

[Shri N. C. Sekhar.] told, it was about the increment arrears and also the workmen's compensation cases pending. Also is the question of filling up the permanent vacancies, but that is a general question with regard to Indian Railways as a whole. Wherever vacancies occurred no appointments were made to fill them up and the other staff was asked to do the work of that particular officer who retired. Thus we have put too much work on particular people. That should be put an end to. Appointments should be made or promotions should be made to the posts falling vacant on the railways.

These are certain of the points which I thought should be brought to the notice of the Minister. With these words, Sir, I conclude my speech.

STATEMENT BY MINISTER REGARDING DISASTERS IN CHINAKURI MINE AND CENTRAL, BHOWRAH MINE

THE DEPUTY MINISTER OF LABOUR (SHRI ABID ALI): Sir, with a sense of sorrow I have to report to the House a tragedy which occurred last night involving a heavy loss of life in two mines in the Asansol area. According to the information available the accident occurred in China-kuri mine at about 9 p.m. last night. About 180 persons are reported to be missing. The accident in this mine has led to flooding in the Central Bhowrah mine in the immediate neighbourhood. It is feared that about twenty persons have been drowned as a result of the flooding. The Chief Inspector of Mines and his staff are on the spot. They have sealed the pits in the Chinakuri mine and installed pumps for dewatering the Bhowrah mine, and are taking further steps that are required.

We are instructing the Chief Inspector of Mines to arrange immediate relief and financial help for

1 the distressed families of the miners who have lost their lives in the accident.

Government is also taking steps to set up a court of inquiry presided over by a High Court Judge to investigate the causes and circumstances attending the accident.

The Labour Minister, Shri Gul-zarilal Nanda, is immediately proceeding to the scene of the accident and on his return a fuller report of the accident and other aspects of the matter will be communicated to the House.

DR. R. B. GOUR (Andhra Pradesh): We associate ourselves to express our sorrow over the accident to the bereaved families, and this is not the first accident in the mines. The hon. Deputy Minister has promised that a fuller report will be laid before the House after the arrival of the hon. Labour Minister. Even before the judicial inquiry report is made available to us a discussion should be there on the preliminary report that would be submitted to the House by the hon. Minister.

MR. CHAIRMAN: We express our very deep sorrow over this tragic accident and our profound sympathies to the members of the bereaved families.

**THE BUDGET (RAILWAYS), 1958-59
GENERAL DISCUSSIONS—contd.**

SHRI RATANLAL KISHORILAL MALVIYA (Madhya Pradesh): Mr. Chairman, I take this opportunity to record my appreciation of the progress which has been made in the Indian Railways. I also pay my tribute to the hon. Minister in-charge, the employees of the railways and also those who have been working temporarily in making these plans successful. While doing this I have to bring to the notice of the hon. Minister some facts for his consideration.

First of all, as a labour representative, I am concerned with the labour-management relations. I generally find that the grievances of the railway employees take an unduly long time to be settled and this creates dissatisfaction among them and ultimately affects their efficiency. No doubt, the Government have appointed an *ad hoc* tribunal for deciding the major issues but there appears to be no machinery excepting the conciliation machinery of the Ministry of Labour to settle the grievances of these workers quickly. Therefore I would request the hon. Minister to see that some suitable machinery is created just as the labour court provided by the Industrial Disputes Act or some other machinery so that the day to day grievances of the workers, are redressed without any loss of time.

Now, with respect to these grievances I may just point out to the hon. Minister that generally these grievances are looked into for the employees as a whole and certain categories are left out and there is hardly any remedy left to them. I would refer, for instance, to the guards of the railways. They have grievances and they have made their representation to the Government. I particularly refer to the guards of the South Eastern Railway who met at a conference at Raipur some time back and who sent their grievances to the hon. Minister for getting redress. I hear nothing has been done so far and I would request the hon. Minister to see that their representation is examined thoroughly and whatever possible is done for the redress of their grievances at an early date.

Now, another grievance of the workers in general—not of the railways alone but of the Central Government employees as a whole—has been with regard to the interim relief which has been granted by the Pay Commission set up recently in August last year. The grievance of the workers appears to be genuine because

the norm, so far as I know,, which has been settled for the workers is roundabout Rs. 100 which is the minimum for any worker. Of course, I am talking of Class IV employee. Looking to this, I feel that the interim relief of Rs. 5 or so fixed is not adequate and the workers are agitating for an increase in relief. I would request the hon. Minister to look into this and use his good offices and his power to see that this point of the workers is considered thoroughly and some more interim relief is given to them.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI JAGJIVAN RAM) : How much do you suggest?

SHRI RATANLAL KISHORILAL MALVIYA: Make Rs. 95 as the minimum.

SHRI JAGJIVAN RAM: Interim relief?

SHRI RATANLAL KISHORILAL MALVIYA: No, no. The minimum total emoluments must be Rs. 95.

SHRI AMOLAKH CHAND (Uttar Pradesh): Is it for the Railway Ministry or the Pay Commission to do that?

' SHRI RATANLAL KISHORILAL MALVIYA: I have already made my submission that the Railway Ministry has got power and I have requested the hon. Minister to use his good offices.

SHRI JAGJIVAN RAM: Only one point. Is the hon. Member pleading that the Government should reject the recommendation of the Pay Commission?

SHRI RATANLAL KISHORILAL MALVIYA: No, Sir. I do not say that. I have only pleaded and submitted that whatever could be done to increase this interim relief may be done so that the dissatisfaction which is prevailing among the workers may subside.

[Shri Ratanlal Kishonlal Malviya.] Now, with regard to amenities to workers on the railways, again I have to pay my tribute to the hon. Minister for having launched various schemes with respect to housing, hospitalisation, etc. The housing scheme is very encouraging and the Ministry intends to construct 64,500 houses during the Plan period, that is, probably by 1960-61. It is very encouraging but I have to bring to his notice a grievance of the workers with regard to the construction of these houses, that is, about the low roofs, especially those constructed of asbestos cement. There is radiation heat and the workers and their families suffer. In the past of course there was no occasion for the hon. Minister to tour my area but when the Deputy Labour Minister toured the area the workers represented that some device may be introduced so that this heat is absorbed and they are saved from this inconvenience. I would request the hon. Minister to see that these houses are so constructed that this trouble could be avoided. Probably heat absorbers may be introduced or the engineering department may be able to suggest some other device so that the workers are saved from the heat.

With regard to hospitalisation, the programme is very encouraging. The number of beds is being increased in the general hospitals. I would only submit that some of the costly drugs—not very costly but ordinarily which are very necessary for the treatment of patients—are not available in ordinary hospitals. Of course, there is every arrangement in district and other bigger hospitals. But even these very necessary medicines which are ordinarily a bit costly are not available in the smaller hospitals and I would request the hon. Minister to see to it that the necessary drugs required for a particular area are made available in the hospitals. Now, Sir, with regard to reservation of beds for T.B. patients it is very encouraging to find that the railways would be reserving near about 1350 beds in the

near future. This progress is very satisfactory in view of the fact that the beds reserved in the year 1956-57 were only 646. Besides this the introduction of chest clinics for providing domiciliary and outdoor treatment for T. B. patients and controlling the spread of T.B. is very encouraging. It is further satisfaction to me that sanction for the reimbursement of medical expenses incurred by railway employees and members of their families in connection with T.B. in recognized sanatoria has been introduced. I would, however, make a suggestion. When such a large number of beds are being reserved by the railways throughout the country, I would rather suggest that they should have some hospitals of their own.

[MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair]

There is a very small organisation in comparison to the railways—that of the Coalmines Labour Welfare Fund and that fund is now constructing two hospitals of its own for T.B. patients. I would bring to the notice of the hon. Minister that the congestion in the general T.B. hospitals, either owned privately or by the Government, has been very heavy and the public is suffering because they do not find sufficient room for their own admission. Therefore, if the Government decides to construct its own T.B. hospitals, I am sure it will not only provide a greater facility to the workers themselves but also provide a great relief to the public at large in the existing hospitals. I would, therefore, submit that hospitals may be constructed.

Besides hospitals, I would also request the hon. Minister to include in his programme rest houses for aftercare of the T.B. patients. They may be constructed in some places which have got very good climate. I would, further, submit that rest houses for recouping the health generally may also be constructed on the sides of dams. This, I think, will suit and that it will be quite a good amenity.

It is rather a necessity now; but if it is treated to be an amenity, it will provide a good amenity to the railway workers. I would also plead that the life insurance scheme—the schemes which are there; the provident fund scheme and the pension scheme are admirable—be also introduced to all classes of employees. The scheme probably is under the consideration of the Government of India, and cheap and suitable schemes may be introduced for the railway employees as well.

Now, some general points. I will draw the attention of the hon. Minister to the Bijuri-Tugini-Koranji railway which is probably under construction. The railway is being constructed from Bijuri instead of Manendragarh. There has been some difficulty of gradient no doubt and I will not press for changing the point from Bijuri to Manendragarh. But the diversion of this line takes place from about two or three miles from Manendragarh station which is a very big station. It yields to the railways income from freight alone to the tune of more than a crore annually from coal traffic. It has got the loco shed and it has got other facilities. So, if this line is extended up to Manendragarh and then diverted it will not only provide some facilities to the railways but also a convenience to the town. It is the biggest town in that part of the country. I understand that a survey was made and in that survey a suggestion has been made to divert that line from Manendragarh but there are some difficulties, some recommendations against it and I will request the administration to see that this difficulty is overcome and that line is diverted *via* Manendragarh.

Now, one more point I wish to bring to the notice of the hon. Minister, that is with regard to the Bijuri-Barwadih railway line. We have planned for and we have already spent over a crore of rupees. If my information is correct about one

crore and fifty lakhs rupees has been spent, or may be that it may be the plan, but a good lot of money, quite a large amount has been spent on that line and it has been given up four or five years back for want of resources. The object of that line was to shorten the distance between Bombay and Calcutta by about 200 to 300 miles and I think it is a project which should not be given up and which should be undertaken again.

Now, I come to local grievances. One of them is with regard to Bilaspur-Bhopal Express started very recently. This Express runs from Bilaspur to Anuppur as express, from Anuppur to Jabulpore as passenger and then again from Jabulpore to Bhopal as Express, but the fares charged between Anuppur and Jabulpore are those of express trains.

THE DEPUTY MINISTER OF RAILWAYS (SHRI SHAH NAWAZ KHAN): I might inform the hon. Member that orders have already been issued that passenger train fares should be charged.

SHRI RATANLAL KISHORILAL MALVIYA: Thanks. Then, Sir, another point with regard to this railway is that though the passenger has got second class, this express has not got any second class. Either second class may be introduced in this train, or, if it is the policy of the Government to abolish second class, then, because this is a long distance train, I would request that sleeping berth system should be introduced. I do not plead this system of sleeping berths for this train alone, but also generally. I would request that so long as the bogies are not ready—there is already sleeping berth system in many long distance trains—this system must be introduced, because there is great inconvenience caused to the third class passengers and this facility will be greatly appreciated by them. I will

[Shri Ratanlal Kishorilal Malviya.] plead very strongly for the introduction of sleeping berths in third class in all long distance trains throughout the country.

Now, Sir, there is one more small item with regard to electrification of stations. Where there are power houses nearby and where there are industries nearby, this electrification of the yards and stations should be taken up. So far as my area is concerned, I will request the hon. Minister to electrify the stations of Sahdol, Umaria, Manendragarh and Chirimiri. That is a branch of less than 200 miles in which there are facilities available and collieries are working, and I think the administration could contact these collieries and get the stations electrified. I may submit, Sir, that it is not an amenity or a luxury for the workers. It is a necessity to have these stations electrified. The yards are very big and the employees have to work in the dark and there have been fatal accidents due to bad lighting or no lighting. In one station—Birsinghpur—the Railway administration has acquired electric power from the colliery and electrified that station. The other stations which I have named are more important than Birsinghpur and I would request that the various collieries—Jhagrakhand, Chirimiri and the Shaw Wallace—should be approached. So far as Umaria is concerned, it has already been decided and some agreement has been arrived at with Shaw Wallace, but there is delay in implementing that plan. I would request that the plan which has already been agreed to may be implemented soon as far as Umaria is concerned. And for other stations which I have named, I request that they may be electrified as soon as possible. With these few words, Sir, I close my speech. Thank you.

PROF. A. R. WADIA (Nominated): Mr. Deputy Chairman, I have just a few remarks to offer. I do recognise the great importance of the railways in India and the part that they have

played in our public life and social life in general. They are a great asset. And I am only interested in the improvement of the Railway Administration although I fully admire the way in which it has been managed on the whole.

Sir, there are a few defects of which we are all conscious. The first great defect is the defect of overcrowding, and the Minister himself is fully conscious of it, and I regret the note of pessimism in his address that this problem is not likely to be solved for several years to come. I think, Sir, something could be done and should be done as far as possible. May I make one humble suggestion in connection with the terrible overcrowding that we experience in Bombay on the suburban lines at the peak hours, especially in the morning and in the evening.

In the suburban railways we have only two classes, the first class and the third class. In the wisdom of the Government—which I doubt—the second class was abolished long ago. Now, what has happened is that the third classes are overcrowded as usual, but even the first classes are terribly overcrowded. People travelling from suburban areas and having to stand on their legs for an hour or more is not quite fair to the people who are made to pay more and who are willing to pay more for a certain amount of comfort. Seating accommodation also becomes terribly crowded and very uncomfortable, and when they have to stand, it makes matters worse. There are many people on the Bombay side who feel that the introduction of the second class will go a long way to reduce this overcrowding, not perhaps in the third class, but certainly in the first class, for the simple reason that people who used to travel second class have now been forced either to travel first or to travel third. Those who can afford to travel first in spite of a certain amount of inconvenience and discomfort to their purse are trying to do so, and those, of course, who cannot afford to travel

first class are naturally forced to travel third class. But there are many people in Bombay who can afford to pay second class fare, and I think it will be a great convenience to them if second class is introduced, so that the pressure at least on the first class is relieved.

Well, Sir, I find in the hon. Minister's speech that he takes great credit for improvement in catering conditions. I am afraid I do not share his optimism. I personally feel that there is a definite deterioration in the quality of food that is given, and even more in the standard of cleanliness of the people who serve food. Some years ago it was inconceivable that a waiter for the restaurant car would be tolerated if his coat and his pant were not clean. Today they do not care a tuppence about it and they put on any sort of dirty dress which is really irksome to those who want cleanliness, and the impression that it creates especially on foreigners would be most unhappy. I feel there is a certain virtue in encouraging not departmental catering as has been the policy of the Government, but private catering for this reason that the private caterers may be inclined to make profit but they are interested in maintaining their standards and in looking to the comfort and the convenience of the passengers. I am afraid, mere departmental catering gets to be somewhat indifferent and they do not satisfy the customers or the passengers to the fullest extent possible. And then if you have private caterers, the Government is always in a very advantageous position of sitting in judgment on them and forcing them to live up to the standards required and to the terms of the contract.

Another little inconvenience which I have personally felt is that in many trains the lights are extremely dim. Unfortunately, I am one of those who are in the habit of going to sleep rather late, and I find it practically impossible to read in the trains. I

won't say a train like the Frontier Mail. But in other trains the lights are so dim that it is a terrible strain on the eyes to try to read and we are forced to go to sleep earlier than we would like to.

Another little defect is that there is a regular irregularity in the case of certain trains. Recently I had to go to Ujjain and I was told that the Ujjain train connecting with the Frontier Mail was usually late so that people missed the Frontier Mail. And then there is absolutely no convenience to pass the night at Nagda. And this happens very very frequently. The hon. Minister will forgive me if I say that the general impression among the people there is that this irregularity is due to a certain competition between the Central and the Western Railways. Now, this competition was all right in the earlier years when different companies were managing these railways. But now that the Government of India have taken upon themselves the responsibility of managing these railways, this sort of feeling between one railway and another ought to completely disappear. And if this feeling of competition exists because of the officers' old loyalties to different companies, it is a matter for serious consideration whether there should not be a libera) exchange of officers from one zone to the other zones. That would at least minimise the local patriotism or that old patriotism. What has happened is that the control of these trains which used to vest in the Central Railway has passed on to the Western Railway. Along with it the old engines were also transferred, and as a result there have been frequent breakdowns. I myself had a very unhappy experience. I got into a train which came fairly late and then I found that the train was not moving at all. And I was assured that it would be impossible for me to catch the Frontier Mail at Nagda, and the only thing to do was to get back to the hotel to I waste full 24 hours. If this is the

[Prof. A. R. Wadia.] kind of regular irregularity of certain trains, it is the duty of the railway authorities to look into it and to see that bad engines are not necessarily passed on only to certain sections; they may be retained where you have got a fair number of good and reliable engines.

On a previous occasion I had to refer to the luxury of the de-luxe trains with air-conditioned compartments. I remember when the first class was practically abolished, the second class was renamed first class and the intermediate class was renamed as the second class, we were assured that it was the policy of the Government to add air-conditioned coaches to practically all the trains. This dream has not been fulfilled, and I find that the experience of the railway authorities is that people are not travelling in air-conditioned coaches as much as they ought to, and therefore they are reducing them even on certain trains, and under these circumstances it is very odd that the luxury of attaching air-conditioned coaches in the so-called de-luxe trains which are really third class trains should be indulged in. What happens is that people who travel third class are really poor people, and they cannot afford the luxury of paying something extra for air-conditioning. The people who usually travel first class are now travelling by the de-luxe trains, so that the advantage of this does not go to the third class passengers; it really goes to the more or less wealthy classes. I think it is a loss of revenue to the railways if people who can afford to travel first class are now travelling third class by paying a little bit extra for the comfort of air-conditioning. I know that the Railway authorities have now themselves recognised the fact that these air-conditioned coaches are not taken full advantage of and therefore they have removed one air-conditioned carriage and substituted third class coaches for them. I think this is a move in the right direction and even if the other

air-conditioned coaches are removed, I do not think it will be any hardship to the real third class passengers, to the masses of Indians.

SHRI SHAH NAWAZ KHAN: We have removed one air-conditioned but added three ordinary coaches.

PROF. A. R. WADIA: You may remove two and attach six more ordinary coaches. I do not think it will be a loss. It is an interesting experiment but a very costly experiment. Evidently it has not succeeded and I think it would be much better if you provide air-conditioned carriages on several other important trains. We have air-conditioned coaches only on mails, not on express trains. I would welcome air-conditioned coaches on these trains also.

There is another very standing evil, and that is the evil of corruption. I find from the hon. Minister's address that 3,518 cases were examined. It looks a very respectable figure, but I am quite certain that this number is nothing at all compared to the number of undetected cases. I wish some measures were adopted for putting an end to this corruption. It is a very frequent experience for people to receive parcels full of all sorts of odd things, the contents having been removed. Who is responsible for it? One man alone could not do it. There must be a regular gang working on this business. May be it is the station masters, may be the parcel officers, may be the police, may be the guards, I do not know. All of them must be sharing the luxury of eating up the sweets or having the contents and then filling up the parcels with stones or useless paper. This is a very serious matter. I appreciate the difficulties of the railway authorities in this matter but I do wish that they would devise some sort of means whereby corruption among these officers which exists and which is well-known, could be effectively grap-

pled. I do not wish to be harsh but I do suggest to the railway authorities that, if they are lucky enough to catch some people, they must make a good example of them, even dismiss them. If this is done over and over again, I am sure it will put the fear of God into the other people and they will be a little more careful about what they do.

I am very happy that the Railway Minister is looking after the housing of railway servants. As many as 64,500 new quarters are expected to be ready by the end of the Second Five Year Plan. In view of the general housing difficulty, this is a very welcome measure. Our railways are the largest employer in the whole country, and the majority of their employees happen to be poor, I mean people in the lower rungs of the service. In a welfare State, the Government rightly expects the private industrialists to look after the comforts of their employees, to give them better housing, to provide for proper schooling, for medical assistance, to provide clubs and other amenities. Quite rightly, and some of the private industrialists are really doing that sort of thing. Now, the railway authorities have got an opportunity of setting a good example in this connection to the private industrialists themselves. I know that the Railway Minister is very sympathetic to this idea, and I know also that it is a very costly proposition. Of course, it would lead to a diminution of profits, but he will be serving the country at large in the best possible way by inculcating higher standards of cleanliness among all the railway colonies by insisting on a higher standard of decent behaviour among themselves, by providing amusement parks, schools and houses which, of course, they are doing, but I would like them to do it on a more extensive scale. Railway housing is not always a model of cleanliness, and I think the railways have got the means and they have the opportunity of setting a very high standard in this.

But let me not be misunderstood as suggesting that because of these various defects, I am not conscious of the excellent way in which our railways are generally administered. I would certainly like to congratulate the Railway Minister on producing this Budget, for the numerous extensions that he has proposed and for his consciousness of the various directions in which the railways can add to the comfort and happiness of this country.

SHRI KISHEN CHAND (Andhra Pradesh): Mr. Deputy Chairman, I will begin by heartily congratulating* the hon. Railway Minister for presenting a very nice Budget and managing the railways very nicely. There is a handsome profit and the railways have made their contribution to the general revenues as well as met fully the depreciation charges and still there is a surplus which has gone to the special reserve fund and development fund. As has been said, it is the biggest national undertaking and the railways should be so well-run that they set an example to the private sector that the nationalised industries can run properly and make proper profits.

After saying this, I will point out* to the hon. Minister that he should not be complacent that the railways have made handsome profits but efforts should be made to make still further profits and it will be the burden of my speech to point out the hon. Minister in my humble way, to the extent of my limited knowledge, some ways and means of improving the working of our railways so that they earn higher profits.

First of all, the hon. Minister is guided by the Railway Board, every zone has a consultative committee and there is the Railway Users' Consultative Committee at the top of it but I submit that over and above this, if there is a small consultative committee consisting entirely of a few Members of the Lok Sabha and a few Members of the Rajya Sabha, which goes on continuously giving certain-

[Shri Kishen Chand.] ■ suggestions to the hon. Minister, it should go a long way in removing many of the grievances. On another occasion I will submit that in all nationalised industries, there should be advisory committees consisting of only Members of Rajya Sabha and Lok Sabha acting in an advisory capacity to the Minister in charge of those undertakings and therefore at the very outset I will submit that the users' consultative committees are more or less for the provision of amenities. A body which I envisage, a body of advisers consisting of Members of Parliament, will really be making certain suggestions about the general policy and it will be a consultative committee. The Minister may change it as and when he likes. In all undertakings in the private sector, there is the Board of Directors, there is a general body of shareholders and I maintain that in these nationalised industries, the citizens of India are shareholders and Parliament being a representative of those people, a small committee of Parliament to advise the hon. Minister 'Should be welcome to him.

The second thing is about the capital of the undertaking. When we started in 1947, at the time of independence, the capital of the railways was about Rs. 800 crores. It has been steadily increasing and when the Second Five Year Plan is completed and we have invested another Rs. 1,200 crores— some of which out of the depreciation fund and some from the development fund—even then, it is possible that the capital of the railways may go up to nearly Rs. 1,600 crores. Then there is a danger that there will be overcapitalisation. In the private sector if an industry wants to expand, part of the capital is obtained by increasing the share capital and part is obtained by loans which are repaid. Our railways are not following that policy. All expansion, apart from the money that comes from the development fund or from the depreciation fund, is a real further investment by the Central Government and so our capital goes

on increasing. When the capital goes up to a high figure of Rs. 1,600 crores or even more, even if the railways continue to contribute only 4 per cent. which to my mind is a low rate because the general interest rates are increasing all over the world and in our country the Government of India which used to float loans at 3 per cent, is now offering at least, in the case of State loans 4 per cent, and in the Central Government loans 3½ per cent, with a certain premium—the result is, the interest rates are going up and it is possible that the committee which will go into this question of contribution by railways may raise the rate of interest from 4 to 5 per cent, and in that eventuality, on an investment of Rs. 1,600 crores the railways will have to contribute nearly Rs. 80 crores to the general revenues. Even at present rates, they will have to contribute Rs. 64 crores. In the matter of depreciation, we have fixed it at a fixed amount of Rs. 45 crores. I submit that when the investments in the railways are increasing, when new rolling stock is being taken in, new lines are being opened and expenditure is taking place on all fronts, naturally the depreciation fund will have to be raised. I think the depreciation fund should also be fixed on a percentage basis of the capital invested in the railways and that should be, in my humble opinion, 5 per cent, because apart from the fixed things like buildings etc. which have a long life, in the case of rolling stock and railway lines and the coaches and wagons, the life being small, the depreciation rate has to be kept pretty high. In almost all private undertakings the Income Tax Department permits a depreciation of nearly 10 per cent, and so a depreciation figure of 5 per cent, on the amount invested in the railways will become almost the minimum amount. Even now on an investment of nearly 1,000 crores, the railways are keeping Rs. 45 crores in depreciation fund which means, they are in fact accepting at present the rate of 4½ per cent, and so my suggestion of 5 per cent, is not such a high figure that the Minister may look

askance at it. So I come back to my original point that there is a danger of over-capitalisation in our railways. How is it to be overcome? That can be done by what I suggested last year also, that we should peg the capital at charge to a figure of Rs. 1,200 crores and the other money should come in the shape of loans. Some of it is coming certainly in the shape of loans from the World Bank, some of it is coming in other shapes but I think it is most essential that we peg the capital at the maximum figure of Rs. 1,200 crores. The benefit of this will be that our depreciation fund . . .

SHRI H. N. KUNZRU (Uttar Pradesh): If you go on taking loans, how can you pay the capital at charge?

SHRI H. D. RAJAH (Madras): To be written off out of future revenues.

SHRI KISHEN CHAND: I give the example of any private Industry. Supposing you require even Rs. 1,200 crores for the expansion scheme of the railways, I have been submitting that out of the Rs. 1,200 crores, Rs. 400 crores should be considered to be capital at charge contributed by the Central Government, the remaining amount to be treated as loans which will be repaid back by the railways to the Central Government or the foreign concern or to outsiders from whosoever they have taken the loan.

SHRI H. D. RAJAH: Out of the revenue.

SHRI KISHEN CHAND: I am suggesting all this because if you go on increasing the capital at charge and when it comes to Rs. 1,800 crores, how are you going to pay Rs. 90 crores towards the general revenues to the Central Government and Rs. 90 crores to the depreciation fund. It will amount to Rs. 180 crores. How are you going to make a profit in a year? To overcome that, I am suggesting a method by which this can be overcome.

III RSD—3.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You can continue in the afternoon. The House stands adjourned till half-past two.

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

f ■ The House reassembled after lunch at half-past two of the clock, MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.

SHRI KISHEN CAND: Mr. Deputy Chairman, I was dealing with the subject of over-capitalisation when the House adjourned for lunch. Now I come to the point about the increase in earnings. I refer to the fact that in the revised estimates, the total earnings estimated come to Rs. 385 crores and now they are estimated at Rs. 408 crores. If you go into the details, the goods earnings come to Rs. 231 crores and now they are estimated at about „Rs. 250 crores. That means an increase of Rs. 19 crores. If you calculate the percentage over Rs. 231 crores, which is the revised estimate for 1957-58, you get the increase in earnings as about 8 per cent. So the increase in goods earnings is about 8 per cent. I bring to the notice of the Railway Minister that the estimate shows only an increase of 8 per cent, in goods earnings. While the full effect of the increase in freight charges on goods traffic by 12½ per cent, will be applicable this year, in the previous year it was only for part of the year and only part of the year derived the benefit from the increased rates and the surcharge on short distances as well as on smalls. But this year the full effect will be there. Besides that, the number of wagons has been continuously increasing. The increase which took place last year was rather spread out and you cannot say that on a particular date all the wagons were received. They were gradually received. Similarly, during 1958, the Railway Ministry expects to get gradually 19,000 wagons. If they get

[Shri Kishen Chand.] 19,000 wagons that would mean that the wagon capacity is increased by about 11 per cent. Therefore, I wish to know, if the efficiency standard is maintained at the same level as it was maintained in 1957-58 why can't we expect a much larger income from goods traffic in 1958-59? I have tried to explain to the Railway Minister that the increase arises from two factors; one, the full effect of the increase in the rates, second, the increased supply of wagons. Similarly in the matter of passenger earnings also, it is estimated that from third class earnings the revised estimates come to Rs. 107 crores while in 1958-59 it is Rs. 110 crores. Sir, we are spending nearly Rs. 1,100 crores on railways in the Second Five Year Plan. We are getting fresh locomotives. We are getting new coaches. We are getting new wagons, and as I said before, when we will have to pay a higher contribution on the revised capital of the railways, and give greater depreciation, I think that our earnings should be increased at a more rapid rate so as to provide for all these things and the Railways are not increasing their income at the required rate.

I said that the nationalised railways have to set an example of efficient management. They are managed fairly efficiently; but we should not be satisfied with that. We should aim at higher standards of efficiency and I think these figures bear out my contention that the efficiency is not increasing. I want the hon. Minister to make efforts.

In this connection I welcome the cumulative effect of certain recommendations made by the Railway Enquiry Committee of 1948. They recommended what are called nominated loading³. By nominated loadings what is meant is this. Instead of loose consignments, the railways accept for a particular destination a large number of consignments and send them out. This method of nominated loadings should be carried a step further and in our railways, as far as possible, they should

devise ways and means of carrying almost all the goods traffic by nominated loadings.

The second recommendation that was made is the running of what are called express trains for carrying goods. I am sorry to find the Railway Board has not paid full attention to this factor. We know that the Madras State requires a large number of wagons of coal all carried from Bihar and it would have been much better if the Railway Board had devised a method by which express goods trains are run every second or third day between Bihar and a suitable station in the Madras State. This method is not being followed.

SHRI SHAH NAWAZ KHAN: But express goods trains are running.

SHRI KISHEN CHAND: I do not deny that. They are running, but I am here referring to their number, their frequency. That is the point. I have already begun by saying that the railways are being managed efficiently; but I only want higher efficiency. This is after all a relative thing. I am not saying that you are not doing it. You are having nominated loadings. But you should run express trains, more of them, between different places.

SHRI SHAH NAWAZ KHAN: But our difficulty is the line capacity.

SHRI KISHEN CHAND: I am coming to the difficulty also, I know the hon. Minister's difficulty is one of line traffic and I know he is going to raise that objection. I am prepared for that. I am coming to that also. I am not going to give suggestions just in the air. They will all be connected suggestions.

SHRI V. K. DHAGE (Bombay) r And verified.

SHRI KISHEN CHAND: Yes, and they are verified and considered.

Sir, this brings me to the question which has been often asked: What can

we do when we have reached the maximum of the line capacity?

Unless there is line capacity, you cannot run more trains and you cannot carry more goods. Therefore, my suggestion continuously has been always this. The line capacity in that section of the Eastern Coast which lies between Bezwada and Gudur is the minimum and I have been always trying to impress upon the hon. Railway Minister that he should double the line in the entire section between Bezwada and Madras on the one hand and, on the other, find an alternative route between Hyderabad and Madras so that the traffic of the North does not come *via* Bezwada but goes by the other alternative route. If that is done, the line capacity between the North and the South will be considerably increased and the bottlenecks will be removed. What is the good of the hon. Minister saying that as there is no line capacity, we cannot transport goods from the North to the South? This is the biggest bottleneck and certain States of the South are being starved of industries due to the lack of coal, lack of raw materials and wherever any representations are made to the hon. Railway Minister, he always comes out with the explanation that the line capacity is not there, that the Bezwada marshalling yard is being improved and asking us as to what more he could do. This is not an explanation. After all, the industries of the South are not going to be satisfied with a reply of this type. As I said earlier, number of express goods trains have to be run between the collieries of Bihar and points in the Madras State, for purposes of Madras, Mysore and Kerala. They must get the coal if they have to develop their industries.

DR. R. B. GOUR: They will get Neyveli lignite.

SHRI KISHEN CHAND: They will get Neyveli lignite in another two or three years' time and because it is a brown coal, certain difficult processes |

have to be undergone. Even then, there will be some need for Bengal coal because of its higher calorific value and because of its being able to produce higher temperature. That being so, many industrialists will not be satisfied with the brown coal that will be available from Neyveli.

I am making a novel suggestion about the telescopic rates. I do not want telescopic rates to prevail in the case of goods traffic. It will look a little bit odd but I am asking that the telescopic rates on goods should be removed. Why I am asking for this is that there is unnecessary overlapping. We want regionalisation of industries and we do not want unnecessary transfer of goods. For instance, a particular industry exists in Madras State; the same industry exists in Bengal; the same industry exists in Bombay and the same industry exists in North India. What is the reason and justification for goods from Bengal and Punjab to go to Madras and the goods from Madras State to come to the North? This is so because by giving telescopic rates you are encouraging them. I can give you a concrete example about cement. I know, Sir, that the railways cannot interfere in this matter as the distribution of cement is done by some other body but when you give telescopic rates, you encourage this sort of thing. It is often happening that cement from the South is coming to the North and the cement from the North is going down South. I know about glassware. It is usually happening that glassware from the North is going to the South and glassware from the South is coming to the North. This is happening due to the fact that you are giving telescopic rates in the case of goods traffic. There is no need for giving such telescopic rates. There is a fair reduction of nearly 15 per cent, over 600 miles. For traffic moving to distances over 600 miles, there is a reduction of 15 per cent. I submit—and I humbly submit—Sir that there is no justification as far as consumer goods are concerned, as far as manufactured goods

[Shri Kishen Chand.] are concerned. There may be some justification only in the case of coal. I would ask the hon. Railway Minister to retain the telescopic rates only in the case of coal and, in all the other cases, the telescopic rates should be done away with. There should be no unnecessary transporting of goods from the North to the South and the transfer of the same goods from the South to the North. It only means that we are wasting our rail capacity by unnecessary transport of goods.

, I now come to another point regarding the zones. I am very glad that Assam has got now a special zone but it looks a little surprising, Sir, that we have the North Eastern Zone, the South Eastern Zone, the Eastern Zone and the Special Zone for Assam—four zones—concentrated in a particular part of India while the whole of the South has got only one Southern Zone and some parts of the Central Zone are there. I do not see any justification why we are concentrating **the** entire energies of the railways on the Eastern Coast, on the Eastern parts of India and why we are sacrificing the interests of other parts of India for the sake of the Eastern parts. I do hope, Sir, that the claims of Secunderabad as the headquarters of a zone will be reconsidered by the hon. Minister.

SHRI V. K. DHAGE: It has been done.

SHRI KISHEN CHAND: Secunderabad is not the headquarters of a zone.

DR. R. B. GOUR: It is the divisional headquarters.

SHRI KISHEN CHAND: I know, hon. Member should realise the difference between the zonal headquarters and the divisional headquarters. I had been contending, Sir, that the headquarters of the Central Railway should be located at Secunderabad. If that is not possible, there should be a

the area right up to the Western Coast and the Eastern Coast, with operations extending from Visakhapatnam on the one side to Goa and Poona on the other.

DR. R. B. GOUR: Bombay also.

SHRI KISHEN CHAND: I leave Bombay for the Western Zone. I do not want to include Bombay because it is at present the headquarters of two railways, the Central and the Western and I do not want to deprive Bombay completely of the Zonal headquarters.

SHRI V. K. DHAGE: Reasonably magnanimous.

SHRI KISHEN CHAND: We are making very reasonable requests of the hon. Minister and he should accede to our requests. Secunderabad deserves to be the headquarters of a zone, a zone extending from the West Coast to the East Coast, on the North bounded up by Nagpur. It should be below Nagpur and from Bangalore upward. That is the region which has to be created into a special zone.

SHRI B. K. MUKERJEE (Uttar Pradesh) : What about the place?

SHRI KISHEN CHAND: I say that because Secunderabad has got all the offices, all the housing accommodation, everything. It was at one time the headquarters of a big railway. We pay extra house allowance and dear-ness allowance in other . . .

DR. R. B. GOUR.: Mr. Mukerjee knows.

SHRI KISHEN CHAND: . . . places because we have got two Zonal headquarters at Bombay. There is tremendous amount of congestion **and** I cannot understand why we continue to keep two Zonal headquarters and deprive a city like Secunderabad from becoming the headquarters of a zone.

It has been said, Sir, that there is 1 overcrowding. Well, I must congratulate the hon. Minister that in certain parts at least in the Grand Trunk Express, there is no overcrowding in the third class.

DR. R. B. GOUR: How can you say that?

SHRI KISHEN CHAND: It is always a relative term. I travelled last on the 5th February and I saw in the Grand Trunk Express that in a third class compartment where the seating capacity was about 30, it had hardly about twelve passengers. This was the case not only in one bogie but in almost every bogie. It may be so on a particular day but there is, I agree, overcrowding on the North-Eastern Railway. The whole thing is, we generalise. We do not look at this problem as a localised problem. On certain sections, on certain parts, there is excessive overcrowding and the hon. Railway Minister, when he thinks of Janata Trains, he puts on Janata Trains on all sectors, when he thinks of adding an extra bogie, he does not see whether there is any need for it or not in a particular section. Therefore, I come to my point. My point was, considering the extra requirements for accommodation on certain sections there should be additional bogies attached and detached, or shuttle trains should be run. For instance, every morning, Sir, thousands of people come from Ghaziabad and the train comes a congested train; it becomes a congested train because there is local traffic. But the hon. Railway Minister has not thought so far of starting one or two shuttle trains exactly at the proper time, because the people want to come to attend their offices here exactly at 10 o'clock. What is the good of giving them an extra additional train at 12 o'clock? We want an extra additional train which will bring those people, which will enable them to attend their offices at 10 o'clock. I request the hon. Minister to put shuttle trains exactly at the proper time

so that unnecessary congestion does not occur in the main through lines.

DR. R. B. GOUR: Or if they put an extra bogie in a train for ticketless travellers the congestion in the other compartments on account of this will perhaps be less.

SHRI KISHEN CHAND: Yes, ticket-less travel is there.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: There are a lot of speakers, Mr. Kishen Chand.

SHRI KISHEN CHAND: Give me some time, Sir. I had spoken for only-eight minutes before lunch.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You have taken half an hour.

SHRI KISHEN CHAND: I will take another five minutes.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: There are 22 names.

SHRI KISHEN CHAND: Five minutes more and I will be done with it.

Now, Sir, I was saying about overcrowding. The hon. Minister while replying to the pulling of alarm chains gave certain figures, and I was very glad to find that the Western Railway had the smallest number, only 1400 pulling of chains, while the North-Eastern Railway had the largest' number. Now, this only shows where there is overcrowding there is more ticketless travel. When there is more of ticketless travel there is more pulling of the chain so that the people can get off the train just before it reaches the station. So all these three things are inter-connected, overcrowding, ticketless travel and pulling of the alarm chain, and I do wish that the hon. Railway Minister will very carefully examine this problem and see that these inter-connected problems are solved in such a manner

[Shri Kishen Chand.] that the railways earn more **income and there** is less ticketless travel.

Now, Sir, something has been said about air-conditioned travel. Now, the density of traffic in the air-conditioned coaches is very low, and during the cold weather they almost go empty. Now, the hon. Minister has adopted the method of doing away with air-conditioned traffic. As long as air-conditioned traffic is a profitable traffic, the hon. Minister, instead of discontinuing it, should consider whether he can reduce the fares a little to attract more traffic. There was a time when air-conditioned travel was cheaper than air travel and more people came for air-conditioned travel, but now by slowly and gradually levying surcharges and increasing the fares, air-conditioned travel has become so expensive that air travel is much cheaper. If the hon. Minister thinks that there is no need for air-conditioned travel let him do away with it. But carrying empty coaches is not good business. Therefore, I would request the hon. Minister to seriously consider this question. Of course the collection of the surcharge on railway fares goes to the State Governments, but the rate of 36 pies per mile is excessive, and I think it is more than double the ordinary I Class fare. If the hon. Minister can reduce it to one and a half times the I Class fare, he will find that the density of traffic in the air-conditioned class will increase to such an extent that, in spite of this reduction in fare, we will get more money out of the same number of coaches running; without increasing the coaches on account of the increase in the density of traffic he will get more revenue.

Sir, I have many other points but, as you said, my time is limited. I will conclude by once more congratulating the hon. the Railway Minister for the very good guardianship of the railways which is due to him and with the hope that with greater effort and with greater co-operation from every body he will do still better.

श्री कै० बि० लाल (मिहार) : उप सभापति महोदय, मैं भा.सब.से पहले रेलवे मिनिस्टर को बधाई देना चाहता हूँ कि वर्तमान परिस्थिति में और इससे अच्छा बजट वे तैयार नहीं कर सकते थे और इसमें कोई शक नहीं कि हर बात पर उन्होंने खयाल किया है। यह जो रेलवे बजट इस सदन के सामने पेश किया गया है उसको सभी तारोफ करते हैं। मेरी बधास्मिता कुछ ऐसी है कि मैं एक मतबंद रख कर कुछ अपनी राय देना चाहता हूँ और आशा करता हूँ कि रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन और रेलवे मिनिस्टर साहब उस पर गौर करेंगे।

सबसे पहले मैं यह कहना चाहता हूँ कि इसमें कोई शक नहीं कि रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन ने खर्च और आमदनी का अच्छा लिहाज रख कर ठीक हो बजट बनाया है और जिस परिस्थिति में सदा से बजट बनते आते हैं उसी तरह से यह भी बना है। मेरी यह प्रस्तावना है। और एडमिनिस्ट्रेशन के सामने और मिनिस्टर के सामने मैं यह रखना चाहता हूँ कि अगर इस बात का खयाल रखा जाय कि यह एक बहुत बड़ा कंसर्न है, राष्ट्रीय कंसर्न है, नेशनल कंसर्न है, तो इससे होने वाली बचत राष्ट्र के लाभ में जा सकती है क्योंकि और सब कंसर्न्स, प्रोडक्ट कंसर्न्स चलते हैं जिनमें करोड़ों और अरबों रुपया कमाते हैं और खुद मोज में रहते हैं बहुत सा अच्छा अच्छा काम भी करते हैं और यह जो मानांपनी कंसर्न है गवर्नमेंट का, या स्टेट का इसमें भी काफी रुपया बचत होना चाहिये और उस रुपये को नेशन बिल्डिंग परपजेंस में लगाया जाय, इस बारे में कोई शक नहीं हो सकता है। मेरा खयाल है, इस विभाग के जरिये और भी बचत हो सकती है, वगैरें वह अपना दृष्टिकोण बदले। इसे मैंने पहले भी कहा है और इसमें कोई शक नहीं कि जेनरल बजट के समय जो नीति

गवर्नमेंट धारण करती है वह नती रेलवे में भी लागू होना चाहिये। रेलवे में मैं भी और दूसरे भी जो डिपार्टमेंट काम कर रहे हैं, उन सब में वह नीति लगाना चाहिये और वह यह है कि सोशलिस्टिक पैटर्न आफ सोसाइटी का नजर में रखते हुए हम यह समझें कि हमको समाज के लिये, देश के लिये जितनी बातें लाभदायक हैं, हमका करना है जिससे जनसाधारण का ज्यादा लाभ हो। लेकिन यह बहुत जमाने का बोझा हम लोगों की है कि जो गवर्नमेंट चलती आ रही है, जो अंगरेजों ने चलाया हुआ है, उसमें हम लोग इसी तरीके से सोचते आये हैं कि जो सरकार के नौकर हैं वे अपने को सबों से बड़ा समझते हैं और मालिक समझते हैं। जो कुछ होता है उनको लाभ पहुंचाने के लिये होता है, तब उसके बाद जनता के लाभ के लिये सोचा जाता है। यह में कोई बहुत बड़ा दोष इसी विभाग में नहीं निकाल रहा हूं क्योंकि इस तरह को एक आदत जो समाज के अन्दर पड़ी हुई है, चाहे यह सोशलिस्टिक समाज हो चाहे कम्प्यूनिस्टिक समाज हो, चाहे कांग्रेस समाज हो, सब की आदत ऐसी पड़ी है कि जब अपना झोका आता तो भूल जाते हैं आदर्श की बातों को। जैसे कि हमारे कम्प्यूनिस्ट भाई हैं, अगर सेकेंड क्लास उठ गया है तो कहते हैं भाई, सेकेंड क्लास भी जाओ रख जाय, फर्स्ट क्लास उठने जा रहा है तो उससे हमें तकलीफ होगी। आदत पड़ी हुई है, इसलिये वे करें क्या।

डा० राज बहादुर गौड़ : जनाब, अपना अनुभव हम पर क्यों थोप रहे हैं ?

श्री कै० बि० लाल : क्योंकि यह भी मेरा अनुभव है आप लोगों का, इसीलिये इसको थोप रहा हूं। केवल आपके ऊपर यह नहीं है, आप अपने ऊपर नहीं लीजिये। देने तो कांग्रेस भाइयों को भी नहीं छोड़ा

है, अपने लोगों का भी नहीं छोड़ा है। यह बात है कि सबको आदत पड़ी हुई है। अभी हमारे कंधे पर डिपार्टमेंट बोझों नहीं हैं, अभी कसर है।

इस बजट में, जिसमें मैंने तारीफ का है, और जिसका ताराफ सब कोई कर रहे हैं, इसके अंदर पग पग पर एमिनिटीज दिखाई गई हैं। एक जगह ट्रैवलिंग और रेलवे यूनिट का एमिनिटीज पर ३ करोड़ ६० दिया हुआ है और एमिनिटीज फोर रेलवे क्वार्टर्स एंड स्टाफ पर ११ करोड़ ६० दिया है। इसी तरह और भी बहुत सी जगहों पर एमिनिटीज का जिक्र आया है। एवरेन में भी यह कहा गया है कि रेलवे सर्वेन्ट्स के लिये जहां जहां स्कूल नहीं हैं वहां हम स्कूल बनाते हैं क्योंकि अगर यह नेशनल कंसर्न है तो हम स्कूल सबके लिये बनायें; इसमें शक नहीं रेलवे स्कूल में सबके लड़के पढ़ा दें लेकिन हम आदत से लाचार हैं कि इसमें लिख देते हैं कि रेलवे सर्वेन्ट्स के लड़कों के लिये एमिनिटीज देते हैं, उनको ज्यादा स्कालरशिप्स देते हैं, उनको यह सहाय्य देते हैं, वह सहाय्य देते हैं। जब सोशलिस्टिक पैटर्न आफ सोसाइटी की व्यवस्था हमारे दिमाग में बठी है तो फिर हम क्यों लिख देते हैं कि साहब, हम रेलवे सर्वेन्ट्स के लिये खास सहाय्य देते हैं। हम स्कूल सब के लिये ओपन करते हैं फिर हम इस में क्यों लिख देते हैं कि हम रेलवे के नौकरों के लिये ऐसा कर रहे हैं। फिर एक आदत और हो गई है कि साहब नौकरों के खिलाफ न बोली क्योंकि इससे वे डिमारे-लाइज हो जायेंगे।

DR. R. B. GOUR: The Railway administration is the employer and the railwaymen are the employees. Therefore they are speaking about their employees and what amenities they are going to provide. That is all.

श्री कं० बि० लाल : आप को तो हर बात पर बोलने की आदत पड़ गई है। अब आप बात नहीं समझते हैं तो आपको चुप रहना चाहिये। जब कि बारी बोलने की आयेगी तब आप सब कुछ कह सकते हैं। जब आप कोई अच्छी बात को नहीं समझते हैं तो अपने को धन्यवाद दीजिये।

तो मैं कह रहा था कि हम में यह आदत पड़ गई है कि हम यह समझते हैं कि अगर कोई इम्प्लायी है, चाहे वह पुलिस डिपार्टमेंट का नौकर हो, चाहे इन्सुरेन्स डिपार्टमेंट का हो, चाहे किसी और डिपार्टमेंट का हो, अगर हम उसके खिलाफ कुछ कहते हैं तो वह डिमोरेलाइज हो जायगा। इस बात पर हमें गौर करना चाहिये कि क्या हम वास्तव में उनको डिमोरेलाइज होने का मौका देते हैं। उन लोगों को समझना चाहिये कि वे हमेशा तलवार की नोक पर बैठे हैं। वे पब्लिक की सेवा के लिये हैं, इसलिये उन्हें तो हमेशा सतर्क रहना चाहिये। आज इन लोगों को इस तरह का आचरण करना चाहिये कि सारा देश उनके सामने सर झुकाये और हम लोग गौरव अनुभव करें। महात्मा गांधी जी ने लोहे के चने चबाकर हम लोगों को और देश को तैयार किया था। जब से कांग्रेस वाले इस नीति को भूल गये और दूसरी ओर बह गये तब से उनकी कद्र घटती चली जा रही है। मेरे कहने का मतलब यह है कि पब्लिक सर्विस में और पब्लिक सर्वेंट के लिये यह आवश्यक है कि जो गांधी जी के आदर्श थे उनको सामने रखें। पब्लिक सर्वेंट्स का कार्य इस तरह का होता चाहिये कि किसी को उनके ऊपर उंगली उठाने का अवसर न पड़े। लेकिन हम देखते हैं कि देश में जिस तरह से कर्प्शन चल रहा है उससे इन लोगों के दिलों में जो सेवा करने की भावना थी वह भी नहीं रही। इसका कारण यह है कि हम इन लोगों को बहुत से प्रिविलेज देते हैं, फ्री

रेलवे पासेज देते हैं और दूसरी किस्म की सहूलियतें देते हैं जिसकी वजह से ये लोग अपना कार्य सेवा की भावना से नहीं करते हैं। मेरे कहने का मतलब यह नहीं है कि इन लोगों को सहूलियत न दी जाय, सहूलियत उतनी ही दी जानी चाहिये जिससे कि उनका माइंड फ्री हो। यह बात नहीं होनी चाहिये कि हम इस बात का हर जगह डिमोन्स्ट्रेशन करें, डिस्टिन्ग्विश करें, डिफरेंशियेट करें और भेद दिखलावें उनमें और जनता में।

श्री शीलभद्र याजी (बिहार) : आपका मतलब है करो मगर लिखो मत।

श्री कं० बि० लाल : ऐसा मालूम पड़ता है कि आपका टेस्ट लिखने पर है। आप कॉशस हैं कि उनको यह सहूलियत दे रहे हैं। नौकर की हैसियत से उनके और जनता के बीच में कोई फर्क नहीं है। मैं समझता हूँ कि इस सदन के बहुत से मेम्बरान के रिस्तेदार रेलवे सर्विस में होंगे। हम सब एक ही सोसाइटी के हैं कोई अलग नहीं हैं। रेलवे में जो लोग हैं वे भी हमारी ही सोसाइटी के हैं। हमारे मामा, भतीजे और भांजे वगैरह हैं। हम सब एक समाज के हैं। लेकिन हम इन लोगों का एक क्लास बनाते हैं जिसको पहले ब्यूरोक्रेपी कहते थे। ब्यूरोक्रेसी उस सिस्टम आफ गवर्नमेंट को कहते हैं जिसमें नौकरों के लिये ही राज्य चलाया जाता है। ब्यूरोक्रेसी में नौकरों को 'ए' क्लास बाई दैमसैल्वस् बना देते हैं। इसी तरह से डेमोक्रेसी सिस्टम है, जिसमें प्रजातंत्र चलता है और जनता के लिये राज्य चलता है। ब्यूरोक्रेसी उसे कहते हैं जिसमें नौकरों के लिये, सर्वेंट्स के लिये राज्य चलता है :

In bureaucracy the servants form a class by themselves and the Government is for them. They rule the country for themselves. That is bureaucracy.

इस परिपाटी को हमें अब मिटा देना चाहिये और नौकरों के दिलों में यह भावना

आनी चाहिये कि वे लोग देश की सेवा करने के लिए हैं। देश की सेवा करने में किसी तरह का भेद नहीं होना चाहिये और न कोई खास प्रिविलेज ही मिलना चाहिये। जब हम उन लोगों से सेवा लेते हैं तो उसके बदले में सहुलियतें भी देते हैं, आराम देते हैं। उनके दिन में यह भावना भी आनी चाहिये कि जितना आराम और सहुलियत उनको मिलती है उतनी ही जनता और दूसरे लोगों को भी मिलनी चाहिये। इस तरह की भावना उनके दिल में आनी चाहिये। लेकिन हमें इन लोगों को पैम्पड चाइल्ड की तरह नहीं रखना चाहिये। मगर होता यह है कि हम इस तरह का कार्य करते हैं जिस से वे लोग यह समझते हैं कि हम ऊंचे हैं। जिस से हमें पैम्पड चाइल्ड की तरह रखा जा रहा है। अब आप ही बताइये कि हमारे देश में ८५ प्रतिशत जनता एग्रीकल्चरिस्ट है जिस के बल पर हम सारे देश का काम चलाते हैं उसको हम क्या सहुलियतें दे रहे हैं? बहुत से लोग तो उनमें से ऐसे हैं जिन्होंने अभी तक रेल तक नहीं देखी है, रेल पर चढ़े तक नहीं है और रेलवे के बारे में उनको ज्ञान भी नहीं है। इस लिए हमारा यह कर्तव्य हो जाता है कि सब लोगों को समान सहुलियतें दी जायं।

रेलवे में जो फर्स्ट क्लास, सेकेंड क्लास और एयर कंडीशंड है उसके बारे में लोग यह कहा करते हैं कि इसमें इस तरह की सहुलियतें बढ़ा दी जानी चाहियें। इंटर क्लास तो खत्म हो गया है लेकिन अभी सेकेंड क्लास जारी है। हमारे दिमागों में अभी तक इस तरह की बातें चलती हैं कि हम रेल में अलग अलग विभाग चाहते हैं इस तरह से हमारे दिमागों में गड़बड़ी मची हुई है। मेरा कहना यह है कि रेलवे में कोई क्लास नहीं होना चाहिये। सारे देश में क्लासलेस रेलवेज होनी चाहियें। इस तरह का सुझाव मैंने कई साल पहले भी दिया था। उस समय लाल बहादुर शास्त्री जी मंत्री थे। उन्होंने इस बात पर गौर किया और एक आध क्लास उठा दिये। लेकिन इस

और बहुत ज्यादा कार्य नहीं किया गया। इंटर क्लास उठा दिया गया और धीरे धीरे एयरकंडीशंड क्लास में भी कुछ बदलाव कर दिया गया। लेकिन मेरा ख्याल यह है कि हमारा दृष्टिकोण इस तरह का होना चाहिये कि सारे रेलवेज में क्लासलेस डिब्बे हों। जब हम देश में समाजवादी समाज की स्थापना करने जा रहे हैं तो इस तरह सारे देश में क्लासलेस रेलवे बनाना उचित ही होगा। मैं जानता हूँ कि कुछ हमारे भाई इस तरह की बातें करते हैं जिससे कि डेमोक्रेसी के साथ मेल नहीं मिलता है। अभी हमारे बाडिया साहब जोरों से कह रहे थे कि फर्स्ट क्लास में यह यह तकलीफें हैं। यदि हम सच मुच देश में समाजवादी समाज की स्थापना करना चाहते हैं तो रेलवे में इस तरह का कार्य करना चाहिये जिससे सारे देश को शिक्षा मिले। इस तरह का क्लासलेस रेलवे बनाने से हम सारी जनता को अपने साथ ले सकेंगे और सच्चे मानों में समाजवादी की स्थापना कर सकेंगे। मेरे कहने का यह मतलब है कि अगर आप एयर कंडीशंड का डिब्बा रखना चाहते हैं तो आप रखिये लेकिन दूसरा जो क्लास हो वह आडिनरी हो। एयर कंडीशंड का जो किराया हो वह बहुत ज्यादा न हो। इसमें केवल रोगियों को ही सफर करने की इजाजत होनी चाहिये। जो रोगी डाक्टर से सर्टीफिकेट प्राप्त करके रेलवे अधिकारी को दिखावे उसी को उस में सफर करने की इजाजत होनी चाहिये। यह नहीं होना चाहिये कि ऊंच नीच बनाये रखने के लिए एयर कंडीशंड कम्पार्टमेंट्स हों। बस दो ही कम्पार्टमेंट्स होने चाहिये, एक एयर कंडीशंड और दूसरा आडिनरी। अब इसमें जरूरत के माफिक, जैसा कि बजट स्पीच में है, हम लोग डिस्टेंस और शार्ट डिस्टेंस में बांट दें। लॉग डिस्टेंस वालों को सहुलियत देने के लिए ज्यादा स्पेस दें और सोने की अकॉमोडेशन दें। जो हमारी सर्विसेज के लोग हैं, जिनको ट्रेवनिंग में काम करना पड़ता है और फाइनें ले जानी पड़ती हैं, उनके लिए कुछ ज्यादा स्पेस दें। इस तरह की

[श्री कै० बि० लाल]

सहूलियत हम दें, लेकिन क्लास ए० ही रहे। ऐसा करने ही में समझता हूँ कि हम अपने ख्याल को आगे ले जायेंगे।

श्री शाहनवाज खाँ : आपने यह बताया नहीं कि एयर कंडीशन में जो रोगी जायेगा, उसका किराया कौन देगा।

श्री कै० बि० लाल : रोगी नहीं, जो ट्रेवलिंग पब्लिक है, जो आदमी उसने अन्दर ट्रेवल करने वाला है, उसके पास पैसा भी होता है। जो अच्छे लोग हैं आज कल फर्स्ट क्लास, सेकंड क्लास और थर्ड क्लास में चलने वाले हैं, लेकिन एयर कंडीशन में रूजीपति चलते हैं, बड़े बड़े मोटी तनख्वा वाले चलते हैं। उसमें सभी चले। पैसा देकर जैमे चलते हैं, वैमे चलें। किराया देकर चलें। मेरे कहने का यह मतलब नहीं है कि फ्री चलें, लेकिन एयर कंडीशन कम्पार्टमेंट्स रोगियों के लिए ज्यादा रहें। जिस को साधारण गाड़ी में चलने से लू लग जाय या कोई मुसीबत आ जाय, तो खास डाक्टरों की पर्मिट से वह उसमें चले। वह रोगियों की गाड़ी समझी जाय। वह साधारण गाड़ी न समझी जाय कि साधारण लोगों के लिए वह गाड़ी है। आज भी ऐसे रोगी उसमें चलते हैं जिनको रुपये का रोग हो गया है। वह भी एक रोग है। सभी आदमी एयर कंडीशन में नहीं चल सकते हैं क्योंकि जितने डिस्टेंस का दस रुपया लगता है उतने डिस्टेंस का उसमें सौ रुपया लगता है। तो जिनको रुपये की बीमारी है वही इतना रुपया खर्च कर सकते हैं। यह मैं समझता हूँ कि यह दिक्कत की बात है। मैं इस तरह की जो बात कह रहा हूँ वह इस जमाने से बहुत आगे की बात है, लेकिन मैं यह इसलिए कह रहा हूँ कि यह खयाल लोगों में आ जाय और लोग इस पर गौर तो करें। अभी तो ए० आध क्लास उठे हैं, अभी सिर्फ आंसू पोछे गये हैं, लेकिन जब यह दिमाग में आ गया है, मोशलिस्टिक पैटर्न आफ मोसाइटी दिमाग में

आ गई है, तो यह कहना ही पड़ेगा। यह बात जरूर है कि अभी जरा मुश्किल मालूम होता है। जो आदमी सुधार करने के लिए जाता है वह अपने लड़के को पब्लिक स्कूल, मार्टन स्कूल, कनवेंट्स या सेंट जेवियर्स में भेजता है। सनी आदमी इसमें गुन्तिला हैं, परेशान हैं। सुधार करे तो कौन करे? सब को यह लालच लगा है कि मेरा लड़का दो हजार रुपया कमाने वाला हो। वह होगा कैसे जब तक कि माडर्न स्कूल में नहीं जायेगा। यही बात है जिस की वजह से इतनी मोटी मोटी तनख्वाहें देनी पड़ती हैं। तो रेलवे का एडमिनिस्ट्रेशन किराया से तभी चल सकता है जब कि मैक्सिमम और मिनिमम लेविल मुक़रर कर दी जाय। हमारे मुँक में एक सौ से कम तनख्वाह किमी की नहीं होनी चाहिये। यह जनरल बजट में भी बोलने की बात है। अगर माँका निलेगा तो मैं कहूँगा और रेलवे बजट में भी कहता हूँ कि एक सौ रुपये से कम किसी की तनख्वाह नहीं होनी चाहिये। जो स्वीयर है उसका भी सौ रुपये से कम नहीं होनी चाहिये और एक हजार रुपये से बेशी किसी की तनख्वाह नहीं जानी चाहिये। हाँ, प्रेसिडेंट आफ इंडिया की बात अलग है। वह प्रेसिडेंट पोझीशन है, नेशनल आनर की जगह है। उसके लिए जो चाहें, करें, लेकिन और किसी की तनख्वाह हजार रुपये से बेशी नहीं होनी चाहिये। आज तीन हजार और चार हजार तक लोग ले रहे हैं। प्राइवेट इंडस्ट्रीज में छः हजार और आठ हजार तक लोग ले रहे हैं। वे क्या सिर्फ रुपया खाते हैं? यह मोशलिस्टिक पैटर्न आफ मोसाइटी बने तो कैसे जब कि पाँच पाँच और छः छः हजार रुपया एक आदमी का मुशाहरा है। आप ऐसा कर दीजिये कि एक हजार रुपये से

बेशी किसी की तनख्वाह नहीं होनी चाहिये। जिसको ज्यादा मिल रहा है उनकी तनख्वाह कम कर दीजिये। मैंने देखा है कि एक आदमी का पांच साल का बच्चा है और वह उसको माडर्न स्कूल भेज कर उसके ऊपर दो सौ रुपये महीना खर्च करता है।

سید مظہر امام (بہار) : اس کے بعد تو پھر کم کرنے کے لئے نہیں کہئے گا۔

†[सैयद मजहर इमाम (बिहार) : इसके बाद तो फिर कम करने के लिये नहीं कहियेगा।]

श्री कै० बि० लाल : ऐसे ही लोग होंगे वकालत करने वाले। कोई न कोई वकील तो हो ही जायेगा। जो इंटर क्लास उठा दिया गया है, उसके लिये अभी इसी गदन में लोग रो रहे थे और आगे भी रोयेंगे। यह रोना सब रोज रहेगा। अगर एक नीति देश धारण करे कि नहीं साहब, हम तो सोशलिस्टिक पैटर्न आफ सोसाइटी में स्टिक करेंगे, हम डेमोक्रेसी में स्टिक करेंगे, तो फिर उसके बाद आपको मौका मिलेगा वकालत करने का, आंसू बहाने का और यह मोचने का कि वक्त गुजरता जा रहा है, इसको बचाओ, और बचाने वाला कोई नहीं होगा। अभी लावी में मुझसे कहा गया कि जिस तरह की आप बात कहते हैं, वैसी रूस में भी नहीं है। मैं रूस कभी गया नहीं, वहां की बात जानता नहीं कि वहां क्या है और क्या नहीं है। लेकिन मेरे दिमाग में जो बात आती है, वह चाहे रूस में हो या अपने यहां हो, वह यही है कि ईमानदारी की बात कीजिये जिससे कुछ सुनना न पड़े, आगे जाकर बुरे तरीके से कुछ सुनना न पड़े जैसा कि अभी आप सुन रहे हैं।

अब सुनिये चैन पुलिंग की प्रारम्भ। यह चैन पुलिंग की प्रारम्भ क्या है? मैंने देखा है कि गंगा स्नान के दिन बीस मील के

†Hindi translation.

अन्दर २०, २५ दफ़ा चैन खींची गई। बेचारा टिकट चैकर हमारे पास फर्स्ट क्लास में आ कर बैठ गया और कहने लगा कि अपनी जान बचानी है, हम क्या करें। उसके बाद जब ड्राइवर थक गया तो उसने कहा कि अब हम गाड़ी नहीं चलावेंगे और उसने गाड़ी रोक दी। लोग गाड़ी से उतर करके जाते थे और यह कहते थे कि अपनी गाड़ी हो गई है और अब भी नहीं चैन खींचेंगे तो कब खींचेंगे। आप बताइये कि इस चीज को प्रोत्साहन कौन देता है? अभी यहां कहा जा रहा था कि ओवरक्राउगिडिंग नहीं है। वे देखते हैं कि बेईमानी और बेईसाफी आपके अन्दर है और इसलिये वे समझते हैं कि हम भी बेईमान बनें। मारल स्टैंडर्ड कुछ नहीं है आपके अन्दर। इसलिये उसको ऐसा प्रोत्साहन मिलता है। जब तक सोशलिस्टिक पैटर्न आफ सोसाइटी न हो जाय, तब तक इस तरह चलता रहे यह मेरा मतलब नहीं है। इसमें जो अपील की गई है और इस सदन के मेम्बरों से भी मिनिस्टर साहब ने जो अपील की है, उसके संबंध में मेरा यह सुझाव है कि इस काम में जनता से सम्पर्क रखने की कोशिश की जाये और जनता को भी अपने कॉन्फिडेंस में लिया जाय। इस के लिये भारत सेवक समाज या कांग्रेस कमेटीज से सहायता ली जाय। गंगा स्नान के वक्त जब गाड़ी रोक ली गई थी, तभी मैंने टिकट चैकर से कहा था कि आप खूब स्ट्रांगली रेलवे अथॉरिटीज को लिखिये कि वे स्टेट गवर्नमेंट से बात करें।

(Time bell rings.)

यह मेरी बदकिस्मती है। मैंने देखा कि एक एक घंटा लोग बोल गये हैं लेकिन मेरे मामले में १५ मिनट में घंटी बजने लगी।

श्री उपसभापति : २५ मिनट हो गये।

श्री कै० बि० लाल : मैंने घड़ी देखी है। अब मैं बहुत केयरफुल रहता हूं। तीन बजने में तीन मिनट बाकी थे, तब किशन चन्द जी बैठे थे।

श्री जगजीवन राम : यह जनता की घड़ी है।

श्री कै० बि० लाल : जनता की घड़ी तेज चल रही है ।

(Interruptions.)

इस तरह प्वाइंट्स भी मेरे दिमाग से निकल जाते हैं । मैं बहुत जल्दी खत्म करूंगा ।

श्री जस्पत राय कपूर (उत्तर प्रदेश) : जल्दी में डिरेलमेंट न हो जाय ।

श्री कै० बि० लाल : डिरेलमेंट होगा तो रोकेगा कौन ? खैर, रेलवे मिनिस्टर साहब यहां बैठे हैं । अगर होगा तो उसका भी इलाज हो जायेगा ।

चेन पुलिंग के बारे में मेरा यह सुझाव था कि भारत सेवक समाज या कांग्रेस कमेटी के लोगों को कांफिडेंस में ले कर के जहां पर चेन खींची जाती है वहां पर लोगों से मिल करके उनको समझा बुझा कर कुछ काम किया जाय तो कुछ हो सकता है और अगर फिर भी लोग न समझें तो उनके गांव के खिलाफ एक एक सामूहिक एक्शन ले करके उसको बन्द किया जाय । मेरे सामने इस तरह की चेन खींची गई है और मेरा ख्याल है कि अगर स्टेट गवर्नमेंट के साथ मिल कर इस प्रकार की कोशिश की जाय तो रेलवे को इस बुराई को खत्म करने में कामयाबी मिल सकती है ।

श्री शाहनवाज खां : माननीय सदस्य ने यह नहीं बताया कि जब २५ दफे चेन खींची गई तो उन्होंने जनता का प्रतिनिधि होने के नाते क्या किया ?

श्री कै० बि० लाल : जब गाड़ी रुकी थी तब हम ने उन लोगों से बात की थी और उन से कहा था कि बड़ी शर्म की बात है कि तुम ऐसा करते हो । इस तरह की बात करने से हमारे चरित्र पर बुरा लगता है । सवाल तो आपने बहुत अच्छा किया है लेकिन अगर मैं सब बातें बताने

DR. R. B. GOUR: When the chain was pulled for the 24th time, he pulled it for the 25th time to make enquiries.

SHRI D. A. MIRZA (Madras): He should thank his stars that he was not assaulted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Orderorder. SHRI KAILASH BIHARI LALL: Let us not treat this House so lightly.

दूसरी बात मैंने यह भी कही थी कि लॉग डिस्टेंस ट्रेन और शार्ट डिस्टेंस ट्रेन का कुछ डिवाजन कर देंगे तो शायद क्लासलेस रेलवेज कायम करने में आपको कुछ सुभीता होगा और लोगों को भी सहूलियत होगी और ज्यादा तकलीफ नहीं होगी ।

मैंने यह भी कह दिया है कि रेलवे सर्वेन्ट्स का अगर मौकिसमम और मिनिमम मुकदर कर दें तो उससे उन को ज्यादा सुभीता होगा और देश को भी सुभीता होगा क्योंकि अगर उनका मारेल बिगड़ेगा तो इस में कोई शक नहीं है कि सर्विस भी इनएफिशिएंट हो जायगी । मेरा ख्याल है कि अगर आप नीति बना लेंगे तो उनका मारेल भी नहीं बिगड़ेगा और आप को हर तरह की सहूलियत भी मिलेगी ।

अब मैं एक छोटा सा सुझाव टाइम टेबिल के बारे में भी देना चाहता हूं । हर ६ महीने में इतने मोटे मोटे टाइम टेबिल

रेलवे छापती है और उसका ६ आने दाम रहता है। उसमें ६ आने से बहुत ज्यादा इन्फार्मेशन रहती है और अगर उसका दाम एक रुपया भी रख दिया जाये तो वह भी बेशी नहीं कहा जायेगा। मेरा सुझाव यह है कि जैसे पहले दो आने का टाइम टेबिल निकालते थे उसी तरह का निकालें और उसमें सिर्फ टाइम टेबिल को ही समझाएँ, बाकी जो रूल्स वगैरह हैं और दूसरी फाजिल इन्फार्मेशन्स हैं उनको एक अलग किताब में समझाएँ। जो रेलवे ऐक्ट का उसमें पोर्शन रहता है और जो बैडिंग मैटिरियल्स वगैरह के दाम रहते हैं और जो दूसरी बहुत सी बातें उसमें रहती हैं उसमें बार बार बहुत ज्यादा चेंज नहीं होता है। वे परमानेंट वॉल्यू की चीजें हैं इस लिये उनके लिये एक अलग किताब कर दी जाय जो कि हमेशा बिकती रहेगी और टाइम टेबिल को अलग कर दिया जाय। इस से लोगों को भी सुभीता होगा। और रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन को भी सुभीता होगा क्योंकि उसको इतनी बड़ी वालूम हर बार नहीं छपवानी पड़ेगी। हां, अगर यह बात हो कि इस टाइम टेबिल का काम रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन एक कामिशन बेसिस पर करता है और इस में कोई ज्यादा लाभ की बात है तो फिर मैं कुछ नहीं कह सकता हूँ लेकिन मेरे ख्याल से इसमें कोई ज्यादा प्राफिट की बात नहीं है, शायद प्राफिट की वजह से यह काम नहीं किया जाता है।

अब, दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि ईस्टर्न रेलवे में हम लोगों की तरफ एक "अपर इंडिया एक्सप्रेस" चलती है, ईस्टर्न रेलवे में उसका नाम १३ अप और १४ डाउन है। इसके लिये बहुत लोग बहुत मजाक में कहते हैं कि यह छकड़ा गाड़ी है, छकड़ा एक्सप्रेस है, इस तरह के लपज उसको निस्वत कहे जाते हैं। इस का एकाध दफा मैंने जिक्र भी किया था और मैं आज फिर कहता हूँ कि अगर उसको फास्ट पैसेंजर कर दिया जाय तो

पब्लिक को कुछ पैसों में किफायत हो जाय। यह सवाल हो सकता है कि पब्लिक के पैसे को तो देखते हैं लेकिन आपको एडमिनिस्ट्रेशन के पैसों का भी ख्याल होना चाहिये। यह बात सही है कि एडमिनिस्ट्रेशन का भी पैसा है लेकिन मेरे ख्याल से ट्रेवलिंग पब्लिक को सहूलियत देने का ख्याल भी हमारी नजर में रहना चाहिये। बात यह है कि रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन भी हमारा ही है और पब्लिक भी हमारी ही है। फिर हमारे देश का जैसी पब्लिक है, जैसी जनता है उसकी हालत का अगर हम ख्याल करें तो हमें मालूम पड़ता है कि उनको कुछ सुभीता देना मुनासिब है और जरूरी है। कलकत्ता से दिल्ली तक कोई पैसेंजर ट्रेन नहीं है, सभी एक्सप्रेस ट्रेन्स हैं और उन सब में लोगों का पैसा ज्यादा लगता है इसलिये अगर यह फास्ट पैसेंजर हो जाये तो लोगों को काफी सुभीता हो जाय और वह गाड़ी भी बदनामी से हट जाय। जनता एक्सप्रेस चलती है लेकिन उस का नाम "जनता" तो है फिर भी वह एक्सप्रेस है इसलिये अगर यह "अपर इंडिया एक्सप्रेस" फास्ट पैसेंजर हो जाय तो लोगों को बहुत ज्यादा सहूलियत मिलेगी।

अब, दूसरी बात मुझे कैंटारिंग के बारे में कहनी है। इस में शक नहीं है कि डिपार्ट-मेंटल कैंटारिंग एक अच्छी चीज है और सोशलिस्ट पैटर्न आफ सोसाइटी के साथ मिलती जुलती बात है क्योंकि पहले बहुत बड़ी कम्पनियां होती थीं और अब स्माल बेंड्स भी हैं। इस में हमारी नीति यह होनी चाहिये कि जब हम ने बड़े बड़े लोगों को डिस्पलेस किया है तो उन की जगह छोटे छोटे लोगों को दें। लेकिन बड़े बड़े स्टेशनों में अभी तक ऐसा मालूम पड़ता है कि वहां बड़े बड़े लोग, पूंजीपति लोग परसिस्ट कर रहे हैं। मालूम नहीं कि कहां तक इस में परिवर्तन हुआ है, यह तो एडमिनिस्ट्रेशन को मालूम होगा, लेकिन मेरा कहना यह है कि जितनी जल्दी से जल्दी हो सके छोटे

[Shri Kailash Behari Lall.]

लोगों को जगह दी जाय, इस से ज्यादा लोगों को इम्प्लायमेंट मिलेगा और ज्यादा इनडेजिनस लोगों को रोजगार मिलेगा । अब सवाल यह उठता है कि अगर ये छोटे लोग, गरीब लोग, आयेंगे तो क्वालिटी खराब हो जायगी, डिटरियोरियेट हो जायेगी लेकिन वह कोई बड़ी बात नहीं है क्योंकि उस के लिये इंस्पेक्टर बगैरह रहेंगे और वे देखते रहेंगे कि क्वालिटी बगैरह डिटरियोरियेट न हो । इस बात का काफी पहले से प्रकाशन ले लिया जाय कि वे लोग क्वालिटी को डिटरियोरियेट नहीं कर सकें लेकिन उस में ज्यादा से ज्यादा गरीबों को मौका मिलना चाहिये ।

अब मैं एक, दो स्थानीय बातें कहना चाहता हूँ । दो वर्ष पहले मैं ने मंदार हिल्स लाइन के बारे में कहा था और लोक सभा में भी उस तरफ के कुछ मेम्बरों ने कहा था । मिनिस्टर साहब ने वायदा भी किया था कि इस को दूसरी पंचवर्षीय योजना में शामिल कर देंगे लेकिन दो साल हो गये हैं और हम लोगों को मालूम नहीं है कि वह चीज कहाँ पर है । शायद वह दूसरी पंचवर्षीय योजना में शामिल है लेकिन यह मंदार हिल्स लाइन की योजना कहाँ पर है, कितनी दूर पर पहुँची है यह मालूम नहीं है । उस में बात यह है कि रेलवे को मंदार हिल्स लाइन से बढ़ा कर आगे देवगढ़ तक बढ़ा दी जाय । अगर देवगढ़ से उसे मिला दिया जाय तो गुड्स ट्रैफिक और पैमेंजर ट्रैफिक दोनों के लिये ज्यादा सुभीता होगा ।

एक और बात का मैंने पहले जिक्र किया था, नाथनगर रेलवे स्टेशन के रिमार्जिलिंग के बारे में । बहुत ज़माने पहले उस का प्लान पेश हो गया था लेकिन बजट में कुछ पैसे के अभाव से वह काम रुका हुआ था । मैं ने सुना था कि पंचवर्षीय योजना में वह होगा लेकिन मालूम नहीं है कि वह मामला भी कहाँ पर है । इस चीज को भी

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Kailash Bihari Lall, you have taken more than thirty-five minutes.

DR. R B. GOUR: Mr. Deputy Chairman, after the revolutionary speech and the revolutionary suggestions made by Mr. Kailash Bihari Lall, I can only make my humble suggestions concerning the Railway Budget that was presented to us. I would at the very outset request the hon. Railway Minister to clarify the position in reference to a discrepancy that has arisen in the figures that have been given to us this year and the figures that were given to us last year. The Budget-estimates for the year 1957-58 under gross traffic receipts as given to us in the Explanatory Memorandum for the year 1958-59 come to Rs. 377-90 crores, while according to the figures that you have given in the memorandum that you gave us last year, the figure was Rs. 368-50 crores. I should like to know why the Budget-estimate figures themselves are different in the memorandum that was circulated to us last year and the figures that are given in the memorandum circulated this year. Again I see that goods earnings were estimated at Rs. 21800 crores in the figures given to us last year, whereas according to the figures given to us this year, the figure is Rs. 226 50 crores. I should like to know why the Budget-estimate figures are different in the memorandum that was given to us last year and the memorandum which has been given to us this year. Again so far as net revenue is concerned, according to the figure supplied to us last year,

it is Rs. 65-21 crores, whereas according to the figures supplied to us this year it is Rs. 65-89 crores. We should like to know why this discrepancy has crept in. You please refer to pp. 74-75 of the White Paper supplied to us last year and pp. 66-67 of the Explanatory Memorandum given to us this year. I should like to know why this discrepancy has occurred.

Now, I should like to make a little comparison of the figures. Now, let us take the figures for the various years under the heads administration, earnings and labour welfare. The gross traffic receipts, let us take from 1952-53, because in 1951-52 they had included earnings from coal, etc. So, let us take the figures from 1952-53 onwards. For 1952-53 it was Rs. 270 crores, for 1953-54 Rs. 274 crores, for 1954-55 Rs. 286 crores, for 1956-57 Rs. 316 crores. Gross receipts had in fact come down from Rs. 290 crores in 1951-52 to Rs. 270 crores, then Rs. 274 crores, Rs. 286 crores, etc. Let us take the working expenses. It was Rs. 187 crores 95 lakhs in 1952-53, whereas the actual figure for 1956-57 was Rs. 234 crores. But let us see the percentage increase under labour welfare. This increase has not been commensurate with the percentage increase in the cost of administration which figures I will again give you. The cost of administration in 1952-53 was Rs. 26,18,49,000; Rs. 27,87,66,000 in 1953-54, Rs. 29,56,68,000 in 1954-55; Rs. 31,52,31,000 in 1955-56; Rs. 34,73,59,000 in 1956-57 and Rs. 31,70,26,000 in 1957-58. Now, these are the actual figures. Then the estimated cost of administration in 1958-59 is Rs. 32,68,87,000. Now, the cost of administration is rising at a pace which is not reflected in the amount allocated for labour welfare. The hon. Minister said that this year the amount allocated for labour welfare is Rs. 7-67 crores, but this is because interim relief has been added to it. I do not know why that should be included. I think that interim dearness allowance should go to the total cost of

administration. Under 'welfare' must be brought in only the amenities that are provided for labour, hospitalisation facilities, housing facilities, etc. Only amenities should come under labour welfare. Interim relief should actually come under the wage Bill. You have just added it on to the head welfare and have inflated that particular figure in the Budget. I do not know why the hon. Minister has included it under welfare. In fact, it is a sort of deferred payment. That is an amount which you should have paid long ago because of the rise in the cost of living, because you have not implemented the recommendation's of the Central Pay Commission concerning increase in dearness allowance. As other friends were saying, particularly as my friend, Mr. Malviya was saying this morning—I am not trying to dwell on that point—by adding this on to the welfare head, you have just inflated that item. Really, only the amenities that you have given should be shown under the head welfare of labour. I think that the hon. Minister owes an explanation to the House concerning this. The cost of administration is increasing, but there is no commensurate rise in the allocation for welfare of labour. In fact, I would tell the hon. Minister that the rise in the cost of administration is not commensurate with the rise in earnings. A rise in earnings we see only from 1955-56. Actually the earnings had fallen from Rs. 290 crores in 1951-52 to Rs. 270 crores in 1952-53, to Rs. 274 crores in 1953-54, to Rs. 286 crores in 1954-55. The rise was only in 1956-57 when the fares had been increased. So this is a very important point. A healthy administration, as administration working on sound business-lines should give us a full explanation as to why this has happened and why is it that the rise in earnings are not of the same level, are not to the same extent as the rise in cost of administration. We want an explanation on this.

SHRI JAGJIVAN RAM: That is very simple.

DR. R. B. GOUR: You mu'st take the House also into confidence. I don't think the other thing also is equally simple. After having gone into this to this extent, I would like to ask . . .

SHRI V. K. DHAGE: You mean that there is not enough efficiency in the department?

SHRI KISHEN CHAND: That amounts to that.

DR. R. B. GOUR: I have said what I wanted to and it is a fact and I don't think any business concern can claim to be a sound concern if the cost of administration is rising out of proportion to the rise in earnings. That is my contention and I would like to know from that angle only. After all now-a-days the State sector is a victim of man-eaters at large. Therefore, let us get into the details of this as to why the State sector is functioning like this. I don't think the State sector has given up the business approach to the problems and it will be an evil day for us when it does so. I agree that there should not be a profiteer's approach but a business approach is required.

I am happy to note from the hon. Minister's speech that there is a sort of development cell that they have now created in the administration. When the Communist party is giving up cells, the Government of India is taking up the cells and we are happy to note that you are having a separate development cell but let it not be an atrophied cell, let it be a live, active and a living cell. The point is this that we would like to know from time to time as to what this development cell is doing, what are its activities, how is it coordinating the whole thing, how is it trying to utilise the funds allocated to the railways in the Second Five Year Plan, and how this whole thing is taking place. In fact, it is necessary that actually a sort of separate note on it, an independent note, may be part of the Budget itself or in the

Explanatory Memorandum itself, is submitted to the House year by year because we should know as to how this whole development is taking place. It is necessary. Only then we would be able to judge, examine and scrutinise the activities of these cells and then to see or even offer our suggestions to improve their functioning.

At the very outset, I would suggest that in relation to development, the Railway Administration thinks only in terms of development or increasing the tracts, new tracks or Chittaranjan and the Perambur Coach Factory. I think we have been insisting even in earlier debates that these development cells must also look to this one factor, namely, whether the existing production capacity of our workshop is being fully utilized or not. Again, without any fear of being contradicted, I can assert here that during the war the workshops were producing or making things which they are not doing today, I mean some of them. A closer examination of these is required. From my personal knowledge of the workshops in Secunderabad—at Lallaguda—I know that so many things were manufactured because some things required by the factories were not imported in war time. Therefore, they were doing so many things but are they doing it now? Is the capacity of every workshop fully being utilized? I don't even confine only to utilisation. I would like to even insist on development of the potential capacity of the workshops. I would like to ask, are we going to confine our workshops only to ordinary repairs of coaches or building railway coaches or are we going to exploit them for the development and production capacity of the various workshops? I would even go to the extent of saying that may be, we may coordinate our activity with the State Road Transport sectors in the different areas and I say that we could even accept certain orders of the State Transport or road transport also in our workshops.

Such a co-ordination, such a development of our workshop is absolutely necessary from every angle. So I say that after all, a workshop in a State sector should not mean that it should be run in a sort of bureaucratic or departmental manner. It is a national workshop and unless this approach is taken by the Railway Administration towards these workshops and their production capacity is not only fully utilized but also carefully and in a planned manner developed further, I don't think we would be taking a proper action. That is my definite stand-point on this.

Then, I would go to the question of the zones. The hon. Minister in his speech said that the North Eastern Railway zone is being split up. Very good. He has definite reasons for this splitting up but these are not a creation of only recent times. These reasons existed even when the zonal system was organised and even then in this House, people interested in the railways, people who knew about these, have been telling the Ministry that their insistence on a particular zonal system is not correct. After the zonal system was created, it has been modified. Much has been done, but I must submit that the whole thing is being done even now not in a planned manner, not after a study of the working of the zonal system as it was created or as it has been functioning or on a proper assessment of the requirements of the flow of goods and public traffic but on the spur of the moment. A certain necessity impresses on the Railway Ministry and a zone is created. A certain necessity has been pressing the Ministry to split this North East zone but I don't think that should be the only approach or that should be the only response of the Ministry to this question of reorganisation of the zonal system. The basic point to be considered—and I would again insist as we did when the first idea of the zonal system was mooted by the late Shri Gopalaswamy

111 RSD—4.

Ayyangar and now also we again insist—is to take into consideration and properly assess the flow of goods and passenger traffic and then reorganise the zonal system and also the divisions. Today the problem of the zonal system does need a reexamination. Let the Minister tell us as to how the zonal system has been functioning and what are the difficulties they are experiencing. A Central Railway Administration working from Bombay as its centre, is a serious problem for industrialists and businessmen. Of course, to passenger traffic it is not so because we purchase tickets and travel anywhere. The main administrative problem arises from the point of view of commercial requirements of the railways. This is absolutely necessary. Re-examine the thing from this angle and therefore take into consideration the major flow of goods and then re-assess the whole thing, reexamine the whole thing and reorganise the whole thing and a new zonal system and division of the zonal system is required. Therefore, without going into the details as to what this will be, generally, I wholeheartedly support what Prof. Kishen Chand has said that at least from that angle which from personal experience we are telling—the question of Secunderabad and the creation of a zone with Secunderabad as headquarters should be taken into consideration in view of the administrative difficulties that are there at present and the administrative facilities that we would like to provide for the commercial community. Therefore, that is also a very important thing that the hon. Minister should look into. Similarly, there is this question of division. Some of the divisions are unwieldy. In fact, this divisional set-up requires looking into so as to expedite matters. Some of the divisions are much too large and they have to be broken up and new divisions set up which will function more efficiently. The efficiency will increase if such divisions are created.

[Dr. R. B. Gour.]

Then, I would like to dilate on one point and that is the question of the unions. I would request the Railway Minister to examine this question of enlisting the full and dynamic cooperation from the railway men. He has, of course, touched on that point and I know he also considers this question of great importance. He also knows that these divided workmen's unions, this divided labour and this divided counsel, are creating problems, problems for the administration also, and I know he is trying to overcome this difficulty. I would like to insist that this question of organised trade unions, a tuited labour movement is an asset to efficiency as well, to good functioning as well. Of course, the more united they are the more they will have organised bargaining capacity and they can ask for benefits and more amenities and so on. But then they get organised and they deal in an organised manner and the whole thing goes in an organised manner, whereas the present situation of chaos and anarchy on that front is creating problems of efficiency, problems of administration and all sorts of problems which are not really very welcome. In fact, they are damaging efficiency. Therefore, it is very necessary that labour should be organised. It is not your protection force that will help you—I am sorry to say that—in this fight against pilfering, waste and all that. This organised labour will be an asset even in this respect also, in relation to pilfering, wastage, particularly. The hon. Minister promised some time back. I think, in the other House last year when the Railway Budget demand debate was going on that there would be some joint consultative machinery at all levels. I think no such machinery has been created. The hon. Minister must look back into that promise and expedite the steps in that regard, because such a machinery is absolutely necessary, a sort of committee with men from various departments, and labour representa' tives and the administration. Th«

will improve efficiency, the defects will go down and the difficulties will be lessened. Therefore, it is very necessary that he should look back into this promise and see that urgent steps are taken to see that something is done. I think in this Tespect the General Secretary of the Southern Railway Labour Union had some discussions with the Railway Minister and there again when the whole problem of this pilfering and wastage was brought home from the Golden Rock Workshop, he promised the men that a joint consultative machinery will be evolved and all these thinfB will be looked into and the question taken into consideration. The workers, the actual men on the spot, men who can get it done, they are the best judges, the best set of people to give you suggestion's and to prevent this pilfering and wastage. I would like to remind the hon. Minister that the necessary steps should be taken and this is absolutely necessary.

Then I would like to suggest something about this pension scheme. I think the administration has not yet finalised this scheme. This pension scheme, I hope has not yet been finalised.

SHRI JAGJIVAN RAM: It has been finalised.

DR. R. B. GOUR: Have you taken your decision on it?

SHRI JAGJIVAN RAM: Yes.

DR. R. B. GOUR: I am sorry, for that will create problems. I woulil request you not to create such problems and create confusion. I don't mean to say that the whole scheme is unacceptable, but it will create confusion. Before taking a decision I would request the hon. Minister to get the scheme published in the languages. Let the workers read it and give their opinion on it. After going through that let them have a proper re-examination of the scheme. That I think, will be better. Other-

wise, if you just push it across as a decision of the Railway Board or the administration, it will create further confusion. My suggestion is only to that extent.

Next, I would like to draw the attention of the hon. Minister to only two more points. Of the first of them, I think the hon. Minister is already fully seized. I mean the question of the ex-Barsi Light Railway employees. This is a very serious matter. The Barsi Light Railway was taken over by the Central Railways on 1st January, 1954. In the year 1953, the employees of the Barsi Light Railway approached the Government for adjudication of their demand that their service conditions, their salaries and amenities will continue, that their service will continue after they are taken over by the Central Railways. Then the Labour Ministry intervened and said that their demand will not be referred to adjudication, but that they will get the benefit of the Industrial Disputes (Amendment) Act and retrenchment benefits will be given to them, and then the Bombay High Court decided on retrenchment benefits. But on that the Barsi Light Railway Company went to the Supreme Court and the orders of the Bombay High Court were quashed, because the Industrial Disputes, (Amendment) Act was defective in this respect that retrospective effect could not be given to these people. Therefore, it was on that judgment that the Labour Minister has to come to this House and get the Industrial Disputes (Amendment) Act itself amended. The Act was amended, but it was not given retrospective effect to the extent of benefiting the employees of the Barsi Light Railway. Then the Labour Minister promised in the other House that independently of this legislation—the Industrial Disputes (Amendment) Act—means shall be found to examine and try and see that some justice was done to these employees, to give them continuity of their service. This is a very

were getting, the grade they were on on 31st December, 1953. In many cases the salary they were getting on 1st January 1954 was less than what they were getting previously. I have got a whole list of employees here. A pointsman, for example had a grade Rs. 40 to 60 on 31st December, 1953. There are 38 pointsmen. But on 1st January, their grade became Rs. 35 to 50. That is a serious thing. Their emoluments are cut. Their service has become a discontinuous one. They are now new entrants. I want to invite the attention of the hon. Minister to this serious matter. I understand certain discussions took place between Shri Venugopalan of the Railway Board and Mr. Joglekar of the National Central Railways Union. There it was agreed that the matter shall be looked into from three points One, restoration, that is to say, restoring to the workers their last increment in 1954 and in subsequent years. Two, restoring the wages to the employee that he drew on 31st December, 1953 in corresponding grades and scales, and third, the service rendered by the employee in the Barsi Light Railway shall be credited to his account in order to see that his provident fund, seniority promotion, etc. are not adversely affected. Such things were agreed to and it was agreed that the matter shall be investigated. That was on 31st May, 1957, at the time when the Industrial Disputes (Amendment) Bill was being discussed in both the Houses.

4 P.M.

Since then, this point is still pending and the matter has not yet been decided upon so as to get this injustice undone, the injustice that has been heaped on the employees of the Barsi Light Railway. I do not know what sort of a thing this is because the Railway Board was interested in the Barsi Light Railway even before the Railway Board took over that Railway. Sometime back, I do not know the exact year, when the C.P.C. Report was to be implemented in the Barsi Light Railway, the Board inter-

[Dr. R. B. Gour.] done and certain things were not done. That itself by implication meant that the Railway Board was afraid of the liability that was going to fall on them because of the implementation of the CPC scales. That being so, why should it now disown the responsibility of seeing that the Barsi Light Railway Employees get their due share? I think, Sir, this is a very important problem and I hope the hon. Minister will do something to undo the injustice that has been done in a very small thing as this. This is how the callous bureaucracy works.

At Akaltara about 430 miles towards Nagpur, there is a goods shed that is being dismantled, that has been dismantled and another has to be constructed. The problem is a very simple one. The old goods shed was towards the town. Suppose the town was to the right, the goods shed was on the same side but now it is sought to be raised on the left side. This means that the whole of the traffic has to cross the level crossing. With the double line and about eighty trains a day, it means that the goods traffic will be held up ordinarily. So, the merchants, the citizens and everybody has been demanding that the goods shed should be located towards the side of the town so that the level crossing business does not arise.

SHRI H. D. RAJAH: Or, have an over-bridge.

DR. R. B. GOUR: No, that means another waste of money. This is a simple thing. The General Manager that no site was available. They then said that some foundations have been laid and so on but then the people said that they would be prepared to pay up to one thousand towards meeting the cost that has been incurred by them in laying the foundation. Now, a final sort of reply has come saying that no final decision has been taken yet. I would, therefore, request the hon. Railway Minister to look into this. I raise this point not only because Agarpura case is an impor-

tant case but only to show how the administration works in regard to the particular requirements of the people which would increase the efficiency. If they do like that, this level crossing problem will not arise because the goods shed will be on this side, not on the other side. This is not being looked at from that broad angle at all but from the narrow administrative point of view, from some bureaucratic preconceived notions. If this is how administration works then it will obviously mean bad blood between the administration and the people at large. So, from that angle also things have to be seen and examined. Even though I am sure that the hon. Minister will consider the problems that I have brought to his notice, I would request him to look into the generality of the problem of improving the administration from this aspect, that they are not callous to the requirements of the labour, of the people at large or the businessmen because the Railways have to cater to these people. Now, from this angle I would request the hon. Minister to look into this question.

With these few words, Sir, I conclude my remarks.

Thank you, Sir.

श्रीमती कृष्णा कुमारी (मध्य प्रदेश) :
उपसभापति महोदय, आज सदन में रेलवे बजट पेश है और उसके सम्बन्ध में मैंने देखा है कि बहुत से सुझाव दिये गये हैं। तो मैंने भी सोचा कि जनता को, भारत सरकार को और रेलवे को कुछ अपने सुझाव भी हैं।

श्री जगजीवन राम : जरा जोर से बोलिये।

श्रीमती कृष्णा कुमारी : एक समय ऐसा था जबकि हमारे इस सदन में राज्य पुनर्गठन की हलचल उठी थी और उसी समय रेलवे बोर्ड में भी एक ऐसी लहर आई थी कि कुछ प्रदेशों में सर्वे करा लिया जाय और

वहां रेलवे लाइनों निकाल दी जायें। आयोग की रिपोर्ट से कुछ चीजें सामने आई थीं और बोर्ड का ध्यान उस ओर आकर्षित हुआ था।

तो मैं मध्य प्रदेश के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहती हूँ। मध्य प्रदेश इस समय गरीबी की हालत में है हालांकि मैं यह नहीं कहूँ कि वह गरीब है क्योंकि वहां खनिज पदार्थों का एक अपूर्व भंडार है। वहां हीरे से लेकर कोयले तक ऐसी कोई चीज नहीं है जोकि पृथ्वी के नीचे भरी हुई न हो। परन्तु दुख का विषय है कि पूरे मध्य प्रदेश में रेलवे लाइनों की इतनी कमी है कि डेवलपमेंट होने पर भी सामान बाहर नहीं भेजा जा सकता है।

श्री जगजीवन राम : हीरा बाहर नहीं जाता है।

श्रीमती कृष्णा कुमारी : खास कर के विन्ध्या प्रदेश में तो वे बिल्कुल नहीं हैं। सन् १९५५ में एक रेलवे लाइन निकालने के लिये सर्वे हुआ, सतना-रीवा, गोविन्दगढ़ के लिये। रेलवे बोर्ड ने इस लाइन का पूरी तरह सर्वे किया और यहां तक किया कि वहां के स्टेशनों की सूची भी तैयार हो गई है परन्तु दुख का विषय है कि उसके बाद उस सम्बन्ध में कोई चर्चा नहीं चली और यह भी आश्वासन नहीं दिया गया है कि वहां कब तक काम शुरू होगा।

इस सम्बन्ध में मुख्य रूप से मुझे यह कहना है कि इस समय वहां पर अकाल की घोर समस्या पेश हो गई है। पहले तो वहां की जनता बेकारी के कारण भूखों मर रही थी परन्तु अब तो वहां बराबर तीन फसलें नष्ट होती चली गई हैं और यह फसल तो बिल्कुल भी नहीं है। वर्षा न होने से वहां की जनता बहुत त्राहि त्राहि कर रही है, यह भी नहीं है कि हमारी मध्य प्रदेश की

सरकार चुप बैठ गई है, वह उस सम्बन्ध में काफी कर रही है परन्तु रुपये न होने की वजह से उनके हाथ पैर बंध जाते हैं, वहां इतनी बेकारी बढ़ी हुई है कि हर एक गांव में हर एक आदमी के लिये क्षुधा शांत करने का उपाय भी वह नहीं कर सकती है। इसलिये मैं यह समझती हूँ कि यदि वहां पर रेलवे लाइन बनाने का कोई काम शुरू हो जाय या सड़कें बनाने का काम शुरू हो जाय तो वह एक बड़े उपकार का काम होगा और आये दिन की वह भुखमरी भी बहुत कुछ दूर हो जायगी। यह समस्या कोई एक माह या दो माह की नहीं है कि मध्य प्रदेश सरकार उसको किसी ढंग से हल कर सके। यह पूरे साल की समस्या है। जब तक पानी नहीं गिरता और दूसरी फसल तैयार नहीं होती तब तक के लिये उनके पास कोई साधन नहीं है। वहां पर सिंचाई के भी साधन नहीं हैं जिससे कि लोग सिंचाई कर के कम से कम साग सब्जी ही बो लेते। साग सब्जी तक नहीं बोई जा सकती है। वहां फरवरी के महीने में भी पानी की कमी है। मैंने हर ग्राम व अस्पतालों में जा कर देखा है कि वहां फरवरी के महीने में भी पीने के लिये पानी नहीं है। तो वहां पर ये समस्याएँ उपस्थित हैं। ऐसे घोर विकराल समय में भी अगर भारत सरकार, रेलवे बोर्ड और हमारे रेलवे मंत्री वहां की समस्याओं पर ध्यान नहीं देंगे और वहां रेलवे का काम नहीं चलायेंगे तो फिर और कब ऐसा करेंगे। वहां पर सर्वे हो चुका है और कभी न कभी काम शुरू होगा ही परन्तु वह उसी तरह होगा जैसाकि कहते हैं “का वर्षा जब कृषि मुखानी”, “समय चूक पुनः क्या पछतायेंगे” जनता किसी न किसी तरीके से अपना जीवन निर्वाह कर ही लेगी। मैं कहती हूँ कि इस रेलवे लाइन के खोलने से भारत सरकार को, जनता को और साथ ही रेलवे को भी काफी लाभ पहुंचेगा क्योंकि सतना से रीवा और गोविन्दगढ़ तक के एरिया में काफी खनिज पदार्थ भरे पड़े हैं, और उन पदार्थों के

[श्रीमती कृष्णा कुमारी]

आवागमन के लिये रेलवे का वहां होना बहुत ही जरूरी है। इसके साथ ही इस समय भारत वर्ष में सबसे अधिक जरूरत चूने की है। वहां पर ऐसे पत्थर हैं जिनसे कि चूने के पचासों भट्टे रीवा में लग सकते हैं और कागज, सीमेंट चमड़े, वगैरह के कारखानों के लिये वहां वह पर्याप्त रूप में निकाले जा सकते हैं। साथ ही वहां पर जो जंगल है उनसे काफी जलाऊ लकड़ियां, फर्नीचर के लिये सागौन की लकड़ियां और साथ ही कोयला भी मिल सकता है। इन सबको सामने रखते हुए मैं रेलवे मिनिस्टर साहब का ध्यान इस ओर आकर्षित करूंगी कि उनके अनुसार काम चालू कर दें ताकि दोनों की भलाई साथ ही साथ होती रहे हालांकि समय बहुत ही घोर आ गया है।

हमारे यहां गुना से उज्जैन भी लाइनों के लिये सर्वे हो चुका है, हालांकि अभी लाइनें नहीं आई हैं। हम लोग तो इनका फायदा तभी जानेंगे जब ये बन जायेंगी। जब तक ये लाइनें वहां बन नहीं जातीं तब तक हम वहां से कोई चीजें नहीं ले जा सकते। वहां कोई बैगन का साधन नहीं है, वहां से सामान लाने, ले जाने में हमें ट्रकों का सहारा लेना पड़ता है और उस में पब्लिक को काफी खर्च उठाना पड़ता है। इसलिये मैं इसी ओर ज्यादा ध्यान आकर्षित करना चाहती हूं कि जहां तक हो सके इसका ही आना बहुत जरूरी है। इस से वहां की इंडस्ट्रीज में भी बहुत से फायदे की चीजें आ जायेंगी। वहां चूने के पत्थर की चट्टानें पड़ी हुई हैं जोकि व्यर्थ जा रही हैं, सीमेंट की फैक्टरी भी वहां उसी आधार पर खोली जा सकती हैं लेकिन बगैर रेलवे लाइन के बिछाये वहां का काम सुचारु रूप से हो नहीं सकता। वहां पर इस्पाती पत्थर, भी है पटिया पत्थर भी है, जंगली पैदावार भी है और जंगली इमारती लकड़ियां भी

बहुतायत से मिलती हैं। इसके साथ ही, बांस की उपज भी वहां बहुत होती है। बांस का जिक्र मैं इसलिये कर रही हूं क्योंकि विन्ध्य प्रदेश में बिरला जी को बीस साल के लिये बांस का ठेका दे दिया गया है, जिसका परिणाम यह हो रहा है कि ग्रामीण गरीब जनता, हमारे जो बेचारे पशुहार हैं, जोकि अपने रोजमर्रा के जीवन में छोटी छोटी टोकरियां बना कर और उनको बेचकर जीविका चलाते हैं उनके लिये बांस मिलना दुर्लभ हो गया है क्योंकि जो नजदीक का मुलम बांस है वह तो ठेके पर चला जाता है और जो बहुत दूर बांस, बांस और पच्चीस पच्चीस मील दूर का बांस है उसको लाने के लिये पब्लिक के पास कोई साधन नहीं है।

श्री शाहनवाज खां : यह काम स्टेट गवर्नमेंट ने किया है।

श्रीमती कृष्णा कुमारी : ठीक है, स्टेट गवर्नमेंट ने ठेका दिया था। यही तो दुखड़ा रो रही हूं। यदि स्टेट गवर्नमेंट ने गलती की है तो हमारी भारत सरकार उसको सुधारे। कम से कम उसको लाने ले जाने के मामले में रेलवे लाइन की सुविधा तो वहां हो जाये। अगर स्टेट गवर्नमेंट कोई गलती करती है तो उसके ऊपर भारत सरकार बैठी है उसे सुधारने के लिये। पब्लिक को क्यों तकलीफ होने दी जाये। अगर रेल वहां पर खोली जाये तो कम से कम वह माल रेलवे के जरिये आ जा सकता है।

श्री शाहनवाज खां : वह तो बिड़ला जी और स्टेट गवर्नमेंट का मामला है।

श्रीमती कृष्णा कुमारी : मैं वहां से सुझाव दे रही हूं कि ये अड़चनें बड़ रही हैं। इनकी वजह से यह ज्यादा जरूरी है, रेलवे निकालना।

श्री जगजीवन राम : रेलवे नहीं बनेगी तो बांस वहां बच रहेगा।

श्रीमती कृष्णा कुमारी : सवाल यह नहीं है कि बांस बचा रहे या पड़ा रहे या खनिज पदार्थ धूप या बरसात में सड़ते रहें, और बाहर न जा

सफ़े । जब तक ये चीज़ें बाहर नहीं जाती हैं हम लोगों की गरीबी दूर नहीं होती । हमारे मंत्री सहोदय और प्राइम मिनिस्टर भी कहते हैं कि विन्ध्य प्रदेश के बराबर गरीब प्रदेश हमने आज तक कहीं नहीं देखा है । तो मैं यह कहती हूँ उसकी गरीबी किस ढंग से दूर की जाय । अगर भारत सरकार वहाँ की दशा पर ख्याल नहीं करेगी तो कैसे क्या होगा । इतनी बड़ी बड़ी सिंचाई की योजनायें रखी गई हैं लेकिन वहाँ तक नहीं पहुँच पाती । आज एक यह सवाल क्यों उठ रहा है भुखमरी का अगर छोटी सिंचाई के लिये योजनायें होतीं, पहले से पुकार सुनी जाती तो शायद वह समस्या नहीं आती ।

श्री जगजीवन राम : होरा तो वहीं मिलता है ।

श्रीमती कृष्णा कुमारी : आज वहाँ पानी इतनी दूर है कि चार आने एक बड़े पानी की बुलाई में ही लग जायें । अगर रेलें हमारे वहाँ हो जाती हैं तो हमारे यहां कैल्शियम की फ़ैक्टरी भी खोली जा सकती है । क्योंकि वहाँ उसको खोलने के लिये पर्याप्त साधन हैं । इसलिये मैं ज्यादातर यही कह रही हूँ कि अगर भारत सरकार इस और विशेष ध्यान दे तो उससे रेलवे को कोई नुकसान नहीं होगा बल्कि उसे फायदा ही होगा । जब आदमी किसी चीज़ की बुनियाद फैलाता है तो लोगों में एक आशा का संचार होता है और जब आदमी निराश होता है तब उसे घबराहट ज्यादा मालूम होती है । इस समय वहाँ की पब्लिक त्राहि त्राहि कर रही है । एक तो उषर अन्न की पैदावार नहीं हुई और इधर जो काम होने वाला था वह भी नहीं हो रहा है, उसको हाथ में नहीं लिया जा रहा है । जनता की घबराहट को देख कर ही मैं इस रेलवे बजट के मोके पर यह थोड़ा सा कहने का मौका पा रही हूँ । मैं तो यह कहूँगी कि भारत सरकार का जो ध्येय है वह तब तक पूर्ण नहीं होगा जब तक जनता का सहयोग नहीं मिलेगा और जब तक उसकी सुख समृद्धि के लिये कोई कार्य नहीं किया जायेगा,

कोई ठोस कदम नहीं उठाया जायेगा तब तक कोई काम सुचारु रूप से नहीं चल सकता और जनता की सहानुभूति भी नहीं हो सकती । हर आदमी के हृदय में नाना प्रकार की भावनायें उठती हैं और अनेक प्रकार की कानून की मीमांसाओं को देख कर । कहां तक हर एक व्यक्ति को, सुझाया जाये, कहां तक हर एक व्यक्ति के दिमाग को फेरा जाये । जब तक आदमी का पेट नहीं भरता है, कोई भी बात उसे अच्छी नहीं लगती । थोड़े से अनुभव के बाद आदमी को समझ आ जानी चाहिये । हम लोग इतने आराम से इतने अच्छे सदन में बैठे हुए हैं, एयर कंडीशन मकान में हम बैठे हैं, इतने अच्छे साधन मिले हैं, इतनी नर्म गद्दियों के ऊपर हम बैठे हैं तब भी हमें भूधा व्याप्त होती है और जब सदन में बैठने का हमारा फर्ज होता है तब हम दौड़ कर जाते हैं चाय पीने के लिये । इसीलिये मैं कहती हूँ, अनुभव की कोई चीज़ होती है और जिन बेचारों को खाने को नहीं मिल रहा है, सामान लाने ले जाने के साधन नहीं हैं, सिर पर एक बल्ली रखे हुए १५, १५ मील से चले आ रहे हैं, उनकी मुसीबत को सोचना अत्यन्त आवश्यक है (Time bell rings) उनकी मुसीबतें बहुत आसानी से दूर हो सकती हैं । धन्यवाद :

سردار بدھ سنگھ (جموں ایلڈ)

کشمیر) : جلاب تپتی جومہن صاحب - دیلوے تپیا رتملت کا کام انا آسان نہیں ہے کہ وہ ساری دنیا کو خوش کر سکے - سب سے بڑی بات یہ ہے کہ ہندوستان میں دیلوے کا جال بچھا دیا گیا ہے اور مجھے خوشی ہے اس سلسلہ میں پچھلے سال اپنی تقریر کے دوران میں نے کشمیر کے بارے میں عرض کیا تھا - میں دیلوے نظام کی نکتہ چینی کرنے کے لئے نہیں کہوا ہوا ہوں بلکہ میں ایک شہری خادم

[سدار بدھ سنگھ]

کی حیثیت سے درخواست کرنے کے لئے
کہوا ہوا ہوں - اب میں آپ کے سامنے
پھر ایک دفعہ ہندوستان کا نقشہ کھول
کو دکھانا چاہتا ہوں اور اچھی طرح
دکھاؤں گا - یہ جموں و کشمیر کہاں
واقع ہے -

(نقشہ دکھاتے ہیں)

یہ نقشہ خوبصورت ہے - آپ ملاحظہ
فرما سکتے ہیں - کشمیر کے بغیر آپ کے
لئے بڑے فخر کا مقام ہے کہ سارے ایشیا
میں ریلوں کا جال بچھا ہوا ہے -

श्री शाहनवाज खाँ : बिल्कुल ताजा दिखाई
देता है ।

سدار بدھ سنگھ : پاکستان

سے پہلے ہمارے ملک میں سہانکوت کی
حد تک ۱۸ میل لمبی ریلوے لائن
تھی اور جموں میں سارے ہندوستان
کی چیزیں پہنچ جاتی تھیں - وہ
لائن ختم ہو گئی ہے - اور میں نے یہ
نقشہ اس لئے آپ کو دکھایا ہے کہ یہ
جو کالی لائنیں ہیں یہ ساری کی ساری
پاکستان کی مملکت میں ہیں جو
ہماری حدود سے ملتی ہیں - لکھنپور -
پٹھانکوت سے لیکر مہرپور مظفرآباد
تک تین سو میل تک اس کی لائن
ہے - اس کے ہیڈکوارٹر سے پانچ پانچ -
چھ اور دس دس میل زیادہ سے
زیادہ ۱۵ میل پر اس کی ریلوے لائن
ہے اور ۱۲ - ۱۳ - ۱۴ - ۱۵ ریلوے
اسٹیشن ہیں - یہ سب ہمارے

کلم آتے تھے - تین سو میل کے اندر
سرحد کے ساتھ دھلے والے ہم جہاں چاہتے
تھے پانچ چھ میل راستہ طے کر کے
ریل پکڑ سکتے تھے اور ہندوستان بھر
میں کھوم سکتے تھے - اپنے آنے جانے
میں سہولیت محسوس کرتے تھے -
تجارت کرتے تھے - ایک جگہ سے
دوسری جگہ مال و سامان لاتے اور
آمدورفت کرتے تھے - وہ سب اب بند
ہو گیا ہے - ہمیں یہ نہایت خوشی
ہے کہ ہماری آمدورفت، تجارت،
ضروریات زندگی کو قائم رکھنے کے لئے
پٹھانکوت کا ایک راستہ ہے - پٹھانکوت
سے جموں ۶۵ میل ہے - آپ نے
مادھوپور میں لائن بنائی یہ بڑے
شکریہ کی بات ہے - کروڑوں روپیہ
آپ نے خرچ کیا محض اس لئے کہ
دریائے راوی کے پار ریاست کی حدود
میں لائن لے جائیں گے - اب صرف
ایک میل کا فاصلہ ہے ہماری ریاست
کی سرحد میں پہنچنے کا - جس پر
ایک پل بنانا ہے اور آگے مہدان ہی
مہدان ہے - مادھوپور ریلوے پر
آمدورفت برائے نام ہے - آئے جس
تک پکی سڑک بنائی ہے جس کے
لئے ہم آپ کے مشکور ہیں تو یہ سب
میدانی علاقہ میں ہے - اودھمپور تک
اس طرح کا پہاڑی علاقہ یا دریا وغیرہ
یا اور کسی طرح کی دقت ریل بنانے
میں نہیں آ سکتی ہے - ہاں خرچ
ضرور ہے - لیکن اس خرچ کے مقابلہ
میں آپ دیکھیں کہ موجودہ صورت

میں کس قدر عظیم نقصان عوام اور گورنمنٹ کا ہو رہا ہے - آپ نے آسام میں ریل کی لائنیں بنائی ہیں - اسی طرح بے کشمیر میں بھی آسانی کے ساتھ بنا سکتے ہیں - لکھن پور اور مادھوپور سے لیکر پانچ سو ساڑھے پانچ سو میل کا ہمارا علاقہ بکھرا ہوا ہے جہاں لوگ دور نزدیک آباد ہیں - چین کے ساتھ روس کے ساتھ افغانستان کے ساتھ تبت کے ساتھ ہندوستان، پنجاب کے علاقہ جات، قلمبوزی، چمبا، ہماچل پردیش وغیرہ کی سرحدات کے ساتھ ہماری ریاست کی سرحد ملتی ہے - غور کیجئے کشمیر کے دور دراز علاقوں سے کوئی دو سو تین سو میل کی دوری سے ایک آدمی اپنے سر پر بوجھ لیکر مصیبت اٹھا کر کئی دنوں کی مسافت و تکلیف کے بعد ریل تک پہنچتا ہے - جب وہاں کے لوگوں کے لئے کسی طرح کی آمدورفت کی سہولیت نہیں ہے تو وہ مجبور ہیں تکلیف و نقصان اٹھانے کے لئے جب آپ وہاں کے لوگوں کے لئے اتنا لاکھوں کروڑوں روپیہ خرچ کر رہے ہیں تو اتنا اور کر دیجئے گا کہ ریلوے لیجائنٹس تو ان لوگوں کی جو دہی سہی مصیبت ہے وہ بھی دور ہو جائیگی - وہاں پر تجارت کا یہ حال ہے کہ کافی لکڑی، کون سا پتھر باہر بھیجنے کے لئے نکالے جاتے ہیں لیکن آمدورفت کے ذرائع اور خاص کر ریلوے کے نہ ہونے کی وجہ سے وہاں کا مال وقت پر

آسانی سے باہر نہیں جا سکتا ہے - برسات کے دنوں میں بھی سڑکیں ہیں جن میں کٹی کٹی ہیں وہ سب بند ہو جاتی ہیں اس طرح سے وہاں کا سب مال خصوصیت سے مہوہ پھل خراب ہو جاتا ہے سڑ جاتا ہے - اس کے علاوہ پنجاب کے مقابلہ میں وہاں سب چھڑیاں مہنگی پڑتی ہیں - امریکہ سے جو غلہ آتا ہے وہ پہلے جہازوں میں آتا ہے پھر ریل کے ذریعہ پٹھانکوت تک پہنچتا ہے - پھر وہاں سے ترکوں میں کشمیر پہنچتا ہے - تو اس طرح سے کرایہ اور بھارا لگا کر وہ بہت مہنگا پڑتا ہے یعنی اس طرح سب ملا کر ہمارے یہاں کافی خسارہ برداشت کر کے ۱۲ ۱۰ روپیہ من تک دیا جاتا ہے -

श्री शाहनवाज खाँ : वहां पर चावल ६ और १० रु० मन मिलता है ।

سردار بدھ سنگھ : تو میرے کہنے کا مطلب یہ ہے کہ آپ کو ریل اور موٹر کا اتنا کرایہ دینا پڑتا ہے اور جو اناج ہم کو وہاں پر سستا ملتا ہے وہ آپ لوگوں کی مہربانی کی وجہ سے ملتا ہے جس کے لئے ہم ہندوستان کے مشکور ہیں لیکن آپ لوگ یعنی گورنمنٹ آف انڈیا لاکھوں کروڑوں روپیہ سامان لانے لیجانے میں خرچ کر رہے ہیں - اگر جموں و کشمیر میں دو سو تین سو میل تک کی ریلوے ہوتی تو اتنا خرچ برداشت نہیں کرنا

[سردار بدھ سنگھ]

پڑتا اور جو ہزاروں لاکھوں آدمیوں کی آمدورفت ہے ان کو بھی آرام مل جاتا - وہاں پر ریل کی لائن بنانے کے لئے آپ کو لوہے اور دوسرے سامان کی تکلیف نہیں ہو سکتی ہے وہاں اسکی کانیں ہیں - جہاں تک سلیمپور کا سوال ہے، لکڑی کی شہتیروں کا سوال ہے اس کے بارے میں مطلق کوئی دقت نہیں ہو سکتی ہے - یہ سب چھڑیں آپ کو وہاں پر بہت آسانی کے ساتھ مل جائیں گی - ہاں وہاں پر ریل کی لائن بنانے پر خرچ ضرور ہے - لیکن دیکھنا یہ ہے کہ ایک ملک جو بڑا وسیع ہے اور جو دنیا میں بہت مشہور ہے جو ہمالیہ کے سلسلہ کی چوٹیوں کے ساتھ اور نیچے بسا ہوا ہے جس نے صدیوں سے بڑی بڑی تکلیفیں اور مصیبتیں چھیلی ہیں وہاں پر ریلوے لائن بنانا بہت ضروری ہے - ہمارے آنریبل ریلوے منسٹر صاحب نے پچھلی مرتبہ اپنی تقریر میں یہ کہا تھا کہ بھشک کشمیر میں ریلوے لائن لے جانے کے سوال کو زیر غور لایا جائیگا بھرطیکہ ہمارے بحجت میں پھسے ہوگا - مہری گڈارہی کا مطلب یہ ہے کہ جب جموں اور کشمیر میں ساہیو اور لکڑی، کوئلہ، لوہا کی کانیں و خزانے ہیں تو پھر زیادہ خرچ نہ ہوگا -

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. B. JOSHI) in the Chair.]

نہ صرف کشمیر میں بلکہ صوبہ جموں میں اودھمپور ریاست کے پاس لوہے کی کانیں ہیں کوئلہ کی کانیں ہیں - وہاں پر اور بھی کئی طرح کی چیزوں کی کانیں ہیں جن کا نکالا جانا نہایت ضروری ہے - ریل نہ ہونے کی وجہ سے جو لکڑی سلیمپور لاکھوں کی تعداد میں ہوتا ہے برسات کے موسم میں راستے بند ہو جانے کی وجہ سے وقت پر باہر نہیں جا سکتا ہے اور وہ دریا کنارے جمع کھا جاتا ہے - جب کبھی سہلاب آتا ہے اور اکثر آتا رہتا ہے تو ایک مہل کے فاصلہ پر نیچے سب لکڑی پاکستان چلی جاتی ہے - اس طرح سے ہمارا لاکھوں کروڑوں روپیہ کا نقصان عموماً ہوتا رہتا ہے - کتنی افسوس کی بات ہے کہ اتنا خطرہ اور نقصان اور تکلیف ہونے کے باوجود ہماری بات نہیں مانی جاتی ہے - جسے ہم چھ سال سے سنا رہے ہیں -

ریل نہ ہونے کی وجہ سے ہمیں چھڑیں بہت مہانگی ملتی ہیں اور اس طرح سے لوہا سہلنت وغیرہ چیزوں کے آسانی سے مہیا نہ ہونے کی وجہ سے سال بہ سال وہاں کی سرکار کو بہت نقصان ہو رہا ہے اور تعمیری کام رک جاتے ہیں - میں نے پچھلے سال بھی اپنی ریلوے بحجت کی تقریر میں کہا تھا کہ وہاں پر کتنا بڑا خطرہ ہے اگر ہم ریلوے لائن نہیں بناتے ہیں - اس وقت مہری

تقریب کو قیفینس منسٹر، پروان منسٹر اور ریلوے منسٹر صاحب سلیں اور غور کریں تو ان کو معلوم ہو جائیگا کہ ریلوے لائن کی وہاں کس قدر ضرورت ہے۔ آپ ذرا خود سوچیں کہ ہمارا دشمن سہز فائر لائن کے دو چار چھ میل کے اندر سہلکڑوں میل پر تیار ہوتا ہوا ہے۔ اس کے حدود میں اس پاس ۱۲ - ۱۴ ریلوے سٹیشن ہیں۔ اس کی فوج کے پاس ریلوے کے ذریعہ سب سامان جلدی مہیا ہو جاتا ہے۔ جو پاکستانی فوج وہاں ہماری سرحد کے پاس بٹھتی ہے اس کو ان ریلوے اسٹیشنوں سے راشن، ایمونیشن، بسکٹ، کھک اور سگریٹ وغیرہ سب کچھ ملتا ہے۔ لیکن ہماری جو فوج ہے اس کو دو تین یا چار سو میل کی دوری سے یہ سب سامان ہوائی جہازوں، بسوں، ترکوں کے ذریعہ پہنچایا جاتا ہے۔ آپ خود سمجھ سکتے ہیں کہ کتنا کروڑوں روپیہ ہر سال اس میں خرچ ہوتا ہوگا۔ فوج کے لئے ایمونیشن، راشن اور دیگر ان کی ضروریات کی چیزیں لانے، لے جانے میں کتنا خرچ اور وقت کا صرفہ ہوتا ہے جو کہ ایک بہت خطرناک بات ہے۔ یہ تو ایک پولیٹیکل مسئلہ ہے، جنگ کا مسئلہ ہے۔ جب ہمارا دشمن ہمارے بالکل سامنے بٹھا ہوا ہے تو ہمیں اپنی فوج کو سامان وغیرہ پہنچانے میں کسی طرح کی دہری نہیں ہونی چاہئے۔ ہمارا دشمن جو ہے وہ

وقت جنگ کرنے پر امداد ہے۔ ایسی حالت میں ہماری فوجوں کو سامان پہنچانے کے لئے اور ایمونیشن اور دوسری ضرورتوں کو پورا کرنے کے لئے وہاں ریلوے لائن کا ہونا نہایت ضروری ہے۔

ہمارے یہاں جو کانیں ہیں، جنگل ہیں ان میں سے کروڑوں روپیہ کا فائدہ ہو سکتا ہے کافی سامان مل سکتا ہے۔ اور سارا ملک اور ریلوے کا مسئلہ اس سے فائدہ اٹھا سکتا ہے۔ یہ مسئلہ جسوں و کشمیر کے لئے اہم ہے کہ وہ سہز فائر لائن پر بٹھا ہے کہونکہ وہ دنیا میں مشہور ہو چکا ہے اس پر کئی طاقتوں کی نگاہیں ہیں اگرچہ ہمالیہ کے پہاڑوں کے سلسلہ میں بسا ہوا ہے۔ یہ ہندوستان جیسے عظیم ملک کا سرچا ہے۔ اس کے ہندوستان کے ساتھ تو الحاق مکمل ہو جانے کی وجہ سے ہندوستان بادشاہ اور شہنشاہ کی حیثیت رکھتا ہے اور اب یہ اس کی پوزیشن اور ذمہ داری اور وقار کا سوال ہے۔ اس میں کسی کو کوئی شک و شبہ نہیں ہے کہ کشمیر کو ہندوستان سے دنیا کی کوئی طاقت جدا نہیں کر سکتی ہے۔ کشمیر ہندوستان کا ہے اور ہندوستان کشمیر کا ہے۔ ہم میں اور آپ میں کوئی فرق نہیں ہے۔ لیکن اس سر زمین میں جسے بہشت کہتے ہیں جس کی دوس اور چھن جیسے زبردست ملکوں سے حدود ملتی ہیں۔ ہندوستان و کشمیر کی ان سے

[سردار بدھ سنگھ]

دوستی ہے۔ ہمارے ملک افغانستان کے ساتھ دوستی ہے۔ ہماری ریاست کی حدود کے ساتھ سے بڑے بڑے ملکوں کو راستہ جاتا ہے اور ان کے اہم مقامات ہیں۔ ہم چاروں طرف گھرے ہوئے ہیں۔ ایک راستہ پہلے جو راولپنڈی کو جاتا تھا وہ بھی دشمن نے پہلے ہی بند کر رکھا تھا۔ جب ہم پر حملہ ہوا پاکستان نے لاکھوں کا مال روک لیا اور کروڑوں کا مال لوٹا۔ بہر صورت ہمارے یہاں ریلوے لائن کا ہونا بہت ہی ضروری ہے اور اس سے ریلوے منسٹر کو بھی انکار نہیں۔ میری ریلوے منسٹر صاحب سے یہ درخواست ہے کہ کشمیر کا ہر آدمی چاہتا ہے کہ آپ وہاں پر ریلوے لائن بنائیں۔ چاہے سربست دس میل، بیس میل، پچاس میل تک ہی کیوں نہ بنائیں لیکن ضرور بنائیں۔ آپ کو کم سے کم وہاں پر ریلوے لائن بنانے کی شروعات تو کر دینی چاہئے۔ وہاں کے لوگوں کی اس مصیبت و نقصان کو جو دو سو میل کا سفر کر کے اور سر پر بوجھ اٹھا کر پٹھانکوٹ میں ریل کو دیکھتے ہیں دور کیا جائے۔ ان سب لوگوں کی یہ خواہش ہے کہ کم سے کم آپ یہاں ریلوے کی شکل تو دیکھ لیں۔ آپ نے کشمیر میں بنی ہال کی تفل بنائی ہے جسمیں تین چار کروڑ روپیہ لگ گیا جو دنیا میں ایک بے مثال چیز بن گئی ہے

جس سے پاکستان کو ایک چھٹا لگتا ہے۔ آپ نے دنیا کو دکھا دیا ہے کہ گورنمنٹ آف انڈیا کیا نہیں کر سکتی ہے۔ اب صرف ایک ریل وہ گئی ہے اگر وہ بھی بن جائیگی تو دنیا کہیگی کہ کشمیر میں کیا نہیں بن سکتا ہے۔ اس سے ہندوستان کی شان اور ہندوستان کا وقار بڑھے گا اور جموں و کشمیر کا سہولت ہمیشہ کے لئے مضبوط رہے گا۔

لہذا میری آپ سے یہ عرض ہے کہ جو تکلیف و خرچ ہماری فوج کے لئے ایمونیشن سامان، راشن اور فوج کے آنے جانے میں جو ہر سال اٹھانا پڑتا ہے اور ابھی تک کروڑوں کا خرچ ہو چکا ہے تو اس کے بچانے کے لئے بھی وہاں پر ریلوے لائن بنانا بہت ضروری ہے۔ اس کے علاوہ آپ کو وہاں پر ہر وقت جنگ کا خطرہ لگا رہتا ہے آپ نے نہ لڑنے کا ایک اصول قائم کیا ہے۔ مگر ہمارے سر پر دشمن کی تلوار ہر وقت لٹکی رہتی ہے اس کو روکنے کے لئے ہمیں ہمیشہ تیار رہنا چاہئے۔ دشمن حملہ کے لئے تیار ہے نہ معلوم وہ کب حملہ کر دے۔ تب ہمیں اس کی تلوار کو کاٹنے کے لئے اپنی تلوار کو تیز کرنا ہوگا کیونکہ حملہ کا جواب زیادہ مشکل ہوتا ہے۔ دشمن کو فوج کا سامان ریلوے کے ذریعہ آسانی سے پہنچ جاتا ہے لیکن ہماری فوج کے لئے جو سامان آتا ہے وہ کافی دور سے ترکوں

اور بسوں میں آتا ہے - اس طرح ہماری فوج کے پاس ریلوے کی صورت میں دو دن کے اندر جو سامان پہنچ جانا چاہئے بہت دنوں کے بعد پہنچتا ہے - جو کہ ایک بہت خطرناک بات ہے - اگر آپ ریلوے لائن وہاں بنا دیتے ہیں تو ایک دن کے اندر سب سامان وہاں پہنچ جائیگا - آپ نے وہاں کے لوگوں کے لئے لاکھوں کروڑوں روپیہ خرچ کیا ہے - وہاں کے لوگوں کے اپیلٹ کے لئے نہیں نکلی ہیں، پروجیکٹ بنائے ہیں، بجلی مہیا کی ہے اس طرح کا سب سامان مہیا کیا ہے - یہ سب ٹھیک ہے ہم بہت مشکور ہیں - مگر وہاں کے لوگوں کو جس چیز کی اب بڑی کمی محسوس ہوتی ہے وہ یہ ہے کہ ہمارے یہاں کسی نہ کسی طرح ریلوے لائن آ جائے -

ریلوے کے بارے میں ہمیں کوئی تجربہ نہیں ہے - ہمیں پٹھان کوٹ تک جانا ہوتا ہے - کئی لوگ شکایتیں کرتے ہیں کہ ریلوں میں تھیلیاں تھک نہیں ہوں یا اور کوئی کمی ہے - ہم کہتے ہیں کہ شکر ہے کہ ہم یہاں آسانی سے پہنچ جاتے ہیں میں صرف یاد دہانی کرانے کے لئے یہ کہہ رہا ہوں - میرے رفیق کونل پیر محمد خاں صاحب نے سب دے رکھی ہے ان کو بھی ضرور وقت دینا چاہئے - اب ہم جا رہے ہیں اور یہ یاد دہانی کرانا چاہتے ہیں کہ اگر

ہمارے یہاں ہماری زندگی میں ریل آ جائے تو ہم آپ نے بڑے شکریاں ادا کریں گے -

†[سرदार बुध सिंह (जम्मू एंड काश्मीर) :
जनाब डिप्टी चियरमैन साहब, रेलवे डिपार्ट-
मेंट का काम इतना आसान नहीं है कि वह
सारी दुनिया को खुश कर सके। सब से बड़ी
बात यह है कि हिन्दुस्तान में रेलवे का जाल
बिछा दिया गया है और मुझे खुशी है, इस
सिलसिले में पिछले साल अपनी तकरीर के
दौरान मैंने काश्मीर के बारे में अर्ज किया था।
मैं रेलवे नजाम की नुकताचीनी करने के लिये
नहीं खड़ा हुआ हूँ, बल्कि मैं एक शहरी खादम
की हैसियत से दरखास्त करने के लिये खड़ा
हुआ हूँ। अब मैं आप के सामने फिर एक दफा
हिन्दुस्तान का नक्शा खोल कर दिखाना चाहता
हूँ और अच्छी तरह दिखाऊंगा कि जम्मू और
काश्मीर कहाँ बाकया है।

(नक्शा दिखाते हैं)

यह नक्शा खूबसूरत है। आप मुलाहिजा
फरमा सकते हैं काश्मीर के बागैर आप के लिये
बड़े फायदा का मुकाम है कि सारे इण्डिया में
रेलों का जाल बिछा हुआ है।

श्री आहूनबाज खाँ : बिल्कुल ताज
दिखाई देता है।

सरदार बुध सिंह : पाकिस्तान बनने से
पहले हमारे मुल्क में स्यालकोट की हद तक
अठारह मील लम्बी रेलवे लाइन थी और
हमारे जम्मू में सारे हिन्दुस्तान की चीजें
पहुँच जाती थीं। वह लाइन खत्म हो गई है।
और मैंने यह नक्शा इसलिये आप को दिखाया
है कि यह जो काली लाइनें हैं यह सारी की सारी
पाकिस्तान की सुमत्कत में हैं जो हमारी हद्द
से मिलती हैं। लखनपुर, पठानकोट से लेकर
मीरपुर, मुजफ्फराबाद तक ३०० मील तक
इस की लाइन है। इस के हैडक्वार्टर से पाँच-
पाँच, छः छः और दस दस मील ज्यादा से

†[] Hindi transliteration.

[सरदार बृध सिंह]

ज्यादा १५ मील पर इसकी रेलवे लाइन है और १२, १३, १४, १५ रेलवे स्टेशन हैं। यह सब हमारे काम आते थे। तीन सौ मील के अन्दर सरहद के साथ रहने वाले हम जहाँ चाहते थे, पाँच छः मील रास्ता तै कर के रेल पकड़ सकते थे और हिन्दुस्तान भर में घूम सकते थे। अपने धाने जाने में सहूलित महसूस करते थे। तिजारत करते थे, एक जगह से दूसरी जगह माल व सामान लाते और आमदोरपत करते थे। वह सब अब बन्द हो गया है। हमें यह निहायत खुशी है कि हमारी आमदोरपत, तिजारत, जरूरियात जिन्दगी को कायम रखने के लिये पठानकोट का एक रास्ता है। पठानकोट से जम्मू ६५ मील है। आपने माधोपुर में लाइन बनाई है, यह बड़े शुक्रिया की बात है। करोड़ों रुपया आपने खर्च किया महज इसलिये कि दरिया रावी के पास रियासत की हद्द में लाइन ले आइयेगा। अब सिर्फ एक मील का फासला है। हमारी रियासती सरहद में पहुँचने का जिस पर एक पुल बनाना है और आगे मैदान ही मैदान है। माधोपुर रेलवे पर आमदोरपत बराये नाम है। आप ने जम्मू तक पक्की सड़क बनाई है, जिस के लिये हम आप के मशकूर हैं। तो यह सब मैदानी इलाके में है। ऊबमपुर तक इस तरह का पहाड़ी इलाका या दरिया बगैरह या और किसी तरह की दिक्कत रेल बनाने में नहीं आ सकती है। हाँ, खर्च जरूर है। लेकिन इस खर्च के मुकाबिले में आप देखें कि मौजूदा सूरत में किस कदर अजीम नुकसान अवाम और गवर्नमेंट का हो रहा है। आप ने आसाम में भी रेल की लाइनें बनाई हैं। इस तरह से आप काश्मीर में भी आसानी के साथ बना सकते हैं। लखनपुर और माधोपुर से लेकर पाँच सौ साढ़े पाँच सौ मील का हमारा इलाका बिखरा हुआ है, जहाँ लोग दूर नजदीक आबाद हैं। चीन के साथ, रूस के साथ, अफगानिस्तान के साथ, तिब्बत के साथ हिन्दुस्तान पंजाब के इलाका जात डलहौजी, चम्बा, हिमाचल प्रदेश बंगौरा की

सरहदाद हमारी रियासत की सरहद से मिलती है। गौर कीजिये काश्मीर के दूर दराज इलाकों से कोई दो सौ तीन सौ मील की दूरी से एक आदमी अपने सिर पर बोझ लेकर, मुसीबत उठा कर कई दिनों की मुसाफत व तकलीफ के बाद रेल तक पहुँचता है। जब वहाँ के लोगों के लिये किसी तरह की आमदोरपत की सहूलियत नहीं है, तो मजबूर हैं तकलीफ व नुकसान उठाने के लिये। जब आप वहाँ के लोगों के लिये इतना लाखों करोड़ों रुपया खर्च कर रहे हैं, तो अगर इतना और कर दीजियेगा कि रेलवे ले जायें तो इन लोगों की जो रही सही मुसीबत है वह भी दूर हो जायेगी। वहाँ पर तिजारत का यह हाल है कि काफी लकड़ी, लाखों स्लीपर बाहर भेजने के लिये निकाले जाते हैं, लेकिन आमदोरपत के जराय और महकमा रेलवे के न होने की वजह से वहाँ का पाल बक्त पर आसानी से बाहर नहीं जा सकता है। बरसात के दिनों में जो भी सड़कें हैं, जिनमें कई कच्ची हैं वह सब बन्द हो जाती हैं। इस तरह से वहाँ का सब माल खसूसियत से मेवा फल खराब हो जाता है, सड़ जाता है। इसके अलावा पंजाब के मुकाबिले में वहाँ सब चीजें मंहगी पड़ती हैं। अमरीका से जो गल्ला आता है वह पहले जहाजों में आता है, फिर रेल के जरिये पठानकोट तक पहुँचता है, फिर वहाँ से ट्रकों में काश्मीर पहुँचता है। तो इस तरह से किराया और भाड़ा लगाकर वह बहुत मंहगा पड़ता है यानी इस तरह सब मिला कर हमारे यहाँ काफी खसारा बर्दाश्त कर के दस बारह रुपये मन तक दिया जाता है।

श्री शाहनवाज खाँ : वहाँ पर चावल नी और दस रुपये मन मिलता है।

सरदार बृध सिंह : तो मेरे कहने का मतलब यह है कि आपको रेल और मोटर का इतना किराया देना पड़ता है, और जो अनाज वहाँ पर हम को सस्ता मिलता है, वह आप लोगों की मेहरबानी की वजह से मिलता है। जिसके लिये हम हिन्दुस्तान के

मशकूर हैं। लेकिन आप लोग यानी गवर्नमेंट आफ इंडिया लाखों करोड़ों रुपये सामान लाने ले जाने में खर्च कर रहे हैं। अगर जम्मू और काश्मीर में दो सौ तीन सौ मील तक की रेलवे होती, तो इतना खर्च बर्दाश्त नहीं करना पड़ता और जो हजारों लाखों आदमियों की आमदोरपत है, उन को भी आराम मिल जाता। वहां पर रेल की लाइन बनाने के लिये आप को लोहे और दूसरे सामान की तकलीफ नहीं हो सकती है। वहां उसकी कानें हैं। मगर जहां तक स्लीपर का सवाल है, लकड़ी की शहतीरों का सवाल है, उस के बारे में मुतलक कोई दिक्कत नहीं हो सकती है। यह सब चीजें आप को वहां पर बहुत आसानी के साथ मिल जायेंगी। हां, वहां पर रेल की लाइन बनाने पर खर्च जरूर है लेकिन देखना यह है कि एक मुल्क जो बड़ा वसीह है और जो दुनिया में बड़ा मशहूर है, जो हिमालय की चोटी के साथ और नीचे बसा हुआ है, जिस ने सदियों से बड़ी बड़ी तकलीफें और मुसीबत झेली हैं, वहां पर रेलवे लाइन बनाना बहुत जरूरी है। हमारे आनरेबिल रेलवे मिनिस्टर साहब ने पिछली मर्तबा अपनी तकरीर में यह कहा था कि बेशक काश्मीर में रेलवे लाइन ले जाने के सवाल पर गौर किया जायेगा बशर्ते कि हमारे बजट में पैसा होगा। मेरी गुजारिश का मतलब यह है कि अब जम्मू और काश्मीर में स्लीपर और लकड़ी के और कोयला लोहे की कानें व खजाने हैं, तो फिर ज्यादा खर्च न होगा।

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. B. JOSHI) in the Chair]

न सिर्फ काश्मीर में बल्कि सूबा जम्मू में ऊधमपुर रियासी के पास लोहे की कानें हैं, कोयले की कानें हैं। वहां पर और भी कई तरह की चीजों की कानें हैं, जिन का निकाला जाना निहायत जरूरी है। रेल न होने की वजह से जो लकड़ी स्लीपर लाखों की तादाद में होता है, बरसात के मौसम में रास्ते बन्द हो जाने की

वजह से बाहर नहीं जा सकता है और वह दरिया के किनारे जमा की जाती है। जब कभी सैलाब आता है और अक्सर आता रहता है, तो एक मील के फासले पर नीचे सब लकड़ी पाकिस्तान चली जाती है और इस तरह से हमारा लाखों करोड़ों रुपये का नुकसान भ्रमून होता रहता है। कितने अफसोस की बात है कि इतना खतरा और नुकसान और तकलीफ होने के बावजूद हमारी बात नहीं मानी जाती है, जिसे हम छः साल से सुना रहे हैं।

रेल न होने की वजह से हमें चीजें बहुत मंहगी मिलती हैं। और इस तरह से जब कि लोहा, सीमेंट वगैरा चीजों के आसानी से मोहय्या न होने की वजह से साल व साल वहां की सरकार को बहुत नुकसान हो रहा है और तामीरी काम रुक जाते हैं। मैं ने पिछले साल भी अपनी रेलवे बजट की तकरीर में यह कहा था कि वहां पर कितना बड़ा खतरा है, अगर हम रेलवे लाइनों नहीं बनाते हैं। इस वक्त मेरी तकरीर को डिफेंस मिनिस्टर, प्राइम मिनिस्टर और रेलवे मिनिस्टर साहब सुनें और गौर करें, तो उनको मालूम हो जायेगा कि रेलवे लाइन की वहां किस कदर जरूरत है। आप जरा खुद सोचें कि हमारा दुश्मन सीज फायर लाइन के दो चार छः मील के अन्दर सैंकड़ों मील पर तैयार बैठा हुआ है। उस के हद्द में आस पास बारह चौदह रेलवे स्टेशन हैं। उस की फौज के पास रेलवे के जरिये सब सामान जल्दी मोहय्या हो जाता है। जो पाकिस्तानी फौज वहां हमारी सरहद के पास बैठी है, उसको इन रेलवे स्टेशनों से राशन, एमूनेशन, बिस्कुट, केक और सिगरेट वगैरह सब कुछ मिलता है, लेकिन हमारी जो फौज है, उसको दो सौ तीन या चार सौ मील की दूरी से ये सब सामान हवाई जहाजों, बसों व ट्रकों के जरिये पहुंचाया जाता है। आप खुद समझ सकते हैं कि कितना करोड़ों रुपये हर साल इसमें खर्च होता होगा। फौज के लिये एमूनेशन, राशन

[सरदार बुध सिंह]

और दीगर उनकी जरूरियात की चीजें लाने ले जाने में कितना खर्च और वक्त का सरफा होता है, जो कि एक बहुत खतरनाक बात है। यह तो एक पोलिटिकल मसला है, जंग का मसला है। जब हमारा दुश्मन हमारे बिल्कुल सामने बैठा हुआ है, तो हमें अपनी फौज को सामान वगैरा पहुंचाने में किसी तरह की देरी नहीं होनी चाहिये। हमारा दुश्मन जो है वह हर वक्त जंग करने पर आमादा है। ऐसी हालत में हमारी फौजों को सामान पहुंचाने के लिये और एमूनेशन और दूसरी दीगर जरूरतों को पूरा करने के लिये वहां रेलवे लाइन का होना निहायत जरूरी है।

हमारे यहां जो कानें हैं जंगल में, उसमें से करोड़ों रुपये का फायदा हो सकता है। रेलवे को काफी सामान मिल सकता है और सारा मुल्क और रेलवे का महकमा उससे फायदा उठा सकता है। यह मसला जम्मू और काश्मीर के लिए अहम् है कि वह सीज फायर लाइन पर बैठा है; क्योंकि वह दुनिया में मशहूर हो चुका है। उस पर कई ताकतों की निगाहें हैं, अगरचे हिमालया की चोटी के पहाड़ों के सिलसिले में बसा हुआ है। सारे हिन्दुस्तान जैसे अजीम मुल्क का सरताज है। इसके हिन्दुस्तान के साथ इलहाक मुकम्मल होने की वजह से हिन्दुस्तान बादशाह और शहंशाह की हैसियत रखता है और अब यह उसकी पोजीशन और जिम्मेवारी और वकार का सवाल है। इसमें किसी को कोई शक और शुबहा नहीं है कि काश्मीर को हिन्दुस्तान से दुनिया की कोई ताकत जुदा नहीं कर सकती। काश्मीर हिन्दुस्तान का है और हिन्दुस्तान काश्मीर का है। हममें और आप में कोई फर्क नहीं है, लेकिन उस सरजमीन में जिसे बहिस्त कहते हैं, जिसकी रूस और चीन जैसे जबरदस्त मुल्कों से हद्द मिलती है, हिन्दुस्तान व काश्मीर की उनसे दोस्ती है, हमारे मुल्क की

अफगानिस्तान के साथ दोस्ती है। हमारी रियासत की हद्द के हिसाब से बड़े बड़े मुल्कों को रास्ता जाता है और उनके अहं मुकामात हैं, मगर हम चारों तरफ से घिरे हुए हैं। एक रास्ता पहले जो रावलपिन्डी को जाता था, वह तो दुश्मन ने पहले ही बन्द कर रखा था। जब हम पर हमला हुआ, पाकिस्तान ने लाखों का माल रोक लिया और करोड़ों का माल लूटा। बहर सूरत हमारे यहां रेलवे लाइन का होना बहुत ही जरूरी है और इससे रेलवे मिनिस्टर को भी इनकार नहीं। मेरी रेलवे मिनिस्टर साहब से यह दरखास्त है कि काश्मीर का हर आदमी चाहता है कि आप वहां रेलवे लाइन बनायें। चाहे सरेदस्त दस मील, बीस मील, पचास मील तक ही क्यों न बनायें; लेकिन जरूर बनायें। आपको कम से कम वहां पर रेलवे लाइन बनाने की शुरूआत तो कर देनी चाहिये। वहां के लोगों की इस मुसीबत व नुकसान को, जो दो सौ मील का सफर करके और सिर पर बोझ उठा कर पठानकोट में रेल को देखते हैं, को दूर किया जाये। उन सब लोगों की यह ख्वाहिश है कि कम से कम अपने यहां रेलवे की शक्ल तो देख लें। आपने काश्मीर में बनिहाल की टैनल बनाई, जिसमें तीन चार करोड़ रुपया लग गया, जो दुनिया में एक बेमिसाल चीज बन गई है, जिससे पाकिस्तान को एक चपेटा लगता है। आपने दुनिया को दिखा दिया है कि गवर्नमेंट आफ इंडिया क्या नहीं कर सकती है? अब सिर्फ एक रेल रह गई, अगर वह भी बन जायेगी, तो दुनिया कहेगी कि काश्मीर में क्या नहीं बन सकता। इससे हिन्दुस्तान की शान व वकार बढ़ेगा और जम्मू व काश्मीर का सम्बन्ध हमेशा के लिए मजबूत हो जायेगा। लिहाजा मेरी आपसे यह अर्ज है कि जो तकलीफ व खर्च हमारी फौज के लिए एमूनेशन, सामान व राशन और फौज

के आने जाने में हर साल उठाना पड़ता है और अभी तक करोड़ों का खर्च हो चुका है, तो उसको बचाने के लिए भी वहां पर रेलवे लाइन बनाना बहुत जरूरी है। इसके अलावा आपको वहां पर हर वक्त जंग का खतरा लगा रहता है। आपने न लड़ने का एक असूल कायम किया है। मगर हमारे सिर पर दुश्मन की तलवार हर वक्त लटकती रहती है और उसको रोकने के लिए हमें हमेशा तैयार रहना चाहिए। दुश्मन हमला के लिए तैयार है। न मालूम कब हमला करता है, कब हमें उसकी तलवार को काटने के लिए अपनी तलवार को तेज करना होगा, क्योंकि हमला का जवाब ज्यादा मुश्किल होता है। दुश्मन को फौज का सामान रेलवे के जरिये आसानी से पहुंच जाता है, लेकिन हमारी फौज के लिए जो सामान आता है, वह काफी दूर से ट्रकों और बसों में आता है। इस तरह हमारी फौज के पास रेलवे की सूरत में एक दो दिन के अन्दर जो सामान पहुंच जाता चाहिए, बहुत दिनों के बाद पहुंचता है, जो कि एक बहुत खतरनाक बात है। अगर आप रेलवे लाइन वहां बना देते हैं तो एक दिन के अन्दर सब सामान पहुंच जायेगा। आपने वहां के लोगों के लिए लाखों करोड़ों रुपया खर्च किया है। वहां के लोगों के अपलिफ्ट के लिए नहरें निकाली हैं, प्रोजेक्ट बनाये हैं, एलेक्ट्रिक पैदा की है, मकानात व बस्ती बनाई है। इस तरह का सब सामान मुद्दिया किया है। यह सब ठीक है। हम बहुत मशकूर हैं। मगर वहां के लोगों को जिस चीज की अब बड़ी कमी महसूस होती है वह यह है कि हमारे यहां किसी न किसी तरह से रेलवे लाइन आ जाये।

रेलवे के बारे में हमें कोई तजरबा नहीं है। हमें पठानकोट तक जाना होता है। कई लोग शिकायतें करते हैं कि रेलों में टट्टियां ठीक नहीं हैं या और कोई कमी है।

111 R.S.D.—5.

हम कहते हैं कि शुकुर है कि हम यहां आसानी से पहुंच जाते हैं। मैं सिर्फ याद दिहानी कराने के लिए यह कह रहा हूं। मेरे रफीक करनल पीर मोहम्मद खान माहब ने स्लिप दे रखी है। उनको भी जरूर वक्त देना चाहिए। अब हम जा रहे हैं और यह याद दिहानी कराना चाहते हैं कि अगर हमारे यहां हमारी जिन्दगी में रेल आ जाये, तो हम आपके बड़े शुक्रगुजार होंगे।]

श्री जलमदर याजी : उपसभाध्यक्ष महोदय, माननीय रेलवे मंत्री ने २७ करोड़ और ३४ लाख रुपये का विशुद्ध बचत का जो रेलवे बजट रखा है, मैं उसके लिए उनका शुक्रिया अदा करता हूं। इसके साथ जो उन्होंने रेलवे कर्मचारियों से सहयोग की अपील की है तथा तपासे जी की अध्यक्षता में जो समिति यह जांच करने के लिए बनाई गई कि चतुर्थ क्लास के कर्मचारियों के लिए क्या क्या होना चाहिये, उसके लिए भी मैं रेलवे बोर्ड और रेलवे मंत्रालय को धन्यवाद देता हूं।

यह रेलवे हमारे देश को सबसे बड़ी इंडस्ट्री है। जितने भी हमारे राष्ट्रीय उद्योग हैं, उनमें मैं समझता हूं कि यह सब से बड़ी इंडस्ट्री है। इसके अलावा हमारे राष्ट्र की करीब करीब ८ अरब, ७८ करोड़ और ४५ लाख रुपये को पूंजी इसमें लगी हुई है। सारे हिन्दुस्तान में जो हमारे सेंट्रल गवर्नमेंट के कर्मचारी हैं, उनकी तादाद करीब-करीब २० लाख है। उनमें से १०,५४,३४३ कार्यकर्ता या मजदूर रेलवे में काम करते हैं। वैसे और भी बहुत से विभाग हैं, लेकिन रेलवे की तरक्की देख करके लोगों को मालूम होता है कि स्वराज्य से कुछ फायदा हुआ है और सब जगह लांग रेलवे की तारीफ करते हैं।

पहले ३५ रेलवे जोन थे। उनको घटा करके ६ क्षेत्र बने और अब ७ हो गये हैं।

[श्री शीलभद्र याजी]

अब फिर डिमांड हो रही है कि और क्षेत्र बढ़ाये जायें। सरकार से और रेलवे मंत्री से मेरी यह गुजारिश है कि यदि बढ़े, तो अधिक से अधिक एक क्षेत्र बढ़े। सिकंदराबाद की बात चल रही है कि वहां सदर्न रेलवे का एक सब डिवीजन होना चाहिये। मेरा यह सुझाव है कि एक से ज्यादा क्षेत्र नहीं बढ़ना चाहिये, क्योंकि उससे खर्चा बहुत बढ़ता है और बहुत नुकसान होता है। यदि विशेष जरूरत हो, तो एक बढ़ा दिया जाये, लेकिन इससे और आगे नहीं जाना चाहिये। जब ३५ से घटा कर हम इतना लाये हैं, तो इसको और आगे बढ़ाने की जरूरत नहीं है।

आज जो सबसे बड़ी आवश्यकता हमारे सामने है, वह यह है कि ऐसी रेलवेज, जो दूसरी कम्पनियों के हाथ में हैं या डिस्ट्रिक्ट बोर्ड के हाथ में हैं, उनका राष्ट्रीयकरण हो जाना चाहिये। हमारे राज्य में जो राजगीर बस्तिनारपुर लाइन है, उसके बारे में मैं जानता हूं कि बिहार सरकार ने रेलवे मंत्री से लिखा पढ़ी की है। राजगीर तक जो ३६ मील रेलवे लाइन जाती है, उस पर हिन्दुस्तान ही नहीं, बल्कि सारी दुनिया के लोग चलते हैं। सारी दुनिया के बुद्धिस्ट राजगीर और नालंदा तक जाते हैं। वह रेलवे लाइन पटना डिस्ट्रिक्ट बोर्ड के हाथ में है और उसकी हालत बड़ी खराब है। तीन महोने से किसी कर्मचारी को वेतन नहीं मिल रहा है। इस सम्बन्ध में बिहार सरकार ने लिखा है, लेकिन रेलवे बोर्ड ने क्या सोचा और हमारे मंत्री महोदय ने क्या किया, कुछ पता नहीं है। हो सकता है कि उसमें घाटा हूं। रेलवे मंत्री ने यह कहा है कि उसको बाड़ गेज कर दिया जायेगा। कब होगी, कुछ पता नहीं है। तीसरी पंचवर्षीय योजना में वह आये या न आये, लेकिन तब तक उस लाइन को बस्तिनारपुर से राजगीर तक जो एक

बहुत ही महत्वपूर्ण लाइन है, सरकार को ले लेना चाहिये। वह लाइन पटना डिस्ट्रिक्ट बोर्ड से या बिहार सरकार से चल नहीं सकती। इसी प्रकार बारसी लाइन रेलवे की बात कही गई है। मैं समझता हूं कि इस रेलवे के कर्मचारियों के बारे में सोच विचार किया जा रहा है।

अब यह सवाल उठता है कि कुछ माननीय सदस्यों ने और खास कर कैलाश बाबू ने सोशलिज्म की एक थोसिस देते हुये एक लम्बी-चौड़ी बात कही। कुछ रेलवे कर्मचारियों को जो ज्यादा मुशहिरा मिलता है, उससे उनको तकलीफ पहुंची है। उन्होंने यह भी कहा कि रेलवे के लोगों के लिए स्कूल क्यों अलग बनते हैं। समाजवाद में सबके लिए एक ही बात होनी चाहिये। टाटा, बिरला या जितनी भी प्राइवेट लोगों की इंडस्ट्रीज हैं, उन सब में मजदूरों के लिए इस प्रकार की व्यवस्था की गई है। इसी तरह यदि रेलवे की तरफ से रेलवे कर्मचारियों के लिए अलग स्कूल खुलते हैं या उसके लिए सरकार मदद करता है, तो माननीय सदस्य कैलाश बाबू को इसके लिए हिचक नहीं होनी चाहिये, ईर्ष्या नहीं होनी चाहिये कि और लोगों को फायदा नहीं होता है। आज रेलवे पैजेंजर्स के लिए रेलवे मंत्रालय ३ करोड़ रुपया प्रति वर्ष खर्च करता है। इसके साथ साथ यदि रेलवे के मुलाजिमों के लिए स्कूल को या पढ़ने लिखने को कुछ व्यवस्था होती है, या अस्पताल की व्यवस्था होती है, तो इससे किसी को तकलीफ नहीं होनी चाहिये और जो रेलवे कर्मचारियों के साथ काम करते हैं उनको भावना को समझकर हमारे माननीय सदस्यों को बोलना चाहिये।

आज हमारी द्वितीय पंचवर्षीय योजना चल रही है और मेरा विचार यह है कि जब हमारी रेलवे ठीक तरह से चलेगी, तभी हमारी यह योजना ठीक तरह से सफलीभूत

हो सकती है। अभी उस दिन इस हाउस में जब किसी दूसरी बात पर बहस चल रही थी, तो एक माननीय सदस्य ने कहा था कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में रेलवे पर जो १,१२५ करोड़ रुपया खर्च होने वाला है, उसमें से ५, ६ करोड़ रुपया काट देना चाहिये, लेकिन मैं समझता हूँ कि यदि रेलवे ठीक से नहीं चलती है और भाखड़ा नंगल, हीराकुंड और जो दूसरे बड़े बड़े प्रोजेक्ट्स हैं, वहां माल असबाब नहीं पहुंचता है, तो उनका काम रुक जायेगा और देश का बड़ा नुकसान होगा। अभी आपने काश्मीर की मांग सुनी और वह बिलकुल सही मांग थी। इसलिए इसमें किसी प्रकार की काट छोट नहीं होनी चाहिये, बल्कि यह कोशिश होनी चाहिये कि १,४८० करोड़ रुपया किसी तरह से इकट्ठा किया जाये, ताकि रेलवे की द्वितीय पंचवर्षीय योजना सफलीभूत हो सके, क्योंकि जब रेलवे की योजना सफलीभूत होगी, तभी ४८ सौ करोड़ की जो सारे हिन्दुस्तान की योजना बनाई गई है, वह सफलीभूत हो सकती है। रेलवे की जो आपने पहली योजना बनाई थी, उस पर आपने ४ अरब ३२ करोड़ रुपया खर्च किया और इस योजना में भी आप १,१२५ करोड़ रुपया खर्च करने जा रहे हैं। लेकिन रेलवे मंत्री और रेलवे बोर्ड से मेरी गुजारिश है कि जब देश में बड़े-बड़े निर्माण के कार्य होने वाले हैं और रेलवे में भी बहुत से काम होने वाले हैं, तो रेलवे कर्मचारियों की दशा की ओर भी उचित ध्यान देने की आवश्यकता है। इस बात से सभी को प्रसन्नता है कि नया पे कमीशन बना है और नया पे कमीशन जो सिफारिशें करेगा, उनके मुताबिक काम होगा। चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के लिए तपासे की अध्यक्षता में जो समिति बनाई गई थी, उसके लिए मैंने अभी मंत्री महोदय को धन्यवाद दिया और अब मैं यह चाहता हूँ कि उस समिति के जो सिफारिशें हैं उनके सम्बन्ध में जल्दी से जल्दी काम होना चाहिये। पहले जो पे

कमीशन बना था, उसने भी अपनी सिफारिशें दी थीं, लेकिन उन पर उचित कार्यवाही नहीं हुई। अब माननीय मंत्री जी से मेरी यह गुजारिश है कि जब नये पे कमीशन की सिफारिशें आ जायें, तो अर्वाइ या आर्बिट्रेशन समझकर उनको जल्दी से जल्दी लागू कर दिया जाये। खुद रेलवे बोर्ड और रेलवे मंत्री की ओर से यह सिफारिश जानी चाहिये। सोशलिज्म के बारे में जो अभी कैलाश बाबू ने यह कहा कि सौ रुपये से तनखाह शुरू होनी चाहिये, इस सुझाव में मैं उनके साथ हूँ और उनको धन्यवाद देता हूँ। लेकिन उन्होंने जो यह कहा कि एक हजार रुपये से ज्यादा किसी को तनखाह नहीं मिलनी चाहिये, इसमें मैं उनके साथ नहीं हूँ। मैं भी समाजवाद को अच्छी तरह समझता हूँ। रूस में भी जो बड़े बड़े एक्सपर्ट और इंजीनियर आदि हैं, उनको बहुत वेतन मिलता है। यह ठीक है कि वहां मिनिमम वेज छः सौ, सात सौ रुपया है, क्योंकि वहां की हालत अच्छी है और यहां उतना रुपया नहीं मिल सकता। लेकिन यहां भी जो एक्सपर्ट हैं, इंजीनियर आदि हैं उनको यदि ५ हजार, ६ हजार या इससे अधिक रुपया दिया जाता है तो इसमें किसी को आपत्ति नहीं होनी चाहिये। मैं नहीं समझता कि डाई सौ रुपया वेतन लेकर कोई इंजीनियर ठीक तरह से काम करेगा। इससे खराबी ही होगी। इसलिए मैं उनकी इस राय के साथ नहीं हूँ कि किसी को एक हजार से अधिक वेतन नहीं देना चाहिये। जहां तक कम से कम सौ रुपया वेतन देने की बात है, मैं उनके साथ हूँ। इसलिये जो कमीशन की सिफारिश हो, वह जल्दी से जल्दी आनी चाहिये और खुद रेलवे मंत्रालय को अपनी सिफारिश भेजनी चाहिये कि उसको किस तरह से सिफारिश करनी चाहिये।

श्री कै० बि० लाल : आप कितनी सिफारिश करते हैं?

श्री शीलभद्र याजी : जितनी आमदनी हो, उस हिसाब से देना चाहते हैं। अगर १० हजार और २० हजार देने के लायक हों, तो वह भी दे सकते हैं। इसमें कोई भेद-भाव की बात नहीं समझता हूँ। हम ६०० रुपया 'लेबरर्स' को देंगे, लेकिन अभी मुल्क गरीब है, इसलिये नहीं दे सकते हैं।

श्री कै० बि० लाल : आपको सोशलिज्म का तजुर्बा शायद नहीं है।

श्री शीलभद्र याजी : आप सोवियत रूस की बातों को पढ़िये, सोवियत रूस की किताबों को पढ़िये, तो आपको मालूम होगा। इसके लिये आपको पढ़ना पड़ेगा।

तो पहली बात यह है कि जो पे कमीशन बना है, उसकी जो सिफारिश आये, उसको अच्छी तरह से काम में लाने की कोशिश होनी चाहिये। दूसरी बात यह है कि रेलवे के हमारे जो कर्मचारी हैं उनको ठीक तरह से रखा जाये, क्योंकि अगर वे खुश रहते हैं और काम करते हैं, तभी हमारी द्वितीय पंचवर्षीय योजना चल सकती है वरना नहीं।

अभी बहुत से लोगों ने कहा कि बिना टिकट के बहुत लोग चलते हैं। यह बात सही है, लेकिन उसकी एक वजह यह भी है कि ये जो टी० टी० ई० हैं, टिकट चेकर हैं, इनकी रनिंग स्टाफ में गिनती नहीं है। मेरी आपसे यह गुजारिश है कि इनको रनिंग स्टाफ बना करके जो उनका एलाउंस वगैरह है, वह दें। अगर आपके पास रुपया नहीं है तो मैं एक सुझाव देता हूँ। बिना टिकट सफर करने वालों से आप ८ आना जुमाना लेते हैं, तो उसमें से दो आने का शेयर उनको दे दें। जैसे प्राइवेट इंडस्ट्रीज वगैरह में बोनस मिलता है, उसी तरह से ८ आने में से दो आने उनको दे दें। वे लोग जितने केस पकड़ें, उनके लिये दो आने या एक आने हिसाब से उनको

दे दें। अगर इस तरह से उनको दें, तो वे लोग कोशिश करके ज्यादा वसूल करेंगे और उससे रेलवे की आमदनी भी बढ़ सकती है। इस तरह से आपकी भी आमदनी बढ़ सकती है और उनकी भी समस्या का समाधान हो सकता है। अगर आप यह नहीं कर सकते हैं, तो जिस तरह से आप गाई को रनिंग स्टाफ में समझते हैं, उसी तरह से टी० टी० ई०, टिकट चेकर, को भी रनिंग स्टाफ में समझें और उनको वे सब सुख सुविधायें दें, जो कि आप रनिंग स्टाफ को देते हैं।

तीसरी बात मुझे यह कहनी है कि रेलवे सर्विस के लिये जो आपका कोड है, वह बहुत पुराने जमाने में बना था और उससे अब काम ठीक तरह से नहीं चलता है। आज आप यह नहीं कह सकते हैं कि किसी को यूनियन का मेम्बर नहीं होना चाहिये, क्योंकि जब हमने समाजवाद को माना है, तब वर्कर्स का एडमिनिस्ट्रेशन में एक्टिव पार्टिसिपेशन होना जरूरी है। यह बहुत पुराना इस्टैब्लिशमेंट कोड है, जो कि अंग्रेजों के वक्त का है, ब्रिटिश के वक्त का बना हुआ है। उसको लेकर अगर चलेंगे तो फिर वर्कर्स का एक्टिव पार्टिसिपेशन क्या होगा? अगर आप उनसे राय नहीं लेंगे, तो हमारा काम पूरा नहीं होगा। आपको उनसे तरह तरह की बातों में राय लेनी है और आप लेना चाहते हैं, तो यह जो पुराना और दकियानूसी कोड है, एटीट्यूड है, उसको बदलना है और जो रेलवे फेडरेशन है उससे बात कर के उसमें तरह तरह के सुधार लाने हैं। इसके साथ ही साथ मुझे यह भी कहना है कि जो हमारे वर्कर्स हैं, जो हमारे कर्मचारी हैं, उनके केसेज का फैसला आपके अफसर जल्दी से जल्दी नहीं करते हैं। नतीजा यह होता है कि असंतोष होता है और असंतोष होने से काम में गड़बड़ी होती है। इसलिये जो परमानेंट नेगोशियेटिंग मशीनरी है, उसमें

भी रिवीजन करना चाहिये और जो रेलवे के लॉज हैं, उनको भी रिवीज करने की जरूरत है।

इसके साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि जो कांट्रैक्ट लेबर का इस्तेमाल होता है, यह भी एक बड़ी खतरनाक चीज है। एक तरफ तो आप समाजवाद की बात करते हैं और दूसरी तरफ सारे हिन्दुस्तान में यह कांट्रैक्ट लेबर सिस्टम चालू है। इस सिस्टम को खत्म करके जो इसके अन्दर मजदूर हैं, उनको रेलवे में किसी तरह से खपा देना चाहिये, उनको रेलवे एम्प्लॉई बना देना चाहिये। इस कांट्रैक्ट लेबर को आप अपने हाथ में ले लें और इस सिस्टम को खत्म करें। प्राइवेट इंडिविजुअल से, कांट्रेक्टर्स से, मजदूरों को लेने की जो प्रथा है, उसको भी बन्द करने की बहुत जरूरत है।

इसके साथ साथ मुझे रेलवे कर्मचारियों के बारे में कुछ कहना है। नार्थ ईस्टर्न रेलवे यूनियन, जिसका कि मैं सभापति हूँ, के बहुत से कार्यकर्ता हैं, बहुत से रेलवे के कर्मचारी हैं, जिनके केस का तीन तीन वर्ष से फैसला नहीं हो पाया है। मैंने इस सम्बन्ध में जनरल मैनेजर को भी लिखा है। दुनिया में जब कभी लड़ाई होती है, तो टूस होती है, क्षणिक सन्धि होती है, लेकिन हमारे रेलवे में कोई क्षणिक सन्धि नहीं है, कोई समझौता नहीं है। सिफारिश होने के बाद भी, समझौता होने के बाद भी, कुछ नहीं होता है। पुराने जमाने की होम डिपार्टमेंट की फाइल है और किसी को कम्प्युनिस्ट बना दिया, किसी को कुछ बना दिया। यहां काफी गर्म गर्म बात हुई, तो कांग्रेस वालों को भी कम्प्युनिस्ट बनाया जाता है। रेलवे में इस तरह से चलता है। मैं समझता हूँ कि जितनी मुश्किलियां हुई हैं या जिनकी नौकरियां चली गई हैं, उनकी तादाद काफी है। हमने यूनियन की तरफ से उसकी लिस्ट मंत्री महोदय को और

रेलवे बोर्ड को भेजी है और मैं समझता हूँ कि उसमें बहुत देरी हो रही है। उससे बहुत असंतोष फैलता है, इसलिये उन लोगों को जल्दी से जल्दी नौकरी में ले लेना चाहिये।

अभी काश्मीर की बात आई और सरदार बुध सिंह जी ने बड़े जोरदार शब्दों में कहा कि काश्मीर को नई रेलवे लाइन मिलनी चाहिये। जब पंचवर्षीय योजना पर बहस हो रही थी, तो हम लोगों ने देश की सुरक्षा के ख्याल से यह मांग की थी। वह हिन्दुस्तान का एक प्रान्त है, लेकिन अभी तक उसमें रेलवे लाइन नहीं है। मैं नहीं जानता कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में यह हो सकता है या नहीं हो सकता है, लेकिन जैसी कि उन्होंने, सलाह दी कि डिफेंस मिनिस्ट्री से इधर से या उधर से रुपया ला करके, और मदों से रुपया काट कर के, जम्मू और काश्मीर को रेलवे से कनेक्ट करना चाहिये। उसमें देश का भला है, उसमें देश की सुरक्षा है। मैं समझता हूँ कि उनकी मांग बहुत वाजिब मांग है।

अब मैं यह कहना चाहता हूँ कि आसाम में सिलचर से ले कर आगे तक रेलवे लाइन नहीं है, वहां भी रेलवे लाइन बननी चाहिये। जिस तरह से आपने ब्रह्मपुत्र पर पांडु से अमीनगांव के बीच में एक पुल बनाया है और उसकी वजह से हिन्दुस्तान से सम्बन्ध हो गया है, उसी तरह से वहां भी रेलवे लाइन बनानी चाहिये। पहले जो असली आसाम था, वह एक तरफ से डिसकनेक्टेड था, लेकिन १० करोड़ रुपया खर्च करके आप पुल बनवा रहे हैं। उसका काम अक्टूबर मास से शुरू होगा। तो आपने यह बड़ा अच्छा काम किया है, उसी तरह से आपको इम्फाल, कोहिमा और मनीपुर को भी सिलचर की ओर से रेलवे लाइन बढ़ा करके एक करना चाहिये। इसी तरह से काश्मीर में भी नई रेलवे लाइन बढ़ानी चाहिये।

[श्री शंलनद्र धार्जी]

इसके साथ ही साथ बख्तियारपुर रेलवे लाइन पर भी आपको जल्दी से जल्दी दखल कर लेना चाहिये, क्योंकि वहां ३०० या ४०० रेलवे कर्मचारियों को मुशाहरा भी नहीं मिलता है। इसके लिये बिहार गवर्नमेंट ने भी आपसे सिफारिश की है। इसमें थोड़ा सा घाटा होगा, लेकिन मैं समझता हूँ कि थोड़े से घाटे के लिये इसको छोड़ना नहीं चाहिये। मालूम नहीं कि वहां कब सर्वे होगा और कब ब्राड गेज बनेगा। इसलिये मेरा आपसे कहना है कि उस रेलवे लाइन को आपको लेना चाहिये।

चूंकि मैं रेलवे यूनियन में काम करता हूँ, इसलिये मैं रेलवे मंत्री साहब को और रेलवे बोर्ड को इतना आश्वासन दिलाता हूँ कि यदि वर्कर्स की जो मांगें हैं, वह पूरी कर दें और उनको सहूलियतें दें और यदि ऊपर से लेकर नीचे तक के आफिसर्स के दृष्टिकोण में परिवर्तन हो जाय, तो रेलवे यूनियन के लोग उनके साथ तमाम जगह को-ऑपरेट करेंगे और उनको मदद देंगे। जैसा कि मैंने शुरू में कहा, जब तक कि रेलवे ठीक से नहीं चलेगी, जब तक रेलवे के लोग ठीक से काम नहीं चलायेंगे, तब तक रेलवे की द्वितीय पंचवर्षीय योजना ही नहीं बल्कि सारे हिन्दुस्तान की जो ४८०० करोड़ रुपये की पंचवर्षीय योजना है, वह नहीं चल सकती है। इसलिये जो रेलवे में यूनियन की मांग है और जो कि वाजिब मांग है, उसको पूरा करना चाहिये। कम से कम जो सौ रुपये की मांग ये लोग रखते हैं उसको तो पूरा करना ही चाहिये। आप अपनी तरफ से, रेलवे बोर्ड की तरफ से, पे कमीशन को यह सिफारिश करें कि कम से कम सौ रुपया तो दो ही, ताकि जो और इंडस्ट्रीज वाले हैं, जो प्राइवेट इंडस्ट्रीज वाले हैं, उनके लिये यह एक नमूना हो। मैं एक बार फिर रेलवे मंत्री महोदय को

इतने नफे का बजट पेश करने के लिये और रेलवे कर्मचारियों को सुविधायें देने के लिये जो उम्मीद उन्होंने दिलाई, उसके लिये भी धन्यवाद करूंगा। इन शब्दों के साथ मैं धन्यवाद देते हुए अपने भाषण को समाप्त करता हूँ।

شری پیر محمد خان (جموں ایلڈ)

کشمیر: جذاب وائس چیئرمین صاحب میں پتھانکوت سے جموں تک ریلوے لائن کے لئے کچھ کہنا چاہتا ہوں۔ میرے پہلے سردار صاحب نے کافی کہا ہے۔ سنہ ۱۹۵۲ سے لگاتار ہم اس چھڑ کے لئے کہتے آئے ہیں۔ دو تین سال ہوئے کہ آپ نے مادھوپور تک ریلوے لائن بنائی اسی خیال سے کہ وہ آئے جموں تک لے جائیں گے۔ مگر آپ نے پھر اس کو وہیں پر چھوڑ دیا۔ اب آپ نے غور کیا کہ مادھوپور کی جو ریلوے لائن بنائی گئی ہے اس سے ریلوے تہہارت ملت کب فائدہ نہیں ہے بلکہ لاس ہے۔ وہ لاس اس لئے ہے کہ مادھوپور صرف ایک چھوٹا سا قصبہ ہے تو مادھوپور سے پتھانکوت کو ہفتہ میں شاید دو چار سواریاں چلی جاتی ہوں گی۔ اگر اکانامی کے نظریہ سے آپ جموں تک ریلوے لائن لے جائیں تو البتہ آپ کو لاس نہیں ہوگا بلکہ بہت فائدہ ہوگا۔ مثلاً گرمیوں کے موسم میں جو ویڑیٹر ٹوریزک ہوتا ہے جس کے لئے آپ ڈوپلی کیت کشمیر میل لگاتے ہیں اور پھر یہی اس میں سمٹ ملے میں دقت دھتی ہے کیونکہ ان دنوں ہمیں وہاں جانے کا اتفاق ہوا ہے تو ہم نے

دیکھا ہے کہ کافی دقت ہوتی ہے۔ اور اس کے لئے وہاں ویشلو دیہی کی ایک پاترا بھی ہوتی ہے جو سال میں تین چار مہینے تک چلتی ہے۔ یہ سیزن ختم ہونے کے بعد شروع ہوتی ہے۔ اس میں ہزاروں لوگ ہندوستان سے جاتے ہیں۔ بسوں میں جگہ نہیں ملتی ہے۔ بھپتارے پاتری لوگ پٹھان کورٹ میں ایک ایک دو دو دن پڑے رہتے ہیں اور تب لن کی وہاں سے جانے کی پاری آتی ہے۔

مہرا خہال ہے کہ آپ ریپرو فلڈ سے اس وقت خرچ کریں اور جنوں تک ریلوے لائن بنائیے۔ اس کے لئے آپ پہلے اچھی طرح پتہ کر لیں کہ یہ چیز آپ کو کتنے فائدہ میں رہے گی۔ اس تو نہیں ہوگا۔ مادھوپور سے جنوں تک اگر ریلوے لائن بن جائے گی تو ہم لوگ آپ کی طرف ایک قدم اور آگے بڑھتے آئیں گے۔ ہم چار سال سے دیکھتے رہے ہیں کہ وہ ریلوے لائن ایکدم وہیں رک گئی ہے اور اس لئے آپ رک گئی ہے کہ آپ کو یہ خیال ہوا کہ اس سے آمدنی نہیں ہو رہی ہے۔ تو آپ کو یہ پہلے سے معلوم ہونا چاہیے تھا کہ آمدنی ہوگی یا نہیں ہوگی۔ مادھوپور ایک چھوٹا سا قصبہ ہے۔

سری شاہنواز خان : جम्मू پہنچنے کے بعد آپ نے یہی جواب دیا تو کیر ؟

سری پھر محمد خان : نہیں۔ دیکھئے۔ آپ یہاں سے اندازہ کیجئے کہ جب کورسوں میں ریٹک بڑھ جاتا ہے تو جو کشمیر میل چلتی

ہے اس میں قومی کمیٹ چلتی ہے۔ جموں سے وہ پھر سرینگر جاتی ہے۔ اسی طرح شلو دیہی کی پاترا کے موقع پر بھی وہ جموں جاتی ہے اور پھر وہاں سے ویشلو دیہی جاتی ہے۔ آپ اس کا اچھی طرح پتہ کر لیجئے اور۔ مہرا اپنا خیال ہے کہ نارملی وزینگ سیزن میں ویشلو پاترا کے علاوہ جموں سے کھائی سو تین سو یا چار سو آدمی پٹھانکورت جاتے ہیں۔ یہ وزینگ سیزن اور ویشلو پاترا سیزن ملا کر تقریباً آٹھ نو مہینے بن جاتے ہیں۔ اور مہرا خیال ہے کہ اس کی ضرورت کو پورا کرنے کے لئے ہمیں وہاں بہت بڑی گاڑی چلانا پڑیگی چھوٹی گاڑی سے کام نہیں چلے گا۔ نہیں تو دوسرے لوگوں کو اس سے فائدہ ہی کیا پہونچے گا کیونکہ ریل سے جانے سے جتنا ہمارا سامان مال وغیرہ جائے گا وہ کم کر لے کر جائے گا اور اس سے وہاں کے غریب لوگوں کو فائدہ پہونچے گا۔ ملگری کا جو سامان جانا ہے وہ جنوں تک سستے داموں میں جائیگا۔ موٹر کے ذریعہ پٹرول وغیرہ کے خرچ کے مقابلہ میں سستا پڑیگا۔ تو یہ دونوں طرف کے فائدے کی بات ہے۔ ریلوے قیہارنملٹ کے لئے بھی اور عام لوگوں کے لئے بھی پھر اس میں پولیٹیکل فائدہ بھی ہے۔ ہماری اسمبلی نے جب سے ایکسپن کا فیصلہ کیا ہے اس کو دیکھتے ہوئے اور گورنمنٹ آف انڈیا کے سیکوریتی کونسل میں کشمیر کے ملاکمنٹ پر

(شری پیر محمد خان)

موجودہ ریہ کو دیکھتے ہوئے ہماری ریاست کی پولیٹیکل سٹیبلٹی بہت اچھی ہو گئی ہے اور اس ریلوے لائن کے بن جانے سے اس پولیٹیکل سٹیبلٹی میں بہت زیادہ مضبوطی آ جائے گی۔ اس کے علاوہ سٹریٹجکلی بھی یہ لائن بہت مفید ہوگی۔ جموں تک ریلوے لائن لیجانے کے بعد آپ پھر سرینگر یا اور آگے تک اس کو لیجا سکتے ہیں۔ مگرو فی الحال جموں تک لیجانے میں آپ کو کوئی نقصان نہیں ہے یہ میں یقین اور دعوے سے کہتا ہوں۔

دوسری بات یہ ہے کہ جب سے سٹیشنوں پر کھانے وغیرہ کے انتظام کے متعلق کنٹریکٹ سسٹم ختم ہوا ہے تب اسٹیشن پر کھانا ملنے میں بڑی دقت ہو گئی ہے۔ پہلے پٹھان کوٹ میں ہر وقت کھانا تیار ملتا تھا لیکن جب سے یہ سسٹم ختم ہوا ہے اگر آپ وہاں کھانے کے لئے کہیں تو کہتے ہیں کہ یہاں کھانا لگتا ہی نہیں۔ آپ غور کریں کہ اس کی تہہ میں کیا بات ہے۔ جب مکھیاں کو ساڑھے آٹھ بجے گاڑی پہنچتی تھی تب کھانے کا وقت تھیک تھا لیکن اب گاڑی بالآخر سارے دس بجے رات پہنچتی ہے اور وہ کھانے کا کوئی وقت نہیں ہوتا۔ تو میری گزارش ہے کہ ان سب چیزوں کو دیکھنا چاہیئے۔ میں یہ نہیں کہتا کہ آپ ایسا خرچ کریں کہ جس سے آپ نقصان اٹھائیں۔ بلکہ آپ سب حساب لگا کر

دیکھ لیں اور سوچ لیں کہ اکانامیکلی ریلوے کا فائدہ ہوتا ہے یا نہیں۔ اور پھر آپ جموں تک ریلوے لائن ضرور بنائیں۔ میں یقین کے ساتھ آپ سے کہتا ہوں کہ ریلوے کو کافی فائدہ ہوگا البتہ ریلوے کا پہلے کچھ خرچ ضرور ہوگا۔

ان لفظوں کے ساتھ میں اپنی تقریر کو ختم کرتا ہوں کہ ریلوے منسٹری ہمیں بھی موقع دے کہ اس سلسلہ میں ہم انہیں مبارکباد دیں۔

†[श्री पीर मुहम्मद खान (जम्मू एंड काश्मीर) : जनाब वाइस चैयरमैन साहब ! मैं पठानकोट से जम्मू तक रेलवे लाइन के लिए कुछ कहना चाहता हूँ। मेरे पहले सरदार साहब ने काफी कहा है। सन् १९५२ से लगातार हम इस चीज के लिए कहते आये हैं। दो तीन साल हुए कि आपने माधोपुर तक रेलवे लाइन बनाई इस ख्याल से कि वह आगे जम्मू तक ले जायेंगे मगर आपने फिर इसको वहीं पर छोड़ दिया। अब आपने गौर किया कि माधोपुर की जो रेलवे लाइन बनाई गई है इससे रेलवे डिपार्टमेंट को फायदा नहीं है बल्कि लास है। वह लास इसलिए है कि माधोपुर सिर्फ एक छोटा सा कस्बा है तो माधोपुर से पठानकोट को हफ्ता में शायद दो चार सवारियां चली जाती होंगी। अगर एकनामी के नजरिया से आप जम्मू तक रेलवे लाइन ले जायें तो अलबत्ता आपको लास नहीं होगा बल्कि बहुत फायदा होगा। मसलन गर्मियों के मौसम में जो विजिटर ट्रैफिक होता है जम्मू के लिए आप डुप्लीकेट काश्मीर मेल लगाते हैं और फिर भी इसमें सीट मिलने में दिक्कत रहती है क्योंकि इन दिनों में वहां जाने का इत्काक हुआ है तो हमने देखा है कि काफी दिक्कत होती है। और इसके लिए वहां वैष्णव देवी

†[] Hindi translation.

की एक यात्रा भी होती है जो साल में तीन चार महीने तक चलती है। यह सीजन खत्म होने के बाद शुरू होती है। इसमें हजारों लोग हिन्दुस्तान से जाते हैं। बसों में जगह नहीं मिलती है। बेचारे यात्री लोग पठानकोट में एक एक दो, दो दिन पड़े रहते हैं और तब इनकी वहां से जाने की बारी आती है।

मेरा ख्याल है कि आप रिजर्व फंड से इस वक्त खर्च करें और जम्मू तक रेलवे लाइन बना दें। इसके लिए आप पहले अच्छी तरह पता कर लें कि यह चीज आपको कितने फायदे में रहेगी। लास तो नहीं होगा। माधोपुर से जम्मू तक अगर रेलवे लाइन बन जायेगी तो हम लोग आपकी तरफ एक कदम और आगे बढ़ आयेंगे। हम चार साल से देख रहे हैं कि वह रेलवे लाइन एकदम वहीं रुक गई है और इसलिए रुक गई है कि आपको यह ख्याल हुआ कि इससे आमदनी नहीं हो रही है। तो आपको यह पहले से मालूम होना चाहिए था कि आमदनी होगी या नहीं होगी। माधोपुर एक छोटा सा कस्बा है।

श्री शाहनवाज खां : जम्मू पहुंचने के बाद आपने यही जवाब दिया तो फिर ?

श्री पीर मुहम्मद खान : नहीं, नहीं। देखिये ! आप यहां से अन्दाज़ा कीजिये कि जब गर्मियों में ट्रेफिक बढ़ जाता है तो जो काश्मीर मेल चलती है इसमें डुप्लीकेट चलती है। जम्मू से वह फिर श्रीनगर जाती है। इस तरह वैष्णव देवी की यात्रा के मौके पर भी वह जम्मू जाती है और फिर वहां से वैष्णव देवी जाती है। आप इसका अच्छी तरह पता कर लीजिए। मेरा अपना ख्याल है कि नारमली विजिटिंग सीजन में वैष्णव यात्रा के अलावा जम्मू से ढाई सौ, तीन सौ या चार सौ आदमी पठानकोट जाते हैं। यह विजिटिंग सीजन और वैष्णव यात्रा सीजन मिलाकर तकरीबन आठ नौ महीने बन जाते हैं। और मेरा ख्याल है कि इसकी ज़रूरत को पूरा करने के लिए हमें वहां बहुत बड़ी गाड़ी चलानी पड़ेगी। छोटी

गाड़ी से काम नहीं चलेगा। नहीं तो दूसरे लोगों को इससे फायदा हो क्या पहुंचेगा क्योंकि रेल से जाने से जितना हमारा सामान माल वगैरह जायेगा वह कम किराये पर जायेगा और इससे वहां के गरीब लोगों को फायदा पहुंचेगा। मिलिटरी का जो सामान जाता है वह जम्मू तक सस्ते दामों में जायेगा। मोटर के जरिये पेट्रोल वगैरह के खर्च के मुकाबले में सस्ता पड़ेगा। तो यह दोनों तरफ के फायदे की बात है। रेलवे डिपार्टमेंट के लिए भी और आम लोगों के लिये भी। फिर इसमें पोलिटिकल फायदा भी है। हमारी असेम्बली ने जब से एक्सेशन का फैसला किया है इसको देखते हुए और गवर्नमेंट आफ इंडिया के सिक्योरिटी कौंसिल में काश्मीर के मामले पर मौजूदा रवैया को देखते हुए हमारी रियासत की पोलिटिकल एस्टेबिलिटी बहुत अच्छी हो गई है और इस रेलवे लाइन के बन जाने से इस पोलिटिकल एस्टेबिलिटी में बहुत ज्यादा मजबूती आ जायेगी। इसके अलावा स्ट्रेटिजिकली भी यह लाइन बहुत मुफ़ाद होगी। जम्मू तक रेलवे लाइन ले जाने के बाद आप फिर श्रीनगर या और आगे तक इसको ले जा सकते हैं। मगर फिलहाल जम्मू तक ले जाने में आपको कोई नुकसान नहीं है यह मैं यकीन और दावे से कहता हूँ।

दूसरी बात यह है कि जब से स्टेशनों पर खाने वगैरह का इन्तज़ाम के मुतल्लिक कांटेक्ट सिस्टम खत्म हुआ है तब से स्टेशन पर खाना मिलने में बड़ी दिक्कत हो गई है। पहले पठानकोट में हर वक्त खाना तैयार मिलता था लेकिन जब से यह सिस्टम खत्म हुआ है अगर आप वहां खाने के लिये कहें तो कहते हैं कि यहां खाना लगता ही नहीं। आप गौर करें कि इसकी तह में क्या बात है। जब मकेरियां को साढ़े आठ बजे गाड़ी पहुंचती थी तब खाने का वक्त ठीक था लेकिन अब गाड़ी जालन्धर साढ़े दस बजे रात को पहुंचती है और वह खाने का कोई वक्त नहीं होता। तो मेरी

[श्री पंर मुहम्मद खान]

गुजारिश है कि इन सब चीजों को देखना चाहिए। मैं यह नहीं कहता कि आप ऐसा खर्च करें कि जिससे आप नुकसान उठाएँ। बल्कि आप सब हिसाब लगा कर देख लें और सोच लें कि एकानामिकता रेलवे का फायदा होता है या नहीं। और फिर आप जम्मू तक रेलवे लाइन जरूर बनायें। मैं यूनो के साथ आपसे कहता हूँ कि रेलवे को काफ़ी फायदा होगा। अब बत्ता रेलवे का पहले कुछ खर्च जरूर होगा।

इन लफ़्ज़ों के साथ मैं अपनी तकरीर को खत्म करता हूँ कि रेलवे मिनिस्ट्री हमें भी मौका दे कि इस सिलसिले में हम उन्हें मुकारक-बाद दें।]

श्री देवकीनन्दन नारायण (मुम्बई) :
उपसभाध्यक्ष महोदय, अब करीब करीब आज का समय तो खत्म हो रहा है और मुझे इस बात की खुशी है कि जो मैं आज समाप्त नहीं कर सकूँगा वह सोमवार को कहने के लिए शेष रह जायगा।

मैंने जब इस बजट को पढ़ा तब मैंने यह देखना चाहा कि इस बजट को किस तरह से आम जनता की निगाह से देख सकते हैं, क्योंकि आखिरकार रेलवे आम जनता की है, आम जनता के पैसे से चलती है। रेलवे को ज्यादा से ज्यादा मुनाफ़ा होता है तो वह आम जनता से ही होता है। यह खुशी की बात है और मंत्री महोदय को और रेलवे अधिकारियों को बधाई देनी चाहिये कि आज हिन्दुस्तान सरकार के किसी महकमे की जनता में तारीफ़ होती है तो वह खास कर रेलवे की होती है, क्योंकि साधारण मनुष्य जब देखते हैं कि पचासों वर्षों से वही पुराने ढंग के स्टेशन्स जो चले आ रहे थे अब बदल गये, जिन स्टेशनों में पानी तक नहीं मिलता था वहाँ पानी मिलने लग गया, और भी जो सुविधाएँ होनी चाहिये थीं पर मिलती न थीं वे हर एक जगह पर मिलने लग गई हैं, कुछ कुछ करप्शन भी कम

हो गया है, तो इन तमाम बातों का देखते हुए वे समझते हैं कि हाँ, रेलवे में तरक्की हो रही है। मेलों-उलों के वक्त बहुत सी स्पेशल गाड़ियाँ चलाई जाती हैं, भारत भ्रमण करने के लिये किसानों को स्पेशल गाड़ियाँ मिल जाती हैं विद्यार्थियों को कंसेशन मिलते हैं, यानों किसे दृष्टि से आप देखें तो जनता का लाभ पहुंचा है हालाँकि बहुत सी तकलीफें अभी मौजूद हैं जिनका जिक्र मैं करने का हूँ। परन्तु यह बात सत्य है कि आम जनता आज बहुत कुछ रेलवे की तरक्की से खुश है और रेलवे का काम भी जब से हम आज़ाद हुए हैं, खूब बढ़ा है। रेलवे के गुड्स का काम तो इतना बढ़ा है कि करीब करीब डबोड़ा हो गया है, पहले से गुड्स ट्रेन्स को डबोड़ा माल ले जाना होता है, लाना होता है। हालाँकि हमारे देश की माली हालत कुछ सुधर रही है, कुछ जागृति पैदा हो रही है, और अब हम लोग अधिक भ्रमण भी करने लगे हैं और इससे हमारे यात्रियों की तादाद बढ़ गई है। भोज तो कम नहीं हुई, ओवरकाउटिंग तब जैसी थी वैसी हो है परन्तु ट्रेनें काफी बढ़ा दी गई हैं।

[Mr. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair]

ट्रेन्स की माइलेज बढ़ा दी गई है, डिब्बे बढ़ा दिये गये हैं, और इससे लोगों को यह तो मालूम देता है कि सरकार भीड़ कम करने के लिये कोशिश कर रही है। इसलिए रेलवे के मामले में इस निगाह से देखा जाय तो पता चलेगा कि एक तरह से इस विभाग में तरक्की हो रही है, सुविधाएँ बढ़ रही हैं, लोकोमोटिव्स बन रहे हैं, ज्यादा बर्गस तैयार हो रहे हैं, डिब्बे बनाने के कारखाने खुल रहे हैं, चारों तरफ से मजदूरों को मजदूरी मिल रही है। जो भी नये काम हो रहे हैं, उन पर डेढ़ लाख मजदूर आज काम कर रहे हैं। इस तरह से बेकारी की समस्या आज रेलवे बहुत कुछ हल कर रही है। परन्तु साथ साथ मुझे यह कहना होगा कि इस तरक्की के साथ, इस बेहतरी के साथ, इस बढ़ावे के साथ, जिम्मेदारों का क्याल जो

कुछ और बढ़ना चाहिये या उतना बढ़ता दिखायी नहीं दे रहा है। तरक्की के साथ साथ एफिशियेंसी बढ़नी चाहिये थी, कार्यक्षमता बढ़नी चाहिये थी। मुझे कुछ डर है और बड़ी नम्रतापूर्वक मैं कहना चाहता हूँ कि एफिशियेंसी कुछ कम जरूर हो रही है। एक ही आप उदाहरण ले लीजियेगा कि आये दिन जो . . .

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You can continue on Monday. Now, there is half-an-hour discussion.

SHRI DEOKINANDAN NARAYAN: Thank you, Sir.

5 P.M.

HALF-AN-HOUR DISCUSSION RE EXPORT OF CEMENT TO PAKISTAN

SHRI H. D. RAJAH (Madras): Sir, this debate arose out of a question in this House regarding export of cement to Pakistan but from a hand-out, I was able to get, regarding that, the following information:

"The imports from Pakistan include a quantity of 30,000 tons against which an equivalent quantity was also exported by us to East Pakistan in pursuance of an exchange programme agreed upon."

Therefore, I take it that this is only an exchange of cement between Pakistan and ourselves and therefore no loss or no profit is involved but I would like to know from the hon. Minister the position with regard to & subsequent statement and that is as follows:

"We have however agreed to an outright sale of 10,000 tons of cement to Pakistan for supply to their eastern region."

This was also in pursuance of an agreement for an exchange programme of 50,000 tons but now that we are able to produce enough quantities of cement in the North Western region, that programme is not to be implemented but this 10,000 tons of

cement will be exported outright to Pakistan and I would like to know from the hon. Minister on what basis and what is the price and how it will work to the benefit of our country.

Now, while discussing this matter in a general way, I wish to deal with the export policy of the Government with regard to this matter. There are Export Promotion Councils. Now, in this country there is a consumer-resistance of cement. Cement was wholly handled by the State Trading Corporation. They took over the responsibility of distributing cement in this country and when they found that there was not enough quantity of cement available in our country, they launched upon an import programme

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We are not concerned with the import and export policy here. We are really concerned here with the supply of cement to Pakistan.

SHRI H. D. RAJAH: Other subjects also can be discussed. The hon. Minister may not have any objection. . . .

(Interruptions.)

MR. DEPUTY CHAIRMAN: He may not object but I have objection. It must be strictly confined to the question out of which the debate arises.

SHRI H. D. RAJAH: I don't agree, I don't think there is any such rule or procedure in any place. I can talk on umpteen. . . .

(Interruptions.)

MR. DEPUTY CHAIRMAN: This is a half-an-hour discussion. . . .

SHRI H. D. RAJAH: You can see the points which I have put in the demand for the half-an-hour discussion. If you confine me only to Pakistan, I have only to abuse them and nothing else. That is not a way in which a debate is to take place. That is only incidental and it comes out of it . . .

(Interruptions.)