



THE
SENATE OF PAKISTAN
DEBATES

OFFICIAL REPORT

Friday, the 14th December, 1973

CONTENTS

	PAGES
1. Adjournment Motion <i>Re</i> : Grave situation in Baluchistan. ...	277—282
2. Adjournment Motion <i>Re</i> : Lack of Medical aid to late— Mr. Siddiq Khan (<i>Ruled out of order</i>)— ...	282—286
3. Resolution <i>Re</i> : Arab-Israel War— ...	826—292
4. Motion under rule 187 <i>Re</i> : Inefficiency in Pakistan— Western Railway (<i>Discussion continued</i>). ...	292—314

PRINTED BY THE MANAGER, PRINTING CORPORATION OF PAKISTAN PRESS, ISLAMABAD
PUBLISHED BY THE MANAGER OF MAKTABA JADEED PRESS, LAHORE,

Price : Paisa 50

SENATE DEBATES
SENATE OF PAKISTAN

Friday, December 14, 1973

The Senate of Pakistan met at three of the clock in the afternoon, on Friday December 14, 1973, in the Senate Chamber Islamabad, Mr. Chairman (Mr. Habibullah Khan) in the chair.

(Recitation from the Holy Quran)

Mr. Chairman: Now we take up the adjournment motion standing in the name of Khawaja Safdar. Please move it.

**ADJOURNMENT MOTION RE : GRAVE SITUATION
IN BALUCHISTAN.**

Khawaja Mohammad Safdar: I beg leave of the House to move a motion for the adjournment of the business of the Senate to discuss a definite matter of urgent public importance and of recent occurrence, namely, the grave situation in Baluchistan as disclosed in a press release of the Inter Services Public Relations Directorate published in the national press on the 9th December, 1973. The press release said that thirteen outlaws were killed and four injured, while the troops suffered one killed and two wounded.

The grave situation which the publication of the news of such a serious clash has disclosed, has sent a wave of alarm throughout Pakistan.

Mr. Chairman: Yes, Mr. Minister.

Mr. Khurshid Hasan Meer: The Provincial Government has called the army in Baluchistan in aid of civil power. When the army apprehend the outlaws they resist. That is why they are called outlaws and there is some casualty. To say some thing very serious is happening is not correct. The fact of the matter is that the previous provincial Government had tried to starve the Jamot tribe. They had created such serious situation but now the situation is better. The provincial Government is bringing the situation under control, by and large except for a very limited small area where the outlaws operate. The provincial Government

Mr. Khurshid Hassan Meer :

has called the army in aid of civil power and the army is doing its duty— it is a patriotic and national force. Unfortunately, it is in the law that whenever any provincial officer—district magistrate—or some one higher up calls upon the nearest Army Commander to come to his assistance in restoring law and order situation, it is his duty. Therefore, this motion firstly is not in order and secondly I oppose it.

Mr. Chairman : With regard to the admissibility of the motion you have just heard that the army is there in aid of the provincial Government ; that is the objection.

Mr. Abdul Qaiyum Khan : I would draw the attention of the House to the provision of the Criminal Procedure Code (I do not remember the number) but under that the District Magistrate can call for the Military Commander in aid of the civil power. Therefore, it is provincial concern and the proper forum would be the Provincial Assembly.

Mr. Chairman : There is no doubt that there is a provision.

Mr. Abdul Qaiyum Khan : Provincial Assembly of Baluchistan would be the proper forum for this adjournment motion.

خواجہ محمد صفدر : میں تو صرف ان باتوں کا جواب دوں گا۔ جو اعتراضات وزراء صاحبان نے کیے ہیں۔ ان کے علاوہ کوئی اور بات نہیں کہوں گا۔

جناب چیئرمین : مجھے تو آپ نے کچھ کہنے ہی نہیں دیا۔

خواجہ محمد صفدر : کیا یہ ساری پابندیاں مجھ پر ہی ہیں۔ اس طرف کوئی نہیں ہے ؟

جناب چیئرمین : پابندیاں دونوں طرف ہیں۔ یہ تو اعتراض آپ نے یونہی کر دیا ہے۔

Khawaja Mohammad Safdar : I am sorry, I withdraw, Sir.

جناب چیئرمین : میں نے تو یہ کہا ہے کہ مجھے تو کچھ کہنے دیں۔ مجھے آپ نے کچھ کہنے ہی نہیں دیا۔ میں صرف یہ کہہ رہا تھا۔ that you please confine yourself to the issue of admissibility. How it is admissible? There objection is that law and order comes under the provincial sphere and the Central Government is not primarily concerned in the matter.

خواجہ محمد صفدر : جناب چیئرمین ! میں نہایت ادب سے گزارش کروں گا کہ یہ Law and order کا مسئلہ نہیں ہے۔ اس کے متعلق میں کسی معمولی آدمی کا حوالہ نہیں دیتا۔ بلکہ اس صوبے کے گورنر کا حوالہ دیتا ہوں جو دوسری بار ابھی کل لاہور میں آئے ہیں اور اس سے دو ہفتے پہلے بھی لاہور میں آئے تھے اور جب کہ وہ راولپنڈی تشریف

لا رہے تھے تو انہوں نے کہا ہے کہ It is a problem of insurgency.

Mr. Chairman : That is not a part of this motion.

خواجہ محمد صفدر : جناب والا ! وزیر صاحب نے کہا ہے کہ اس حکومت کا اس سے تعلق نہیں ہے انہوں نے کہا ہے کہ وہاں صرف Law and order کا مسئلہ ہے۔ میں کہتا ہوں کہ Law and order کا مسئلہ نہیں ہے۔ وہاں مسئلہ بڑا serious ہے۔ گورنمنٹ کو چاہیے کہ ایک دن مقرر کرے تا کہ ہم اس پر بحث کر سکیں تا کہ اس طرف اور اس طرف سے بھی صحیح حالات ملک کے سامنے آسکیں۔ اگر صحیح حالات سامنے نہیں آئیں گے۔ اگر آپ دیگچی کا ڈھکنا دباؤ سے بند رکھیں گے تو مجھے خطرہ ہے تو یہ کسی روز ضرور پھٹ جائے گی یہ ملک کے Interest میں ہے کہ ہمیں ان تمام واقعات جو بلوچستان میں ہو رہے ہیں، کا علم ہونا چاہیے جس کے متعلق گورنر بگٹی نے دو تین مہینے پہلے کہا تھا کہ اگر میں تمام باتیں بتا دوں تو explosion ہو جائے گا۔

Mr. Abdul Qaiyum Khan : How could all this be relevant to the Motion?

Khawaja Mohammad Safdar : This is relevant Sir.

جناب چیئرمین : وہ دوسری Adjournment Motion مسٹر بگٹی کے متعلق ہے۔

خواجہ محمد صفدر : وہ کل آئے گی۔

جناب چیئرمین : جب بھی آئے تو پھر آپ کہنا۔

خواجہ محمد صفدر : اول بات تو یہ ہے کہ محترم وزیر صاحب غور سے پڑھتے نہیں۔ انہوں نے کہا کہ ایک آدھ Out law مر گیا تو کون سی بات ہو گئی۔ میری Adjournment Motion میں یہ لکھا ہے کہ ایک فوجی سپاہی مر گیا اور دوسرا زخمی ہوا۔ میرے محترم بزرگ نے پڑھا نہیں ہے۔ اس لیے میں آپ کی توجہ دلانا چاہتا ہوں کہ فوج کے آدمی وہاں مر رہے ہیں۔ یہ مسئلہ جو Defence force سے متعلق ہے۔ اس لیے یہ تحریک بالکل قاعدہ کے مطابق ہے۔ یہ صوبائی مسئلہ قطعی طور پر نہیں ہو سکتا۔ اس لیے کہ وہاں دو چار یا دس آدمی فوج کے نہیں بلائے گئے۔ ہماری اطلاع کے مطابق souror ہیں کہ تین ڈویژن فوج وہاں پر operate کر رہی ہے۔ اتنا بڑا اپریشن جہاں ہو رہا ہو۔

Mr. Abdul Qaiyum Khan : Baluchistan is a part of Pakistan. Normally three divisions remain there. When a Military Commander is requested by the District Magistrate to come and aid the civil power for the welfare of the people of that province, that becomes a provincial subject.

خواجہ محمد صفدر : میں یہ عرض کر رہا تھا کہ جہاں ڈیفنس فورسز کے افراد مارے جا رہے ہوں ...

Mr. Khurshid Hasan Meer : Point of order. First of all the Honourable Member is only repeating himself which is not admissible under the rules.

Mr. Khurshid Hassan Meer :

Secondly an objection has been raised and the Honourable has replied. Now all that is needed is a ruling because we are not discussing the merits of the motion.

خواجہ محمد صفدر : جب محترم میر صاحب ادھر ادھر کی باتیں کرتے ہیں تو ٹھیک ہے۔ کل بھی انہوں نے تقریر کرنے کی کوشش کی تھی اور آپ نے انہیں روک دیا تھا۔ آج وہ پھر اُٹھ کھڑے ہیں۔

میں یہ عرض کر رہا تھا کہ جہاں فوجی ملازمین مارے جا رہے ہوں تو کسی صورت میں یہ صوبائی معاملہ نہیں رہتا بلکہ ...

چوہدری محمد حنیف خان : پوائنٹ آف آرڈر جناب والا ! گزارش یہ ہے کہ میرے فاضل دوست نے اس کی Admissibility کے متعلق جو کچھ کہنا تھا وہ کہہ چکے ہیں اور اس کا جواب بھی انہیں مل چکا ہے۔ اب اس بہانے سے کہ وہ میر صاحب کی باتوں کے جواب میں کچھ کہیں گے وہ تقریر کرنا چاہتے ہیں۔ اس کے بعد وہ کہیں گے اب جو کچھ وزیر محنت نے کہا ہے اس کے جواب میں وہ کچھ کہنا چائیں گے۔ یہ طریقہ تو ٹھیک نہیں ہے۔

جناب چیئرمین : ہماری بدقسمتی تو یہ ہے کہ ہم سب وکیل اکٹھے ہو گئے ہیں۔

جناب محمد ہاشم غلزی : جناب والا ! اعتراض یہ کیا گیا ہے کہ یہ صوبائی معاملہ ہے۔ میں یہ عرض کروں گا کہ یہ صوبائی معاملہ نہیں ہے کیونکہ وہاں فوج کام کر رہی ہے اور فوجی افراد مر رہے ہیں۔ انہوں نے تو صرف ایک واقعہ پیش کیا ہے، اس کے علاوہ کوئٹہ میں فراد جو فوجی تھے دفنائے گئے۔ میں یہ بھی عرض کروں گا کہ فوج سرحدوں کی حفاظت کے لیے ہوتی ہے اگر اس کو لا اینڈ آرڈر کے معاملہ کے لیے استعمال کیا جائے تو یہ ٹھیک نہیں ہے۔ اس مقصد کے لیے سیکورٹی فورس، فیڈرل پولیس اور دوسری پولیس موجود ہے۔ فوج کو اس طرح ضائع نہیں کرنا چائے۔ اس لیے میں یہ درخواست کروں گا کہ اس قرارداد پر غور کیا جائے تاکہ ہمیں حکومت کو بلوچستان کے صحیح حالات بتانے کا موقع مل سکے۔ اگر ہم نے اس کو نظر انداز کر دیا تو اس کے بہت برے اثرات ظاہر ہوں گے اس کے علاوہ کہا گیا ہے کہ تیرہ آدمی مارے گئے وہ out laws تھے۔ ہم جانتے ہیں کہ out laws کا کوئی وجود نہیں ہے۔

جناب چیئرمین : آپ واقعات پر تقریر کر رہے ہیں۔

جناب محمد ہاشم غلزی : میں یہ عرض کر رہا تھا کہ یہ مسئلہ ڈیفنس فورسز کی جانیں ضائع کرنے سے حل نہیں ہوگا۔ اس پر سنجیدگی سے غور کرنا چاہیے کہ یہ صوبائی معاملہ نہیں ہے۔

Mr. Chairman : Is there anything left ?

Mr. Kamran Khan : One point.

Mr. Chairman : Because you are a pleader ? You can say anything new.

Mr. Kamran Khan : I think it will be something new.

Mr. Chairman : It should be absolutely new.

Mr. Kamran Khan : It will be new. It will be an entirely new point.

Mr. Chairman : Provided it is relevant to the discussion.

Mr. Kamran Khan : It will be relevant to the discussion. This adjournment motion is not based on a hand-out issued by the District Magistrate. It is based on a reported issued by the military authorities. Because the Honourable Minister for Home Affairs objected to this adjournment motion on the ground that it was a provincial matter and the army had been called in support of the Civil authorities, on that ground he objected to it. This is my only submission.

Mr. Chairman : My own feeling in the matter is that whenever there is any threat from any direction to the country, it is for the Government, call it Provincial or Central, to see that the frontiers are safeguarded. Now supposing, God forbid, if there is threat from the East you shall have to move sufficient forces to the East for the protection of your border. If there is any such threat from the north or from the south, you shall have to move your forces to that direction. If there is threat from west, it is the duty of the Government that the frontiers are well-defended. You shall have to move the troops to that direction. So, the movement of the troops or the size of the troops in any particular locality is not of much importance. It is a question of defence and locally it is a question of law and order. Supposing three divisions have been posted—if it is correct because it has been alleged by Khawaja Mohammad Safdar who was the mover—three divisions have been stationed there in Baluchistan, well, Baluchistan is a part and parcel of Pakistan and if there need be not only three but thirty divisions will be moved in that direction. There is nothing unusual about it. So far as the killing of a soldier or an outlaw or a citizen or an official or non-official concerned, it is purely a concern of law and order which is within the Provincial Government sphere and the Federal Government has nothing to do with it. Now, as the Leader of the Opposition has pointed out it is almost a daily routine that every day some outlaws are ambushed and killed, then it is not a matter of urgent public importance and recent occurrence. This is quite a different matter. For that you and the Government side can arrange a debate. It is for you. I am not concerned. I am only concerned with the admissibility of the present motion. It is not a matter of recent occurrence. According to the Leader of the Opposition it is a continued process and secondly it is a provincial subject pure and

Mr. Chairman

simple and the Federal Government is not directly concerned with it. It is not the primary concern of the Federal Government. Therefore, I rule the motion out of order.

Now Mr. Shahzad Gul, you move your adjournment motion.

**ADJOURNMENT MOTION RE : LACK OF MEDICAL AID TO LATE
MR. MOHAMMAD SIDDIQUE KHAN**

Mr. Shahzad Gul : Sir, I beg leave of the House to move a motion for the adjournment of the business of the Senate to discuss a definite matter of urgent public importance and of recent occurrence, namely, that Mr. Mohammad Siddiq Khan, General Secretary of NWFP Provincial UDF and Finance Secretary of NWFP Provincial NAP, who was a detenué in the Central Jail, Haripur, under DPR died sometime on Friday, the 7th December 1973 unattended and without proper medical aid. The authorities did not provide the late Mr. Mohammad Siddiq Khan with proper medical aid which has let a wave of resentment against the Government throughout the NWFP.

Mr. Abdul Qaiyum Khan : I object to it. I think the facts are also absolutely incorrect. Late Mr. Siddique Khan was detained by an order of the Government of NWFP and he died in Haripur Jail. The subject-matter of the adjournment motion is, therefore, obviously the concern of the Provincial Government. As such, it is not admissible under clause (f) of rule 71 of the Rules of Procedure for the Senate which lays down that a motion should relate to a matter which is primarily the concern of the Federal Government. Now, Sir, he has referred to an incorrect fact. I want to give categorical statement that he was given all the medical treatment. Now an aspersion has been caused on a government—on the provincial government. As far the facts it has been ascertained from Mr. Shaukat Mahmood, Superintendent Haripur Jail. On 7th December at 9.10 a.m the deceased had a severe heart attack. The Jail doctor was called immediately and despite provision of all possible medical aid he expired at 9.45 a.m. This in itself shows the severity of the attack. All English version of the statement of Mr. Jahan Zeb son of the deceased as narrated by the Superintendent Jail Haripur is reproduced below :-

“Quote : This morning 7th December 1973 at 9.45 a.m my father Mohammad Siddique Khan, General Secretary NWFP UDF and Finance Secretary of NWFP NAP died of heart failure. He had a severe heart attack at 9.10 a.m.

On getting this information the jail authorities at once called the doctor who tried his best to save my father. The Jail authorities extended their full cooperation but my father could not survive. His death is natural. Despite the best efforts of the doctor, he could not survive. The *postmortem* of the body should not be undertaken because I have no complaint against anybody. Jail authorities have fully cooperated."

Now, Sir, I think on the basis of this and the son of the deceased which is a very recent statement made by this young man and also because of the fact that it is on the order of the Provincial Government and not the federal government. In view of these the adjournment motion should be ruled out of order.

Mr. Chairman : For my information Mr. Home Minister is the administration of prisons provincial subject or central subject ?

Mr. Abdul Qaiyum Khan : It is a provincial subject.

جناب شہزاد گل : جناب والا ! وزیر داخلہ نے جو facts بیان کیے ہیں اور اس کے بیٹے کا حوالہ دیا ہے ، میرے علم میں تو کوئی ایسی بات نہیں ہے کہ اس کے رشتہ دار ...

Sardar Mohammad Aslam : It was purely a provincial subject as has been said by the Honourable Minister. Now the Honourable member is referring to facts which is not admissible.

جناب چیئرمین :

سینیئر صاحب نے ان کے لڑکے کا حوالہ دیا کہ اس نے یہ بیان دیا ہے کہ میرا والد heart attack کا مریض تھا اور جیل والوں نے اس کے ساتھ اچھا سلوک کیا ہے اور تمام سہولتیں پہنچائی ہیں ۔ وہ اس کا جواب دے رہے ہیں ۔

Sardar Mohammad Aslam : Sir, the first objection taken by the Honourable Minister for Interior is that it is purely a provincial subject.

جناب عبدالقیوم خان : جناب میں اس کے بیٹے کے بیان کو پرگز نہ پڑھتا ، صرف اسی پر اکتفا کرتا کہ یہ پراونشل سہجیکٹ ہے مگر یہ کہا گیا تھا کہ بڑا لے رحم دلانہ سلوک کیا گیا ہے ، ظلم کیا گیا ہے ، کوئی علاج نہیں ہوا اور یہ ہیجان بھیل گیا ۔ اسی بناء پر میں نے یہ بیان پڑھا ورنہ اس کے پڑھنے کی ضرورت نہیں تھی ۔

جناب شہزاد گل : جناب والا ! جہاں تک اس امر کا تعلق ہے کہ محمد صدیق جیل میں فوت ہوا ہے یہ تو admitted ہے ۔ وزیر داخلہ کے بیان کے مطابق یہ بھی admitted ہے کہ اس کا بیٹا بھی اس وقت جیل میں نظر بند تھا ۔ وہ اس کا اکلوتا بیٹا تھا ۔ محمد صدیق دل کا مریض تھا ۔ اس کو وہاں facilities مہیا نہیں کی گئیں ۔ اس واسطے اس پر جیل میں

Mr. Shahad Gul

heart attack ہوا اور وہیں فوت ہو گیا۔ اس کا بیٹا بھی ڈی۔ پی۔ آر کے تحت جیل میں نظر بند تھا۔ جب محمد صدیق کی باڈی باہر لائی گئی تو بتایا گیا کہ اس کو کوئی attend کرنے والا نہیں تھا اس وجہ سے یہاں اس کی حالت خراب ہو گئی۔ اس کو (سی) کلاس میں رکھا گیا حالانکہ وہ ایک اچھے status کا مالک تھا۔ جناب والا! میں سمجھتا ہوں کہ پراونشل گورنمنٹ خصوصاً صوبہ سرحد اور بلوچستان with due respect وہ سنٹر کے اشارے کے بغیر کچھ کر ہی نہیں سکتیں۔

Mr. Abdul Qaiyum Khan : It is an aspersion on the provincial Government.

Mr. Chairman : Will you please inform the House whether this action under the Defence of Pakistan Rules was taken by the Provincial Government.

Mr. Abdul Qaiyum Khan : Absolutely. I have stated it was done by the Provincial Government and they have powers under the DPR to act concurrent with the Federal Government.

Mr. Chairman : I am referring to this particular case. In this particular case the orders were passed by the Provincial Government ?

Mr. Abdul Qaiyum Khan : Yes, Sir, by the provincial government.

جناب شہزاد گل : جناب والا! جہاں تک مجھے علم ہے اس کو یہاں گرفتار کیا گیا تھا لیکن آرڈر کا مجھے پتہ نہیں کہ آرڈر پراونشل گورنمنٹ نے دیا تھا یا سنٹرل گورنمنٹ نے...

جناب چیئرمین : آپ کو پتہ نہیں انہوں نے بتا دیا ہے۔

جناب شہزاد گل : میری جناب گزارش یہ ہے کہ وہ یو۔ ڈی۔ ایف کا جنرل سیکرٹری تھا اور یہ ایسے حالات میں فوت ہوا ہے کہ اس سے ضروری ہے کہ وہاں کے لوگوں میں ہیجان پیدا ہو جائے گا اور دونوں پارٹیوں میں...

Mr. Chairman : I have heard all that could have been said on this point.

Mr. Kamran Khan : This is a question where a valuable life has been lost. A dog has not died. A man who fought for freedom, a man who fought with Ayub Khan, a man who defied his Martial law, he was a great freedom fighter....

(Interruptions)

Mr. Chairman : I order you to resume your seat. Will you please listen to me. I will not allow this type of dialogue. He was a freedom fighter, he was a patriot—why are you bringing issues on which there can be two opinions and there can be controversial debate? Please confine yourself to the admissibility. It has been said by the Home Minister :

- No. 1. That the facts alleged in the adjournment motion are absolutely incorrect. All medical facilities and medical aid have been provided to him.
- No. 2. Then the statement of his son that the jail authorities fully cooperated and his death was due to heart attack.
- No. 3. Then that it is a provincial subject and the action was taken by the provincial government.
- No. 4. And fourthly and lastly he was detained there under the orders of the Provincial Government.

If you want to say any thing on these point, you can. We know everybody is a freedom fighter. Every Pakistani is a freedom fighter. Can you single out a single person who is not a freedom fighter. Who is a traitor. If you take up such likethings in a discussion on adjournment motion there will be no end to it. Your saying that he was a freedom fighter may be relevant at some other occasion. So far as the question of admissibility of adjournment motion is concerned, you need not say these things. We know that he was in jail. We know that he was arrested we know that he died. Therefore, the only question is whether the Central Government was responsible for his death or there was lack in providing medical aid.

Mr. Kamran Khan : The reliance is being placed on the statement of the deceased's son. His son himself was a prisoner. He was not a free man. How could the statement of a prisoner be relied upon? He was not a free man.

Mr. Chairman : It has already been objected to by the Honourable Home Minister that it is a provincial matter. This is a parliamentary practice, this is a convention that once facts are put forward and allegations are made by one side and a responsible Minister rebuts the existence of those facts and if there is no proof to contradict them then it is a parliamentary convention and parliamentary practice that you have no alternative but to accept them unless there is some better proof

Mr. Chairman

forthcoming. Now the Home Minister categorically repudiates the allegation that it was due to lack of medical facilities being provided by the jail authorities. So, now I can decide this question. It is not a judicial case in the court that you have to weigh everything in the golden scale, that each fact has to be weighed, and you have to see that it is correct or incorrect. In view of categorical repudiation and denial by the Home Minister, who is concerned with this matter, to the effect that the allegation made in the adjournment motion is absolutely incorrect, and that he did not die because of the lack of medical facilities being provided by the jail authorities or negligence on the part of jail Officials. Moreover, as he was put under detention there under the Defence of Pakistan Rules by the Provincial Government and the administration of jails and prisons is a Provincial subject, and it is under the Provincial Government; I therefore, reluctantly, rule this motion out of order.

Any other adjournment motion-no-all right now we move on resolutions.

RESOLUTION RE : ARAB-ISRAEL WAR

Khawaja Mohammad Safdar : Mr. Chairman, may I draw your kind attention to the fact that it is time for Asar prayers.

Mr. Chairman : Would you like to adjourn for 15 or 20 minutes ?

I think 15 minutes are enough. The House stands adjourned for 15 minutes to re-assemble at 4.10 P.M.

The Senate adjourned till 4.10 P.M.

The Senate re-assembled after break for..... Asar prayers.

Mr. Chairman : Now I take up resolutions. Mufti Zafar Ali Nomani, you move your resolution.

مفتی ظفر علی نعمانی : ”سینٹ حالیہ عرب اسرائیل جنگ میں مسلم عرب افواج کی شاندار کامیابی پر اللہ تعالیٰ کا شکر ادا کرتی ہے اور اپنے مسلم بیانیوں کو ان کی بہادری اور اتحاد کے مظاہرے اور اس جرأت مندانہ اقدام پر مبارک باد دیتی ہے ، جو انہوں نے اسرائیل کی بالواسطہ اور بلاواسطہ حمایت کرنے والے ممالک کو تیل کی فراہمی پر پابندی کی صورت میں کیا ہے۔ اور عرب مسلمانوں کے خلاف اسرائیلی جارحیت کی پر زور مذمت کرتی ہے نیز امید کرتی ہے کہ مسلمانان پاکستان بڑی عالم اسلام کے ساتھ بیت المقدس کی بازیابی کی جدوجہد میں برابر کے شریک رہیں گے۔“

جناب چیئرمین : Will you move an amendment?

مفتی ظفر علی نعمانی : جناب میں نے بھی اسی چیز کو مبارک باد کا طریقہ.....

راؤ عبدالستار : پوائینٹ آف آرڈر ، جناب والا ! جن نیک جذبات کا اظہار کیا گیا ہے ہمیں بڑی گہری ہمدردی ہے اور ان جذبات کا بڑا احترام ہے لیکن ٹیکنکل

Dr. Mubashir Hassan : Point of order sir. I think I shall raise a point of order but the Leader of the House wants to speak on that, so I yield to him.

Rao Abdus Sattar : Yes sir. This resolution does not fulfil the conditions. Sir, I want to draw your attention to rule 115.

راؤ عبدالستار : جن نیک جذبات کا اظہار مفتی صاحب کی جانب سے پیش کیا گیا ہے ان جذبات سے سب کو ہمدردی ہے اور ہمیں ان کے جذبات کا احترام ہے۔ لیکن Technical جناب والا !

This resolution does not fulfill the Condition. A resolution shall be in the form of a declaration of opinion by the Senate. It shall relate to a matter which is primarily the concern of the Government or be a matter in which the Government has substancial financial interest.

راؤ عبدالستار (قائد ایوان) : جناب والا ! میں یہ عرض کرنا چاہتا ہوں کہ ہمیں اس ریزولوشن سے بڑی ہمدردی ہے اور جو کچھ حکومت نے کیا ہے وہ عیاں ہے کہ اسلامی کانفرنس کا سیاب ہو۔ لیکن موجودہ ریزولوشن admissible نہیں ہے اور نہ ہم کو اس Resolutoin سے ہمدردی ہے۔

جناب چیئرمین : مولانا صاحب آپ اس ضمن میں کیا فرماتے ہیں ؟

مفتی ظفر علی نعمانی : جناب والا ! اگر انگریزی اور اردو میں کوئی فرق ہے تو میں نہیں کہہ سکتا ہوں اردو کی کتاب میرے ہاتھ میں ہے۔ 115 کو دیکھنے کے بعد اور اسے غور سے پڑھنے کے بعد یہ ریزولوشن میں نے پیش کیا ہے اور اسے منظور بھی کیا گیا ہے۔ میرا نہ تو اس میں کوئی سیاسی مقصد ہے اور نہ کسی پر طنز ہے۔ نہ کسی کی تعریف ہے ، مسلمانوں کے ساتھ محض دلی ہمدردی کی وجہ اور خود بھی مسلمان ہونے کی حیثیت سے میں نے اسے پیش کیا ہے۔ چنانچہ یہ حکومت پاکستان کے مفاد میں بھی ہے اور ہمارے وزیر صاحبان کے مفاد میں بھی ہے۔ یہ کوئی قابل اعتراض چیز نہیں ہے ، اگر میں صرف اس کے اوپر تقریر کروں تو میرے خیال میں کوئی قابل اعتراض چیز نہیں ہے اور اگر اعتراض کی کوئی چیز اس میں ہو تو پھر میں نہیں بولوں گا۔ میں پہلے بھی سب سے زیادہ آپ کا احترام کرتا ہوں اور جب بھی آپ اشارہ کرتے ہیں تو میں بخوشی بیٹھ جاتا ہوں اور اگر آپ فرمائیں تو میں کچھ گزارش کروں۔

جناب چیئرمین : میں تو ضرور چاہوں گا کہ آپ کو میں اجازت دے دوں آپ جو کچھ فرمانا چاہیں فرمائیں۔ یہ بڑی مفید قرار داد ہے۔ اس میں کوئی شبہ نہیں ہے۔ مگر چونکہ انہوں نے ایک قانونی اعتراض اٹھایا ہے کہ یہ سینٹ کسی ایسے موضوع پر بحث کر سکتی ہے جس کا تعلق گورنمنٹ سے ہو۔ انہوں نے یہ فرمایا ہے کہ اس کا تعلق حکومت سے ہے۔ وہ رول کا حوالہ دیتے ہیں 2-115 Sub rule۔

Mr. Chairman

“It shall raise substantially one definite issue. The Senate expresses its thanks to the Allah Almighty for the success which was achieved by the Arab-Muslim forces in the recent Arab-Israel War; and congratulates our Muslim brothers for their heroism and for the unity which they have displayed and for the bold step they have taken in imposing oil embargo on those countries which are directly or indirectly supporting Israel; and strongly condemns Israeli aggression against Arab muslims and expresses the hops that the muslims of Pakistan will struggle jointly with the muslim world for the return of Baitul-Muqaddis to the muslims.”

آپ بتائیں کہ کیسے اس کا تعلق موجودہ حکومت سے ہے؟ نمبر دو۔ آپ کے ریزولوشن پر کوئی ایسا اعتراض نہیں ہو سکتا کہ خدانخواستہ یہ ریزولوشن لے جا ہے۔ ان کا مطلب یہ ہے کہ یہ ٹھیک ہے کہ ہم ان کو مبارکباد دیتے ہیں۔ یہ ٹھیک ہے انہوں نے بڑی بہادری دکھائی ہے۔ یہ ٹھیک ہے کہ انہوں نے بہت اچھا کیا ہے یہ ٹھیک ہے کہ تیل پر انہوں نے پابندی لگا دی ہے اور یہ ساری باتیں ٹھیک ہیں اور بیت المقدس کو واپس لینا مسلمانوں کے لیے قابل مبارکباد ہے۔ مگر جناب ان چیزوں کا حکومت کے ساتھ کیا تعلق ہے؟ یہ تو عوام سے تعلق رکھنے والی چیزیں ہیں۔

مفتی ظفر علی نعانی : ان دونوں باتوں کا میں جواب دیتا ہوں۔ اس کا حکومت سے بھی تعلق ہے اور مالی مفاد بھی اس سے وابستہ ہے۔ میں دونوں باتوں کا جواب دوں گا۔ پہلی چیز کا مالی مفاد یوں وابستہ ہے کہ اگر دنیا کے سارے ملکوں کو تیل بند کر دیا جائے تو پھر وہ تیل ہم کو ضرور سستا ملے گا۔ اس سے تو ہمارا بڑا مالی مفاد وابستہ ہے۔ آخر وہ تیل تو ضرور بیچیں گے اور ہم وہ تیل لیں گے۔ یہ تو ہوا جناب والا! مالی مفاد۔ اس کے بعد حکومت کے مفاد کا جہاں تک تعلق ہے تو ہمارے صدر محترم اور وزیر اعظم یہ فرما چکے ہیں کہ ہم نے عربوں کی بڑی امداد کی ہے اور وہ امداد کی ہے جو کسی کے تصور میں بھی نہیں ہے تو جب ہماری حکومت کے سربراہ اور وزیر اعظم اس قسم کی امداد کا ذکر کریں تو پھر ہم کیوں نہ اس کا شکریہ ادا کریں۔ ایسا نہ کرنا میرے خیال میں ایک بڑی نا اہلی ہوگی۔ اس لیے ان ہی کے فرمانے کے سبب ہم ان کا شکریہ ادا کر رہے ہیں۔

جناب چیئرمین : مفتی صاحب۔ میں نے یہ کب کہا ہے کہ آپ شکریہ ادا نہ کریں؟ میں نے تو یہ نہیں کہا ہے۔ میں نے تو کہا ہے کہ اس قرار داد کی شکل میں تو یہ نہیں ہو سکتا، بلکہ اس کی کوئی اور شکل ہونی چاہیے اور یہ چیز آپ کسی اور ہی طریقے سے لا سکتے ہیں۔ آپ کا مقصد تو بڑا ہی نیک ہے اور ہم سب کو آپ کے اس مقصد سے اتفاق ہے اور ۱۰۱ فیصد اتفاق ہے۔ لیکن سوال یہ ہے کہ آپ کا یہ مقصد ریزولوشن کی صورت میں تو حاصل نہیں ہوگا اور اس کی تو کوئی اور ہی صورت ہو سکتی ہے اور خواجہ صاحب اس کو اچھی طرح جانتے ہیں یہ مقصد یوں حاصل نہیں ہو سکتا۔ قرار داد کی صورت میں یہ مقصد حاصل نہیں ہو سکتا۔

خواجہ محمد صفدر : اگر آپ اجازت دیں جناب والا! تو میں عرض کروں۔ پہلا اعتراض یہ ہے کہ اس ریزولوشن کا ہماری حکومت سے تعلق نہیں ہے۔

Mr. Chairman : No No No, donot misquote.

انہوں نے یہ کہا ہے :-

It is not primarilly concern of this Government.

خواجہ محمد صفدر : اعتراض انہوں نے یہ کیا ہے :

It says "A resolution shall be in the form of a declaration of opinion by the Senate It shall relate to a matter which is primarily the concern of the Government."

یہ الفاظ ہیں جو انہوں نے quote کیے تھے۔ محترم جناب قائد ایوان کے اس اعتراض کے جواب میں، میں عرض کروں گا کہ بہاری حکومت کا اس سے عینی تعلق ہے اس لحاظ سے کہ بہاری Foreign policy گورنمنٹ مرتب کرتی ہے۔ دنیا کے ممالک کے ساتھ ہم کو گہرا تعلق رکھنا ہوتا ہے۔ کئی ممالک کے ساتھ ہمیں دوستانہ تعلقات رکھنا ہیں اور کئی ملکوں کے ساتھ ہمارے ایسے ویسے تعلقات رہیں گے؟ کئی کے ساتھ ہم کو لڑائی لڑنا اور کئی کے ساتھ ہم کو صلح رکھنا ہے۔ یہ تعلقات Foreign affairs ہی deal کرتا ہے Foreign affairs ایک Depastment منسٹری ہے جو بہاری حکومت کے ماتحت کام کرتی ہے اور اس غرض کے لیے ہم نے Foreign affairs Ministry کے تحت مسلم ممالک کی چند روز میں ایک کانفرنس بلا رہے ہیں اگر ہمارا مقصد تعلقات ان بیرونی ممالک سے استوار کرنا نہیں تو پھر ہم کو بھی مسلم ممالک کی کانفرنس یہاں منعقد کرنے کی چنداں ضرورت نہ تھی اور وزیر اعظم صاحب کا مسلم ممالک کا حالیہ دورہ کوئی معنی نہیں رکھتا تھا۔ چنانچہ سیری رائے ہے کہ یہ مسئلہ شعبہ امور عامہ سے گہرا تعلق رکھتا ہے اور اس لحاظ سے Primarily بہاری گورنمنٹ کا Concern ہے۔ دوسری بات انہوں نے یہ ارشاد فرمائی ہے کہ یہی ایک واحد مسئلہ نہیں ہے اور بھی بہت سے مسائل ہمارے فاضل دوست مقتی صاحب نے اس ریزولوشن کے اندر اکٹھے کر دیئے ہیں۔ اس لیے میں جناب والا! یہ گزارش کروں گا کہ اگر ۸ فقروں پر مشتمل یہ ایک ریزولوشن ہے تو اگر ان فقروں کو الگ الگ ۸ جگہ پڑھ لیا جائے تو اس سے یہ مطلب نہیں نکلتا کیونکہ اس کے ۸ حصے ہو گئے ہیں۔ ہم اللہ کا شکر ادا کرتے ہیں اور اپنے عرب مسلم ممالک میں رہنے والے بھائیوں کی شجاعت اور بہادری کی داد دیتے ہیں، اور ان کو آفرین کہتے ہیں اس امر کے متعلق جو کچھ انہوں نے کہا ہے اس سے کسی کو اختلاف نہیں بلکہ میں تو ایک قدم اور آگے جانے والا تھا اور اس قرار داد میں ایک ترمیم بھی پیش کرنے والا تھا اور میں یہ بھی ساتھ کہنے والا تھا کہ ہم مطالبہ کریں کہ بہاری گورنمنٹ زور دے کہ اسرائیل ۱۹۶۷ء میں اپنی پرانی حدود کے اندر واپس چلا جائے۔ جیسے کہ اس سلسلے میں United Nations کی قرار داد ہے۔ مگر یہ خیال کیا گیا کہ چلو اتنی ہی ریزولوشن کافی ہے۔ اس کے بعد پھر کسی وقت دوسری قرار داد پیش کر دیں گے۔ میں سمجھتا ہوں کہ ہمارے محترم قائد ایوان نے ان قرار دادوں کو چھ سات حصوں میں بڑھانے کی کوشش کی ہے۔ اس سے اس Resolution کے ۶-۷ حصے نہیں بن جاتے۔ اس سے ۶-۷ مسائل نہیں بن جاتے اور جو حال ہی میں لڑائی لڑی گئی ہے اور عربوں نے جو اسرائیل کے خلاف اپنے حقوق کے لیے جنگ لڑی ہے اور جو اخراجات برداشت کیے ہیں وہ قابل ستائش ہیں۔

خواجہ محمد صفدر : عربوں نے تو اسرائیل کے خلاف اپنے حقوق منوانے کے لیے.....

سردار محمد اسلم : پوائنٹ آف آرڈر سر، I will be an interference میں عرض کروں گا جیسا کہ خواجہ صاحب نے فرمایا ہے۔

جناب چیئرمین : انہوں نے ابھی تک کوئی قابل اعتراض بات نہیں کہی ہے۔

سردار محمد اسلم : پوائنٹ آف آرڈر کی بات کرتا ہوں جناب والا ! میں ایک ٹیکنیکل بات عرض کر رہا تھا کہ خواجہ صاحب نے یہ فرمایا ہے کہ یہ ریزولیشن اس قانون میں Primary ہے۔ اس ریزولیشن کا فارن پالیسی سے Concern ہے۔ اس لیے میں جناب کی خدمت میں عرض کرتا ہوں کہ فارن پالیسی پر بحث کرنے کے لیے سترہ تاریخ مقرر کر دی گئی ہے۔ اگر اس تاریخ کو ...

جناب چیئرمین : یہ پوائنٹ آف آرڈر نہیں ہے بلکہ پوائنٹ آف انفرمیشن ہے۔

خواجہ محمد صفدر : جناب والا ! مجھے علم ہے کہ نیشنل اسمبلی میں سترہ تاریخ کو خارجہ پالیسی پر بحث ہو رہی ہے۔ لیکن اس کے باوجود میں اپنے محترم دوست کا شکر گزار ہوں کہ انہوں نے مجھے اس بارے میں اطلاع دے دی ہے۔

جناب والا ! میں یہ عرض کر رہا تھا۔ کہ مسئلہ صرف ایک ہے اور وہ عرب اسرائیل کا جنگ کا مسئلہ ہے۔ ہم نے انڈوپاک جنگ کا ذکر نہیں کیا۔ یہ مسئلہ نہیں ہے۔ یہاں صرف ایک لڑائی جو حال ہی میں لڑی گئی ہے جس میں ہمارے مسلمان بھائیوں نے اپنی جانیں دی ہیں، جن کے ساتھ بہاری حکومت، یہاں کے عوام بلکہ ہر ایک شخص کو گہری دلچسپی اور ہمدردی ہے، کہ ان کے حالات بہتر ہوں۔ میں یہ چاہتا ہوں کہ ان کی سر زمین ان کو واپس لوٹا دی جائے اور جو ظلم و تشدد عربوں پر ہوا ہے اس کا کچھ ازالہ ہو جائے ! اور اس غرض سے قرار داد قطعی متنازعہ نہیں ہے۔ اس میں کوئی ایسی بات نہیں ہے، جس پر جھگڑا کیا جائے اس لیے مجھے افسوس ہے کہ اس قرار داد پر اس طرح کا اعتراض کیا جا رہا ہے کیونکہ یہ مسئلہ قومی مفاد کے عین مطابق ہے اور یہ مسئلہ تو نازک بھی ہے کہ اس پر حکومت کی طرف سے اور اس ٹیکنیکل اعتراض کی وجہ سے ہمارے بھائی عرب ممالک میں غلط فہمی پیدا ہو سکتی ہے جو ہم نہیں چاہتے ہیں اور جو کہ قومی مفاد کے خلاف رہے اس لیے اگر وہ چند باتیں اور تعریفی کلمات اپنے عرب بھائیوں کی خدمت میں بطور نذرانہ عقیدت پیش کرنا چاہتے ہیں تو ان کو کر لینے دیجیے اس میں حکومت کی جانب سے رکاوٹ کیوں پیدا کی جا رہی ہے ؟

ڈاکٹر مبشر حسن : جناب والا ! میں عرض کرتا ہوں کہ جو میرے محترم لیڈر حزب اختلاف نے فرمایا ہے وہ اس حد تک صحیح نہیں لگتا۔ انہوں نے کہا ہے کہ یہ حکومت پاکستان کا Primary concern ہے۔ جناب والا ! اس ریزولیشن کے متعلق تو میں یہ کہوں گا کہ دوسری حکومتوں نے کیا کیا ہے۔ دیگر مسلم حکومتوں اور عرب حکومتوں نے کچھ رویہ اختیار کیا کچھ action لیا؟ اس پر ایک رائے کا اظہار کیا گیا ہے اس کے بیچ میں حکومت پاکستان کہاں سے آئی کہ اس نے یہ کام کیا وہ کیا۔ صحیح کیا یا غلط کیا ایسا کرنا چاہیے یا ایسا نہیں کرنا چاہیے تو حکومت پاکستان کی بات خاص طور پر اس میں قابل اعتراض ہے۔ اس لیے سینٹ کا rule 115 ہے جس کی شق میں یہ ضابطہ رکھا گیا ہے کہ جو بات غیر ممالک کے متعلق ہو۔ ان کی فارن پالیسی کے متعلق ہو ان پر اظہار رائے نہیں کریں گے۔ اس لیے سینٹ اظہار رائے صرف اس چیز پر کر سکتی ہے، جو حکومت پاکستان کے متعلق ہو جناب والا ! یہ بالکل مناسبت نہیں ہے اور یہ rules ہیں کہ دوسرے ملکوں نے جو بھی اقدام اٹھالیے ہیں۔ خاص طور پر ان کے متعلق جو ہمارے دوست ممالک ہیں۔ ان کے کردار کے متعلق، ان کے فیصلے کے متعلق سینٹ اس طریقے سے رائے کا اظہار نہیں کرے گا اور میرے محترم دوست نے جنہوں نے یہاں اس بات پر اتنا زور دیا ہے۔ ان کے منہ سے یہ فقرہ نکلا ہے کہ اگر عرب ممالک

دوسرے ممالک کو تیل نہیں دیں گے تو اس میں بہارا فائدہ ہے۔ سبحان اللہ! - یہ کہاں کی قربانی ہے؟ جناب والا! یہ تیل کا مسئلہ ہے اور بڑا خطرناک مسئلہ ہے۔ اس میں بڑے بڑے ممالک involve ہیں۔ ہم نے سینٹ کے رولز اس لیے نہیں بنائے ہیں کہ ہم غیر ممالک کی فارن پالیسی پر اچھی بری اظہار رائے کھل کر کریں.....

جناب محمد ہاشم غلزئی: جناب والا! محترم وزیر صاحب نے تسلیم کر لیا ہے کہ یہ فارن پالیسی کا مسئلہ ہے۔ اگر یہ فارن پالیسی کا مسئلہ ہے.....

جناب چیئرمین: نہیں نہیں، انہوں نے یہ کہا ہے کہ اس قرار داد پر بحث کرنا درست نہیں کہ فارن پالیسی پر تبصرہ کیا جائے کہ فارن پالیسی کیا ہے اور اس وقت اس پر بحث کرنا پبلک کے مفاد میں نہیں ہوگا۔

جناب محمد ہاشم غلزئی: جناب والا! عرض یہ ہے کہ اگر یہ فارن پالیسی کا مسئلہ ہے۔ اور اس سلسلے میں کیا سینٹ کو اس پر بحث کرنے کا اختیار نہیں ہے کیونکہ سینٹ August House ہے۔

ڈاکٹر مبشر حسن: جناب والا! میں نے عرض کیا تھا کہ ان ممالک کی فارن پالیسی پر تبصرہ نہیں کرنا چاہیے۔ اس میں افسوس کی کونسی بات ہے؟ کیونکہ پاکستان کی فارن پالیسی کا ذکر نہیں ہے۔ اس میں دوسرے دوست ممالک ہیں اور ان کی فارن پالیسی پر کچھ تبصرہ کر رہے ہیں۔ اس لیے یہاں ہماری فارن پالیسی کا کیا تعلق ہے؟

جناب محمد ہاشم غلزئی: جناب والا! عرض یہ ہے کہ فارن پالیسی کا مسئلہ ہے۔ اگر ان کو الفاظ پر اعتراض ہے.....

جناب چیئرمین: آپ تشریف رکھیں میں عرض کیے دیتا ہوں۔ انہوں نے یہ کہا ہے کہ ایسا اقدام کیا گیا ہے مثلاً oil embargo یعنی تیل کی فروخت پر پابندی۔ یہ تیل کے متعلق نہیں ہے۔ یہ تو عربوں کی اپنی پالیسی ہے جو انہوں نے وضع کی ہے کہ وہ فلاں کو تیل دیتے ہیں فلاں کو نہیں دیتے ہیں۔ اب اس ریزولیشن میں oil embargo یعنی تیل پر پابندی لگانے پر خواہ مخواہ تبصرہ کر رہے ہیں۔ اس پر خواہ مخواہ بحث ہوگی۔ اس کی فارن پالیسی، یہ ٹھیک ہے۔ یہ غلط کیا ہے۔ کیسے کرنا چاہیے۔ اس دوران پاکستان اگر ان ممالک کی فارن پالیسی پر تنقید کرے گا تو میرے خیال میں کچھ موزوں نہیں ہوگا کہ پاکستان کا سینٹ ایک اپنے پرانے دوست ملک کی فارن پالیسی پر تبصرہ کرے۔

جناب محمد ہاشم غلزئی: میں سمجھ گیا۔ اس میں عرض کروں گا کہ جہاں تک فارن پالیسی کا تعلق ہے کہ سینٹ اس کے متعلق کوئی دن مقرر کرے کہ فلاں دن اس پر تبصرہ کیا جائے گا تو پھر اس ریزولیشن کو واپس لیا جا سکتا ہے اگر وہ اس کے لیے تیار ہیں۔

جناب چیئرمین: یہ بات سترہ تاریخ کو نیشنل اسمبلی میں آرہی ہے، اس پر بحث ہوگی اور کافی بحث ہوگی، اور اگر ضرورت پڑی اور کافی بحث و مباحثہ نہ ہو تو پھر آپ کسی اور طریقے سے اس کو ریزولیشن کی صورت میں یہاں بحث کے لیے لا سکتے ہیں۔ ان کو ملٹیٹے اگر وہ اس مسئلہ پر بحث کرنا چاہتے ہوں اور راضی ہو جائیں تو اس پر جنرل Discussion کرائیں۔

ڈاکٹر مبشر حسن : جناب والا ! میں عرض کروں گا کہ جہاں تک حکومت کی پالیسی کا تعلق ہے وہ اس بات کی خواہش مند ہے کہ دونوں ایوانوں میں کھل کر بحث ہو۔ مگر افسوس کی بات ہے کہ آج وزیر متعلقہ یہاں نہیں ہیں کہ ان سے مشورہ کر کے اس کے متعلق اعلان کیا جاتا جناب والا ! وزیر صاحب سے مشورہ کروں گا تو پھر اس کے متعلق کچھ کہوں گا۔

جناب چیئرمین : تو مفتی صاحب میں یہ عرض کروں گا جیسا کہ میں نے پہلے عرض کر دیا ہے کہ آپ کا ریزولیشن نہایت نیک ہے۔ آپ کی نیت نیک ہے اور میں جذبات کی بہت قدر کرتا ہوں اور شاید ان کو بھی اعتراض نہ ہو۔ لیکن میں کیا کروں میں تو سینٹ کے رولز کا پابند ہوں۔ سینٹ کے رولز میں یہ ہے کہ ایسی قرار داد پر بحث نہیں کی جا سکتی۔ جو خلاف قواعد اور رول ہو۔ اس لیے میں بادل نخواستہ اس کو inadmissible قرار دیتا ہوں۔

MOTION UNDER RULE 187 RE: INEFFICIENCY IN PAKISTAN WESTERN RAILWAY

Mr. Chairman : Khawaja Safdar you move your motion.

Khawaja Mohammad Safdar : I beg to move :

“The situation arising out of the inefficiency prevailing in the Pakistan Western Railway be taken into consideration by the Senate.”

Mr. Chairman : Motion moved :

“That situation arising out of the inefficiency prevailing in the Pakistan Western Railway be taken into consideration by the Senate.”

خواجہ محمد صفدر : جناب چیئرمین ! اس سے قبل کہ میں اس موضوع پر اپنے خیالات کا اظہار کروں ، میں یہ عرض کرنا ضروری سمجھتا ہوں کہ گزشتہ ہفتہ عشرہ سے جب کہ میں اس ایوان کے اجلاس میں حاضر ہونے کے لیے آیا تھا۔ ہمارے قواعد بھی کچھ ایسے ہیں۔ بہت سے اہم امور پر بحث کے لیے جو فورم اختیار کیا جاتا ہے۔ وہ نیشنل اسمبلی قرار پاتا ہے۔ میں نے اپنے محترم دوستوں اور محترم وزراء صاحبان کی خدمت میں اور جناب والا ! آپ کی خدمت میں بھی عرض کیا تھا کہ بعض قومی مسائل پر اس معزز ایوان کو بھی اپنی اظہار رائے کا موقعہ دیا جائے لیکن مجھے افسوس ہے کہ میری وہ درخواست قابل توجہ اور قابل پذیرائی نہیں سمجھی گئی۔ اس لیے میں نے یہ طریقہ نکالا کہ بعض مسائل یا بعض ڈیپارٹمنٹس کے متعلق اپنے قواعد سے فائدہ اٹھانے ہونے اس قسم کی قرارداد یا تحریک اس ایوان میں پیش کروں۔ اتفاق سے سب سے پہلے ہاری ریلوے ڈیپارٹمنٹ کی آگئی۔ جناب والا ! میں اب ریلوے کے متعلق کیا عرض کروں۔ کہتے ہیں کہ ”اونٹ رے اونٹ تیری کون سی کل سیدھی۔“ اگر ریلوے کے متعلق یہ کہا کہا جائے تو کوئی غلط نہیں ہوگا۔ اس میں قطعی طور پر کوئی مبالغہ نہیں ہوگا بلکہ شاید اونٹ کی کچھ کلین سیدھی ہوں مگر ہمارے ہاں آج کل ریلوے کی کوئی کل بھی سیدھی نہیں رہی۔ اگر پوچھا جائے کہ یہ تیسرے درجے کے مسافر جن کی تعداد ریلوے کے کل مسافروں کا 95.5% ہے۔ ان کی سہولت کے لیے ریلوے نے کیا انتظامات کیے ہیں تو جواب نفی میں ہوگا۔ کئی سال ہونے ریلوے نے یہ فیصلہ کیا تھا بلکہ ان کو ہمیشہ کہا گیا ہے کہ تیسرے درجے کے مسافروں کے ڈبوں میں برقی پنکھے لگائے جائیں لیکن آج بھی میں دعوے سے

کہہ سکتا ہوں۔ میں ایک براچ لائن پر رہتا ہوں کسی براچ لائن پر کوئی گاڑی ایسی نہیں۔ جس میں تیسرے درجے کے مسافروں کے لیے کوئی برقی پنکھا ہو۔ سینکڑوں بلکہ میں یہ کہوں گا کہ ہزاروں کی تعداد میں ایسے ریلوے سٹیشن ہوں گے جہاں پلیٹ فارم نہیں ہیں۔ اگر پلیٹ فارم ہیں تو گرمی سردی اور بارش سے بچنے کے لیے ان پر چھت نہیں ہے ہمارے ہاں، خصوصاً میں سیالکوٹ کی بات کرتا ہوں وزیر آباد سے نارووال گاڑیاں آتی ہیں اور پھر وہاں سے لاہور چلی جاتی ہیں۔ نارووال سیکشن پر اگر آپ رات کو سفر فرمائیں تو آپ کو محسوس ہوگا کہ وہاں بلیک اوٹ ہے کیونکہ کسی گاڑی میں کوئی بتی نہیں ہوتی۔ اگر گرمیاں ہوں تو ٹھنڈا پانی تو کجا گرم پانی بھی پینے کو نہیں ملتا۔ غرض کہ کوئی بھی ایسا انتظام نہیں جس سے مسافروں کو سہولت ہو۔ ریلوے نے اپنے 95.5 فیصد مسافروں کی سہولتوں کے لیے کوئی قدم نہیں اٹھایا اور وہ یہ دعوے نہیں کر سکتے کہ تیسرے درجے کے مسافروں کو فلاں سہولت میسر آتی ہے۔ میں ان کا ذکر نہیں کرتا جو کہ 3 فیصد ہیں جو انٹرنیشنل میں سفر کرتے ہیں۔ میں ان کا بھی ذکر نہیں کرتا۔ جن کی تعداد ہونے دو فیصد ہے جو فیسٹ کلاس ڈبوں میں سفر کرتے ہیں۔ میں ان لوگوں کا ذکر کرتا ہوں۔ اپنے بہنوں، بھائیوں اور ماؤں کا ذکر کرتا ہوں۔ جو ہمارے ملک کی چلچلاتی ہوئی گرمی میں ریلوے کی گاڑیوں میں سفر کرتے ہیں۔ جن کے لیے اگرچہ ڈبے کھچا کھچ بھرے ہوئے ہوتے ہیں لیکن وہاں پنکھے نہیں ہوتے۔ میں ان باتوں کو چھوڑتا ہوں۔ وقت کم ہے دوسرے دوست بھی یہاں اپنے خیالات کا اظہار اس موضوع پر فرمائیں گے اور میں نہیں چاہتا کہ میں آپ سے درخواست کروں کہ مزید وقت مجھے دیا جائے۔ جو قواعد کی رو سے سیرا حق ہے میں اسی پر اکتفا کروں گا اس لیے میں ان کی رو بہ انحطاط کارکردگی کی چند مثالیں صرف آپ کے سامنے پیش کروں گا اور انہی کے شائع کردہ اعداد و شمار کے ساتھ یہ ثابت کروں گا۔ یا جس شکایت کے ازالہ کا موقع میں نے تلاش کیا ہے۔ اس میں کس حد تک صداقت ہے۔ حضور والا! اس وسیع و عریض ریلوے کے چار مختلف حصے کیے جا سکتے ہیں :-

- ۱ - ورکشاپس
- ۲ - مسافر گاڑیاں
- ۳ - مال گاڑیاں
- ۴ - انجن -

اب دیکھنا یہ ہے کہ ہمارا جو اربوں روپے کا اثاثہ اور سرمایہ ان ریل گاڑیوں اور مسافر گاڑیوں - ان ویگنوں اور مال گاڑیوں پر لگا ہوا ہے میں ورکشاپ کی بات نہیں کروں گا کہ کیا اسے Efficiently استعمال کیا جا رہا ہے؟ کیا اس سے جتنا کام لینا ممکن ہے؟ اتنا ہی لیا جا رہا ہے یا تساہل سے کام لیا جا رہا ہے؟ اور جتنا کام ان assets سے لیا جا سکتا ہے نہیں لیا جا رہا ہے صرف گاڑیوں وغیرہ کا ذکر کروں گا۔ سب سے پہلے میں مسافر گاڑی کو لینا ہوں۔

حضور والا! اس سے پہلے کہ میں کچھ کہوں میں انہیں بتا دوں کہ ان سے کام کم لیا جا رہا ہے۔ یہ بتانا ضروری ہے آیا ریلوے گاڑیوں کی تعداد میں کوئی اضافہ ہوا ہے۔ یا جب سے پاکستان بنا ہے۔ دن بدن ان کی تعداد میں کمی ہوتی جا رہی ہے کیونکہ اگر کمی ہوتی جا رہی ہے تو پھر ان کی کارکردگی یقیناً متاثر ہوتی چاہے تو پھر مجھے اور میرے دوستوں کو گتہ بھی نہیں ہونا چاہیے۔ لیکن حالات یہ بتاتے ہیں کہ گاڑیوں میں اضافہ ہوا ہے۔ ہمارے پاس سال رواں میں اس قسم کے مسافر بردار ڈبے ملا کر 3139 ڈبے تھے

Khawaja Mohammad Safdar

یہ میرے ہاتھ میں بی۔ ڈبلیو۔ آر کی 1973 Year Book کے متعلق ہے اس کے صفحہ نمبر 42 پر یہ لکھا ہے کہ ہمارے پاس براڈ گیج ڈے 1819 ہیں اور پھر میڈیم گیج اور پھر دوسرے مختلف ملا کر 3139 بنتے ہیں۔ پچھلے سال ان ڈبوں کی تعداد 1814 تھی جو براڈ گیج پر چل رہے تھے۔ اسی طرح دوسرے ڈبوں کی صورت ہے۔ یعنی ریلوے نے خود اعتراف کیا ہے کہ ہمارے پاس پچھلے سال مسافر گاڑیوں میں مسافروں کو لیے جانے کے لیے ڈے زیادہ ہیں۔

اب جناب والا! اگر ڈے زیادہ تھے تو پھر ان کی کارکردگی کیا ہے؟ سب سے پہلے تو یہ دیکھیے کہ انہوں نے کتنی گاڑیاں چلائیں۔ میری مراد مسافر گاڑیوں سے ہے۔ اس کتاب کے صفحہ پر 52 پر لکھا ہے کہ ریلوے نے 30 ہزار 387 گاڑیاں Broad guage پر چلائیں، 1970-71 میں ان گاڑیوں کی تعداد چالیس ہزار 321 تھی۔ اس سے پہلے سال 39 ہزار 739 تھی، یعنی دو سال میں 10 ہزار گاڑیاں مغربی پاکستان میں کم چلائی گئیں۔ ہمارے پاس ڈے تو زیادہ ہیں لیکن اسی ایک سال میں تعداد میں کمی ہوئی ہے۔ اس کے بعد جہاں تک گاڑیوں نے مسافت طے کی وہ یہ ہے۔ پہلے سالوں میں تو ایک ہزار میل اور پچھلے سال میں 34 لاکھ بارہ ہزار میل مسافت طے کی گئی۔ اس سال 31 لاکھ 99 ہزار میل یعنی تین لاکھ میل کم سفر کیا گیا۔ 1972-73ء میں ہر قسم کی گاڑیوں نے ایک لاکھ 46 ہزار 1970-71ء میں ایک لاکھ 52 ہزار 16 میل مسافت طے کی۔ اس سے ظاہر ہوتا ہے کہ مسافر گاڑیوں کو صحیح طور پر استعمال نہیں کیا گیا۔ اس سے پہلے ان گاڑیوں سے جتنا کام لیا جاتا تھا، آج ان سے اتنا کام نہیں لیا جا رہا۔ اس سے ثابت ہوتا ہے کہ ریلوے کے محکمے کی کارکردگی رو بہ انحطاط ہے اور اس امر کی ضرورت ہے کہ ہماری حکومت اس طرف خصوصی توجہ دے۔ اب اس امر کا ذکر کرتا ہوں جس کا تذکرہ مشرق و مغرب شمال و جنوب میں ہوتا رہا ہے۔ یعنی مال گاڑیاں۔ گورنر بگٹی شکایت کرتے ہیں کہ مال گاڑیاں نہیں ملتیں۔ گورنر غلام مصطفیٰ کھر شکایت کرتے ہیں کہ مال گاڑیاں نہیں ملتیں اور حقیقت یہ ہے کہ اگر نمک کی کمی ہے اور نمک کی کانیں ہمارے پاس موجود ہیں تو یہ کمی مال گاڑیوں کی کمی کی وجہ سے ہے یا اس کے ناقص انتظامات کے باعث ہے۔ آج بھی پنجاب اور سرحد میں کوئلے کی کمی ہے اور اس کی وجہ بھی مال گاڑیوں کی کمی ہے۔ پنجاب میں اور یہاں راولپنڈی میں اینٹ تین سو روپے ہزار کے حساب سے بک رہی ہے اس کی وجہ یہ ہے کہ کوئلہ نہیں ملتا۔ اسی کتاب میں درج ہے کہ ایک ہزار ویگنوں کا بوجھ کوئلہ ریلوے اسٹیشن پر پڑا ہوا ہے اور اس مال کو اٹھانے کا کوئی انتظام نہیں ہے۔ کیا اس کی وجہ یہ ہے کہ ہمارے پاس مال بردار ویگنیں کم ہو گئی ہیں؟۔ جہاں تک ویگنوں کا تعلق ہے اس کے متعلق صفحہ 43 پر درج ہے کہ اس وقت 37 ہزار 436 ویگنیں ہیں اور 1970-71ء میں یہ 37 ہزار 337 تھیں۔ 1970-71ء میں براڈ گیج میں 35 ہزار سات سو تھیں، 1972-73ء میں 35 ہزار 803 تھیں۔ ہم نے کیا کیا کام کی صورت حال یہ ہے کہ No of trains run ڈیزل کے ساتھ چلنے والی گاڑیاں 1971-72ء میں 46 ہزار 830 تھیں، 1972-73ء میں 43 ہزار 33 یعنی 5 ہزار بائیس سو کی کمی ہو گئی۔ ہم نے صرف ایک سال میں تین ہزار ٹرینیں کم چلائیں اور Steam کے ساتھ 34 ہزار 567، 1971-72ء میں 34 ہزار 692۔ اس میں سو ٹرینیں زیادہ چلیں۔ آخر کار اگر 1969-70ء سے مقابلہ کیا جائے تو کمیتاً کارکردگی 10 ہزار 66 ٹرینیں ہیں جو ریلوے نے 1967-68ء میں چلائیں، اس کے بعد 1968-69ء میں 9 ہزار 372 اور آج 8 ہزار 637 چلیں۔ اس کے بعد Milage کو دیکھ لیجیے۔ ایک گاڑی کی اوسط Milage کتنی بنی؟ 1970-71ء میں اوسط ویگنیں ایک ٹرین کے ساتھ 56 ہوئی تھیں۔ سال گذشتہ 1973ء میں 52.4 رہ گئی 1967-68ء میں 48 Milage

کروڑ 52 لاکھ 37 ہزار تھی اور اس مرتبہ 42 کروڑ یعنی چھ کروڑ میل مسافت کم ہو گئی یہ اعداد و شمار صفحہ 55 پر موجود ہیں جناب والا! انجنوں کا احوال عرض کرتا ہوں انجنوں کی صورت حال کیا تھی تو جناب والا! انجنوں کی صورت حال یہ ہے ہمارے پاس تین قسم کے انجن ہیں۔ ڈیزل انجن اور پرانے انجن جو کہ تیل، پٹرول، کوئلے وغیرہ سے چلتے ہیں اور دوسرے سسٹیم، تیسرے الیکٹرک انجن۔ ان کی تعداد میں کمی کی ہمیں کہہ سکتے ہیں کہ وجوہات کیا تھیں، ہمیں نے تلاش کی ہے، لیکن مجھے مل نہیں سکیں، لیکن اس میں شک نہیں ہے کہ گزشتہ سال ان کی تعداد میں بقدر 8 یا 9 کی کمی ہو گئی ہے، یہ کمی سابقہ سال کے مقابلے میں ہے۔ شاید لڑائی میں نقصان پہنچا ہو یا کوئی اور وجہ ہو، مجھے معلوم نہیں 1971-72ء اور 1972-73ء میں انجن مجموعی طور پر کم تھے، لیکن 8 یا 9 سے تو کوئی خرابی پیدا نہیں ہوتی۔ آپ غور فرمائیں کہ ان کا ایک ہیڈنگ ہے 1968-69ء میں 177 میل یومیہ ایک انجن لائین پر رہا ہے۔ پچھلے سال 157 میل، 1969-70ء میں 155 میل تھا اس کے بعد آجائے کہ Percentage of average number of Engines۔ کیا تھی جو کہ قابل مرمت رہتے ہیں۔ اس میں بھی ہماری حالت خاصی خستہ ہے۔ تین سال پہلے ہمارے 11 فی صد اوسطاً انجن جو تھے وہ قابل مرمت ہو گئے تھے۔ اس کے بعد وہ 12 فی صد ہو گئے، پھر 11-17 فی صد ہو گئیں اور پچھلے سال 13.8 فی صد ہو گئے۔ اگر ان کی چلانے سے پہلے دیکھ بھال کر لی جاتی، کہ کہیں اس کا ٹک بولٹ تو خراب نہیں، کہیں انجن لیک تو نہیں کر رہا، اور اگر ہم ان کی مناسب دیکھ بھال کرتے رہیں تو ہمیں اتنا روپیہ ضائع نہ کرنا پڑتا۔ ہم ایک کثیر سرمایہ کے عوض ان کو منگواتے ہیں۔ اس کے لیے ہم قرض لیتے ہیں جس پر سود دو سوڈ پڑتا رہتا ہے۔ ہمیں تو اپنے اس قیمتی سرمایہ کا بڑا خیال رکھنا چاہیے۔ قومی خزانے سے اس پر روپیہ صرف ہوتا ہے۔ لیکن افسوس کہ ہمارے بڑے افسر اور ہمارے ملازمین اور خود ہم بھی یہ پرواہ نہیں کرتے کہ یہ قومی خزانے سے روپیہ خرچ ہو رہا ہے۔ ہم یہ سمجھتے ہیں کہ یہ ہماری ملکیت نہیں ہے یہ قومی ملکیت ہے اس لیے اس کو توڑ دو، پھوڑ دو، کوئی بات نہیں ہے۔ انجنوں کی مرمت کے اخراجات بھی بہت زیادہ ہیں اور اس طرح ان کی کارکردگی میں کمی کی وجہ سے بھی ہمیں نقصان برداشت کرنا پڑتا ہے، کیونکہ اگر 13.8 فی صد انجن قابل مرمت ہوں اور شیڈ میں پڑے رہیں تو مناسب کام کیسے چل سکتا ہے؟ یہی دوسرے انجنوں کا حال ہے اور الیکٹرک انجنوں کا حال یہ ہے کہ ان میں سے 15.3 فی صد قابل مرمت ہیں۔ سسٹیم انجنوں کا حال یہ ہے کہ 14.5 فی صد قابل مرمت ہیں۔ غرض یہ کہ ایک کثیر تعداد ہمارے سسٹیم انجنوں کی اسی طرح خراب ہو رہی ہے اور ان کا کوئی والی وارث نہیں۔ اس لیے اگر میں پھر یہ شکایت کروں کہ ریلوے کے حکام مناسب توجہ اپنے فرائض کی طرف نہیں دے رہے تو میں یقیناً حق بجانب ہوں گا۔ جناب والا! اس کے علاوہ انجنوں کا ذکر کرتے ہوئے Working hours per day for engine available for use یہ بھی کم ہوتے ہوئے 10.4 پر پہنچ گیا ہے۔ حالانکہ دو سال قبل 12.5 فی صد تھا اور ایک سال قبل 12.3 فی صد تھا۔ اسی طور پر...

Khawaja Mohammad Safdar

(مداخلت)

میں ایک سنٹ میں اپنی تقریر ہی ختم کرتا ہوں۔

میرے ہاتھ میں یہ Railway Budget Explanatory Memorandum and Statistical Supplement نامی کتاب ہے۔ جس کی طرف میں آپ کی توجہ مبذول کراتا ہوں یہ کتاب سال رواں کے متعلق ہے۔ اس کے صفحہ 54 پر average turn round of wagon days ایک ویگن یا ایک مال بردار ڈبہ کتنے دنوں کے بعد ہم استعمال کرتے ہیں یعنی جتنی جلدی ہم اسے استعمال کریں اتنا ہی زیادہ فائدہ ہوگا، لیکن اگر آج استعمال کیا پھر ایک سہینے کے بعد استعمال کریں گے تو اتنا ہی کم فائدہ حاصل ہوگا۔ جتنا کم استعمال ہوگا، اس بات پر دلالت کرے گا کہ ریلوے کے حکام جو اس سے متعلقہ ہیں وہ inefficient ہیں اور اپنے کام کاج کی طرف پوری توجہ نہیں دے رہے تو جناب والا! یہ بڑا interesting گوشوارہ ہے جو انہوں نے دیا ہوا ہے یعنی 1950-51ء سے لے کر 1954-55ء تک بڑے پرانے زمانے کی بات ہے اس وقت 3-8 دن میں ریلوے اپنے ایک مال بردار ڈبے کو دوبارہ استعمال کرنے کے قابل ہو جاتی تھی یعنی Turn round 3-8 in the shape of days تھی اور اس کے بعد جناب دور کی بات نہ کیجیے 1965-66ء کو لے لیں اس وقت بھی 9-9 دن اوسط تھی اور قریب آجائے 1971-72ء کو لے لیں تو بھی 6-11 دن اوسط تھی۔ 6-11 دن اوسط کے بعد ہم ایک ویگن کو استعمال کر سکتے تھے لیکن افسوس سے کہنا پڑتا ہے کہ پچھلے سال 3-13 دن اوسطاً ایک ویگن کو دوبار استعمال کرنے کے لیے درکار ہیں۔ اس طرح آپ حساب لگا سکتے ہیں کہ ایک سہینے میں ہم کتنے دن ضائع کرتے ہیں۔ آپ اندازہ لگائیں کہ سلک کو کس قدر نقصان پہنچا ہے اور پہنچ رہا ہے۔ جناب والا! اگرچہ وقت تو 5 سنٹ ابھی تھا لیکن میں صرف اتنی گزارش کرتا ہوں۔ اسی طرح سے حضور والا! اور کئی وجوہات ہیں کہ مالی اعتبار سے ہمارا یہ عظیم ترین ادارہ ہے۔ اس سے زیادہ کسی ایک ادارہ کے نہ ملازمین ہیں، نہ کسی ایک ادارے پر اتنا خرچ ہوتا ہے اور نہ ہی اتنا کسی کا بیٹ ہے، — دن بدن خسارے میں جا رہا ہے اور اس کا ایک بین ثبوت ہے اور اس کتاب میں لکھا ہوا ہے ریلوے پر صوبائی حکومتوں اور مرکزی حکومت کو دس کروڑ کے لگ بھگ واجبات پر، جو ان حکومتوں نے invest کیے ہوئے ہیں سود دینا تھا۔ لیکن سنٹرل گورنمنٹ کو 5 کروڑ روپے معاف کرنا پڑے کیونکہ ریلوے ادا کرنے کے قابل نہیں تھی۔ جو ادارہ 4 فی صد اور 5 فی صد سود بھی ادا نہیں کر سکتا اس کے متعلق کوئی شخص بھی یہ دعوائی نہیں کر سکتا کہ وہ efficient ہے اور اس کی کارکردگی قابل تعریف ہے۔ آج دنیا کے کسی بنک سے قرض وصول کریں تو کبھی آپ کو 10 فی صد یا 8 فی صد سے کم سود پر قرض نہیں ملے گا۔ ریلوے تو صوبائی حکومتوں اور مرکزی حکومت کے پاس سے 4 فی صد یا 5 فی صد سود پر قرض لیتی ہے لیکن وہ بھی ادا نہیں کر سکتی۔ ان الفاظ کے ساتھ میں جناب والا! اپنی تقریر ختم کرتا ہوں کیونکہ نماز کا وقت ہو رہا ہے۔ انشاء اللہ اس کے بعد آپ سے مزید بات کریں گے۔

ڈاکٹر مبشر حسن: کیا خواجہ صاحب کی تقریر ختم ہو گئی ہے؟

Mr. Chairman (To Dr. Mubashir Hassan): We break for prayer then you may start.

خواجہ محمد صفدر : تو ڈاکٹر صاحب میرا جواب دین گے یا ڈسکشن میں حصہ لیں گے ؟
ڈاکٹر مبشر حسن : میں آپ کی بات بات کا جواب دوں گا ۔

خواجہ محمد صفدر : میرا مطلب تھا دوسرے ساتھیوں کو بھی بولنے کا موقع ملنا
چاہیے ۔

The Senate adjourned for *Maghrib* prayers.

The Senate re-assembled after *Maghrib* prayers, Mr. Chairman in the Chair.

Mr. Chairman : May I know how many Honourable Members would like to speak on this motion?

میں یہ پوچھنا چاہتا ہوں کہ آپ کی طرف سے کتنے لوگ بولیں گے ، آپ کافی ہیں حاجی صاحب اور ، آپ کی طرف سے منسٹر صاحب پانچ کافی ہیں ۔

ڈاکٹر مبشر حسن : جناب والا ! بڑے افسوس کی بات ہے کہ قائد حزب اختلاف نے پی ڈبلیو آر کی ایک کتاب کا حوالہ دیا ۔ تصویر پیش کرنے کی کوشش کی ریلوے کے متعلق جس کا حقیقت سے کوئی تعلق نہیں ہے ۔ جناب والا ! بجائے اس کے کہ وہ ریلوے کی مشکلات کا اندازہ کرتے ، بجائے اس کے کہ وہ ذکر کرتے ریلوے کے ان افسروں اور ماتحتوں کا جنہوں نے لڑائی کے دوران اپنی جانیں دیں ۔ کس طرح بلیک آؤٹ میں ریلیں چلائیں اور جو انہوں نے الزام لگایا ہے ، میں بھی اس کے متعلق انہیں تفصیل سے عرض کروں گا ۔ جس طرح انہوں نے فرمایا ہے ۔ جناب والا ! اس کتاب کا حوالہ دیتا ہوں ۔ صفحہ 44 کالم 2 number of passenger covered (ہزاروں میں) 1972-73 میں 13 کروڑ 51 لاکھ 75 ہزار مسافر ریلوے لے گی ۔ جناب والا ! پہلے 12 کروڑ 42 لاکھ تھا ۔ اس سے پہلے 12 کروڑ 60 لاکھ اس ، سے پہلے 13 کروڑ 60 لاکھ اس سے پہلے 13 کروڑ 18 لاکھ تھا ۔ جناب والا ! جن مسافروں نے سفر کیا ہے ان میں اضافہ ہوا ہے ۔ جو مسافروں کی تعداد میں اضافہ ہوا ہے اس کو آپ inefficiency نہیں کہیں گے ۔ efficiency کہیں گے ۔ اس کے علاوہ مسئلہ یہ ہے کہ ہم کوئی کراچی کا مسافر چھوڑ گئے ہیں ۔ نہ راولپنڈی اور گوجر خان کا ۔ اس لیے مسافروں نے زیادہ سفر کیا ۔ مسافروں نے جتنی لمبائی میں سفر کیا ہے ۔ اس کی average نکالی جائے تو 1972-73 میں 50½ میل 1971-72 میں 47½ میل 70-71 میں 46 میل اس سے پہلے 46 میل لہذا نہ صرف یہ ریکارڈ ہے ۔

جناب والا ! جتنے مسافروں نے پی ۔ ڈبلیو آر میں 1972-73ء میں سفر کیا ۔ پاکستان کی تاریخ میں اتنے مسافروں نے کبھی سفر نہیں کیا ۔ وہ بھی آل پاکستان ریکارڈ ہے ۔ اس سے ظاہر ہوتا ہے کہ یہ ریلوے کی inefficiency نہیں ہے یہ ریلوے efficiency ہے اب جناب والا ! عرض کروں کہ صفحہ 48 پر دیکھیں لکھا ہوا ہے کہ کیا کیا مال ریلوے نے ایک مقام سے دوسرے مقام پر پہنچایا ۔ اس کے صفحہ 47 کے پہلے کالم میں اس کی تعداد ٹن فی میل میں دیکھیں ۔ کتنے ٹن کتنے میل اس کو اگر ضرب دیں تو جناب والا ! 5 ارب 9½ کروڑ 1972-73 میں کیا ۔ یہ آل پاکستان ریکارڈ ہے ۔ اب تک پاکستان ویسٹرن ریلوے کی تاریخ میں ٹن فی میل ابھی تک ایک جگہ سے دوسری جگہ نہیں پہنچا ۔ اس کا اس

Dr. Mubashir Hassan

سے مقابلہ کریں پہلے 1971-72ء میں 14.7 ، اس سے پہلے 14.57 اس سے پہلے 4.6 اس سے پہلے 4.7 - تو جہاں تک مال ادھر سے ادھر لے جانے کا تعلق ہے اور سال پہنچا کر ملک کی خدمت کرنے کا تعلق ہے - اس میں 1972-73ء میں ریلوے نے ریکارڈ قائم کیا - اب جناب والا ! مسئلہ ہے کہ رفتار سست پڑ گئی ہے - یا ریلوے تیز چلنا شروع ہو گئی ہے - میں آپ کی توجہ دلاتا ہوں صفحہ 56 پر جو مال گاڑی کی average 1972-73 میں 3-11 تھی - یہ آل ٹائم ریکارڈ ہے - کسی سال میں پاکستان میں اتنی average سپیڈ نہیں ہوئی - اس سے پہلے اوسط 11.2 اس سے پہلے 11.9 اس سے پہلے 10.2 - 10.1 ، اس سے کم تھی - جناب والا ! اب مسافر زیادہ لے جائیں - گاڑی تیز چلائی - آپ کی efficiency بڑھی ہے - جناب والا ! اسی طرح صفحہ 57 پڑھیں کہ جتنا عرصہ گاڑی چلی ، اس نے چلنے کے دوران کتنا فی گھنٹہ سفر ٹن میل کیا - 1972-73 میں 70 لا کہ Not ton miles per train hour یہ بھی آل ٹائم ریکارڈ ہے - اس سے پہلے 16.64 اس سے پہلے 65 اس سے پہلے 52 ، 49 اس میں بھی ریکارڈ قائم کیا ہے - پھر آپ کی توجہ مبذول کرا دوں جناب والا ! صفحہ 59 پر - ویگن کے استعمال کے متعلق خواجہ صفدر صاحب نے بہت کچھ فرمایا - اس کی پوزیشن یہ ہے - average wagon load یعنی اوسطاً کتنا سفر ایک ویگن چلی ہے - 1972-73 میں 18 ٹن اس سے پہلے 16.9 اس سے پہلے 17.4 اس سے پہلے 15.0 اس سے پہلے 14 یہ بھی ریکارڈ ہے - یہ صرف گاڑیاں زیادہ دور لے جا رہے ہیں - زیادہ گاڑیاں چلا رہے ہیں - نہ صرف تیز چلا رہے ہیں - ایک گاڑی پر جتنا وزن لادا جا رہا ہے وہ اوسطاً 18 ٹن ہے - وہ ہمیشہ کا ریکارڈ ہے - یہ بڑی گرانقدر خدمت ہے کیونکہ 20 ٹن Maximum capacity ہوتی ہے - اس سے کم چلائی جاتی ہے - اس سے زیادہ چلانے سے تو خطرہ ہو جاتا ہے - 18 ٹن کا ریکارڈ دنیا کے بہترین ریکارڈوں میں سے ہے -

اسی طرح جناب والا ! : Net ton mile per wagon a day کے سلسلے میں مقابلہ کرنا ہے ریلوے کی پہلی کارکردگی کا اور یہ دیکھنا ہے کہ اب کیا کارکردگی ہے - جہاں تک Net ton mile per day کا تعلق ہے صفحہ 59 پر آپ دیکھیں 1972 میں 391 میل تھا اس سے پہلے 360 میل - اس سے پہلے 350 میل - اس سے پہلے 359 میل - اس سے پہلے 364 اب جناب والا ! All Pakistan record تھا ریلوے کا Net ton mile ویگن کا -

اسی طرح انجن کے متعلق بتلایا گیا کہ انجن کا استعمال صحیح نہیں ہو رہا ہے اس سلسلے میں آپ کی توجہ بھی صفحہ 60 کی طرف مبذول کراؤں گا - صفحہ 60 پر کالم 5 میں ملاحظہ فرمائیے Engine mile per day per engine online پر ملاحظہ فرمائیے 1972-73 میں اس سے پہلے 98 تھا - اس سے پہلے 103 تھا - اس سے پہلے ضرور 106 تھا مگر اس کے اوپر میں یہ عرض کروں گا کہ کیا وجوہات ہیں اور اس سلسلے میں Explanation بھی دوں گا کہ ایسی بات کیوں ہوئی - لیکن 3 سال سے یہ بھی ریکارڈ ہے کہ 106 انجن 6 میل per day per engine on line ہیں - افسوس کی بات ہے کہ یہ تو حقائق پیش کیے گئے ہیں اور یہ اور بات کہتے چلے گئے ہیں لیکن حقائق کو حذف کر گئے ہیں - میں پیش کرتا ہوں کہ Engine mile per day engine in use 104 - اس سے پہلے 103 - اس سے پہلے 88 اس سے پہلے 91 - اس سے پہلے 99 - اس کا مطلب یہ ہے کہ اس میں بھی ریکارڈ ہے - اس کا مطلب یہ ہے کہ جو انجن موجود ہیں - جو انجن چلنے کی حالت میں نہیں ان انجنوں کا بہترین استعمال کیا گیا ہے - ان انجنوں کے متعلق میں یہ عرض کروں گا کہ اس خراب حالت میں بھی اور پرانی حالت میں بھی وہ انجن کام کر رہے ہیں - انجن کثرت استعمال سے پرانے ہو جاتے ہیں تو وہ بے کار ہو جاتے ہیں - لیکن اس کے باوجود کہ ہمارے

انجن کثرت استعمال سے پرانے ہو گئے لیکن پھر بھی ان کا percentage دیکھئے ڈیزل کے انجن جو ہیں ان کا percentage اچھا خاصہ رہا ہے - یعنی 13.8 - میرے دوست اس بات کو فراموش کر جاتے ہیں کہ ۱۹۷۱ء کی لڑائی میں پاکستان کی ریلوں کو بہت کافی نقصان پہنچا تھا - اس لڑائی کے زمانے میں ہمارے بے شمار ڈیزل اور Electric انجنوں کو نقصان پہنچا - چنانچے اس بات سے یہ چیز ظاہر ہے کہ ۱۹۷۰-۷۱ میں جو تعداد تھی اور جو Percentage تھی وہ 14.2 تھی - اور جب وہ under repair تھے تو Percentage تھی 11.7 - ہم پورے انجن repair نہ کرا سکے - اس میں مشکلات در پیش تھیں - لیکن بہترین کوششوں کے بعد ان کی تعداد 13.8 کر دی گئی -

جناب والا! یہ حقائق جو اس کتاب میں درج ہیں - اس کے علاوہ اور بھی باتیں ہیں average speed بڑھی ہے Net ton mile per train اس کے علاوہ hours بڑھے ہیں - اس کا Record ہے - Net ton mile per train بڑھے ہیں - یہ بھی ریکارڈ ہے -

اس کے بعد جناب والا! Not ton mile per goods engine hours بڑھے ہیں اس کا بھی ریکارڈ ہے - اس کے علاوہ جناب والا! Not ton mile per engine goods day on line بڑھے ہیں - یہ بھی ریکارڈ ہے Average load per wagon during the run بڑھے ہیں - اس کا بھی ریکارڈ ہے - اس کے علاوہ average load and its capacity اس کا بھی ریکارڈ ہے - اس کی percentage کے متعلق بھی عرض کردوں percentage of average load to its capacity ۱۹۷۲-۷۳ء میں تھی 85 - اس سے پہلے 79 اس سے پہلے سال تھی 81 - اس سے پہلے سال تھی 69 - اس سے پہلے سال تھی 66 - ان اعداد و شمار سے ظاہر ہو گیا کہ ریلوے کی efficiency کتنی بڑھی ہے - Index on net load on goods train اصل چیز ہوتی ہے یہ Index اور average tractue effard بھی دیکھیے - وہ انجن جتنی طاقت کا لگا ہوا ہوتا ہے - اس کی طاقت خواہ غلط استعمال ہو رہی ہے یا صحیح استعمال ہو رہی ہے اور وہ کتنی performance دے رہا ہے - یہ اس کی efficiency ہے - یہ اس کا معیار ہے اب تک ہم جناب والا! 32.5 تک پہنچے ہیں - اس سے پہلے 30.2 تھا - اس سے پہلے 29.7 تھا - اس سے پہلے 30 تھا - یہ ریکارڈ ہے - اس کے بعد جناب والا! Ton mile کے متعلق میں عرض کر چکا ہوں - اس سے پہلے Passanger mile کے متعلق میں عرض کر چکا ہوں - پھر بھی یہ سب all time ریکارڈ ہے - اس کا مطلب یہ ہوا جناب والا! کہ یہ جو موشن حزب اختلاف کے قائد نے پیش کیا ہے اس کی کوئی بنیاد نہیں ہے - اب رہے اور مسائل - یہ سچ ہے کہ برقی پنکھے نہیں ہیں اس کے علاوہ بہت سے ریلوے اسٹیشن ایسے ہیں جن کی حالت بہتر بنانا ہے لیکن جناب والا! اس کے اندر ریلوے کا کوئی قصور نہیں ہے بلکہ اس میں ہمارے finances کا قصور ہے - ہمارا ملک جس مالی مشکلات میں مبتلا ہے وہ ان چیزوں کی کفالت نہیں کر سکتا ہے ہم ایک طرف تو ایسے finance کو گیوں کی subsidy پر استعمال کریں - ہم اپنے finances کو Tractors پر Subsidize کے لیے استعمال کریں اپنے finances کو قرضے کے سلسلے میں جو سود دینا ہے اس کے لیے استعمال کریں - اپنے ملک کے finances پانی مہیا کرنے کے سلسلے میں استعمال کریں تاکہ Agriculture sector میں ترقی ہو - ہم finances کو بڑھانے کے سلسلے میں استعمال کریں تاکہ بجلی پیدا ہو سکے - جس سے انڈسٹریز بڑھ سکیں اور اس کے نتیجے میں Agriculture بڑھ سکے - میں یہ نہیں کہتا کہ یہ غیر ضروری مطالبات ہیں - مگر میں یہ ضرور کہوں گا کہ اس میں ریلوے کا کوئی قصور نہیں ہے حالانکہ ہر دفعہ وہ ایک بڑی Demand پیش کرتے ہیں - مگر جو ملک کے finances ہیں وہ اس بات کی اجازت نہیں دیتے کہ اس پر اتنا بھروسہ صرف کیا جائے - چنانچے اسی طرح انجن کی بھی بات ہے - انجنوں کو بے حد نقصان پہنچا ہے - مگر آپ کو یہ سن

Mr. Mubashir Hassan

گر خوشی ہوگی کہ جو انجن اس وقت پاکستان ریلوے چلا رہی ہے وہ انجن دوسرے ممالک ۵ سال یا دس سال پہلے ہی Condem کر دیتے ہیں اور یہ وجہ ہمارے ملک کی غربت کی وجہ سے ہے اس لیے کہ ہمارے ملک کے پاس پیسہ نہیں ہے کہ دوسرے ممالک سے نئے نئے انجن خرید سکیں اور یہی سبب ہے کہ یہ پرانے انجن آج تک چلائے جا رہے ہیں۔ اس لیے جناب والا! میں ریلوے کے آفسران کو ریلوے کے مزدوروں کو ریلوے کے ملازمین کو مبارکباد پیش کرتا ہوں کہ ان نامساعد حالات میں بھی وہ اس قسم کے انجن آج تک چلائے جا رہے ہیں۔ جناب والا! یہ یوزیشن ہے ریلوے کی۔ ریلوے کی کارکردگی کے سلسلے میں تھی۔ یہ یقین سے کہتا ہوں کہ گنجائش نہیں ہے improvement کی۔ improvement کی گنجائش تو سب جگہ ہے۔ حزب اختلاف میں بھی improvement کی گنجائش ہے چنانچہ ریلوے میں improvement کے سلسلے میں کوشش کی جا رہی ہے جناب والا! ہم نے اس ریزولیشن کے سلسلے میں پہلے کوئی اعتراض نہیں کیا جس وقت کہ خواجہ صاحب نے یہ ریزولیشن پیش کیا تھا۔ ہم نے کہا ”چشم ما روشن، دل ما شاد“۔ اس کے اندر جو اچھی بات تھی وہ بھی ہم نے ظاہر کر دی اور جو بری تھی وہ بھی ظاہر کر دی۔ اس کتاب میں سب کچھ چھپا ہوا ہے۔ اس میں چھپانے کا سوال ہی پیدا نہیں ہوتا۔ مجھے افسوس ہے کہ خواجہ صاحب نے پوری باتیں ہاؤس کے سامنے نہیں رکھیں۔ خواجہ صاحب کا تو عالم یہ ہے کہ وہ کہہ دیں گے کہ اس دریا میں سے گزر جاؤ اس کی average depth ۳ فٹ ہے۔ لیکن اس کی average depth میں ایک آدمی بھی ڈوب سکتا ہے۔ لیکن اس کی Depth ۸ فٹ ہو سکتی ہے اور کہیں دس فٹ ہو سکتی ہے۔ جو average خواجہ صاحب نے پیش کی ہے۔ وہ حقائق پر مبنی نہیں ہے۔ یہ Statistics ہیں کتنے مسافروں نے سفر کیا اور کتنے مسافروں نے سفر نہیں کیا۔ اس سے efficiency یا inefficiency کا پتہ کیسے چل سکتا ہے؟ اب جناب والا! میں اپنی تقریر کو ختم کرتا ہوں۔ اب میں آپ کا زیادہ وقت نہیں لوں گا۔

جناب چیئرمین: قواعد کے مطابق جو صاحب قرارداد پیش کریں اور جو وزیر اس کا جواب دیں ان کو آدھا گھنٹہ دیا گیا ہے اور باقی سب کے لیے دس دس منٹ کا وقت مختص کیا جاتا ہے۔ دس دس منٹ بھی اظہار خیال کے لیے کافی ہیں۔

جناب محمد ہاشم غلزئی: جناب والا! میں صرف حزب اقتدار کے قائد کی توجہ دو تین باتوں کی طرف مبذول کرانا چاہتا ہوں۔ سب سے پہلی بات یہ ہے کہ انہوں نے جو کچھ یہاں ریلوے کی کارکردگی کے متعلق کہا ہے۔ اس کے متعلق میں عرض کروں گا۔ جناب والا! یہ کہہ دینا کہ ریلوے کی کارکردگی بالکل اچھی ہے۔ یا بہت اچھی ہے اس سے تو مسئلہ حل نہیں ہو سکتا۔

جناب والا! اصل بات یہ ہے کہ کیا پاکستان کے عوام بھی یہ سمجھتے ہیں کہ ریلوے کی کارکردگی صحیح ہے یا نہیں عوام کی رائے کو اہمیت دینی چاہیے۔ لیکن یہاں اسٹیج پر کھڑے ہو کر کہہ دینا کہ کارکردگی اچھی ہے۔ یہ تو بڑی آسان بات ہے۔ لیکن جناب والا! میں آپ کی توجہ اس طرف مبذول کروانا چاہتا ہوں کہ کیا ان کو عوام کی مشکلات کا پتہ ہے اور ان کے علم میں ہے کہ محکمہ ریلوے میں رشوت اتنی زیادہ ہو گئی ہے اور اتنے لوگ رشوت لینے والے ہیں کہ وہ کسی کی بات ہی نہیں سنتے؟ جس کے نتیجے میں بڑے بڑے تاجر اپنا سامان آج کل ریلوے کے ذریعے نہیں منگواتے ہیں۔ بلکہ ٹرکوں کے ذریعے منگواتے ہیں۔ اس کی وجہ یہ ہے کہ جب تک وہ تاجر اسٹیشن ماسٹر کو پیسے نہ دیں تب تک ان کو مال لانے کے لیے ویگن نہیں ملتی اور اسی طرح

reservation کی حالت ہے کہ جب تک آپ ریلوے کے عملہ کو پہلے رشوت نہ دیں اس وقت تک آپ کی سیٹ reserve نہیں ہو سکتی اور اسی طرح جناب والا! جو پولیس اسٹیشنوں پر کام کرتی ہے، اس کی بھی حالت یہی ہے اسٹیشنوں کے قلی مسافروں سے سامان اٹھانے کی اجرت اٹھانے کی بجائے پانچ روپے مانگنے ہیں۔

جناب والا! جہاں تک کھانے کا مسئلہ ہے اسٹیشن پر کھانا ملتا ہے۔ اگر وہ کھانا مسافر کھالے، اور کھانا اس قسم کا ناقص ہوتا ہے کہ مسافر اس کو کھانے سے میرے خیال میں ہسپتال میں داخل ہو جاتا ہوگا۔ اس کے علاوہ جناب والا! دوسری اشیاء جن کی قیمتیں مقرر ہوتی ہیں اسٹیشنوں پر ان کی قیمتیں بھی زیادہ ہوتی ہیں۔

جناب والا! میں ایک دفعہ ملتان کے اسٹیشن پر سگریٹ لینے کے لیے آتا تو سگریٹ والے نے مقرر کردہ قیمت سے زیادہ قیمت پر مجھے سگریٹ دیئے۔ میں نے اس سے کہا کہ جب سگریٹ کی قیمت مقرر ہے تو آپ زیادہ کیوں وصول کر رہے ہیں۔ اس نے کہا کہ سگریٹ لینا ہے تو لو نہیں تو چلے جاؤ۔ جناب والا! میں نے اس واقعہ کی رپورٹ پولیس والوں سے کی تو انہوں نے کہا کہ ایسا ہی ہوتا ہے۔ جناب چیئرمین! اب آپ اندازہ لگا لیجئے کہ جب ہمارے ساتھ اس قسم کا سلوک ہو تو دوسروں کے ساتھ یہ کیسا سلوک کرتے ہوں گے۔

جناب والا! کوئلہ میں کوئلہ بہت پڑا ہوا ہے۔ لیکن اس کی ٹرانسپورٹیشن کے لیے ویگن نہیں ملتی۔ mine owners جو ہیں۔ ان کو تو ریلوے والے ویگن نہیں دیتے لیکن جو quarry والے ہوتے ہیں اور جن کی کوئی آمدنی نہیں ہوتی وہ mine owners کے لیے ویگن لے لیتے ہیں کیونکہ وہ ایک ویگن کے لیے دو ہزار ڈھائی ہزار، تین ہزار روپے رشوت دے کر ویگن حاصل کرتے ہیں۔ اس طرح کا انہوں نے رشوت کا سلسلہ شروع کیا ہوا ہے اور یہی وجہ ہے کہ انوں کے مالکان کا کوئلہ وہاں پڑا رہتا ہے۔ یہ بہت بری بات ہے۔ اس کے علاوہ میں ایک اور عرض کرتا ہوں کہ محکمہ ریلوے کا جو watch and ward کا جو عملہ ہوتا ہے وہ خود مسہرین توڑتے ہیں اور مال چوری کر لیتے ہیں اور یہ لوگ پکڑے بھی گئے ہیں اور ان کو سزا بھی ہوئی ہے جن کے نتیجہ میں تاجر لوگ ریلوے کے ذریعہ اپنا مال نہیں منگواتے ہیں وہ ٹرکوں کو زیادہ پیسے دے کر اپنا مال ایک جگہ سے دوسری جگہ لے جاتے ہیں۔

جناب والا! یہی وجہ ہے کہ جب ویگن رشوت لیے بغیر اشیائے صرف کو ایک جگہ سے دوسری جگہ نہیں لے جاتے تو ظاہر بات ہے۔ کہ ان چیزوں کی قیمتیں بڑھیں گی۔ تو اس طرح یہ بھی ریلوے کی ایک نا اہلی ہے۔ جناب والا! ان باتوں کے علاوہ دو تین باتیں اور میں آپ کی خدمت میں عرض کروں گا۔ جو میرے محترم دوست نے فرمائی ہیں جناب والا! عوام کی بھلائی کے لیے یہ ضروری ہے کہ محکمہ ریلوے خاص طور پر تیسرے درجے کے مسافروں کو سہولتیں پہنچائے۔ لیکن وہ تو ایک ویگن میں جس کی capacity چھ یا دس آدمیوں کی ہوتی ہے۔ اس میں بیس اور تیس آدمیوں کو چڑھا کر لے جاتے ہیں۔ اور وہ بیچارے مسافر بیس پچیس اور سو میل تک کھڑے رہتے ہیں۔ ان کو بیٹھنے کے لیے جگہ نہیں ملتی تو اس سلسلے میں یہ گزارش کروں گا کہ اگر ریلوے والے اتنے ہی ٹکٹ issue کریں۔ جتنی کہ اس کی capacity ہوتی ہے یہ نہ ہو کہ پانچ سو ٹکٹ دے دیں۔

جناب والا! بعض اوقات ایسا بھی ہوتا ہے کہ چلتی گاڑی میں پیسے لے لیے جاتے ہیں اور ٹکٹ نہیں کاٹا جاتا ہے۔ جن سے گورنمنٹ کو بہت نقصان ہوتا ہے۔

Mr. Moammad Hashim Ghilzai

آخر میں جناب والا! میں یہ عرض کروں گا کہ محکمہ ریلوے ان سب باتوں کو مد نظر رکھ کر ریلوے کے انتظام کو مزید بہتر بنائے اور عوام کو تمام سہولتیں بہم پہنچائے اور وزیر صاحب کی خدمت میں بھی یہ عرض کروں گا کہ وہ عوام کی تکالیف کی طرف توجہ دیں۔ ان الفاظ کے ساتھ میں آپ کا شکریہ ادا کرتا ہوں۔

جناب نعمت اللہ خان: جناب والا! اس ہاؤس میں جو ریلوے کی نااہلی کے متعلق ذکر کیا گیا ہے اور جہاں تک غریب عوام کے تیسرے درجے کی ٹیکٹوں کا تعلق ہے۔ ہماری ان کے ساتھ پوری پوری ہمدردی ہے۔ لیکن جہاں تک ریلوے کی کارکردگی کا تعلق ہے اس کے متعلق وزیر خزانہ صاحب نے جو statement اور اعداد و شمار دیے ہیں اور جو انہوں نے تمام technical data دیا ہے۔ میرے خیال میں مجھے اس کو دہرانے کی ضرورت نہیں ہے۔ اس کے علاوہ یہ بھی اس ایوان میں اعلان فرمایا ہے کہ ویگن نہیں ملتی تھی۔ واقعی یہ کمی تھی کیونکہ سیلاب کے وقت ریلوے کی جو تباہی ہوئی تھی۔ اس کی وجہ سے بہت سی ویگنوں کو مرمت کرنے کے لیے وقت درکار تھا اگر اس عرصہ میں یہ دیکھا جائے کہ بسسیں اور ٹرانسپورٹ وغیرہ کافی تعداد میں نہیں تھیں۔ لیکن اب بسوں اور ٹرکوں کی تعداد میں کافی اضافہ ہو گیا ہے اور اس طرح ٹیکسیوں سوٹروں وغیرہ کی تعداد میں بھی اضافہ ہو گیا ہے۔

بہر حال جناب والا! جہاں تک efficiency کا تعلق ہے۔ وزیر خزانہ صاحب نے جو statistics اپنی کتاب سے دی ہے۔ میں ان کی support کرتا ہوں۔ اس کے علاوہ یہ گورنمنٹ جس طرح کہ انہوں نے کہا ہے۔ میں اس کو زیادہ طول نہیں دوں گا۔ shipping corporation ہے transporation ہے اور defence کی ہے۔ گورنمنٹ ایک حد تک ریلوے پر بھی توجہ دے سکتی ہے۔ اس کے علاوہ گورنمنٹ کے اور بھی بہت سے محکمے ہیں۔ اپنے کل proportion میں ہر ایک محکمے کو اپنا حق ہوتا ہے کہ وہ اس کے لیے بجٹ allocate کرے اور وہ proportionate ہوتے ہیں۔ بہر حال جہاں تک efficiency کا تعلق ہے۔ میں وزیر خزانہ کی تمام statement کو support کرتا ہوں لیکن جہاں تک improvement کا تعلق ہے۔ میرے خیال میں یہ کوئی بری بات نہیں ہے ہماری گورنمنٹ بھی آئندہ انشاء اللہ کوشش کرے گی۔ ہم تو کہتے ہیں کہ اتنی improvement ہو جائے کہ ریلوے سے ہوائی جہاز بن جائیں۔

جناب چیئرمین: ہوائی جہاز بن جائیں!

جناب نعمت اللہ خان: جس طرح کہ یورپ میں چلتی ہے۔ دوسری بات یہ کہ جہاں جہاں تکالیف ہیں جہاں ریلوے کی ویگنز کم ہیں۔ وہاں جی۔ٹی۔ ایس بسیں بھی چل سکتی ہیں۔ میرا مطلب یہ ہے کہ گورنمنٹ دوسرے Indirect طریقوں سے بھی passengers کو کنٹرول کر سکتی ہے۔ بسیں بھی اس لائن پر چلائی جائیں۔ یہ میں نے پہلے بھی کہا تھا کہ یہ کام تو تعاون سے ہی ہوگا۔ باقی چیزوں پر میرے بہت سے دوستوں نے بہت کچھ کہا ہے۔ لیکن میں اپنے آپ کو یہیں تک ہی محدود کروں گا۔ جہاں تک improvement کا تعلق ہے۔ اس میں کسی کو بھی اعتراض نہیں ہوگا۔ انشاء اللہ گورنمنٹ بھی کوشش کرے گی اگر اس کے متعلق ممبران کے پاس کوئی ایسے suggestions ہیں تو اس معزز ہاؤس کے معزز ممبران اپنے suggestions اور constractine تجاویز دے سکتے ہیں۔ میرے خیال میں گورنمنٹ بڑی خوشی سے جہاں تک ان کی مقدور میں ہے improvement کے لیے کوشش کرے گی۔

جناب چیئرمین : حاجی سید حسین شاہ صاحب آپ تقریر فرمائیں -

حاجی سید حسین شاہ : جناب والا ! اعداد و شمار کے مطابق ہمیں یہ بتایا گیا ہے کہ ریلوے کی کارکردگی بڑی efficient ہے مگر مشاہدے میں جو آ رہی ہے - عوام جو بات محسوس کر رہے ہیں وہ اس کے بالکل الٹ ہے آج پنجاب میں کوئلہ تین سو پچاس روپے ٹن بک رہا ہے اس کی وجہ کوئلے کی کمی نہیں جناب والا ! اگر کوئلے کی کمی ہوتی تو پی - آئی - ڈی - سی اپنا تریسٹھ ہزار ٹن کوئلہ -/137 روپے فی ٹن فروخت نہ کرتی - اور وہی کوئلہ جو -/137 روپے ٹن بکا ہے آج صارفین کو -/350 روپے ٹن مل رہا ہے - اس کی وجہ کیا ہے اس کی وجہ کوئلے کی کمی نہیں ہے - آج بھی اگر بلوچستان کی کانوں سے کوئلہ نہ نکالا جائے تو شاید جتنا کوئلہ اس وقت سٹیشنوں پر مختلف پلیٹ فارموں پر پڑا ہوا ہے وہ دو سال تک کے لیے پاکستان کی ضروریات کو پورا کر سکتا ہے - مگر آج کل جو مشاہدے میں آ رہا ہے کہ ویگنوں کی کمی جان بوجھ کر پیدا کر دی گئی ہے - پلیٹ فارم کے متعلق پہلے قاعدہ یہ تھا کہ mine owners کو ان کی ضروریات کے مطابق Loading space پلیٹ فارم دیے جاتے تھے مگر ریلوے حکام بددیانتی سے اقربا پرستی کر کے دھاندلی کر کے یا رشوت لے کر پلیٹ فارم اپنے رشتے داروں کو دیتے ہیں - اور آج جو ویگنیں سپلائی کی جاتی ہیں وہ کوئلے کو دیکھ کر goods on spot دیکھ کر نہیں دی جاتی بلکہ صرف لسٹ کو دیکھ کر جس جس کے پاس پلیٹ فارم ہیں ان کو ویگنز دی جاتی ہیں - جو لوگ کوئلے کا کام نہیں کرتے - جو کان کے مالک نہیں ہیں وہ ان ویگنز کو لیکر تین سو روپیہ فی ویگن پگڑی میں mine owners کو دیتے ہیں - جو تین ہزار روپیہ فی ویگن غلط طور پر دی جاتی ہے - اس کا اثر کوئلے کی قیمت پر پڑتا ہے اور صارفین کو ساڑھے تین سو روپے کے حساب سے مہیا کی جاتی ہیں - جناب والا ! ایک طرف یہ ہے کہ سیلاب زدگان کو بجائے اس کے کہ ان کو اینٹ سستے داموں ملے وہ آج تین سو روپیہ فی ہزار خرید کر استعمال کر رہے ہیں اور دوسری طرف بلوچستان کے عوام اور بلوچستان کے mine owners بدنام ہو رہے ہیں - ان کے متعلق یہ کہا جا رہا ہے کہ بلوچستان کے جتنے عوام ہیں وہ پنجابیوں سے ہمدردی نہیں رکھتے - جناب والا ! بلوچستان کے جتنے mine owners ہیں وہ آج بھی جس قیمت پر پچھلے سال کوئلہ فروخت ہوتا تھا - اس قیمت پر دینے کے لیے تیار ہیں - ریلوے کے بلوچستان کے کان کے مالکوں کو بڑا harass کیا ہے - بیچ میں جو کمشن ایجنٹ اور دلال ہیں اگر ان کو نکال دیا جائے تو شاید ہمارے وہ بھائی جنہوں نے سیلاب میں نقصان اٹھایا ہے ان کو زیادہ دام اینٹ کے لیے نہ دینے پڑیں - میں ان الفاظ پر ختم کرتا ہوں -

جناب چیئرمین : جناب کامران خان ! I would like to remind you that time limit is ten minutes.

جناب طاہر محمد خان : جناب والا ! اگر ان کو اجازت ہوگی تو میں نبی بخش زھری بھی بولیں گے - یہ بھی کافی دیر سے منتظر تھے - ان کا لسٹ میں نام نہیں آیا مگر یہ بھی بولیں گے -

جناب چیئرمین : میر صاحب آپ بولنا چاہتے ہیں ؟ کیا آپ اس لیے بولنا چاہتے ہیں کہ وہ بول رہے ہیں یا کہ پہلے ارادہ تھا ؟

میراجی بخش زھری : جناب مجھے معلوم ہوا کہ آپ نے فرمایا تھا کہ نام دو - اس وقت میں آپ کو نام نہیں لکھوا سکا - مگر پھر میں انتظار میں تھا کہ کوئی ایسا موقع پیدا ہو - جب آپ کی طرف سے سہرا نہ فیصلہ ہو - تب میں عرض کروں -

جناب چیئرمین : ان کے بعد آپ کی باری آئے گی -

Mr. Chairman : Yes, Mr. Kamran Khan.

Mr. Kamran Khan : * Mr. Chairman, Sir, the Honourable Finance Minister has stated that on account of lack of finances, work of improvement could not be expected in the Railway Admn. Sir, it is not lack of finances as it is the maximum utilisation of the present financial resources that requires improvement to be brought about. Sir, the Railway Purchase Department is extremely top-heavy wasteful.

The commodities, the items that they buy cost the Railway Administration more than double the market prices. Sir, I would give you one particular instance. I know of a firm which offered timber to the Railway at 13 rupees a foot. Since that firm could not oblige the purchase officer the offer was turned down. It was an open tender. The same tender was floated and the price went higher. I do not remember exactly, probably up to Rs. 14/-. Again nobody came forward and the same firm made an offer. He was the only tenderer again. It was turned down. The third time the tender was floated and prices went up to Rs. 18 or something near that figure. Again it was not accepted in time due to one reason or the other and I believe that the Railway had to buy the same timber for about Rs. 30 a foot.

Sir, another surprising things is that the timber purchased—timber or any other item purchased—by the railway when delivered at the railway station for booking for construction of wagons for carriage of railway goods, the suppliers have to pay something to the railway staff. It is so surprising. I would also like to give you another example, how purchase department is wasteful. Some time back railway wanted to import timber worth millions of rupees sawn timber. An offer was made to the railway that the same timber could be supplied in round or log form to the railway at almost the cost of the imported timber. The plea was taken by the railway administration that they did not have the saw blades in the railway Workshop. Saw blades could have been imported for the railway for Rs. 20,000. If they could not get foreign exchange—it was in the days of bonus vouchers—they could go to the market and buy bonus vouchers and import the saw blades and work on their own

* Speech not corrected by the Honourable Member.

saw mill. There were losses on two fronts. One, the saw mill was there lying idle but wages were paid to the workers; the stock was lying idle and they were being paid salaries; the machines were lying idle which again was a wasteful loss and the same staff was imported from abroad at a cost of millions of rupees in foreign exchange. Sir, it is not a question of lack of finances. The present finances or within the present finances also things can be improved and improved a lot. Sir, as the Honourable Finance Minister said there is scope for improvement. I do not think any improvement here or there would work. What we really need is complete overhaul of the Railway Administration and bring these people to book who are responsible for corruption, for wastefulness and for negligence and to give them exemplary punishments. Only then, Sir, the situation can be improved. Thank you very much.

Mr. Chairman : Yes, Mir Sahib.

میر نبی بخش زھری * : جناب والا! مجھے یہ موقع دے کر آپ نے ایک دور افتادہ علاقے کے متعلق اس معزز ایوان میں کچھ کہنے کا سود مند موقع دیا ہے۔ خواجہ ہمد صفر نے ریلوے کے متعلق جو اعداد و شمار پیش کیے ہیں اور اس کے مقابلے میں ہمارے وزیر خزانہ ڈاکٹر مبشر حسن صاحب نے جو اعداد و شمار پیش کیے ہیں معلوم ہوتا ہے کہ ان اعداد و شمار کو جس حد تک ریلوے کے خلاف استعمال کیا جا سکتا تھا ہمارے دوست نے استعمال کیا اور ڈاکٹر مبشر حسن نے اس کے مقابلے میں ان اعداد و شمار کو ریلوے کے حق میں جس طرح استعمال کیا وہ بھی ہم نے سنا۔ لیکن صحیح طریقہ سے یہ بات سمجھ سے باہر ہے کہ حقیقت کیا اور مشکلات کیا ہیں؟ چونکہ ریلوے کے متعلق وزیر آج اس معزز ایوان میں موجود نہیں ہیں اور اگر وہ یہاں پر موجود ہوتے تو یقیناً بہتر ہوتا کیونکہ وہ بہتر حقائق اور صحیح نقطہ نظر پیش کرنے کی پوزیشن میں ہوتے۔ جس انداز میں یہ اعداد و شمار پیش کئے گئے ہیں ان کا مقابلہ کیا جائے تو تیز روی سے یہ مقابلہ کرنا آسان نہیں ہے چونکہ تحریری طور پر ہمارے سامنے اعداد و شمار موجود نہیں ہیں۔ لہذا ذہن میں ویسے ہی یہ فیصلہ کرنا کہ کون سے اعداد و شمار بہتر ہیں اور کون سے بہتر نہیں ہیں۔ بہر حال حکومت کی طرف سے جو وہی اعداد و شمار پیش کیے گئے ہیں وہ بھی ہمارے سامنے ہیں۔ اگر مجھے یاد ہے تو میں عرض کروں گا کہ جب میں مغربی پاکستان اسمبلی میں ممبر تھا اور جب میں ممبر Legislative Assembly west Pakistan تھا اس وقت بھی ریلوے کے متعلق مجھے موقع ملا تھا کہ میں کچھ کہوں اور میرے دوست خواجہ صفر صاحب بھی اس وقت اسمبلی میں موجود تھے۔ قطع نظر اس کے کہ ہم حکومتی پارٹی کے ساتھ ہیں۔ یا نہیں ہم حکومت کی حمایت کریں گے، اور حمایت کرتے ہیں۔ لیکن جہاں قومی مقاصد سامنے آئیں تو جناب والا! مجھے اجازت دیجیے کہ ہم کچھ تجاویز پیش کریں۔ یہ ایک ایسا اہم مسئلہ ہے کہ جہاں تک ریلوے کے وزیر کا تعلق ہے میں آپ کو بے گناہ سمجھتا ہوں۔ اس لیے کہ وہ از حد مصروف ہیں ان کے پاس اور بھی اہم امور ہیں اور ایک آدمی کا ہزاروں officials کو کنٹرول کرنا آسان نہیں ہوتا۔ ہر ایک کی انسانی حیثیت اور capacity ہوتی ہے۔ کنٹرول کرنے

* Speech not corrected by the Honourable Member.

Mir Nabi Baksh Zehri

کی ایک حد ہوتی ہے اور آنکھ کی دور بینی مختلف ہوتی ہے۔ یہ جو بات ہے کہ ریلوے کے officials جائز نہیں۔ 25 سال سے ایسے ہی اعتراضات اپوزیشن اور گورنمنٹ پارٹی کی طرف سے ان پر ہوتے رہے ہیں۔ خصوصاً ریلوے کے افسروں پر بدقسمتی سے میں نہیں جانتا کہ وہ خوش قسمت ہیں۔ میں نے ہمیشہ یہ دیکھا کہ اعتراضات ہوتے رہے۔ جہاں تک میں نے study کیا ہے ہماری شکایات واقعی بہت زیادہ ہیں۔ اگر ریلوے ویگن مل جائیں جن کی ضرورت ہے تو اس میں ہماری گورنمنٹ کو، ہماری قوم کو یہ فائدہ ہو جائے گا کہ جو ایک چیز بلوچستان میں ہے پنجاب میں نہیں ہے۔ ریلوے ویگن ملنے سے وہ پنجاب میں دستیاب ہو جائے گی اور سستی بھی مل جائے گی۔ اس طرح ایک چیز پشاور میں ہے اور اس کو بلوچستان لے جانا ہے، اگر ریلوے ویگن آسانی سے مل جائیں گی تو بلوچستان میں بھی اس چیز کے نرخ نہیں بڑھیں گے، ناجائز ریٹ لوگ وصول نہیں کریں گے۔ میں جانتا ہوں کہ میرے دوستوں نے بڑے اچھے دلائل دیے ہیں اور انہیں بڑے اچھے طریقے سے پیش کیا ہے۔ ان میں ایک بات کا اضافہ کروں گا کہ ریلوے حکام کو اور حکومت پاکستان کو ریلوے کی کارکردگی کو بہتر بنانے کے لیے سکیمیں بنانی چاہئیں۔ میں گورنمنٹ پارٹی کے ممبر صاحبان سے کہوں گا کہ جو پارٹی میٹنگ ہوگی انشاء اللہ میں ریلوے کے متعلق اپنے اعتراضات اور تجاویز ضرور پیش کروں گا اور ممبر صاحبان اب اس پر یقیناً متوجہ ہو جائیں۔ اب پوائنٹ میری نظر میں یہ ہے کہ ”ایک انار سو بیار“ کے مترادف واقعات آگئے ہیں۔ ریلوے کو ملک بھر میں تیز رفتاری کے ساتھ ترقی کرنی چاہیے تھی مگر وہ نہیں کر سکی۔ ریلوے کو دگنے دگنے انتظامات ویگنز، انجنز اور ریلوے کی پٹری بچھانے کے لیے کرنے چاہئیں کیونکہ ریلوے Communication پر ہی ہمارے ملک کی انڈسٹریل ترقی میں اضافہ اور نرخوں میں کمی ہونے کا دارومدار ہے۔ اگر تعطل ہو جائے گا تو ہماری حکومت پر بدنامی آئے گی۔ جیسا کہ میرے دوست نے کہا کہ ویگن نہ ملنے کی وجہ سے بلوچستان سے کوئٹہ نہیں آیا اور پنجاب میں اینٹوں کا بھاؤ 300 روپے ہو گیا ہے پہلے 60، 70 روپے ہوا کرتا تھا۔ اینٹ عمارتوں کی تعمیر میں کام آتی ہے، سڑکوں پر استعمال ہوتی ہے، اگر یہ اتنی مہنگی ہوگی تو ہماری ترقی کیسے ہوگی۔ ایک غریب آدمی جو پہلے اپنے لیے ایک چھوٹا سا مکان بنا لیتا تھا اب وہ کیا کرے گا۔ اس کے بس میں نہیں ہے کہ وہ اتنی مہنگی اینٹیں خریدے۔ میں اپنی اپوزیشن کے دوستوں سے درخواست کروں گا کہ کوئی بھی مسئلہ ہو وہ تعمیری نقطہ نظر سے پیش کریں اور میں اپنی گورنمنٹ پارٹی کی طرف سے یقین دلاتا ہوں کہ وہ ہر مسئلے میں آپ کے ساتھ تعاون کریں گے۔ میں سمجھتا ہوں کہ گورنمنٹ اس مسئلے کو بڑی اہمیت دے اور ہو سکے تو منسٹری خود ایک سینٹ کے ممبروں پر مشتمل کمیٹی بنائے، تاکہ وہ اس کا جائزہ لے اور پراونشل گورنمنٹ کو رپورٹ پیش کرے۔ پھر اس کی ضروریات کو پورا کرنے کے بعد اس ہاؤس کی خدمت میں وہ رپورٹ پیش کی جا سکتی ہے۔ منسٹر انچارج بھی یہاں موجود نہیں ہیں۔ ابھی میرے دوستوں نے کچھ کہنا ہے۔ میں ایوان کا زیادہ وقت لینا نہیں چاہتا مگر یہ ضروری ہے کہ ریلوے کو Over haul کیا جائے اور جتنی ترقی ملک کی تیز رفتار ترقی کے مطابق ضروری ہے اتنی اس کو ترقی دی جائے۔ ان الفاظ کے ساتھ میں آپ کا شکریہ ادا کرتا ہوں۔

Mr. Chairman: Your name is not in the list of speakers, I want to know what prevented you from giving your name earlier?

Ch. Mohammad Hanif Khan : Point of Order.

Mr. Chairman : You will have the right of reply.

خواجہ محمد صفدر : نہیں جناب میں چاہتا ہوں کہ تمام دوست تقریر کر لیں اس کے بعد میں اکٹھا جواب دے دوں گا۔

Mr. Chairman : Have you any objection to give him the right of reply.

Ch. Mohammad Hanif Khan : He has already made a speech, a very long speech.

خواجہ محمد صفدر : میں چاہتا تھا کہ زیادہ سے زیادہ دوست تقریر کر لیں۔

Ch. Mohammad Hanif Khan : That is exactly what is going to happen. He has already made the speech. I am the last one to make the speech.

Mr. Chairman : No. No. That will be seen.

A. Member : The Private Member has to speak by way of reply.

Ch. Mohammad Hanif Khan : What about my speech ; would it be after the mover has replied. I have got to reply the last.

Mr. Chairman : You will be the last speaker.

Ch. Mohammad Hanif Khan : If the Chair permits him to speak, I have no objection. The Minister is to speak after the mover has replied.

A. Member : Rule 199, Sir.

Mr. Chairman : Let me go through the rule. (Interruption) Let me go through the rule. I have not gone through it. That does not prevent me from calling the Honourable Minister to speak. I will study this rule. Yes, Mr. Minister.

Ch. Mohammad Hanif Khan : I will make a speech. Then he will give a reply and then I will again give a reply.

Mr. Chairman : You do not worry about the future ; you concern yourself with the present. I would make one request. The Urdu Reporters are Under heavy pressure ; we are short of them, I would therefore request you to speak in English ; that will give them some breathing time, I mean the Urdu Reporters.

Ch. Mohammad Hanif Khan : (Minister for Labour and Works).

Thank you very much for giving me the opportunity to make a short speech on this very important motion. I must admit that, as it has been pointed out here by the Honourable Members, the Communications Minister, the Minister-in-Charge, is not present today and I do really feel that I cannot give that treatment to the subject which he would have given, if he had been here. Yet some points have been raised, points of general nature and I think I am capable of giving a befitting reply at least to those points as far as the facts the figures are concerned. I offer my deepest thanks to the Finance Minister, who has very kindly given the reply to those points relating to facts and figures which were raised by the Honourable Member from the other side during his speech. I don't feel any necessity for repeating those points. But what I want to submit is that when we tried to examine the working of the Railway Department, we overlooked one very important aspect and it is this that in 1947 immediately after the partition when assets were divided, those engines and wagons went to our share which were not really very brand new but as a matter of fact these engines, these assets, wagons, etc., these were old ones. Here I may mention that unfortunately it has become a sort of policy, a sort of habit with the Opposition always to pin point all these defects and tried to hold the present Government responsible for all that has happened in the past. That has become a habit with them and they cannot help it. This motion has been brought about by them not in order to try to point out those defects which can possibly be removed. This has been actually brought before this House in order to show that the present Government is inefficient, they are responsible for all these deficiencies, they are responsible for all these defects which are existing at the moment in the administration of the Railway Department. I must humbly submit that this way of thinking is not the proper one. I would not go beyond that. I wish they had brought this motion with some honest and proper intention but that is missing. I will explain, sir, that these assets which we had got at the time of partition were old one, in a very dilapidated condition; they needed repairs and most of the funds which were allocated were used for the repairs and replacement. Here I may respectfully submit that for a pretty long time at least upto the year 1955 no allocations were made even and when the allocations were made they were not sufficient enough to meet the requirements of Railway Department. Cuts were made and the Railway Department was not in a position to make new purchases. These funds were mostly exhausted on the replacement and the repairs of old assets. That vicious circle still continues for the simple reason that our economy has never been in a position to pick up anywhere as it should had the circumstances remained normal throughout. It is unfortunate that for

some reason or the other the circumstances did not remain normal. I may also submit here that it was the policy of the previous Government that instead of making more allocations towards railway or giving more allocations towards railway or giving more fund to the railways to make it more efficient, funds were mainly reverted towards road transport. I have got the speech of the Communications Minister before me, which he made at the time of presenting Budget 1973-74 Budget. I will read out the extracts of that speech. It will clarify the whole position that what has been and is the position of funds at the disposal of the Railway Department and with all these allocations of funds which are at the disposal at the moment, they cannot possibly be expected to show that good performance as it is expected of them from the whole nation. It is very difficult, I may respectfully submit that 1965 war had its impact upon the entire economy and the allocations though appeared to be quote reasonable yet subsequently cuts were made and the Railway Department left with small amount only to give in for replacement and repairs and not to make new purchases. Then again in 1965 there was trouble and 1970 and 1971 was bad ; we had large storms in the country, unprecedented storm. Under these circumstances railway had been functioning and then the result is that today everybody would get up and say that the railway is not functioning properly. I have already mentioned that I will read out the extract from the statement made by the Communications Minister. That will explain the whole position but before that I would say that some points were raised as to the shortage of coal, etc. in Punjab and Frontier because the railway, as it is said, has not been in a position to discharge its function properly. I am afraid to say, sir, that who does not know that why the shortage is ? It is not the coal only. We have been having difficulty in transporting not only coal but each and every thing from Sind, for the simple reason that there has been unprecedented floods and during those floods everything, the communication was disrupted. My friend from the Opposition side really know that even the petrol had to be transported from Punjab by aeroplane and for a pretty and long time the trains were not running at all and who does not know that if there is disruption in the communication for one day, it becomes almost difficult for any administration, even the best administration to make deficiency for a long time. It was disrupted one day and it remained disrupted nearly one month and this point has been discussed over and over again, not here in the Assembly here, everyday almost we discussed this point but still my friend from the Opposition side never tried to appreciate at least. They forgot everything what is stated by the Government or its

Ch. Mahammad Hanif Khan

representative from this side a day before. This is what is happening. Now Mr. Chairman, sir, you will come across a motion which relates to prices and may I remind you that only day before yesterday while a Bill had been presented before you Workers Cost of Living Bill, this point was raised by the Opposition and a long discussion on that took place but still today you will find a motion before you, again the same thing. So this has become a way of habit, we cannot help it. It is not that they want to make any improvement or there should be any improvement in the administration but simply because they would try to give out to the world that the whole defect lies with the present administration, with the present Government. That is their aim, Now sir, with that submission I would give the extract of Communications Minister's speech which he gave at the time of presenting the Budget of 1973-74, and that will explain the position under what circumstances the Railways had been working and then after that I will be making submission that instead of all these handicaps what the railway has earned during this Year. This was said by the Communications Minister. The importance of an efficient transport system to the economic health and welfare of the country cannot be denied. We in Pakistan inherited a reasonably well designed Railway system in 1947: it has provided the backbone of our transport system over the past 25 years. Unfortunately, the Railway assets were in a dilapidated condition as these had been subjected to extensive use during the Second World War. The replacement and rehabilitation of worn out assets had been deferred or neglected for one reason or another. The problem of rectifying this omission was so critical at the time of Independence that the earlier plans for railway investment were no more than listings of urgent needs for obvious repairs and replacement. It was only during the 3rd plan period, that is, 1965-70, that projects other than those of mere replacements were given larger financial allocations and higher priorities. I have mentioned that it was 1965, not before that. Due to financial stringencies and consequent cuts in allocations from time to time, the rate of investment in the Railway system during the previous 25 years has not been sufficient to catch up with and compensate the effects of growing age of its assets. The arrears of replacement and rehabilitation are, therefore, slowly increasing. Some of the new items which were introduced in the earlier years have completed their economic life and are now due for replacement. Of the 7,765 miles of track, only 2,586 miles of rail and 3,604 miles of sleepers had been renewed and replaced up to 1972. 1,684 miles of rails and 3,278 miles of sleepers are still due for replacement. Out of the

508 road Gauge Steam locomotives on line, 39 are overage. Out of 401 Diesel Electric locomotives, 37 have become overage and out of 1814 Passenger Carriages, timber bodies of 800 are overage and in a dilapidated condition. While it has been appreciated all along that a rehabilitated Railway system is a pre-requisite for economic development, the allocations made for investment in the Railway have been found to be far short of its requirements. The investment of Rs. 206 crore on replacement account during 25 years or an average of a little more than Rs. 8 crore per year has obviously not been adequate. During the first 3 plan periods commencing from 1955, the Transport and Communication sector in West Pakistan was allocated Rs. 10,85 crore out of a total outlay of Rs. 58,47 crore. The Railway received only about 5% of the total allocation and 27% of the allocation made to the Transport sector. Against this, the allocation for roads and highways added up to Rs. 3,10 crore in the Public sector alone. The imbalance was much worse in the allocations suggested for the 4th Five Year Plan. The Railway was to get only Rs. 108 crore against Road's Rs. 251 crore out of the total proposed outlay of Rs. 49,00 crore up to 1975. When it is realised that the Railway investment is meant both for Rolling Stock as well as its track or right of way, while public investment in road and highway development does not cover a substantial part of the provision for vehicles, the inadequacy of allocations for the Railway becomes even more sharply defined. So this was the extract of the speech that was made by the Communication Minister this year. It is pity that my learned friend from the other side have never tried to go through the speech, probably he would not have moved this motion at all. We do not feel any pride in the administration of the Railway. We have never said. As a matter of fact the Finance Minister clearly stated that there is scope for improvement. We do appreciate that there might be defects. There are defects in everything. As a matter of fact nothing can be possibly perfect. The only efforts one can make is to make some improvement and so far as the suggestions made by the Honourable Members here are concerned, I will again in the words of Communication Minister, which he made at the time of his speech that what is intended to be done in this respect, I will read out that extract. I don't want to say anything of my own for the simple reason that the subject is not mine. I would have said everything if the subject had been mine but I want to quote the Communication Minister himself. Briefly, the programme aims at increasing the number of goods train to and from Karachi Port Area within 2½ years enabling daily clearance of 5000 additional pay load traffic. The Mechanised marshalling yard will be completed by December

Ch. Mahammad Hanif Khan

1975 at Pipri, the capacity of stations, sections and yards up-country will be increased and 68 Diesel Electric locomotives will be procured to provide reliable and economical motive power. The total cost of the crash programme is estimated to be Rs. 32 crores, out of which Rs. 23 crores will be required in foreign exchange, mostly for the locomotives. The implementation of the Programme within a short period will provide an excellent opportunity to the railway to demonstrate its capability of achieving a predetermined target of performance if the requisite funds are provided to it. That is the programme before the Government and it was clearly stated by the Communication Minister at the time he made the speech. Sir, I may then respectfully submit that inspite of all these short-comings, in spite of all the short-comings in the Railways, actually this year, there has been an increase in volume of both passenger and goods traffic. Considerable increase in railway revenue compared with previous years and the railway earning for 1972-73 were Rs. 96 crores against highest ever budgetted and achieved so far. This is the performance of railway in spite of all these handicaps. In spite of lack of funds, in spite of the fact that the assets we have got at the moment are old one, needs replacement, require repairs every time, but still the performance not as bad as has been described by my honourable friend from the other side. So far as the improvement is concerned they can always be made and, of course, it has already been made promises by the Communications Minister at the time when he made budget speech. Thank you very much.

Mr. Chairman : Now Khawaja Sahib you have got a right of reply.

Khawaja Mohammad Safdar : Thank you very much.

جناب والا! مجھے سخت تعجب اور حیرت ہوئی ہے، میں قطعی یہ توقع نہیں کرتا تھا : کہ محترم وزیر خزانہ صاحب یا محترم وزیر محنت صاحب یہاں اٹھ کر ان حقائق کو جھٹلانے کی کوشش کریں گے۔ یہ تو اس قسم کی باتیں ہیں کہ آپ دن کو کہیں کہ رات ہے اور رات کو کہیں کہ دن چڑھا ہوا ہے۔ میں یقین دلاتا ہوں کہ جو باتیں میں نے اس ایوان کی خدمت میں عرض کی تھیں۔ میں نے اپنی جانب سے پیش نہیں کی تھیں بلکہ حکومت کے شائع کردہ اعداد و شمار پیش کیے تھے۔ میں اپنی بات جلد از جلد ختم کرنے کی کوشش کروں گا کیوں کہ محترم وزیر خزانہ صاحب ہاؤس میں تشریف نہیں رکھتے۔

[At this stage the chair was occupied by Mr. Deputy Chairman Mr. Tahir Mohammad Khan].

خواجہ محمد صفدر : اس لیے میں صرف وزیر محنت صاحب کی خدمت میں عرض کرتا ہوں۔ سیرے ہاتھ میں موجودہ سال کا ریلوے بجٹ ہے۔ اس کے صفحہ نمبر ۴۳ پر ریلوے کارکردگی میں پستی کی دلیل موجود ہے۔ جس ریلوے کی انہوں نے مداح سرائی و

ثنا خوانی کی ہے۔ 9 کروڑ 58 لاکھ 13 روپے۔ ریلوے کے ذمے مرکزی اور صوبائی حکومت کا سود واجب الادا تھا۔ جو ریلوے ادا نہیں کر سکی اور مرکزی حکومت کو صرف 5 کروڑ روپے ریلوے سے وصول کرنا پڑے اور 4 کروڑ 98 لاکھ ریلوے کو معاف کرنا پڑے۔

میرے محترم وزیر صاحب نے فرمایا ہے کہ معقول رقم ریلوے کو نہیں دی گئی۔ میں اس کتاب کے صفحہ 49 کا حوالہ دیتا ہوں۔ ان رقموں کو ملا کر دیکھیں۔ اس میں کوئی شک نہیں ہے کہ پچھلے سال اور اس سے پچھلے سال بڑی مالی امداد نہیں دی گئی۔ اس سے پہلے یعنی 1970-71 میں 30 کروڑ 42 لاکھ روپے 1969-70ء میں 24 کروڑ 30 لاکھ اس سے پچھلے سال 1968-69 میں پچیس کروڑ 28 لاکھ 92 ہزار روپے ریلوے کو دیے گئے۔ جناب والا! اس سے بڑی رقم کہاں سے آئیں۔ پھر ایسے ادارے کو جو اپنا سود بھی ادا نہ کر سکے۔ اب میں جناب وزیر محنت کی توجہ اس کتاب کے صفحہ ۹۱ کی طرف دلاتا ہوں۔ افسوس ہے کہ وزیر خزانہ صاحب تشریف لے گئے انہوں نے ارشاد فرمایا کہ ریلوے نے ریکارڈ قائم کر دیا۔ مسافر لے جانے کا اور سامان کو ایک جگہ سے دوسری جگہ لے جانے کا۔ اس کتاب کے صفحہ ۹۱ پر آپ دیکھیں۔ انہوں نے کہا ہے کہ 1306 لاکھ مسافر انہوں نے لے جا کر ریکارڈ قائم کیا ہے۔ 1968-69ء میں جس وقت ٹرینیں اور بوگیاں کم تھی۔ انجن بھی کم تھے۔ 131.9 لاکھ افراد کو ایک مقام سے دوسرے مقام پر لے جایا گیا 1968-69 میں کم از کم چھ لاکھ افراد زیادہ لائے گئے اور اس طرح 1964-65 جب کہ پہاری گاڑیوں کی تعداد موجودہ کے مقابلہ میں دو تہائی تھی اس وقت 131 لاکھ لوگ ایک مقام سے دوسرے مقام پر لائے گئے۔ مال گاڑیوں کے متعلق محترم وزیر خزانہ نے فرمایا کہ سال رواں میں جس قدر مال ایک جگہ سے دوسری جگہ لے جایا گیا اس سے پہلے کبھی نہیں پہنچایا گیا۔ میں اسی صفحہ کا حوالہ دیتا ہوں۔ پہلے سال 1972-73ء میں 12.6 لاکھ ملین ٹن مال ایک مقام سے دوسرے مقام پر لے جایا گیا۔ 1967-68 میں 14.9 ملین ٹن 1965-66ء میں 15.5 ملین ٹن 1946-65ء میں 14.7 ملین ٹن 1963-64ء میں 14.0 ملین ٹن 1962-63ء میں 13.7 تھا۔ یعنی سوائے دو سال کے 1970-71 جس سال لڑائی ہوئی۔ 1969-70 میں مال لے جانے کا ریکارڈ ہے۔ یہ پرانا ریکارڈ ہے۔ جب ویگنیں کم تھیں۔ اور انجن بھی کم تھے اس کے بعد محترم وزیر صاحب نے کہا ہے کہ ریلوے میں بڑی efficiency ہے زیادہ تعداد میں wagons load لاد رہے ہیں۔ پھر اس کتاب 1951 explanatory memo کے صفحہ 55 پر آتا ہوں Number of wagons per ton جہاں تک loading کا تعلق ہے۔ وہ پہلے 71 تھی۔ اب 65 پہلے سال 67 اس سے پہلے 68 تھی۔ اب 66 ہے۔ اس کے علاوہ Percentage of book local wagons جتنی گاڑیاں بھری ہوئی جاتی ہیں۔ باقی خالی جا رہی ہے۔ یہ دن بدن یہ percentage یقیناً کم ہوتی جا رہی ہے 1967-68 میں 0.66 تھی۔ اب آگے چلیے۔ یہاں سپیڈ کا ذکر ہوا ہے اس صفحہ پر بتایا گیا ہے۔ گذشتہ سال 1972-73 میں مسافر گاڑیوں کی اوسط رفتار 31.9 میل تھی۔

(مداخلت)

خواجہ محمد صفدر : میں اپنی کمزوری مان سکتا ہوں۔ لیکن گورنمنٹ کی کمزوری نہیں مان سکتا۔ کتاب کا صفحہ 52 نکال کر رکھیں۔

چوہدری محمد حنیف خان : مجھے نہیں پتہ چلتا ہے۔

خواجہ محمد صفدر : جناب آپ کو دکھائی نہیں دے گا۔ جناب والا ! اوسط رفتار سال رواں میں average speed 32.4 تھی اس سے پہلے 32.8 اور 31.8 تھی۔

Mr. Deputy Chairman : You have got a right of reply.

[At this stage the Chair was occupied by Agha Ghulam Nabi Khan]

Ch. Mohammad Hanif Khan : He is repeating.

خواجہ محمد صفدر : پہلے انہوں نے رفتار کا ذکر کیا ہے۔ میں نے تو سپیڈ کا ذکر نہیں کیا تھا۔ محترم وزیر خزانہ نے کیا تھا۔ میں سپیڈ کا ذکر کر رہا تھا۔ بھائی آپ خاموشی سے سنیے تو جناب والا ! یہ 320 سے کم ہو کر 310 تک آ گئی ہے۔ جناب والا ! میرے دوست نے ارشاد فرمایا ہے کہ یہ ضابطہ فوجداری بھی ہے۔

خواجہ محمد صفدر : میں نے قانون کا کم مطالعہ کیا ہے۔

Ch. Mohammad Hanif Khan : Point of order. These things were stated by the learned Member when he made his initial speech; he is repeating.

Khawaja Mohammad Safdar : I am not repeating.

Ch. Mohammad Hanif Khan : I will have to wind up.

Mr. Presiding Officer : Please let him finish his speech. He has a right of reply.

Ch. Mohammad Hanif Khan : I will make the last word.

خواجہ محمد صفدر : میرے دوست میری تقریر نہیں سننا چاہتے۔ جناب والا ! کورم پہلے ہی نہیں رہا۔ میرے محترم دوست دعوت کھانے کے لیے چلے گئے ہیں۔ میں اپنی تقریر ان کو نہیں سنانا چاہتا۔ کام کوئی کرتے نہیں۔ دعوت کھانے کے لیے چلے گئے ہیں۔

Mr. Presiding Officer : Now that you have pointed out that there is no quorum, the House is adjourned and the House will meet again at 10.00 a.m. on Tuesday.

The Senate adjourned to meet again at ten of the clock, in the morning on Tuesday, December 18, 1973.