MAHESH SARAN: No, and I say this on the authority of my being refused reservation here at the railway station. Even yesterday I phoned them up and they said I cannot get reservation unless the distance is 500 miles. This is to be verified, because it was only yesterday that I phoned them for third class reservation and they said that the reservation was not possible.

SHRI JAGJIVAN RAM: Was it for the third class sleeper coach?

SHRI MAHESH SARAN: No . . .

SHRI JAGJIVAN RAM: I thought you were talking about that.

SHRI MAHESH SARAN: No sleeping reservation is possible unless the distance is more than 500 miles.

THE DEPUTY MINISTER OF RAILWAYS (SHRI S. V. RAMASWAMY): No, for third class it is free of charge.

MR. CHAIRMAN: There are too many Ministers here. You go on.

SHRI MAHESH SARAN: The authorities were not prepared to reserve the accommodation. I was prepared to pay. The whole point is that arrangements should be made so that people who want such reservation can get it.

MR. CHAIRMAN: You get along with your speech.

SHRI MAHESH SARAN: The disparity between Assistant Surgeons, Grade I of the Railways and Assistant Surgeons, Grade I of the Central Health Service may please be removed. Disparities exist in regard to pay scale, non-practising allowance and gazetted cadre.

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA) in the Chair.]

I do not see why when the qualifications are the same the scales of pay should be different. My submission is that this point has got to be carefully noted and something must be done to better the lot of those doctors working in the Railways. They feel disheartened because of this disparity and this should be removed as quickly as possible.

My submission regarding Class III and IV employees is that they do feel that their lot has not improved in spite of these improvements. It may be that probably there are not enough funds but as I told you in the beginning, unless they are really satisfied—they are the real people who are responsible for providing all the ameni-

ties that we get—the amenities granted to us become a farce and our amenities are not so important as the betterment of their lot. I would once again submit that their case deserves real sympathy and things have to be thought out for their improvement.

Thank you, Sir.

DR. RAGHUBIR SINH: (Madhya Pradesh): Mr. Vice-Chairman, we have heard two contradictory opinions about the progress of Railways. My friend, Shri Gurupada Swamy began by saying that the progress had not been very satisfactory and my friend here, Mr. Mahesh Saran, said that it was most satisfactory. After hearing the two statements and as a result of my own experience, I can say that the truth lies in between the two. I feel that the Railways have turned the corner; they have passed through a period of rehabilitation and restoration. The period of development has come now and at a time when the Third Five Year Plan is in the making, I have some definite suggestions to make for the consideration of the hon. Railway Minister. When we talk of development of the Railways, we should not merely think of building more Railways but we have also got to think in terms of reorientation and readjustment of certain Railways in certain respects in the light of the conditions that are existing there today. Sir, there are quite a good many lines which have had not many improvements carried out during the last half a century. Many of these sections were built about seventy or eighty years ago and since then conditions have greatly changed there in many respects. One of the sections which have not received much attention during the last ten years is the Malwa section of the Western Railway. About six years ago when I raised this question on the floor of the House, I was told that the work of installing interlocking system and such other additional safety arrangements for the through running of faster trains was in progress and it was then expected that the new

innovations and improvements would be completed within a few years. Since then, five to six years have passed and we have not yet heard of any plans about faster trains running on that section. Perhaps the Railway Minister and the Deputy Ministers are in a quandary as to what this Malwa section is. For their information, I would say that it is the Khandwa-Ajmer section. In the Western Railway Time Table also it is described as the Malwa section. Things have somewhat improved there since about fifty years. In the early years of this century, this section was known as the Rajputana-Malwa section and the villagers and the common people who used to travel on this section used to interpret these initials of this R.M. Railway in an amusing yet telling manner. The House would be interested to know that this was interpreted as the Rowati-Marati Railway, a dying railway which just used to crawl and do nothing else. I have only to tell my friends that many things have changed, the times have changed but the speed of the Rowati-Marati Railway has not changed. (Interruption). I am narrating the situation that still prevails there.

श्री जगजीवन राम : जनाब का इलाका ही बेसा है।

DR. RAGHUBIR SINH: There is a definite reason why I am bringing this to the notice of the hon. Minister. With the opening of the Khandwa-Hingoli section, additional traffic will necessarily flow into this section and this traffic will be not only passenger traffic but more of goods traffic because the two major metre-gauge sections have been connected thereby. Anticipating this state of affairs, six years ago I had suggested that early steps should be taken to avoid any possible bottleneck on this section, particularly on the Khandwa-Chittorgarh portion, but I am afraid nothing seems to have been done there about it and I would like to have an assurance from the hon. Railway Minister

[Dr. Raghubir Sinh.]

that now when the traffic is available, such a bottleneck will not be allowed to develop there. Moreover, on this section certain additional facilities have been made available but it is more a case of somebody having greater pull and it is in this respect I want to mention and earnestly request the hon. Minister as well as the Railway Board that they should necessarily think of an overall plan of modernisation and suitably re-equipping of all such sections. The conditions of those sections which run through these former backward areas have now considerably changed and they have to be suitably re-modelled and duly readjusted. I have been pleading with the hon. Minister here and the Railway Board there that there are certain places and certain stations which do need their immediate attention. I am particularly bringing up this on the floor of this House as my continuous pleading with the Minister and the Railway Board so long has not yet borne any fruit. I am talking particularly of Mandsaur railway station. Things have very greatly changed there. At one time it was just an unimportant district headquarter in the former Gwalior State. Now it is an important central place and I think if an enquiry is made it will be found that as many as a thousand and more passengers pass through this place every day. Mails are served from this station for a distance of more than 20 to 40 miles on either side. But unfortunately there is no second platform there and the time table is so adjusted that everybody is put to real inconvenience. So far as my memory goes for the last 30 years or more, the trains have been crossing there both in the morning and in the evening and in the absence of a second platform one train necessarily stands on the side line. Now for one reason or another the Railway authorities thought that there should be no crossing there in the evening and they have done away with that crossing. The result is that all mail traffic and the passengers from a really important side are

delayed by full one hour and even more. They get down at about 7.30 in the evening and they cannot reach their destinations till after 9 o'clock at night. When I discussed the matter some months back with the Railway authorities they said that they could not find any way out. Now, Sir, my submission is that human ingenuity can and should necessarily find an answer, as for such really important stations and important places certain things have got to be done. I would also like to bring to the notice of the hon. Minister of Railways that in certain matters certain pulls come in and the Railway Board or the Railway authorities accede to certain things. I want to bring to the notice of the Railway Minister something about Jaora station. Probably the Railway authorities thought that being the place where Dr. Katju, the Chief Minister, was born, something should be specially done there and so a covering over the platform has been put in there.

[MR. DEPUTY CHAIRMAN *in the Chair.*]

But the covering that has been put in is only for about 40 feet or 50 feet and it is neither here nor there. It does not satisfy anybody and I am sure even the hon. Dr. Katju is not very much satisfied with a shed of 50 feet, for it does not serve any purpose except giving just a little covering. Sir, while the Jaora station has got a shed, Mandsaur station has got none though it handles many times more passengers than Jaora. So I want to bring to the notice of the hon. Railway Minister that in case of railway lines running through the former backward areas, the whole position there should be fully reconsidered and re-examined and a reorientation plan for these lines should be decided upon and duly implemented soon. Unless and until something like that is done there is always going to be created many more new bottlenecks. Many times when I raise such questions with the Railway authorities I am told by them that the local Passengers Amenities

Committee does not agree to them but I would suggest that there should be some essential schemes which should be sponsored by the Ministry itself because they deem them to be very necessary. Merely leaving them to the Passengers Amenities Committee would mean just creating more causes of trouble and more local rivalries which will definitely inflame parochial feelings. In such matters it is very necessary that there should be an over-all scheme and official proposals for reorientation.

Finally, I would like to strongly suggest that definite schemes for small repairs should also be thought of and immediate attention given to them. One of our best railway trains in India—and very rightly so—is the Frontier Mail and whenever I have travelled in the Frontier Mail I have always without fail come across many leaking taps, lost screws and missing bulbs. The Railways are rightly said to be our show window and the Frontier Mail is particularly our best train. I do wish that the Railway Ministry takes special steps to see that these small repairs are immediately carried out. Sir, needless it is for me to remind them that a stitch in time saves nine.

Thank you, Sir.

SHRI DAHYABHAI V. PATEL (Gujarat): Sir, this is a pre-election Budget and it is very evident that elections have been very much in the minds of the framers of the Budget. (Interruptions). If you will be patient, you will see that I am not only making a statement but I am proving it. Sir, I am not unaware of the many notable and welcome features of the Budget. One of them, I will say, is the absence of any change in passenger fares and there is only a marginal adjustment in the matter of freights. The increase in the special surcharge from 10 to 20 per cent, for small consignments is estimated to yield about Rs. 50 lakhs per annum. Was this petty pinching necessary? Again the increase in revenue as a result of increasing the minimum distance charged for coal

from 42 to 70 kilometres and changing the minimum charge to Rs. 5 per ton instead of from Rs. 4.25 to Rs. 4.98 per ton for movement of coal over short distances is expected also to be very small. Another salient feature is the merger of the passenger fare tax with the passenger fares and the assumption of common carrier liability. Sir, the main features of the Railway Budget are linked with the two major industries of the country, namely, steel and cement. An analysis of the working of the Railways discloses that their financial buoyancy is tapering off. The Budget estimates for 1961-62 disclose a net surplus of only Rs. 8.64 crores as against Rs. 14.03 crores (revised) for 1960-61 and Rs. 20.12 crores (actuals) for 1959-60. If we analyse the figures further it can be found how the revenue is tapering off. The smaller revenue surplus of the order of Rs. 8.64 crores in 1961-62 is due to the additional contribution of Rs. 20 crores to depreciation reserves, which has been raised from Rs. 45 crores to Rs. 65 crores and payment of dividend to General Revenues at 4:25 per cent. as against 4 per cent., in accordance with the recommendations of the Parliamentary Railway Convention Committee, 1960. Nevertheless, I cannot help feeling that the surplus could be more if the working expenses are kept under stricter control. In fact, the proportion of working expenses to gross revenue traffic receipts is as much as 81.09 per cent. It may be pointed out in this connection that, although gross traffic receipts in 1960-61 have fallen short of budget estimates by Rs. 6.50 crores, the savings in working expenses are not more than Rs. 50 lakhs. The ordinary working expenses have registered an increase of 36 per cent, during 1959-60 over 1956-57. As against this, the increase in gross traffic receipts during the same period is only 36 per cent. If such a situation were to continue, there are bleak chances of the Railways putting up a better show.

Generally speaking the railway earnings have not been commensurate

[Shri Dahyabhai V. Patel.]

with the increase in the capital-at-charge and the withdrawals from the Railway Development Fund, which have been of a much higher order than appropriations to it. Railways have had to resort to loans from General Revenues for their development programmes. Besides, withdrawals from the Depreciation Reserve Fund have also been higher than appropriations to it, and this has resulted in drawings on previous balances in the fund. These, the House will agree, are not very welcome features, I think, particularly in view of the fact that some friends tried to interrupt me as I started.

A review of the passenger and freight traffic discloses certain interesting trends. Passenger traffic during the Second Five Year Plan has increased roughly at the rate of five per cent. per annum as against the Second Plan forecast of an annual increase of three per cent., the bulk of the increase having occurred during the two closing years. But as regards freight traffic, the picture is not so bright. There is likely to be an overall short-fall of 8 million originating tons carried as compared to the Plan target of 162 million tons during 1960-61. The ton miles of traffic are, however, expected to exceed the Plan target in 1960-61 by about 6 per cent. The ton mile figures are overshadowed, if I may use that word, by the progress of the steel plants. Raw materials, coal and finished steel form the originating ton mile figures. A gap of 8 million tons between the actual goods movement and traffic offering in 1960-61 is indeed very unfortunate. A provision for the movement of 17 million tons of average traffic was originally planned for 1960-61, on the basis that the tempo of economic activity in the Second Plan would be reached in the last two years of the Second Plan. It is now clear that, while traffic offering has advanced as expected, the capacity of the Railways has lagged behind. For the year 1960-61, the Railways have planned an additional movement of only 15 million

tons, but judging from the tempo of economic activity this does not seem to be adequate. The Planning Commission or the planners of the railways' future do not seem to have taken into account with imagination the progress that is being made in all directions. The planning has not been adequate.

Take the case of coal. It is likely that coal production would reach 60 million tons in the coming year, considering the extra effort being made to increase output. During 1960, actual movement could be arranged only for 44½ million tons, as against an output of 51.76 million tons. The limitation of railway transport made it difficult either to meet the requirements of the consumers in different parts of the country or to clear the stocks at pitheads. The production of coal in West Bengal and Bihar collieries accounts for 80 per cent. of the entire output. The Coal Controller has estimated the requirements of these collieries at an average of 6159 wagons per day in 1961. As against this, the Railway Board has fixed the target of coal loading at 5030 wagons only. However, even this figure has not been attained. In January 1961, for instance, the daily average coal loading in West Bengal and Bihar coalfields was 4730 wagons. Generally speaking, coal alone will account for eight to nine million tons of additional movement, even after allowing for colliery consumption and coast-wise transport.

There will also be considerable additional demand for the movement of mineral ores and finished mineral products. It is estimated that this will account for an additional seven to eight million tons. Then, there will be other developmental needs including the movement of imported foodgrains—our Food Minister has just made a big deal—and increased additional agricultural production, which are estimated at 6 to 7 million tons. Taken together, the additional requirements will not be less than 23 to 25 million tons. Thus the require-

ments will be at least 8 to 9 million tons more than what has been planned for.

The Third Plan provides for a sum of Rs. 1,255 crores, including Rs. 35 crores for inventories. This is based on an increase in originating traffic from 154 million tons to 235 million tons, but does not include certain projects under consideration and which were not originally indicated to the Railways. Even for this increase in tonnage, the workload for the Railways expressed in ton miles is expected to increase by 72 per cent. Of this anticipated increase in goods traffic, more than 75 per cent. is accounted for by the targets fixed for industrial production—coal, steel, cement and iron ore. If past experience is any guide, the estimate of traffic is very much on the low side. In fact, the expansion of transport demand has been at a substantially faster rate than increase in the national income or the growth of production in any sector of the economy. These trends are bound to continue in the next ten or fifteen years. Unless, therefore, it is planned from now onwards to meet this increase in demand, there are bound to be very severe bottle-necks.

Another important factor to be considered in this connection is the need for a national transport policy. The Neogy Committee, which submitted its interim report recently, has favoured some sort of co-ordination of the various forms of transport through Government regulation. It would appear to be rather against free competition between roads and railways, as recommended by the Masani Committee. The reasons put forward for this are that such a competition would militate against the public service obligations of the Railways, whose rate structure is based, in many cases, not on the 'cost of service' but on the principle of 'what the traffic will bear'. While it may be true that Railways have been performing certain public service obligations, it should not be forgotten that it is not

merely a question of competition between the two modes of transport but also the interests of the users, which should be taken into consideration—a point which was emphasised by the Masani Committee very clearly. If preference is shown by users for road transport in the movement of goods, it is not always due to attractive freight rates offered, but also to certain other advantages such as greater safety and the system of home deliveries. In fact, the present trend in all advanced countries is in favour of road transport. There is certainly scope not only for the development of railways, but also road transport, considering the growing requirements of the country. Efficiency of the transport system cannot be achieved unless there is competition between the various modes of transport.

Sir, after offering these few general remarks I would like to make a comment or two on certain aspects of railway development. What is the policy of the Railways with regard to the different gauges? We have fortunately heard very recently of the linking of the Northern and Western metre gauge systems of railways, but we have still got a large number of metre gauge railways. Bombay is linked with the rest of India on the broad gauge. There is no metre gauge. Saurashtra has hardly any broad gauge link. It has a system of metre gauge and narrow gauge railways. Is there any prospect of Saurashtra being linked like the northern and southern portions of India by the metre gauge?

AN HON. MEMBER: What about Bombay?

SHRI DAHYABHAI V. PATEL: Bombay, why not? I am saying Bombay also. But I would also like to draw the attention of the House that the Government of Baroda during the reign of Sayaji Rao had paid a large sum of money to the Indian Railways for establishing the link. What is happening to it? I understand that a great deal of earthwork has already been done and land acquired. I under-

[Shri Dahyabhai V. Patel.]

stand also that a portion of that land is being returned. Have the Railways abandoned this scheme? What will happen to the money that the Indian Railways collected from Sayaji Rao's Government for establishing this link? Sir, this is the question which the people of Gujarat would like to ask.

Sir, every time about the Budget time we give comments on the different aspects of service. While one can notice that there is general improvement, yet there are certain aspects of service where there has been little improvement. It is as good as no improvement. For instance, in the matter of cleanliness, either the Railways keep the railway stations and the carriages clean . . .

SHRI K. M. PANIKKAR (Nominated): And bathrooms.

SHRI DAHYABHAI V. PATEL: Of course bathrooms. They cannot be kept partly clean. Either they are clean or they are not clean. I am not satisfied that they are clean. I do a certain amount of travelling and I know that there is a lot yet that remains to be done in the matter of cleanliness, and I repeat that in spite of the efforts of some of the supervisory staff there is a great deal of negligence on the part of the staff whose real responsibility it is to deal with this matter. The supervisory staff sometimes find themselves helpless to do anything in the matter.

SHRI N. M. ANWAR (Madras): Why?

SHRI DAHYABHAI V. PATEL: Ask them. They know it.

SHRI N. M. ANWAR: Why should they feel helpless?

SHRI DAHYABHAI V. PATEL: Only they are afraid to say it. Why don't they make a proper report? Because the rules of discipline have been

made so lax by the Congress Government, and it helps the labour leaders.

SHRI AKBAR ALI KHAN: Question.

SHRI DAHYABHAI V. PATEL: If that is so, take courage in your hands and straighten this out. Wherever you have made a mistake, correct yourself.

Sir, I know that this year, being the pre-election year, there is no rise in rates. But I fear that the rise that is going to come after the election is going to make up for what has not come in this Budget.

SHRI DEOKINANDAN NARAYAN (Maharashtra): How do you presume that?

SHRI DAHYABHAI V. PATEL: Experience. I hope your prediction comes true that there is going to be no rise, but my suspicion is that it will not be so. Therefore, while I am inclined to congratulate the Railway Minister on his Budget, I am hesitating whether I can do so wholeheartedly.

श्री शीलभद्र याजी : (बिहार) : माननीय डिपुटी चैयरमैन, अभी ४९९ करोड़ ६० का जो रेलवे बजट पेश हुआ है उसमें ८ करोड़ ६४ लाख की जो बचत बतलाई गई है, उसके लिये मैं रेलवे मंत्रालय को धन्यवाद देता हूँ। कल से आज तक हमारे रेलवे बजट पर बोलते हुए हमारे कुछ विरोधी सदस्यों को विवाय अधिकार के प्रकाश नहीं दिखायी दिया। राष्ट्रपति के अभिभाषण पर बोलते हुए भी हमारे आपोजिशन ग्रुप के लीडर ने प्रथम और द्वितीय पंचवर्षीय योजना में हुए काम के बारे में बताया कि मुल्क में तरक्की नहीं हुई है, बल्कि मुल्क डूब रहा है। गंगा बाबू ने फर्माया कि सब डूब रहे हैं। तो मैंने इंटरप्ट किया था कि आप नहीं डूब रहे हैं, मुल्क भी नहीं डूब रहा है। कल से जो भी रेलवे बजट में चीज दिखलाई गई है वह तो देखने की चीज है। सारे हिन्दुस्तान में रेलवेज में तरक्की हुई है

वह तो सब की नजर में आने वाली चीज है। पांच वर्ष पहले जब हमने रेलवेज की द्वितीय पंचवर्षीय योजना शुरू की थी तो उसमें ६६६ करोड़ की हमारी पूंजी थी, अब इस साल के अंत में १,५५६ करोड़ की पूंजी हो जायेगी। यह जो इतनी पूंजी हमारी हो जायेगी, यह तरक्की हमारे इन मित्रों को मालूम नहीं पड़ती। पांच वर्ष पहले जहां हमारी ३१६ करोड़ २६ लाख की कुल आमदनी थी वहां आज यदि वह ४५८ करोड़ हो जाती है, यानी १४२ करोड़ की आमदनी पांच वर्ष में बढ़ जाती है, तो उनको तरक्की नहीं मालूम पड़ती है, अंधकार ही मालूम पड़ता है।

श्री जगजीवन राम : वे हर साल यह कहते हैं।

श्री शीलभद्र याजी : मैं अपोजिशन की बात कह रहा हूं। तो मैं यह कह रहा था कि नई लाइनें बिछ रही हैं। हमारी जो भाखड़ा जैसी बड़ी बड़ी योजनाएं बनती हैं उनसे मुल्क की तरक्की होती है। रेलवेज में जो लाइनें बन रही हैं उनका साथ ही साथ विद्युत्करण हो रहा है। ऐसा पता चलता है कि तमाम देहाती लोग भी कहते हैं कि रेलवे में तरक्की जरूर हो रही है। तो आज जब नयी लाइनें बिछ रही हैं, स्टेशनों में बिजली लग रही है और उसके साथ साथ हमारी पूंजी बढ़ गई है, इन पांच वर्षों में हमारी आमदनी १४२ करोड़ बढ़ गई, तब वे कहते हैं कि अंधकार है। हमारे एक माननीय सदस्य ने अभी कहा कि रेलवेज की फाइनेन्शियल कंडीशन बड़ी नाजुक है, क्लिष्टकाल है, जैसा कि उस दिन उनके लीडर ने भी कहा था कि हमारा मुल्क डूब रहा है, तो रेलवे के डूबने का भी उन्हें अंदेश लग रहा है। हम लोगों को तो यह चाहिये कि रेलवे में जो तरक्की हो रही है, उसकी शानदार सफलता के लिये रेलवे मंत्रालय को शाबाशी ही न दें, बल्कि उसका शुक्रिया अदा करना चाहिये। इलेक्शन की बात रख कर यह कहना कि

मुसाफिरों का भाड़ा नहीं बढ़ा, यह तो इलेक्शन स्टण्ट की स्पीच है। जो वस्तुस्थिति है उसकी तरफ हमको जाना चाहिये।

अभी हमारी रेलवे के सम्बन्ध में जो तृतीय पंचवर्षीय योजना है उसमें १,२५५ करोड़ पया खर्च होने की बात है—१,६०० मील हमारी रेलवे लाइन को डबल करने की बात है, ११०० मील तक का विद्युत्करण होगा और उसके साथ ११६० मील नयी लाइन बिछानी है। मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि जहां रेलवे लाइन है, ट्रान्सपोर्ट है, यातायात के माधन हैं, वहां तो हम और नई लाइनें बिछा रहे हैं लेकिन जिस प्रान्त में न ट्रान्सपोर्ट की व्यवस्था है, न कम्यूनिकेशन है, जहां न कोई औद्योगिक तरक्की हो रही है और केवल खेती हो रही है उस तरफ हमारी सरकार की और रेलवे मंत्रालय की तवज्जुह नहीं जाती। अभी हमने सुना कि ११६० मील नयी रेलवे लाइन बढ़ाई जायेगी। पंजाब में रेलवे तथा ट्रान्सपोर्ट का जाल बिछा है। चंडीगढ़ से लुधियाने तक रेलवे लाइन बने, हमें उसके लिये उज्र नहीं है। लेकिन जो प्रान्त हमारे बार्डर पर पड़ता है, जहां हमारी १२,००० स्क्वायर माइल एरिया पर चाइनीज ने कब्जा कर रखा है और जहां से बर्मा बार्डर और चाइना को रास्ता जाता है उस सारे मनीपुर स्टेट में रेलवे लाइन नहीं है। यदि कोई दीमापुर यानी मनीपुर रोड से इम्फाल जाता है तो मालूम पड़ता है कि हम बेटल-ग्राउन्ड से हो कर जा रहे हैं, सभी कोई नागालैण्ड से बस में हो कर इम्फाल-मनीपुर आते हैं तो ऐसा मालूम पड़ता है कि हम युद्ध भूमि में जा रहे हैं, मानों कोई लड़ाई होतें जा रही है। अंग्रेजों के वक्त में सिलचर से इम्फाल तक जो रेलवे लाइन के लिये सर्वे हुआ था, उस काम को अभी तक नहीं उठाया गया। इसलिये मैं रेलवे मिनिस्ट्री से गुजारिश करता हूं कि और जगह रेलवे बने, ठीक है, उसके लिये हमें कोई उज्र नहीं

[श्री शीलभद्र याजी]

है। लेकिन जहां एकदम ट्रांसपोर्ट नहीं है, यातायात का साधन नहीं है वहां हमें विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। इसलिए सिलचर से इम्फाल तक रेलवे लाइन की तृतीय पंचवर्षीय योजना में जरूर व्यवस्था होनी चाहिये। इसलिये मेरा निवेदन यह है कि तीमरी पंचवर्षीय योजना में सिलचर से इम्फाल तक रेलवे लाइन बनाने की व्यवस्था अवश्य की जानी चाहिये। इसके साथ ही साथ त्रिपुरा राज्य में पथर-कन्डी से धर्मनगर तक रेलवे लाइन बनने जा रही है। जब तक आप अगरतला तक रेलवे नहीं ले जाते तब तक इस राज्य की भी औद्योगिक तरक्की नहीं हो सकती है। इन दोनों प्रान्तों के लोग बहुत ही गरीब हैं और जब तक आप इन प्रान्तों की राजधानी तक रेलवे लाइन नहीं ले जाते तब तक ये प्रान्त औद्योगिक तौर पर अच्छी तरह से तरक्की नहीं कर सकते हैं। इसलिये रेलवे मंत्री जी से विशेष कर यह प्रार्थना है कि वे सिलचर से इम्फाल तक और पथर-कन्डी से अगरतला तक रेलवे लाइन बनाने की व्यवस्था तीमरी पंचवर्षीय योजना में अवश्य कर दें। अगर इन प्रान्तों की तरक्की के वास्ते और जगहों पर काम बंद किया जा सकता है तो कोई नुकसान नहीं है क्योंकि हमें अपने ईस्टर्न बोर्डर को बहुत ही मजबूत करना है। इस समय वहां पर जिस तरह की हालत है उसको देखते हुए इन दो बार्डर प्रान्तों में रेलवे लाइनों का बनाना निहायत ही जरूरी है और अगर इन लाइनों के इनकी औद्योगिक उन्नति नहीं हो सकती है। अगर हमने यह काम किया तो हमारा पूर्वी इलाका सुरक्षित रह सकता है और वहां पर शांति भी कायम रह सकती है। इसलिये इन सब बातों को ध्यान में रखते हुये इन लाइनों का बनाया जाना बहुत ही आवश्यक है।

देश के और भागों में भी रेलवे लाइनें खोलने की मांगें हैं और हम काश्मीर को

रेलवे लाइन में कनेक्ट करने जा रहे हैं। रेलवे विभाग ने जम्मू तक रेलवे लाइन बिछाने का फैसला कर लिया है। यह बहुत ही अच्छी बात है; क्योंकि काश्मीर भी हमारे देश का एक मुख्य सरहद्दी प्रान्त है जहां पर सुरक्षा की भावना से रेलवे लाइन का होना निहायत आवश्यक है।

इसके साथ ही साथ मैं रेलवे मंत्रालय से यह भी दरखास्त करना चाहता हूं कि जिस समय नार्थ ईस्टर्न रेलवे का बाइफ्रोकेशन हुआ था उस समय यह घोषणा की गई थी कि कटिहार से बरौनी तक रेलवे लाइन को एन० एफ० रेलवे में मिला दिया जायेगा। जबकि गंगा पुल बन कर तैयार हो गया है तो अब तक इस रेलवे लाइन को क्यों नहीं एन० एफ० रेलवे में मिला दिया गया है? मेरा निवेदन यह है कि कटिहार से बरौनी तक की रेलवे लाइन को एन० एफ० रेलवे में मिलाना जरूरी है।

अभी हमारे नागा क्षेत्र में लुम्डींग, मरियानी और तिनसुकिया लाइन में नागा उपद्रव हुए थे जिसकी वजह से कुछ आदमी मारे गये और यह लाइन बंद हो गई। हमारे विरोधी भाई तो इस तरह की परिस्थिति का फायदा उठा कर तरह तरह की बातें करते हैं लेकिन हमने शाहनवाज खां साहब से उस समय लुम्डींग में यह प्रार्थना की थी कि जिस तरह की परिस्थिति में रेलवे कर्मचारी इस क्षेत्र में काम करते हैं, अपनी जान जोखिम में डालकर दिन रात रेलवे की लाइन में काम करते हैं, उनकी ओर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिये। इस क्षेत्र में बहुत से रेलवे कर्मचारी नागाओं के उपद्रव से मारे गये हैं। इसलिए मेरा यह निवेदन है कि इस क्षेत्र में जितने भी रेलवे कर्मचारी हैं उनके जीवन बीमे की व्यवस्था होनी

चाहिये और रेलवे की ओर से प्रीमियम दिया जाना चाहिये ।

इसके साथ ही साथ आसाम में जो भाषायी दंगे हुए थे उनकी वजह से करीब १५ हजार रेलवे कर्मचारी जंगलों में और रिफ्यूजी कैम्पों में चले गये थे और जब लौट कर काम पर आये तो उनका वेतन उस समय का काट लिया गया जबकि वे जंगलों और रिफ्यूजी कैम्पों में सुरक्षा के लिए चले गये थे । यह बात सब को विदित थी कि जो भी कर्मचारी इस तरह से कैम्पों व जंगलों में गये वे मजबूरी की हालत में गये । अगर उनका वेतन काट लिया जाता है तो यह एक गलत बात है । इसलिए मेरी रेलवे मंत्रालय से यह प्रार्थना है कि जो लोग मजबूर होकर अपनी जान बचाने के लिए गये उन्हें पूरा वेतन दिया जाना चाहिये और जो लोग झगड़ों में मारे गये हैं उन्हें कंपेंसेशन दिया जाना चाहिये ।

इसके साथ ही साथ एन० एफ० रेवे में जो पहले द्वार और तराई एराउन्स दिया जाता था वह अब १९६० में बन्द कर दिया गया है । मेरी रेलवे मंत्रालय से यह प्रार्थना है कि इस एराउन्स को फिर से दिये जाने के बारे में पुनः विचार किया जाना चाहिए ।

अब मैं कुछ रेलवे के कर्मचारियों की स्कूल संबंधी कठिनाइयों की ओर रेलवे मंत्रालय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ । आज हम देख रहे हैं कि रेलवे की तरफ से जगह जगह हार्ड स्कूल और कई तरह के स्कूल खोले जा रहे हैं । लेकिन मेरा इस संबंध में यह कहना है कि वे साइड स्टेशनों से जिन रेलवे कर्मचारियों के बच्चे इन स्कूलों में पढ़ने जाते हैं वहाँ उन्हें रहने की बड़ी कठिनाई होती है । इसलिए रेलवे मंत्रालय को इस बात पर विचार करना चाहिये कि जहाँ पर इस तरह के स्कूल खोल दिये गये हैं वहाँ रेलवे कर्मचारियों के लड़कों के लिए

होस्टल खोले जाने चाहियें ताकि वे वहाँ आराम के साथ रह कर अपनी शिक्षा प्राप्त कर सकें । अक्सर देखने में यह आता है कि होस्टल न होने के कारण वे-साइड रेलवे कर्मचारियों के लड़कों को आने जाने में बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है ।

अब मैं अस्पतालों के बारे में कुछ निवेदन करना चाहता हूँ । यह बात सत्य है कि रेलवे मंत्रालय द्वारा देश में बड़े बड़े अस्पतालों का निर्माण किया गया है और वहाँ पर तरह तरह के रोगों का इलाज होता है । लेकिन मेरी रेलवे मंत्रालय से यह प्रार्थना है कि कटिहार, अलीपुरद्वार, डिब्रूगढ़, बदरपुर और लुङ्डीग अस्पतालों का पूरी तरह से विस्तार होना चाहिये । अगर रेलवे मंत्रालय ने इन अस्पतालों का विस्तार कर दिया तो वहाँ के कर्मचारियों को और भी सुविधा मिल जायेगी ।

इसके साथ ही साथ हमारे रेलवे में जो चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी हैं उनकी हालत संतोषजनक नहीं है । यह बात हमारे कुछ सदस्यों ने भी अपने भाषणों में बतलाई । हमारे चतुर्थ श्रेणी के रेलवे कर्मचारियों की संख्या इस समय करीब १० लाख है । इन कर्मचारियों के लिए जो तापसे कमीशन बैठा था और मद्रास में जो ट्राइपार्टाइट लेबर कांफ्रेंस हुई थी उसने यह फैसला किया था कि चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की कम से कम तनम्माह १२५ रुपया होनी चाहिये । इसके साथ ही साथ हमारे रेलवे मंत्री जी ने भी बंगलौर में यह घोषणा की थी कि इस समय रेलवे कर्मचारियों को जो सुविधाएं मिलती हैं वे जारी रहेंगी । लेकिन इन सुविधाओं में भी कटौती हो गई है और नये पे-स्केल भी लागू नहीं हुए । इसके साथ ही साथ सेकण्ड फायरमैन का वेतन घट गया है, उनकी भी तनम्माह बढ़ायी जानी चाहिये । इसलिये यह

[श्री शीलभद्र याजी]

आवश्यक है कि रेलवे मंत्रालय को चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के वेतन में किसी तरह की कटौती नहीं करनी चाहिये। आपने एक तरफ तो पाँच रुपया उनके वेतन में बढ़ा दिया है और दूसरी तरफ पाखाना टैक्स लगाकर और हाउस रेंट बढ़ाकर वह रुपया वापस ले लिया है। इस तरह से आप एक हाथ से रुपया देते हैं और दूसरे हाथ से ले लेते हैं। मेरी आपसे यह प्रार्थना है कि जिस तरह की सहूलियतें उन्हें पहले मिलती थीं वे सब उन्हें मिलनी चाहियें और इस समय जो उनसे हाउस टैक्स बढ़ाया गया और पाखाना टैक्स लिया जाता है वह न लिया जाना चाहिये। हमें उनकी तकलीफों को दूर करना चाहिये क्योंकि यह रेल देश की सबसे बड़ी इंडस्ट्री है। हमें टाटा, बिरला के सामने मिसाल पेश करनी चाहिये कि हम अपने रेलवे कर्मचारियों के साथ इस तरह का व्यवहार करते हैं। हम रेलवे की आमदनी को जनरल रेवेन्यू में देते हैं और इसके अलावा जो रुपया बचता है वह हमें चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की हालत ठीक करने में लगाना चाहिये।

श्री उपसभापति : पन्द्रह मिनट हो गये हैं।

श्री शीलभद्र याजी : मैं दो तीन मिनट और लेना चाहता हूँ और अपना भाषण समाप्त कर दूंगा। अब मुझे रनिंग स्टाफ के बारे में कहना है। हमारा जो रनिंग स्टाफ है वह अपनी जान जोखिम में डालकर रेलवे की आमदनी बढ़ाता है। मैं ने पिछले एप्रोप्रिएशन बिल में भी इन कर्मचारियों की दशा के बारे में रेलवे मिनिस्टर का ध्यान दिलाया था। इस पर

I P.M. हमारे शाहनवाज खाँ साहब ने फरमाया था कि हम इस चीज की ओर ध्यान दे रहे हैं। टिकट कलेक्टर तथा टिकट चेकर वगैरह को आप रनिंग स्टाफ डिक्लेयर कीजिये, नहीं तो उनके भत्ते को

बढ़ाइये। अगर आप उनके भत्ते को नहीं बढ़ाते हैं तो आप यह उम्मीद नहीं कर सकते कि टिकटलेस ट्रेवलिंग बन्द होगी; क्योंकि कोई भूखा रह कर न काम करने वाला है और न रात भर जागने वाला है। इस लिए जो टिकट कलेक्टर या चेकर वगैरह हैं उनको रनिंग स्टाफ ट्रीट कीजिये नहीं तो उनका भत्ता बढ़ाइये। जब आप ऐसा करेंगे तभी वे अपनी जान को जोखिम में डाल कर अच्छी तरह से काम करेंगे अन्यथा यह टिकटलेस ट्रेवलिंग बन्द होने वाली नहीं है।

इन शब्दों के साथ मैं रेलवे मंत्रालय से गुजारिश करूंगा कि रेलवे कर्मचारियों में जो असंतोष है वह दूर होना चाहिये, लेकिन इसी के साथ साथ रेलवे में जो हड़ताल होने की बात होती है उसको जरूर गैर कानूनी करार देना चाहिये और जो बाहर के लोग रेलवे कर्मचारियों में जा कर काम करते हैं या यूनियन बनाते हैं उनको रोकना चाहिये। बाहर के लोगों की जो स्पीचेज रेलवे कर्मचारियों में होती हैं उनमें सिर्फ इलेक्शन स्टंट होता है। इसलिए उनको रोकना चाहिये और रेलवे स्ट्राइक को इल्लेगल करार देना चाहिये। जिनके बिवाई फटी हुई है, वे अपनी तकलीफ जानते हैं। बाहर रह कर हम सब अपनी राय दें, मदद दें, लेकिन रेलवे कर्मचारियों की यूनियनों के पदाधिकारी बन कर यदि बाहर के लोग काम करेंगे तो रेलवे स्ट्राइक का और देश का खतरे में डालने का खतरा हमेशा बना रहेगा। इसलिए जिन हड़ताल कराने वाली यूनियनों का रिकग्निशन खीन लिया गया है वह बहुत अच्छी बात है। अब उनको रिकग्नाइज नहीं करना चाहिये नहीं तो वे फिर स्ट्राइक वगैरह की बात करेंगी।

अन्त में जो रेलवे के पदाधिकारी हैं उनसे मेरा फिर यह निवेदन है कि हिन्दुस्तान में जो तमाम इंडस्ट्रीज हैं उनके सामने वे रेलवे की मिसाल पेश कर के दिखलायें। उनको चाहिये कि जो सरकार की सब से बड़ी रेल इंडस्ट्री है उसमें वे, जिस समाजवाद

की हम स्थापना करना चाहते हैं उसका नमूना पेश करें। यदि उनकी यूनियनों में कहीं मतभेद हो तो उसको भी उन्हें दूर करना चाहिये।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The House stands adjourned till 2.30 P.M.

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

—
 سردار بدھ سنگھ (جموں اور کشمیر):

ذہنی چیرومہن صاحب - جس ملک میں کنوینس، ٹرانسپورٹ اور ریلوے کا جال نہ بچھا ہو اور جہاں تمام آمد و رفت کے ذرائع ہر چیز کو ادھر ادھر پہنچانے اور خبررسانی اور جانے آنے کی سہولیتیں نہ ہوں وہ ملک ترقی نہیں کر سکتا ہے اور نہ ہی وہ زندہ رہ سکتا ہے - ریلوے والوں نے اس وقت تک جو کام کیا ہے اس کے لئے انہوں نے کوئی تھکی چھپی بات نہیں رکھی ہے - میں کئی سال سے یہاں یہ نقشہ دکھاتا ہوں لیکن مجھے افسوس ہے کہ میں اپنے ملک میں یہ نقشہ نہیں دکھایا کرتا کیونکہ مجھے شرم آتی ہے - یہ نقشہ آپ کے سامنے ہے - اس میں کوئی شک نہیں ہے کہ میں اس کے لئے ریلوے والوں کی داد دوں گا کہ جس طرح سے انسانی جسم میں خون کی نازیاں یا نسیمیں چلتی ہیں سر سے لیکر پاؤں تک، ویسا ہی یہ نقشہ ہے - اس کے اوپر آپ دیکھتے ہیں کہ سرخ رنگ کی کیا چیز ہے - وہ جموں کشمیر ہے - یہاں ایک انچ زمین پر بھی کوئی ریل

کی پٹری؟ کوئی ریل کی لائن نہیں ہے - یہ جو خون کی نازیاں چلی جا رہی ہیں ملک کے تمام حصوں کو زندہ رکھنے کے لئے وہ سر تک نہیں پہنچتی ہیں - میں نے ایک نقشہ دیکھا تھا جس میں کہ شہر میں بلڈ کا سرکو- لیٹن دکھایا گیا تھا اور اس وقت اس سے میں نے اس نقشہ کا مقابلہ کیا - انسانی جسم میں اوپر سے لیکر نیچے تک نس نس میں خون چلتا ہے اور اس کی وجہ سے انسانی جسم قائم رہتا ہے، درست رہتا ہے، باہوش رہتا ہے اور تب ہی اس کی قدر و قیمت ہوتی ہے - لیکن یہاں اس نقشہ میں ہندوستان کے سر جموں کشمیر میں خون بمثل ریلوے لائن ہے ہی نہیں - وہاں تک آپ آسانی سے پہنچ ہی نہیں سکتے ہیں - آپ دیکھتے ہیں کہ ہندوستان میں ریلیں چلتی ہیں جن سے کہ لوگ آرام پاتے ہیں، جن میں ہر قسم کا سامان لیجایا جاتا ہے اور دوسری چیزیں ادھر ادھر پہنچائی جاتی ہیں - چار سو پانچ سو میل تک سفر لوگ کچھ کھلتوں میں کر لیتے ہیں لیکن ہم کئی دن چلتے ہیں اور ۲۵ روپے تین سو میل کیلئے خرچ کرتے ہیں - اس طرح سے اس وقت تک ہمارا کروڑھا روپیہ خرچ ہو گیا ہے اور اتنی تکلیف ہم نے اٹھائی ہے جس کا کہ کوئی اندازہ نہیں ہے - تھوڑے برس سے ہم نے سوچ سمجھ کر

[سردار بدھ سنگھ]

رضامندی سے بڑی خوشی سے ہر نفع نقصان کو سمجھ کر اور یہ اچھی طرح سے سمجھ کر کہ ہندوستان سیکولر اسٹیٹ ہے گاندھی، راجندر پرشاد اور جواہر لال کا ملک ہے اور اس میں ہر ایک کو آزادی ہے، ہم نے ان کے ساتھ الحاق کیا، ایکسیشن کیا، اپنے سارے حدود کا ایکسیشن کیا لیکن افسوس ہے کہ ۳۳ ہزار مربع میل ایریا ۱۳ آباد تحصیلیں، سرسبز ۱۲ ضلع، ۱۰ لاکھ آدمی، کروڑوں روپیوں کا جنگل پاکستان جبراً لے گیا ہے اور جو دو لاکھ آدمی وہاں سے ریفریجی بن کر آئے ان کو ایک پیسہ بھی معاوضہ نہیں ملا - آپ کہتے ہیں کہ وہ ہمارا ملک ہے اور وہاں ہمارا دعویٰ ہے - یہ خیال بہت اچھا ہے، بہت تھیک ہے - قبضہ پاکستان گا ہے - سیالکوٹ سے جموں تک ریلوے آتی تھی اور ہم تمام ہندوستان میں آتے جاتے تھے، تمام ہندوستان کی چھڑیں ہمارے پاس پہنچ جانی تھیں - وہ لائن خون کی نازی تھی جو کہ ہمارے جسم جموں کشمیر میں تھی لیکن وہ بھی پاکستان کو بھیجت ہو گئی - میں نے کتنی دردناک اپیلیں کیں - ۹ سال سے میں نے اس کو بار بار ریپٹ کیا - پچھلے سال ریلوے منسٹر صاحب نے بڑی مہربانی کی اور انہیں محسوس ہوا ان کے اندر رحم پیدا ہوا اور میری دردناک اپیل کو سنکر انہوں نے یہ

مانا کہ ریلوے لائن کا وہاں لیجنا ضروری ہے - لیکن جیسا کہ کہا گیا ہے روپیہ آئے تو درست آئے، دیر آید درست آید - مگر یہاں دیو سے تو آئے لیکن درست نہیں آئے - لکھن پور سے جموں ۵۵ میل ہے اور ۵ میل پر ابھی ایک سال میں ۷۰ لاکھ روپیہ خرچ کریں گے اور پھر ۵ سال میں ۳ کروڑ کے قریب خرچ ہوگا لیکن ریلوے لائن صرف ۵ میل تک جائے گی اور ۵ میل کے بعد چھوڑ دیا جائے گا - حالانکہ ہمارا جو میدان علاقہ ہے وہ سو میل سیز فائر لائن تک چلتا ہے اور اس میں سروے میں کوئی تکلیف نہیں ہے - صرف ایک پل بنانا ہے - میں بھی سروے کے کام کو سمجھتا ہوں - میں سمجھتا ہوں کہ سروے کیسے ہوتا ہے - وہاں میدان کی حصہ میں کوئی پہاڑ نہیں ہے کوئی دریا نہیں ہے - سروے ایک مہینہ میں، دو مہینہ میں، چار مہینہ میں یا چھ مہینہ میں ہو سکتا ہے - جب تک کہ آپ پانچ سال میں جموں کو اور ہم پور کو اور پھر کشمیر میں نگہ گ کو، سون مرگ کو، گلبرگ ویدرہ کو ریلوے لائن کے ذریعہ نہیں ملائیں گے بازو کو مضبوط اور طاقتور نہ بنائیں گے تب تک کشمیر فہ آپ کے پاس رہے گا اور نہ لدانچ آپ کے پاس رہے گا -

اب سوال پیدا ہوتا ہے کہ یہ جو ریلوے کا بھت بنانا ہے، یہ جو ریلوے

کی لائن بنائی جاتی ہے اس کے لئے کون یہ دیکھتا ہے کہ کہاں اس کی ضرورت ہوتی ہے اور کہاں نہیں ہوتی ہے۔ آپ کی ریلوے لائن منی پور جا سکتی ہے آسام جا سکتی ہے شملہ جا سکتی ہے لیکن کشمیر کیوں نہیں جا سکتی جس کا کہ بارہ سو میل پاکستان کے ساتھ بارڈر ہے اور چائنا کے ساتھ بھی جس کا بارڈر ہے۔ تمام دنیا میں کشمیر کا شور ہے۔ لدانچ پر حملہ ہے یعنی لدانچ کے رقبہ پر قبضہ چائنا نے کیا ہے۔ اس کے بارے میں ہم باتیں کرتے ہیں۔ آپ یہاں اسپیکرز دیتے ہیں، آپ کی ہمارے ساتھ ہمدردی ہے آپ کو یہ احساس ہے کہ یہ آپ کا ملک ہے آپ نے اس سے انکار نہیں کیا ہے لیکن جب آپ کی کوئی ریلوے لائن وہاں نہیں ہے جب وہاں کوئی کنویںز ٹرانسپورٹ کا مستقل و محفوظ انتظام نہیں ہے۔ تو کیا آپ اس طرح محفوظ ہیں۔ آپ نے کبھی سوچا کہ آپ کی فوج، آپ کے سپاہی اور مزدور سامان لوجانے والے کہاں بیٹھے ہوئے ہیں۔ کب تک مزدور و عام مسافر چار سو میل تک پیٹھ پر بوجھ اٹھا کر پٹھانکوٹ پہونچے گا۔ کہسے وہ بلا تکلیف و مصیبت پہونچے گا اور زندہ رہ سکے گا وہ آپ کے ریلوں کے نقشہ کو کیسے خیال سے دیکھے گا اور کہا کہے گا کہ کس ملک کے ساتھ ہمارا کہا تعلق ہے۔ ایک دفعہ ہمارے چلند مخالف آدمیوں نے کہا کہ دیکھو کدھر

جا رہے ہو۔ ادھر تمہارے آنے جانے کا راستہ نہیں، کمپوزیشن نہیں ہے، ریل نہیں ہے، کچھ نہیں ہے، مارے جاوگے۔ اس وقت آپ نے مہربانی کی اور ہم گورنمنٹ آف انڈیا کے مشکور ہیں کہ انہوں نے ہم کو بچایا۔ ہم اس سے بھی زیادہ اس بات کے لئے مشکور ہیں کہ آپ نے ٹھہل بانہال بنادی لیکن ٹیڈل تو ہے پر اس سے پورا فائدہ کیسے ہو سکتا ہے جبکہ درمیان میں سوک کا راستہ ہی بند ہو جاتا ہے۔ آپ خیال کر سکتے ہیں کہ دس دن راستہ بند ہو تو کتنا جانی و مالی نقصان ہو سکتا ہے۔ جبکہ جنگ کا بھی خطرہ ہے سیز فائر لائن ہماری بنی ہے، وہاں پاکستان کی توپ بندوق سب تیار ہے، وہاں سامنے وہ تیار بیٹھا ہے۔ میرے کہیت سے دو میل پر سامنے پاکستانی فوج ہے اور بندوق چلتی ہے اور میں ان کو دیکھتا ہوں۔ کسی وقت بھی لڑائی ہو سکتی ہے۔ تو ایسی حالت میں کہسے ہم سامان کو پہونچائیں گے، کہسے فوج کو پہونچائیں گے، کہسے مزدوروں کو پہونچائیں گے یہ فوج جو ہے وہ تو بندوق چلاتے چلاتے ادھر ادھر اپنے کو بچالے گی لیکن جو سول آبادی ہے وہ کہاں جائیگی۔ آگے بھی ہمارے آدمی مارے گئے ہیں۔ پاکستانی حملہ سے قتل ہو گئے ہیں اور ہزاروں کی تعداد میں ہلاک ہو گئے ہیں۔ جانوروں کی طرح سے کوئی اور چہرہ چلا کر انہوں نے

[سرمدار بدھ سنگھ]

ہمارے بھائیوں کو قہر کر دیا - ہمارے پاس کوئی گاڑی نہیں تھی، کوئی راستہ نہیں تھا - آپ کو معلوم ہونا چاہئے کہ لکھنؤ پر سے ہمارا سو مہل تک کا یہ مہدانی علاقہ جموں کے آئے ملنار کے ساتھ ملتا ہے اور اس کے ہر دو مہل یا چار مہل پر پاکستان کی مسلح فوجیں سرحد پر تیار ہیں اور وہاں مقابلہ بمقابلہ فوجیں ہیں اور مخالف سمت سے توپ بلدوق چلتی رہتی ہے - افسوس وہاں تک ہی آپ ریل نہیں چلاتے ہیں اور پٹرول پر کروڑوں روپیہ خرچ کر دیتے ہیں - آپ ہم پر رحم نہ کریں لیکن کم سے کم ایک ملک کے حصہ کشمیر جموں کو تو بچاویں - ملک خطرہ میں جا رہا ہے اس کی زبردست حفاظت کرو - فوجی نقطہ نگاہ سے بھی ریلوے لائن کا تیار کرنا ضروری ہے - فوج کے سہاوی دس اور بارہ دن کی چھٹی لیتے ہیں لیکن اس کو وہاں ہی گزار دیتے ہیں کیونکہ کئی دن راستہ بند رہتا ہے - ابھی دس دن سے وہاں راستہ بند رہا ہے - وہاں دس دن سے ڈاک نہیں پہنچتی ہے ایسی حالت میں کشمیر میں ہر جگہ کوئی خبر نہیں پہنچتی ہے - اگر اس حالت میں پاکستان ذرا سی چھپرہ خانی کر دے تو آپ کیسی حالت میں رہیں گے - آپ وہاں کس طرح جلدی پہنچیں گے - وہاں سے کیسے خبر آئیگی - وہاں خصوصاً ہرفانی

سرحد پر نہ ٹھہریں گے نہ تار ہے نہ ٹھہریں گے، کچھ نہیں ہے - اس واسطے میں کہتا ہوں کہ آپ ہی کا فکر کریں - لداخ بھی ہماری ریاست ہے اور آزاد کشمیر جس پر پاکستان کا جبراً قبضہ ہے، وہ بھی ہماری ریاست ہے - ہم کسی حصہ کو چھوڑنے کھلے تیار نہیں ہیں - یہاں کئی جوشیلے کہتے ہیں کہ چائٹا کے اوپر حملہ کرو - کیا بچوں کا سا خیال ہے - اس پر حملہ نہیں ہو سکتا ہے - ادھر پاکستان تھوڑے تحصیل لے گیا، کروڑوں روپیہ ہمارا نقصان کر گیا، ہمارے ہزاروں آدمی وہ مار چکا ہے - لیکن پھر بھی وہ ہمارا دوست ہے - حیرانی ہے اور ادھر سے اب بھی جنگ کی تیاری کی جا رہی ہے - پلندہ جواہرلال جی ہمارے نہیں، ہم ان کو مانتے ہیں اور ہم نے سب کچھ ان کے سپرد کیا ہے - ہم نے ان کی پالیسی کو منظور کیا ہے - میں سب کچھ سمجھتا ہوں میں بھی نیشنل کانفرنس میں رہا ہوں - ۱۹۴۲ء میں نیشنل کانفرنس کا پریسیڈنٹ تھا اور میری بھی وائسرائے کے ساتھ خط و کتابت کانگریسی لیڈروں کی رہائی کے متعلق ہوتی رہی ہے اور ہم کانگریس آپس میں ملے ملائے ہیں -

ہمیں ہمیشہ سے اس بات کا یقین

رہا ہے کہ آپ ہمارے لئے سب کچھ کر دیں گے لیکن ہم بغیر ریلوے کب تک

ایسے بیٹھے رہیں گے - آج لوگ مجھ سے پوچھتے ہیں کہ تم ہمارے لئے کیا لائے ہو، کس واسطے یہاں بیٹھے ہو - پنجابی میں میرے ہم وطن کہتے ہیں - دہشاہ نواز خاں اوتھے بھی کے کہہ کرنا ہے - کدی گھٹی آئے - اسپن کی کدی پر چڑھائی دے ۲۲ یعنی شاہ نواز خاں سے پوچھو - آپ وہاں بیٹھ کر کیا کرتے ہو - ریل گاڑی جلدی لے آئے تاکہ ہم ریل پر سفر کریں مجھ سے بار بار پوچھتے ہیں وہاں کس واسطے بیٹھا ہے - شاہ نواز خاں سے کہو کہ ہمارے واسطے ریل لائے ہم کو چڑھائے -

اب سوال یہ ہے کہ مجھے اور اس کو کون سنتا ہے - ہمارے ملک میں ریل کون پھونچائے - بھشک ہمارے لیڈر کانگریسی لوگ لایق ہیں، ہم نے پرائم منسٹر انڈیا کو اپنا لیڈر چنا ہے، عوام نے ان کو چنا ہے اور انکی اپنی کیبلٹ بلائی ہوئی ہے - ان سب کی بات مانی جائیگی اکیلے ریلوے منسٹر صاحب کیا کریں - منسٹر صاحب و شاہ نواز جی ہماری ضرورت کو سمجھتے ہیں تو وہ کہیں بھی تو فائینڈس والا آئے کھڑا ہے "پلاننگ والا آئے کھڑا ہے" کیبلٹ آئے کھڑی ہے - میں نے ایک دفعہ کہا تھا کہ جواہر لال جی بیٹھے ہیں، ڈیفینڈس منسٹر بیٹھے ہیں اور ریلوے منسٹر بیٹھے ہیں اور اس کے بعد ہم سے بات کریں اور ہماری سنیں - لیکن یہاں تو مدعی سست گواہ چست والی کہاوت ہے - آج حالت یہ ہے کہ

ہم نہایت تکلیف میں بیٹھے ہیں عظیم نقصان برداشت کرتے ہیں - دشمن ہمارے سامنے توپ تلوار لئے بیٹھا ہے - نہ جانے کب حملہ بول جائے اور آپ یہاں کہتے ہیں کہ روپیہ ہے نہیں - اگلے پانچ سال میں پانچ میل ریلوے لائن ہم ڈالیں گے باقی رہا پچاس میل جموں تک - میں نے آپ سے ایک دفعہ درخواست کی تھی کہ کم سے کم مجھ کو اپنی اس زندگی میں تو ریل کا وہاں تک پونہچنا دیکھنا نصیب ہو جائے لیکن آپ کے پروگرام کے مطابق تو دیکھتے دیکھتے ایک جنریشن ہی ختم ہو جائے گی اس لئے میں کہوں گا کہ جب تک آپ پورا زور لگا کر اور سارے غیر ضروری کام بند کر کے پوری لائن ایک دفعہ میں کشمیر تک نہیں لیجاتے تب تک آپ کا کشمیر محفوظ نہیں ہے اور نہ ہی لدانج - آپ اس نقشہ میں جو میرے سامنے ہے دیکھئے کہ کس طرح ہمالیہ کی چوٹی پر لدانج میں ترنگا جھلندا لہرا رہا ہے - ادھر اپنے ملک کی حفاظت میں ہم اپنی جانیں دینے کے لئے کہہ رہے ہیں زبانی جمع خرچ کر رہے ہیں اور ادھر ہمارے بھائی جو بارڈر پر آباد ہیں بیدار ہیں، مجبور ہیں اور خوفزدہ ہیں - مصیبت زدہ ہیں، دکھی ہیں مناسب روزی و روزگار کے مستقل وسیلہ سے محروم ہیں - کروڑوں روپیوں کا نقصان کنٹرول پر آپ کر رہے ہیں - اور لوگ الگ پریشان

[سردار بدھ سنگھ]

ہیں۔ آپ یہ جان کر حیران ہو جائیں گے کہ وہاں دور کے لوگ ایک روپیہ کی چیزیں تین روپیہ میں لیتے ہیں۔ لداخ میں روپیہ کی چار چھٹانک بھی کھانڈ نہیں ملتی۔ تین روپیہ چھٹانک نون نہیں ملتا، چار پانچ روپیہ گز پر اچھا کھڑا نہیں ملتا۔ وہاں سیمنٹ کی بھی ضرورت ہے۔ آپ ملیٹری کے واسطے ہوائی جہاز میں لیجاکر اور کسی دوسری صورت سے بیدشک وہاں کی ضروریات کی چیزوں کا انتظام کر دیں کیونکہ آپ کے پاس روپیہ ہے لیکن عام لوگ کیا کریں۔ آمد و رفت کی دقتیں اور نکلیں ہیں کہ آپ ہم کو چاہیے کتنا ہی روپیہ دیں اور کہیں کہ تم اپنا ڈیولپمنٹ کرو، پروجیکٹ چلاؤ، وہاں بغیر لوہا سیمنٹ سامان کے کچھ کام نہیں چل سکتا۔ آپ حیران ہو جائیں گے کہ داگ، پہاڑ کات کر ہمیں نہر لیجانی ہے تو اس میں ہم نے دیکھا کہ انجینئر لوگ چوننا سرخی لگاتے ہیں جو کہ کبھی نہیں ٹکتا۔ برف میں بھی کوئی چیز نہیں تک سکتی سوائے سیمنٹ کے۔ یہاں ہم دیکھتے ہیں کہ چپراسیڈز کے کواٹر بنتے ہیں وہ بھی لوہے اور سیمنٹ کے بنائے جاتے ہیں۔ ہم کس چیز سے بنائیں۔ ہمارے پاس نہ سیمنٹ ہے اور نہ لوہا و گارڈر ہے۔ یاد رکھئے کشمیر اسی صورت میں قائم رہے گا، آپ کا یہ سرتاج اسی وقت تک چمکتا رہے گا آپ کا جہلدا

تب ہی کھڑا رہے گا جب آپ دیلوے گا وہاں جال بچھا دیں اور فلڈ کے پانی کی نکاس کا انتظام کریں۔ درجنگ کا وہاں جلدی انتظام نہیں ہوتا تو ویلی کشمیر کا سب حصہ پانی میں غرق ہو سکتا ہے۔ ہر سال کافی فصلات پانی میں غرق ہو جاتی ہیں۔ ہم سے کہتے ہیں کہ مشین کہاں سے لائیں۔ دیلوے لائن کا بھاری سامان لانے کی ضرورت ہے۔ ایک مہینہ دو مہینہ چھ مہینہ کیلئے ہم لاریوں میں یا ٹرک میں مصیبت اور تکلیف سے مال و اسباب وہاں پہنچاتے ہیں۔ خدا نخواستہ اگر کہیں کشمیر میں حملہ ہو جائے اور ہمارے پاس اسٹاک ختم رہے تو پھر خصوصاً سول آبادی کہاں جائیں گے۔ کشمیر آپ کا کہاں جائے گا۔ کشمیر دنیا کیلئے ایک مشہور چیز ہے دنیا اسکی طرف دیکھ رہی ہے۔ خوش قسمت ہے ہندوستان کہ کشمیر اس کے ساتھ ہے اور ہم بھی اتنے ہی خوش قسمت ہیں۔ کشمیر ایک سرسبز ملک ہے۔ اس میں نیلم کی کان ہے۔ آپ جانتے ہیں کہ نیلم کتنی بیس قیمت چیز ہے۔ آج سے پچاس برس پہلے وہ نیلم وہاں کے لوگوں نے نمک کے بھاڑ دیا تھا۔ کلو کے لوگوں نے نمک دیکر نیلم لیا۔ نمک دو نیلم لو۔ اس میں کوئلہ ہے، تانبہ ہے، لوہا ہے، ابرک ہے، انونیم ہے، ہر ایک چیز کثرت سے ہے۔ جنگل کے جنگل بھرے ہیں پراکرت چیزوں سے۔

رےل اؤپمےٹرو (شری شاہنواز جی) :

نیلم ارب بھی ملتا ہے یا ختم ہو گیا؟

سرکار بدھ سنگھ : نیلم ہے - آپ

ریل تو پہونچائیں؟ ہم آپ کے کمر میں
نیلم پہونچا دیں گے - میں ریلوے
منسٹر صاحب کو یقین دلاتا ہوں کہ
اگر ہم مر جائیں گے تو ہماری نسلوں
ہماری قوم ہمارا ملک ایک ایک روپیہ
جو خرچ آپ کریں گے اس کی نسبت
دس دس روپیہ وہ واپس دیدیگا -
ہمارے پاس اتنی کانوں کی دولت ہے
کہ ہم آپ کا پیسہ پائی پائی واپس کر
دیں گے - اگر آپ کے پاس بچت میں
پیسہ نہیں ہے تو قرض دیدیں ہم اس
کو شیر کریں گے - میں پوری ذمہ داری
سے یہ کہتا ہوں - کیا یہ شرم کی بات
ہمارے لئے نہیں ہے کہ ریلوے اپنی
بچت کر کے اور ملک کے ایک حصہ کو
ریل سے محروم کر کے اس کا کروڑوں روپیہ
کا نقصان کرے اور کہے کہ ہم نے اتنی
بچت کر لی اور کہے کہ ہم فائدہ میں
جا رہے ہیں - ہمیں بڑی خوشی
ہوتی اگر آپ گھاتا اٹھا کر بھی ہمارے
کشمیر میں ریلوے کا جال بچھا دیتے -
جبکہ آپ دیکھتے ہیں کہ ہم کھسے
مصیبت میں اور تکلیف میں رہتے
ہیں - اگر آپ وہاں ریل پہنچادیں تو
میں کہوں گا کہ کروڑوں روپیہ کی ہم
کو بچت ہوگی اور کروڑوں روپیہ کی
آپ کو فائدہ ہوگا - تب آپ دیکھیں گے
کہ ہندوستان کا سرتاج کشمیر کس شان

سے چمکتا ہے - ہمارے قیمتی منسٹر
شاہ نواز خان حقیقت کو اچھی طرح
سے جانتے ہیں لیکن منسٹر صاحب
شاید نہیں جانتے ہیں کہ بارتو پر کس
طرح ہمارا سپاہی پڑا ہے - اس کا
راشن کس طرح پہنچتا ہے - وہاں
جبکہ موٹر لاری نہیں جا سکتی ہے اور
اس کے لئے سوکھی نہیں ہے اگر
ہمارے مزدور بوجہ لیکر برف پر چلتے
ہیں تو پھسلنا ہوتی ہے - ہم ایسا
اس لئے کرتے ہیں کیونکہ ہم اور آپ
چاہتے ہیں کہ ہمارے ملک کے بھائی
بھائیوں کی رکھوالی، مال و جان کی
حفاظت کرنے والے سپاہی ہیں - میں
شاہ نواز جی اور منسٹر صاحب سے
صاف طور سے کہنا چاہتا ہوں کہ
مہربانی کر کے فوراً ہمارے یہاں ریل
پہونچائی جائے - یہ مضمحل ہے،
مذاق ہے، کہ پانچ پانچ مہل کر کے آپ
ریلوے لائن لے جائیں - ہم اس طرح
مارے مارے پھریں گے اور آپ کی طرف
دیکھتے رہیں گے - کیوں کوئی ہماری
مانگ کی تائید نہیں کرتا، ہاں یہ
کہتے ہیں کہ جنگ کرو، حملہ بول
دو - کس سے کریں - پخت کی آگ لے
کر بھوک سے ہا دو سے - پاکستان کو
کوئی نہیں پوچھتا جس نے ہمارے اتنے
بڑے علاقہ پر قبضہ کر رکھا ہے - چائنا
کو آپ دیکھتے ہیں لیکن چائنا کو بغیر
پوری تیاری و طاقت اپنا منہ تو دکھاو -
بھکر ہے کہ جواہر لال جی نے کہا ہے کہ
بھائی ہوش سے بولو، صلح صفائی رکھو

[سرمدار بدھ سنگھ]

وہ مخالف ہے دشمن تو نہیں ہے اور
پھر دیکھو کہ کیا عجیب دور ہے کیا
سیاست ہے - آج مجھے سنگر رنج ہوا
کہ چائنا کشمیر کے متعلق پاکستان کے
ساتھ ساز باز کر رہا ہے - وقت نازک
ہے اس لئے یہ وقت آرام و امن کا
نہیں ہے کہ آپ آرام کے ساتھ سروے
کرنے جائیں، آج ایک میل کل دو
میل - یہ تو ایمرجنسی ہے، یہ تو
جنگ کا خطرہ ہے - پاکستان کا جیسا
من چاہا جب موقع ملا جنگ شروع
کر دے گا - ہم بغیر مکمل ڈیفینس کی
طاقت و سامان کے بنا موت مر جائیں
گے اور اگر ہم مارے گئے ختم ہو گئے،
ہار گئے تو ہمارے دنیا ختم ہو جائیگی -
کشمیر کیا ہندوستان ختم ہو جائیگا
پنجاب جائے گا، کلو جائیگا، منڈی جائے
گا، کانگڑہ جائے گا -

میں نے آپ کا بڑا وقت لیا لیکن
میں یہ عرض کرنا چاہتا ہوں کہ آپ
ذرا غور کیجئے اس بات کو اپنے ہاتھ
میں لہجئے اور گورنمنٹ کو مجبور
کیجئے کہ وہاں پر یلوے لائن قائم
کرے - جیسا کہ میں نے بتایا، دو دوہ
چار چار، دس دس میل پر ہمارا
دشمن بیٹھا ہوا ہے - وہ ریلوں اور
سوکیں بنا رہا ہے - ادھر چائنا بنا
رہا ہے، ادھر پاکستان بنا رہا ہے -
لیکن آپ اس کی فکر نہیں کرتے -
کہتے ہو کہ یہاں کارخانوں کے لئے

کوئلہ کا انتظام کرو لہے کے پہنچانے کا
انتظام کرو، تیل کا انتظام کرو - لیکن
ہمارے ہاں کروڑوں روپے کی لکڑی
ہماری ضائع ہو گئی، ریل کے بغیر یہاں
نہیں پہنچا سکے - جہلم وزیر آباد میں
ہماری لکڑی کی منڈی تھی، کروڑوں
کی لکڑی منڈیوں میں تھی، اب لاکھوں
کی تعداد میں ہماری لکڑی دریائوں
میں بہہ کر پاکستان چلی جاتی ہے -
میں جہاں رہتا ہوں ایک میل، دو
میل پر بلدوتی کی آواز سنائی دیتی
ہے - ہمارے نہتے اور غریب لوگوں کے
پاس کیا پروٹیکشن ہے، کچھ بھی نہیں
ہے - اس واسطے میں عرض کروں گا --
میں نے آپ کا وقت لیا کہ آپ سب
لوگ میری تائید کریں اور گورنمنٹ کو
مجبور کریں کہ ہمارے لئے وہاں پر ریل
نہت جلد پہنچائی جانی چاہئے جس سے
ہم کسی طرح سے اپنے نقصان کو پورا کر
سکیں - تکلیف کو دور کر سکیں -
وہ آرام سے ریل میں اپنا سفر
کر سکیں - ملک کو بچا سکیں -

† سردار بھسینگھ (جمنو اور
کشمیر) : ڈپٹی چیئرمین ساہب ! جس
مُلک میں کنویںس، ٹرانسپورٹ اور ریلوے کا
جال نہ بچھا ہو اور جہاں تمام آسودہ
کے جڑا ہر چیز کو دھڑ دھڑ پھونچانے
اور خبر رسائی اور آنے جانے کی سہولت
نہیں ہو وہ مُلک ترقی نہیں کر سکتا
ہے ! اور نہ ہی وہ جیندا رہ سکتا ہے !
ریلوے والوں نے اس وقت تک جو کام کیا
ہے اُنکے لئے انہیں کوئی بڑی بات نہیں
رہی ہے ! میں کئی سال سے یہاں یہ نکشا
دیکھتا ہوں لیکن مجھے افسوس ہے کہ میں
اپنے مُلک میں یہ نکشا نہیں دکھایا کرتا

[†] Hindi translation.

क्योंकि मुझे शर्म आती है। यह नक्शा आपके सामने है। इसमें कोई शक नहीं है कि मैं इसके लिए रेलवे वालों की दाद दूंगा कि जिस तरह से इंसानी जिस्म में खून की नाड़ियाँ या नसें चलती हैं सर से लेकर पांव तक, वैसा ही यह नक्शा है। इसके ऊपर आप देखते हैं कि सुर्ख रंग की क्या चीज है। वह जम्मू कश्मीर है। यहां एक इंच जमीन पर भी कोई रेल की पटरी, कोई रेल की लाइन नहीं है। ये जो खून की नाड़ियाँ चली जा रही हैं मुल्क के तमाम हिस्सों को जिन्दा रखने के लिए, वह उस हद तक नहीं पहुंची। मैं ने एक नक्शा देखा था जिसमें कि शरीर में ब्लड का सर्कुलेशन दिखाया गया था और उस वक्त इससे मैं ने इस नक्शा का मुकाबला किया। इंसानी जिस्म में ऊपर से ले कर नीचे तक नस नस में खून चलता है और इसकी वजह से इंसानी जिस्म कायम रहता है, दुरुस्त रहता है, बाहोश रहता है और तब ही इसकी कदरो कीमत होती है लेकिन यहां इस नक्शा में हिन्दोस्तान के सर जम्मू कश्मीर में खून बमिसल रेलवे लाइन है ही नहीं। वहां तक आप आसानी से पहुंच ही नहीं सकते। आप देखते हैं कि हिन्दुस्तान में रेलें चलती है जिनसे कि लोग आराम पाते हैं, जिनमें हर किस्म का सामान ले जाया जाता है और दूसरी चीजें इधर उधर पहुंचायी जाती है। चार सौ, पांच सौ मील तक सफर लोग कुछ घंटों में कर लेते हैं लेकिन हम कई दिन चलते हैं और पच्चीस रुपया तीन सौ मील के लिये खर्च करते हैं। इस तरह से इस वक्त तक हमारा करोड़ों रुपया खर्च हो गया है और इतनी तकलीफ हमने उठाई है जिसका कि कोई अन्दाजा नहीं। तेरह वर्ष से हमने सोच समझ कर, रजामन्दी से, बड़ी खुशी से, हर नफा नुकसान को समझ कर और यह अच्छी तरह से समझ कर कि हिन्दुस्तान सैक्यूलर स्टेट है, गांधी, राजेन्द्र प्रसाद, और जवाहरलाल का मुल्क है और इसमें हरेक को आजादी है, हमने इनके साथ इलहाक किया,

एक्सेशन किया, अपने सारे हद्द का एक्सेशन किया लेकिन अफसोस है कि तैतीस हजार मुरब्बा मील एरिया, तेरह आबाद तहसीलें, सरसब्ज चार जिले, दस लाख आदमी, करोड़ों रुपया का जंगल पाकिस्तान जबरन ले गया और दो लाख आदमी वहां से रिपयूजी बन कर आये, उनको एक पैसा भी मुआवजा नहीं मिला। आप कहते हैं कि वह हमारा मुल्क है और वहां हमारा दावा है ये ख्याल बहुत अच्छा है, बहुत ठीक है। कब्जा पाकिस्तान का है। स्यालकोट से जम्मू तक रेलवे आती थी और हम तमाम हिन्दुस्तान में आते जाते थे, तमाम हिन्दुस्तान की चीजें हमारे पाम पहुंच जाती थी। वह लाइन खून की नाड़ी जो कि हमारे जिस्म जम्मू काश्मीर में थी, लेकिन वह भी पाकिस्तान को भेट हो गई। मैंने कितनी दर्दनाक अपीलें की। नौ साल मे मैंने इसको बार बार रिपीट किया। पिछले साल रेलवे मिनिस्टर साहब ने बड़ी मेहरबानी की और उन्हें महसूस हुआ उनके अन्दर रहम पैदा हुआ और मेरी दर्दनाक अपील को सुन कर उन्होंने यह माना कि रेलवे लाइन का वहां ले जाना जरूरी है। लेकिन जैसा कि कहा गया है 'देर आये तो दुरुस्त आये'—देर आयद दुरुस्त आयद—मगर यहां देर से तो आये लेकिन दुरुस्त नहीं आये। लखनपुर से जम्मू पचपन मील है और पांच मील पर अभी एक साल में ७० लाख रुपया खर्च करेंगे और फिर पांच साल में तीन करोड़ के करीब खर्च होगा। लेकिन रेलवे लाइन सिर्फ पांच मील तक जायेगी और पांच मील के बाद छोड़ दिया जायेगा; हालांकि हमारा जो मैदानी इलाका है वह १०० मील सीज फायर लाइन तक चलता है और उसमें सर्वे में कोई तकलीफ नहीं है। सिर्फ एक पुल बनाना है। मैं भी सर्वे के काम को समझता हूं। मैं भी सेटलमेंट आफीसर रहा हूं और जानता हूं कि सर्वे कैसे होता है। वह मैदानी हिस्सा में कोई पहाड़ नहीं है, कोई टरिया नहीं है। सर्वे एक महीना में, दो महीना में, चार महीना में या छः महीना में हो सकता है। जब तक

[सरदार बुधसिंह]

कि आप पांच साल में जम्मू को, उद्दमपुर को और फिर कश्मीर में तनमर्ग को, सुनमर्ग को, गुनमर्ग को रेलवे लाइन के जरिये नहीं मिलायेंगे, बार्डर को मजबूत और ताकतवर नहीं बनायेंगे, तब तक कश्मीर न आपके पास रहेगा और न लद्दाख आपके पास रहेगा ।

अब सवाल पैदा होता है कि यह जो रेलवे का बजट बन रहा है, यह जो रेलवे की लाइन बनाई जाती है, इसके लिये कौन यह देखता है कि कहां इसकी जरूरत होती है और कहां नहीं होती है । आपकी रेलवे लाइन मनीपुर जा सकती है, आसाम जा सकती है, शिमला जा सकती है लेकिन कश्मीर नहीं जा सकती जिसका कि १२०० मील पाकिस्तान के साथ बार्डर है और चाइना के साथ भी जिसका बार्डर है ? तमाम दुनिया में कश्मीर का शोर है, लद्दाख पर हमला है यानी लद्दाख के रकबा पर कब्जा चाइना ने किया है । इसके बारे में हम बातें करते हैं । आप यहां स्पीचेज देते हैं । आपकी हमारे साथ हमदर्दी है, आपको यह एहसास है कि यह आपका मुल्क है, आपने इससे इनकार नहीं किया लेकिन जब आपकी कोई रेलवे लाइन वहां नहीं है, जब वहां कोई कन्वेन्स ट्रान्स्पोर्ट का मुस्तकिल व महफूज इन्तजाम नहीं है, तो क्या आप इस तरह महफूज हैं ? आपने कभी सोचा कि आपकी फौज, आपके सिपाही और मजदूर सामान ले जाने वाले कहां बैठे हुए हैं ? तब तक मजदूर व आम मुसाफिर ४०० मील तक पीठ पर बोझ उठा कर पठानकोट पहुंचेगा, कैसे वह बिना तकलीफ व मुसीबत पहुंचेगा और जिन्दा रह सकेगा ? वह आपके रेलों के नक्शा को कैसे ख्याल से देखेगा और क्या कहेगा कि इस मुल्क के साथ हमारा क्या ताल्लुक है ? एक दफा हमारे चन्द मुखालिफ आदमियों ने कहा कि देखो किधर जा रहे हो ? उधर तुम्हारे आने जाने का रास्ता नहीं, कम्प्यूनिकेशन नहीं है, रेल नहीं है, कुछ नहीं है, मारे जाओगे । उस वक्त आपने मेहरबानी की और हम

गवर्नमेंट आफ इंडिया के मशकूर हैं कि उन्होंने हमको बचाया । हम इससे भी ज्यादा इस बात के लिये मशकूर हैं कि आपने टनल बानिहाल बना दी लेकिन टनल तो है पर उससे पूरा फायदा कैसे हो सकता है जब कि दरम्यान में सड़क का रास्ता ही बन्द हो जाता है ? आप ख्याल कर सकते हैं कि दस दिन रास्ता बन्द हो तो कितना जानी व माली नुक्सान हो सकता है । जब कि जंग का भी खतरा है ? सीज फायर लाइन हमारी बनी है । वहां पाकिस्तान की तोप बन्दूक सब तैयार है, वहां सामने वह तैयार बैठा है । मेरे खेत से दो मील पर सामने पाकिस्तानी फौज है और बंदूक चलती है और मैं उनको देखता हूं । कि वक्त भी लड़ाई हो सकती है । तो ऐसी हालत में कैसे हम सामान को पहुंचायेंगे, कैसे फौज को पहुंचायेंगे, कैसे मजदूरों को पहुंचायेंगे ? यह फौज जो है वह तो बन्दूक चलाते चलाते इधर उधर अपने को बचा लेगी, लेकिन जो सिविल आबादी है वह कहां जायेगी ? आगे भी हमारे आदमी मारे गये हैं । पाकिस्तानी हमलों से कत्ल हो गये हैं और हजारों की तादाद में हलाक हो गये हैं । जानवरों की तरह से गोली व छर्रा चलाकर उन्होंने हमारे भाइयों को ढेर कर दिया । हमारे पास कोई गाड़ी नहीं थी, कोई रास्ता नहीं था । आपको मालूम होना चाहिये कि लखनपुर से हमारा सौ मील तक का यह मैदानी इलाका जम्मू के आगे मनावर के साथ मिलता है और उसके हर दो मील या चार मील पर पाकिस्तान की मुसल्ला फौज सरहद पर तैयार हैं और वहां मुकाबला-व-मुकाबला फौजें हैं और मुखालिफ सम्त से बन्दूक चलती रहती है । अफसोस, वहां तक भी आप रेल नहीं चलाते और पेट्रोल पर करोड़ों रुपया खर्च कर देते हैं । आप हम पर रहम न करें लेकिन कम से कम अपने मुल्क के हिस्सा कश्मीर जम्मू को तो बचायें । मुल्क खतरा में जा रहा है, इसकी जबरदस्त हिफाजत करो । फौजी नुक्ता निगाह से भी रेलवे लाइन का तैयार करना जरूरी है । फौज के सिपाही दस और बारह दिन की

छुटी लेते हैं लेकिन उसको वह वहां ही गुजार देते हैं; क्योंकि कई दिन रास्ता बन्द रहता है। अभी १० दिन से वहां रास्ता बन्द रहा है। वहां १० दिन से डाक नहीं पहुंची है। ऐसी हालत में कश्मीर में हर जगह कोई खबर नहीं पहुंची है। अगर इस हालत में पाकिस्तान जरा सी छेड़खानी कर दे तो आप कैसी हालत में रहेंगे? आप वहां किम तरह जल्दी पहुंचेंगे? वहां से कैसे खबर आयेगी? वहां खुमून बर्फानी मरहद पर न टेलीफोन है, न तार है, न टेलीवीजन है, कुछ नहीं है। इस वास्ते मैं कहता हूं कि आप इसका फिकर करें। लद्दाख भी हमारी रियासत है और आजाद कश्मीर जिम पर पाकिस्तान का जबरन कब्जा है, वह भी हमारी रियासत है। हम किसी हिम्मा को छोड़ने के लिये तैयार नहीं हैं। यहां कई जोशीले कहते हैं कि चाइना के ऊपर हमला करो। क्या बच्चों का या ख्याल है। उस पर हमला नहीं हो सकता है उधर पाकिस्तान तेरह तहसील ले गया, करोड़ों रुपयों का हमारा नुकसान कर गया, हमारे हजारों आदमी वह मार चुका है, लेकिन फिर भी वह हमारा दोस्त है। हैरानी है और उधर से अब भी जंग की तैयारी की जा रही है। पं० जवाहरलाल जी हमारे नेता हैं, हम उनको मानते हैं और हमने उनके सब कुछ सिपुर्द किया है। हमने उनकी पालिसी को मञ्जूर किया है। मैं सब कुछ समझता हूं। मैं भी नेशनल कान्फ्रेंस में रहा हूं। १९४२ में मैं नेशनल कान्फ्रेंस का प्रेसीडेंट था और मेरी भी बायसराय के साथ खतोखिताबत कांग्रेस लीडरों की रिहाई के मुताल्लक होती रही है। और हम व कांग्रेस आपस में मिले मिलाये हैं। हमें हमेशा से इस बात का यकीन रहा है कि आप हमारे लिये सब कुछ कर देंगे लेकिन हम बगैर रेलवे का तक ऐसे बैठे रहेंगे? आज लोग मुझ से पूछते हैं कि तुम हमारे लिये क्या लाये हो, किस वास्ते यहां बैठे हो। पंजाबी में मेरे हमबतन कहते हैं, “शाहनवाज खां उत्थे वही के कै करना है, गड्ढी घिनी आये, असी की गड्ढी पर चढाई

दे” ; यानी शाहनवाज खां से पूछो, आप वहां बैठकर क्या करते हो, रेल गाड़ी जल्दी ले आये ताकि हम रेल पर सफर करें। मुझ से बार बार पूछते हैं, वहां किस वास्ते बैठा है? शाहनवाज खां से कहो कि हमारे वास्ते रेल-गाड़ी लाये, हमको चढाये। अब सवाल यह है कि मुझे और उसको कौन सुनता है, हमारे मुल्क में रेल कौन पहुंचाये, बेशक हमारे लीडर कांग्रेसी लोग लायक हैं, हमने प्राइम मिनिस्टर इंडिया को अपना लीडर चुना है, अबाम ने उनको चुना है और उनकी अपनी केबिनेट बनाई हुई है। उन सब की बात मानी जायेगी। अकेले मिनिस्टर साहब क्या करे? मिनिस्टर साहब व शाहनवाज जी हमारी जरूरत को समझने है तो वह कहीं भी तो फायनान्स वाला आगे खड़ा है, प्लानिंग वाला आगे खड़ा है, केबिनेट आगे खड़ी है। मैंने एक दफा कहा था कि जवाहरलाल जी बैठें, डिफेन्स मिनिस्टर बैठें और रेलवे मिनिस्टर बैठें और उनके बाद हमसे बात करें और हमारी मुर्ने लेकिन यहां तो मुद्दे मुस्त गवाह चुस्त वाली बात है। आज हालत यह है कि हम निहायत तकलीफ में बैठे हैं, अजीम नुस्मान बर्दाश्त करते हैं। दुश्मन हमारे सामने तोप तलवार लिये बैठा है। ना जाने कब हमला बोल जाये और आप यहां कहने हैं कि रुपया है नहीं, अगले पांच साल में पांच मील रेलवे लाइन हम डालेंगे, बाकी रहा ५० मील जम्मू तक। मैंने आपसे एक दफा दरखास्त की थी कि कम से कम मुझ को अपनी इस जिन्दगी में तो रेल का वहां तक पहुंचा देखना नसीब हो जाये। लेकिन आपके प्रोग्राम के मुताबिक तो देखते देखते एक जनरेशन ही खत्म हो जायेगी। इसलिये मैं कहूंगा कि जब तक आप पूरा जोर लगा कर और सारे गैर जरूरी काम बन्द करके पूरी लाइन एक दफा में कश्मीर तक नहीं ले जाते तब तक आपका कश्मीर महफूज नहीं है और न ही लद्दाख। आप इस नक्शा में जो मेरे सामने है, देखिये कि किस तरह हिमालय की चोटी पर लद्दाख में तिरंगा झंडा लहरा रहा है। इधर अपने

[सरदार बुधसिंह]

मुल्क की डिफाजत में हम अपनी जानें देने के लिये कह रहे हैं, जबानी जमा खर्च कर रहे हैं और उधर हमारे भाई जो वार्डर पर आबाद है, बेजार हैं, मजबूर हैं और खौफजदा हैं, मुसीबत जदा है, दुःखी हैं, मुनासिब रोजी व रोजगार के मुस्तकिल वसीला से महरूम हैं। करोड़ों रुपयों का नुकसान पेट्रोल पर आप कर रहे हैं और लॉग अलग परेशान हैं। आप यह जान कर हैरान हो जायेंगे कि वहां दूर के लोग एक रुपया की चीज तीन रुपया में लेते हैं। लद्दाख में रुपया की चार छटांक भी खांड नहीं मिलती। तीन रुपया छटांक नून नहीं मिलता। चार पांच रुपया गज पर अच्छा कपड़ा नहीं मिलता। वहां सीमेंट की भी जरूरत है। आप मिलिटरी के वास्ते हवाई जहाज में ले जाकर और किसी दूसरी सूरत से बेशक वहां की जरूरियात की चीजों का इन्तजाम कर दें; क्योंकि आपके पास रुपया है, लेकिन आम लोग क्या करें? आमदोरपत की दिक्कतें और तकलीफें हैं कि आप हमको चाहें कितना ही रुपया दें और कहें कि तुम अपना डिवेलपमेंट करो, प्रोजेक्ट बलाओ, वहां बगैर लोहा सीमेंट सामान के कुछ काम नहीं चल सकता। आप हैरान हो जायेंगे कि राक, पहाड़ काट कर हमने नहर ले जानी है तो इसमें हमने देखा कि इंजीनियर लोग चूना सुर्खी लगाते हैं जो कि कभी नहीं टिकता। वर्ष में भी कोई चीज नहीं टिक सकती है सिवाय सीमेंट के। यहां हम देखते हैं कि चपरासियों के क्वार्टर बनते हैं वह भी लोहे और सीमेंट के बनाये जाते हैं। हम किस चीज से बनायें? हमारे पास न सीमेंट है और न लोहा व गर्डर है। याद रखिये कि कश्मीर उसी सूरत में कायम रहेगा, आपका यह सरताज उसी वक्त तक चमकता रहेगा, आपका झंडा तब ही खड़ा रहेगा, जब आप रेलवे का वहां जाल बिछा दें और फ्लड के पानी की निकासी का इन्तजाम करें। डेजिंग का वहां जल्दी इन्तजाम नहीं होता तो बेली कश्मीर का सब हिस्सा पानी में गर्क हो सकता है। हर साल

काफी फसलात पानी में गर्क हो जाती है। हम से कहते हैं कि मशीन कहां से लायें? रेलवे लाइन का भारी सामान लाने की जरूरत है। एक महीना, दो महीना छः महीना के लिये हम लारियों में या ट्रक में मुसीबत और तकलीफ से मालो असबाब वहां पहुंचाते हैं। खुदानखास्ता अगर कहीं कश्मीर में हमला हो जाये और हमारे पास स्टोक खत्म रहे तो फिर हम खुसूसन सिविल आबादी कहां जाये? कश्मीर आपका कहां जायेगा? कश्मीर दुनिया के लिये एक मशहूर चीज है, दुनिया उसकी तरफ देख रही है। खुशकिस्मत है हिन्दुस्तान कि कश्मीर इसके साथ है। और हम भी इतने ही खुशकिस्मत हैं। कश्मीर एक सरसब्ज मुल्क है। उसमें नीलम की कान है। आप जानते हैं कि नीलम कितनी बेशकीमत चीज है। आज से पचास वर्ष पहले वह नीलम वहां के लोगों ने नमक के भाव दिया था। कुल्लू के लोगों ने नमक देकर नीलम लिया। नमक दो नीलम लो। उसमें कोयला है, तांबा है, लोहा है, अबरक है, अलमनियम है, हर एक चीज कसरत से है। जंगल के जंगल भरे हैं प्राकृतिक चीजों से।

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां):
नीलम अब भी मिलता है या खत्म हो गया?

सरदार बुधसिंह : नीलम है। आप रेल तो पहुंचायें। हम आपके घर में नीलम पहुंचा देंगे। मैं रेलवे मिनिस्टर साहब को यकीन दिलाता हूं कि अगर हम मर जायेंगे तो हमारी नसलें, हमारी कौम, हमारा मुल्क एक एक रुपया जो खर्च आप करेंगे उसकी निरबत दस दस रुपया वह आपको वापस करेंगे। हमारे पास इतनी खानों की दौलत है कि हम आपका पैसा पाई पाई वापस कर देंगे। अगर आपके पास बजट में पैसा नहीं है तो कर्ज दे देंगे। हम उसको शेयर करेंगे। मैं पूरी जिम्मेदारी से यह कहता हूं। वय

यह शर्म की बात हमारे लिए नहीं है कि रेलवे अपनी बचत करके और मुल्क के एक हिस्सा को रेल से महसूस करके उसका करोड़ों रुपये का नुकसान करे और कहे कि हमने इतनी बचत कर ली और कहे कि हम फायदा में जा रहे हैं? हमें बड़ी खुशी होती अगर आप घाटा उठा करके भी हमारे कश्मीर में रेलवेज का जाल बिछा देते। जब कि आप देखते हैं कि हम कैसी मुसीबत में और तकलीफ में रहते हैं। अगर आप वहां रेल पहुंचा दें तो मैं कहूंगा कि करोड़ों रुपयों की हमको बचत होगी और करोड़ों रुपयों का आपको फायदा होगा। तब आप देखेंगे कि हिन्दुस्तान का भरताज कश्मीर किस शान से चमकता है। हमारे डिप्टी मिनिस्टर शाहनवाज खां हकीकत को अच्छी तरह से जानते हैं लेकिन मिनिस्टर साहब शायद नहीं जानते हैं कि बाईर पर किस तरह हमारा सिपाही पड़ा है। उसका राशन किस तरह पहुंचता है। वहां जबकि मोटर लारी नहीं जा सकती है और इसके लिए सड़क ही नहीं है। अगर हमारे मजदूर बोझ लेकर बरफ पर चलते हैं तो फिमलाहट होती है। हम ऐसा इसलिए करते हैं क्योंकि हम और आप चाहते हैं कि हमारे मुल्क के भाई बहिनों की रखवाली, मालोजान की हिफाजत करने वाले सिपाही हैं। मैं, शाहनवाज से भी और मिनिस्टर साहब से साफ तौर से कहना चाहता हूं कि मेहरबानी करके फौरन हमारे यहां रेल पहुंचाई जाये। ये मखौल है, मजाक है, कि पांच-पांच मील करके आप रेलवे लाइन ले जायें। हम इस तरह मारे मारे फिरे और आपकी तरफ देखते रहें। क्यों कोई हमारी मांग की ताईद नहीं करता? हां यह कहते हैं कि जंग करो, हमला बोल दो, किमसे करें, पेट की आग लेकर भूख से या दवा से? पाकिस्तान को कोई नहीं पूछता जिसने हमारे इतने बड़े इलाका पर

कब्जा कर रखा है। चाइना को आप देखते हैं लेकिन चाइना को बगैर पूरी तैयारी व ताकत अपना मुह तो दिखाओ। शक है कि जवाहरलाल जी ने कहा है कि भाई, होश से बोलो, सुलह सफाई रखो, वह मुखालिफ है, दुश्मन तो नहीं है। और फिर देखो कि क्या अजीब दौर है, क्या सियास्त है। आज यह सुनकर रंज हुआ कि चाइना कश्मीर के मुताल्लिक पाकिस्तान के साथ गाज बाज कर रहा है। वक्त नाजुक है। इसलिए यह वक्त आराम व अमन का नहीं है कि आप आराम के साथ सब करते जाये, आज एक मील, कल दो मील। ये तो एमरजेंसी है, ये तो जग का खतरा है, पाकिस्तान का जैसा मन चाहा, या मौका मिला, जंग शुरू कर देगा। हम बगैर मुकम्मिल डिफेन्स की ताकत व सामान के बिना मौत मर जायेंगे और अगर हम मारे गये, खत्म हो गये, हार गये तो हमारी दुनिया खत्म हो जायेगी। कश्मीर क्या, हिन्दुस्तान खत्म हो जायेगा, पंजाब जायेगा, कुल्लू जायेगा, मंडी जायेगा, कांगड़ा जायेगा।

मैंने आपका बड़ा वक्त लिया लेकिन मैं यह अर्ज करना चाहता हूं कि आप जरा गौर कीजिये, इस बात को अपने हाथ में लीजिए और गवर्नमेंट को मजबूर कीजिये कि वहां पर रेलवे लाइन कायम करें। जैसा कि मैंने बताया दो दो, चार चार, दस दस मील पर हमारा दुश्मन बैठा हुआ है। वह रेलें और सड़कें बना रहा है। उधर चाइना बना रहा है, इधर पाकिस्तान बना रहा है। लेकिन आप इसकी फिकर नहीं करते। कहते हो कि यहां कारखानों के लिए कोयला का इन्तजाम करो, लोहे के पहुंचाने का इन्तजाम करो, तेल का इन्तजाम करो, लेकिन हमारे यहां करोड़ों रुपयों की लकड़ी जाया हो गई,

[सरदार बुध सिंह]

रेल के बगैर यहाँ नहीं पहुँचा सके, जेहलम व वजीराबाद में हमारी लकड़ी की मंडी थी। करोड़ों की लकड़ी मंडियों में थी। अब लाखों की तादाद में हमारी लकड़ी दरियाओं में बह कर पाकिस्तान चली जाती है। मैं जहाँ रहता हूँ एक मील, दो मील पर बन्दूक की आवाज सुनाई देती है। हमारे निहंये और गरीब लोगों के पास क्या प्रोटेक्शन है, कुछ भी नहीं। इस वास्ते मैं अर्ज करूँगा कि मैंने आपका वक्त लिया कि आप सब लोग मेरी ताईद करें और गवर्नमेंट को मजबूर करें कि हमारे लिए वहाँ पर रेल बहुत जल्द पहुँचाई जानी चाहिए जिससे हम किसी तरह से अपने तूखान को पूरा कर सकें, तकलीफ को दूर कर सकें और आराम से रेल में अपना सफर कर सकें, मूल्य को बचा सकें।]

ALLOCATION OF TIME FOR GOVERNMENT BUSINESS DURING THE SESSION

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I have to inform Members that the Business Advisory Committee at its meeting held today has recommended allocation of time as follows for Government legislative and other business during the current session:

<i>Legislative Business</i>	<i>Time allotted</i>
1. The Delhi Shops and Establishments (Amendment) Bill, 1960	1 hr. (in addition to the time already taken)
2. The Industrial Employment (Standing Orders) Amendment Bill, 1960	1 hr. 30 mts.
3. The Motor Transport Workers, Bill, 1960	2 hrs. 30 mts.
4. The Telegraph Laws (Amendment) Bill, 1960	30 mts.
5. The Two-Member Constituencies (Abolition) Bill, 1961	3 hrs. 30 mts.
6. The U.P. Sugarcane Cess (Validation) Bill, 1961	1 hr.
7. The Banking Companies (Amendment) Bill, 1961	2 hrs.
The Insurance (Amendment) Bill, 1961	1 hr.

<i>Legislative Business</i>	<i>Time allotted</i>
9. The Railway Passenger Fares (Repeal) Bill, 1961.	30 mts.
10. Appropriation Bill in respect of the Supplementary Demands for Grants (Railways), 1960—61	30 mts.
11. Appropriation Bill in respect of the Supplementary Demands for Grants (General), 1960—61	1 hr.
12. Appropriation Bill in respect of the Demands for Grants (Railways) in the year 1961—62	3 hrs. 30 mts.
13. Appropriation Bill in respect of the Demands on Account (General) in the year 1961—62	30 mts.

Other Business

- General discussion on Budget (Railways), 1961—62
2 days (in addition to the time already taken on 21-2-61)
- General discussion on Budget (General), 1961—62
4 days.
- Report of the University Grants Commission
2 hrs.
- The Report (1958—59) of the Direct Taxes Administration Enquiry Committee and the Government's decisions thereon—by Shri M.P. Bhargava
2 hrs.

THE BUDGET (RAILWAYS), 1961—62—GENERAL DISCUSSION— *continued*

SHRI SURESH J. DESAI (Gujarat): Mr. Deputy Chairman, Sir, the hon. Railway Minister's speech introducing the budget proposals for the next year presents a mixed picture. There are certain items which are creditable to the Railways. There is improvement in loadings, there is improvement in the transport of general goods and coal. There are no bottle-necks in Viramgam, Sabarmati and other places. There is speedier goods traffic also and more amenities are being provided to the third class passengers. And the most important thing is that our Railways are becoming, more and more, self-sufficient in their requirements. That, Sir, is one side of the