

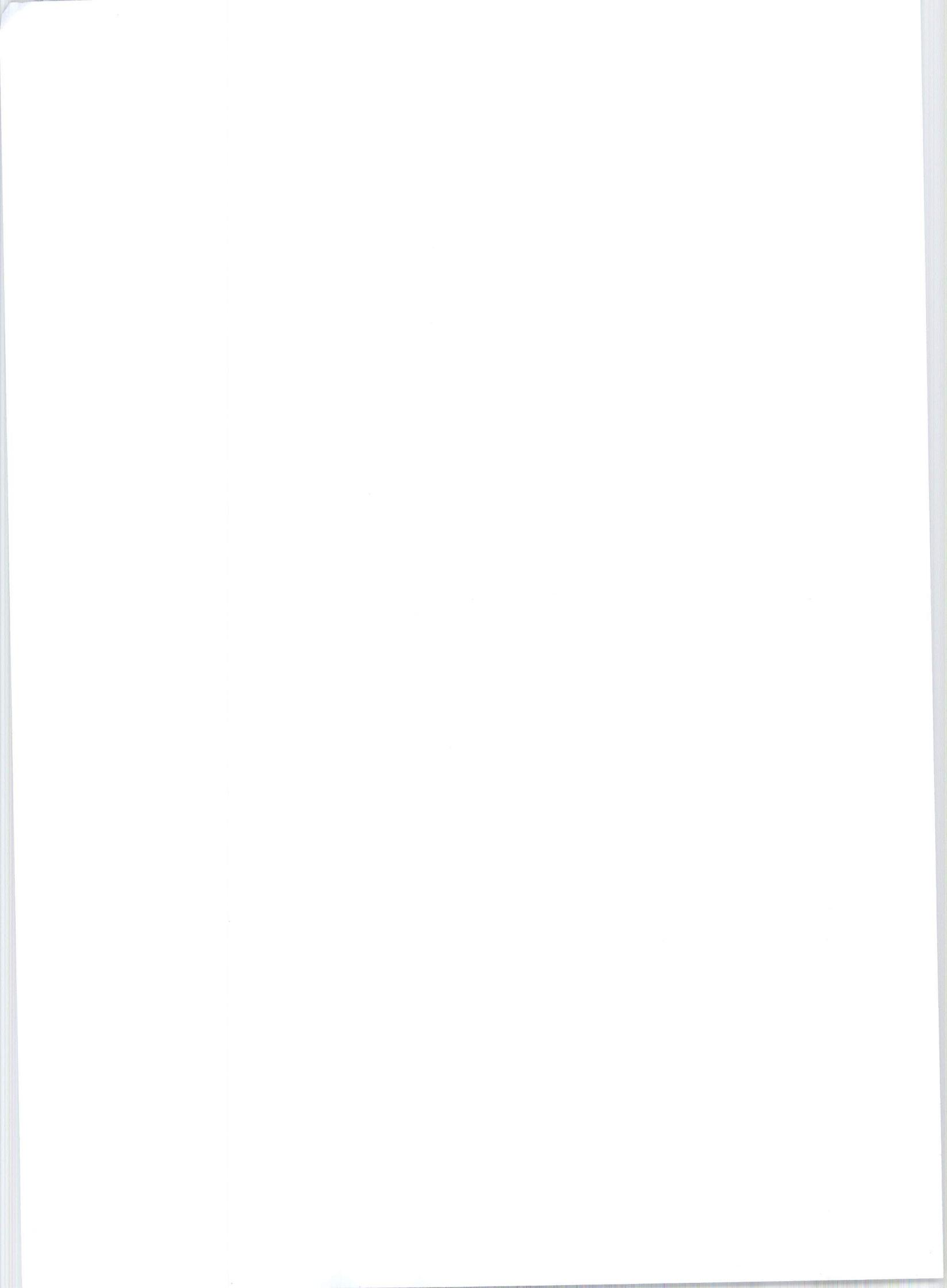


THE SENATE OF PAKISTAN DEBATES *OFFICIAL REPORT*

Friday, the 7th February, 1975

CONTENTS

	PAGES
Point <i>Re</i> : Accord with Opposition	483
Adjournment Motion <i>Re</i> : The failure of Engineers to close tunnel No. 1 of Tarbela Dam—(<i>Not Pressed</i>)	484
Adjournment Motion <i>Re</i> : The looting of stalls etc. at Lala Musa and Mandi Bahauddin Railway Stations—(<i>Fell through</i>) ..	489
Accord between the Opposition and Treasury Benches—(<i>Read out</i>)	497
Motion <i>Re</i> : Appointment of a Special Committee to investigate into causes of Tarbela Dam disaster—(<i>Withdrawn</i>)	501
Motion <i>Re</i> : Gross inefficiency in the Pakistan Railways—(<i>Talked out</i>)	501



SENATE DEBATES
SENATE OF PAKISTAN
Friday, the 7th February, 1975

The Senate of Pakistan met in the Senate Chamber, (State Bank Building), Islamabad, at ten of the clock in the morning, Mr. Chairman (Mr. Habibullah Khan) in the Chair.

(Recitation from the Holy Quran)

Mr. Chairman : Gentleman, there are two leave applications.

POINT RE : ACCORD WITH OPPOSITION

Mr. Mohammad Hashim Ghilzai : Mr. Chairman, I want to make a statement with your permission.

جناب چیئرمین ! گزشتہ ہفتہ میں کچھ اختلافات کی بنا پر سینٹ کے ارکان اپوزیشن غیر حاضر رہے۔ اس سلسلے میں پھر حکومتی پارٹی کے ساتھ معاہدہ ہوا جس کی کاپی میں نے آپ کو پیش کی۔ میں چاہتا ہوں کہ وہ کاپی یہاں پڑھ کر سنا دی جائے تاکہ معلومات فراہم کی جاسکیں۔ کاپی میں نے کل آپ کو دی تھی۔

جناب چیئرمین : وہ تو آپ نے مجھے پڑھنے کے لیے دی تھی یا کاپی کرنے کے لیے دی تھی ؟

but in the meantime, I read two leave applications.

خواجہ محمد صفدر : اتنی دیر میں ہم اپنا کام جاری رکھتے ہیں جتنی دیر میں کاپی آ نہیں جاتی۔

LEAVE OF ABSENCE

Mr. Chairman : Yes, so now leave application from Mr. Qamaruz Zaman Shah:

"I will remain busy in connection with by-election to the Provincial Assembly. I may, therefore, be granted leave of absence from the House

[Mr. Chairman]

from the 7th to the 19th February, 1975”

Is the House prepared to grant him leave?

(Leave was granted)

Mr. Chairman : The Leave is granted. There is another application by Mr. Nabi Bux Zehri:

“Sister expired unable to attend Senate Session. One week leave may please be granted. Thanks”

Is the House prepared to grant him leave?

(Leave was granted)

Mr. Chairman : So, leave is granted.

Now, we take up the adjournment motions. Khawaja Sahib, it is your adjournment motion. I want to know how can I put life into a dead thing?

خواجہ محمد صفدر: جناب چیئرمین! سب سے پہلے تو میں آپ سے معذرت خواہ ہوں اور اس معزز ایوان سے بھی معذرت خواہ ہوں کہ میں بعض ناگزیر وجوہات کی بنا پر اپنی تجاریک التواء کو اس ایوان میں پیش کرنے سے قاصر رہا۔ اس بات سے بھی شرمسار ہوں کہ جناب والا! آپ کی خدمت میں حاضر ہو کر یہ گزارش بھی نہ کر سکا کہ ان تجاریک التواء کو ملتوی فرمایا جائے۔ جناب چیئرمین! اس سے پیشتر کہ میں ان تجاریک التواء کو اس ایوان کی خدمت میں آپ کی اجازت سے ایک ایک کر کے پڑھوں میرے خیال میں اس پر اس وقت کچھ عرض کرنا غیر ضروری ہوگا کیونکہ جب میں تحریک پیش کرونگا اور اس پر اعتراض حزب اقتدار کی جانب سے ہوگا تو پھر میں اپنی پوزیشن کو واضح کر سکونگا۔ جناب والا! یہ کونسی تحریک التواء ہے اور کس موضوع پر ہے؟

Mr. Chairman : This motion is No. 42. Its earlier number was 37 and now it has been given number 42.

Khawaja Mohammad Safdar : All right, Sir.

ADJOURNMENT MOTION *Re:* THE FAILURE OF ENGINEERS TO CLOSE TUNNEL NO. 1 OF TARBELA DAM.

Khawaja Mohammad Safdar : Sir, I beg leave of the Senate to move a motion for the adjournment of the business of the House to discuss a

definite matter of urgent public importance and of recent occurrence, namely, as reported in the daily *Nawa-i-Waqt* of 2nd February, 1975, the Engineers Incharge of the repairs of the Tarbela Dam have failed to close the Tunnel No 1, as planned. This failure of the Engineers to close down the Tunnel No. 1 has caused grave misgivings in the minds of the public and the public is very much perturbed over the future of the Tarbela Dam.

جناب چیئرمین ! پیشتر اس کے کہ اس تحریک کو لوں ، میں ایک بات واضح کرنا چاہتا ہوں ، ایک غلط فہمی دور کرنا چاہتا ہوں۔ وہ یہ ہے کہ کچھ ایڈ جرنمنٹ موشنیں میں نے پیپر میں پڑھیں اور پھر میں نے سیکرٹیریٹ سے پوچھا تو وہ نیشنل اسمبلی میں بھی پیش ہوئی تھیں لیکن وہاں پر کچھ ایسے حالات و واقعات رونما ہو گئے کہ وہاں سے اپوزیشن کو غیر حاضر ہونا پڑا لیکن انہوں نے اسپیکر کو ایک درخواست بھیجی کہ ہم گورنمنٹ کے ساتھ کچھ اصلاح کی بات چیت کر رہے ہیں تو ان کو ملتوی کر دیا جائے۔ جناب اسپیکر صاحب نے ان کو ملتوی کر دیا اسی طرح یہاں پر بھی کچھ ایڈ جرنمنٹ موشنیں آئی تھیں۔ وہ تین یا چار تاریخ کو لی گئی تھیں۔

جناب چیئرمین : مجھے آپ کی طرف سے کوئی اطلاع نہیں ملی۔ request

کو چھوڑیے اطلاع بھی نہ دے سکے؟

خواجہ محمد صفدر : اسی لیے تو معذرت چاہی ہے۔

جناب چیئرمین : وہ تو ٹھیک ہے معافی کی ضرورت نہیں ہے۔ میں تو بغیر معافی مانگنے کے بھی معاف کر دیتا ہوں۔ میرے لیے جو مشکل ہے وہ یہ ہے کہ میں حتی الوسع کوشش کرتا ہوں کہ کوئی ایسی بات یہاں پر نہ ہو جائے جو خلاف قانون ہو، خلاف رول ہو، خلاف پریکٹس ہو یا خلاف precedent ہو۔ اگر مجھے اطلاع دی جاتی تھی میں آپ کے لیے روک دیتا۔ میرے پاس کوئی اطلاع نہیں آئی جو کچھ ہو رہا تھا پس پشت ہو رہا تھا۔ خدا کے فضل سے ایسا واقعہ یہاں نہیں ہوا اور مجھے امید ہے کہ خدا کے فضل سے یہاں نہیں ہونے دیا جائے گا۔ اخبار میں پڑھا تھا یہ تو آپ بھی محسوس کرتے ہوں گے

[Mr. Chairman]

reject نہیں کیا گیا۔ ایک ایک adjournment motion call ہوتا گیا میرے پاس ایسا کوئی راستہ نہیں تھا جس سے مجھے بہانہ بنانا پڑتا نہ میرے پاس کوئی درخواست آئی تھی کہ میں ملتوی کرتا pending رکھتا یا defer کرتا نہ کوئی پیش کرنے والا تھا، تو میں کیا کرتا ؟

‘It falls through’ جو میرے الفاظ تھے وہ یہ تھے۔

‘died natural death’ ایک جگہ میں نے یہ بھی کہا۔

میرے خیال میں کوئی ایسا عمل یا کوئی ایسی مثال ظاہر نہیں ہوتی کہ میں خود محسوس کروں کہ میں نے اچھا کام نہیں کیا۔ جو کچھ ہوا وہ تو ہوا لیکن اب جو کچھ agreement آپ کا ہوا ہے اس کی ایک کاپی میرے پاس آگئی ہے۔ آپ تسلی رکھیں اور میں امید کرتا ہوں کہ گورنمنٹ کی طرف سے بھی جو agreement ہوا ہے، وہ بھی اس پر کاربند ہونگے اور آپ کی طرف سے بھی اس کی خلاف ورزی نہیں ہوگی۔ جو دونوں طرف سے پابندی کی کوشش کی جائے گی تو Chair کی طرف سے بھی آپ دیکھیں گے کہ جہاں تک تحاریک التواء کا تعلق ہے، جو گئیں وہ تو گئیں اور جو ہیں وہ میں لے لیتا ہوں اور کوشش کرونگا کہ جو agreement ہوا ہے اس کے مطابق اس پر عمل ہو۔ میں نے پہلے بھی حتی الوسع کوشش کی ہے اور اب یہ کرتے ہیں کہ میرے خیال میں ان پر زیادہ زور نہ دیا جائے جو کہ پہلے دفن ہوچکی ہیں کیونکہ اب میرے لئے یہ بڑا مشکل ہوگا کہ میں مردوں کو پھر نکالوں اور ان میں پھونک پھونک کر روح بھروں اور انہیں دوبارہ زندگی بخشوں، یہ میرے لئے بڑا مشکل ہے۔

خواجہ محمد صفدر : جناب چیئرمین ! دراصل جو تحریک التواء میں نے

اس وقت اس ایوان میں پڑھی ہے اس کے متعلق میں کچھ زیادہ اصرار نہیں کرونگا کیونکہ میں نے اس مسئلہ کے متعلق مزید اطلاع حاصل کی ہے۔ مجھے معلوم ہوا ہے کہ چند دنوں کے بعد وہ سرنگ بند کردی گئی ہے جو کہ مقررہ وقت پر مرمت نہیں ہو سکی ہے لیکن سیری چار دوسری تحاریک التواء ہیں، ایک ہے مٹی کے تیل کی قیمتوں میں اضافے کے متعلق، ایک ہے ہٹرول کی

قیمتوں کے متعلق ، ایک ہے سوئی گیس کے متعلق اور ایک ہے بجلی کے نرخوں میں اضافے کے متعلق ۔ جناب والا ! یہ ایک ایسا مسئلہ ہے ، جس سے کہ اس ملک کے بیشتر لوگ متاثر ہوئے ہیں اور اخبارات میں بھی احتجاج مسلسل شائع ہو رہا ہے ۔ اگر میرے بھائی جو اس طرف بیٹھے ہوئے ہیں ، مناسب خیال کریں تو میں ان کے لئے ایک اور موقع باہم پہنچا رہا ہوں تاکہ وہ گورنمنٹ کے ان اقدامات کی وضاحت کر سکیں کہ کن وجوہ کی بنا پر قیمتوں میں یہ اضافہ ناگزیر تھا ، ہمارا تو فرض ہے اور ہم تو ہمیشہ غلط اقدامات پر تنقید کریں گے ان تعاریف التواء کی وجہ سے ان کو کم سے کم یہ موقع مل جائے گا کہ وہ قیمتوں میں اضافے کا جواز اس ملک کے عوام کے سامنے پیش کر سکیں ۔ اس لئے اگر میرے بھائی میری یہ تجویز قبول فرمائیں کہ اگلے ہفتے کسی روز تین چار گھنٹے اس ایوان میں مہنگائی کی صورت حال اور اس کے متعلق حکومت نے کیا اقدامات کئے ہیں ان پر بحث ہو جائے تو میرا خیال ہے کہ یہ حکومت کے لئے بھی مفید ہوگا اور ہم بھی اپنے فرائض کی ادائیگی میں آسانی محسوس کر سکیں گے ۔

جناب چیئرمین : اس کے دو علاج ہو سکتے ہیں آپ کا آپس میں سمجھوتہ ہو جائے اور اس طرح تمام اشیاء کی قیمتوں میں بڑھاؤ کی بابت آپ کی طرف سے قاعدہ ۱۸۷ کے تحت motion میں یہ تمام چیزیں آجائیں گی ۔ یعنی prices of consumer goods والی تحریک جو ہے وہ رکھی جائے ۔

Malik Mohammad Akhtar (Minister of State for Parliamentary Affairs):
I have to make a suggestion, Sir.

جناب چیئرمین : میری تجویز پر آپ ذرا غور کیجئے ، میں نے یہ کہا ہے کہ اس کو ہم پہلے رکھ لیں ۔ دو باتیں ہو سکتی ہیں ، یا تو یہ ہے کہ یہ motion سب سے پہلے بغیر اس کی باری کے لے لیں ۔ اس میں یہ سب cover ہو جائیگا مثلاً سوئی گیس ، تیل پٹرول ، ماچس ، چائے اور چینی یہ سب کچھ آجائے گا ۔ دوسری بات یہ ہے کہ وزیر متعلقہ اس پر general statement دے دیں اور آپ کو بھی موقع مل جائے گا یا دوسرے ہفتے اس پر بحث کی جائے ۔

Malik Mohammad Akhtar : I consider that I was prepared for all the three motions. If the honourable Member insists upon his adjournment motions irrespective of the fact that they have been repeated or that they are ruled anticipatory and he is not competent to move.

Mr. Chairman : Who has said that ?

Malik Mohammad Akhtar : I am prepared to make a statement just now. The statement is right here with me. I am not in favour of keeping the matter deferred. Just now I could make a statement and oppose it on legal grounds, lawful grounds. He can make a motion in respect of rise in price, if he considers it is so urgent that it may come as item number one on the agenda today. If he is serious, let him make the motion. We will not oppose.

Mr. Chairman : The motion is already there on the agenda. I would like to take that at its turn with the approval of the House. Khawaja Sahib, do you agree ?

خواجہ محمد صفدر : جیسا کہ آپ نے فرمایا ہے کہ اس نمبر ۹ آئیٹم کو اگلے جمعہ نمبر ۱ پر اٹھا رکھا جائے تو میں یہ تجویز پیش کرنا چاہتا ہوں کہ تحریک نمبر ۹ کو اگلے جمعہ کے روز ایجنڈے پر شق نمبر ۱ کے طور پر درج کیا جائے۔

I do not want to take the House by surprise.

Mr. Chairman : Does the House approve of this item being the first on the Orders of the Day next Friday ?

(The House Approved)

Mr. Chairman : Somebody has to make a formal motion.

خواجہ محمد صفدر : میں تحریک پیش کرتا ہوں کہ آئیٹم نمبر ۹ کو اگلے جمعہ آرڈرز آف دی ڈے میں نمبر ۱ پر رکھا جائے۔

جناب چیئرمین : جو تحریک پیش کی گئی ہے وہ یہ ہے کہ آئیٹم نمبر ۹ جو قیمتوں کے بڑھاؤ کی بابت ہے اور آج کے ایجنڈے پر ہے یہ اگلے جمعہ کو آرڈرز آف دی ڈے میں No. 1 پر رکھا جائے۔

Malik Mohammad Akhtar : No opposition.

Mr. Chairman : Does the House agree? Should it be placed as first item on the agenda?

(The House agreed)

Mr. Chairman : All right. Now, this item No. 9 will stand as item number one.

Khawaja Mohammad Safdar : Yes, I do not want to move all those adjournment motions, Sir.

Mr. Chairman : Yes, Haji Sahib.

ADJOURNMENT MOTION *Re*: THE LOOTING OF STALLS ETC.
AT LALAMUSA AND MANDI BAHAUDDIN RAILWAY STATIONS

Haji Sayed Hussain Shah : Sir, I beg leave of the Senate to move a motion for the adjournment of the business of the House to discuss a definite matter of public importance and of recent occurrence, namely, that workers of Pakistan People Party while coming by a special train after receiving the Prime Minister of Pakistan, looted all the stalls, hawkers and small shops at Lalamusa and Mandi Bahauddin Railway Stations and took away their belongings. Many hawkers sustained serious injuries during the scuffle. This news of looting and hooliganism reported by the daily Nawa-i-Waqt dated the 5th February, 1975, has caused great concern and resentment in the public.

Malik Mohammad Akhtar : It is opposed, Sir. It is a provincial matter. No report has been lodged with the Railway administration or with the Railway Police neither at Lalamusa nor at Mandi Bahauddin.

Mr. Chairman : You are not arguing before a High Court Judge. "No report has been made", this is a technical thing. Whether the occurrence has taken place or not, this is the substance of the whole thing. Report and evidence and charge sheet and statement of facts, these are all legal things. The point is whether you admit this or not.

Malik Mohammad Akhtar : This is a provincial matter and it is within the purview of the Provincial Government.

Mr. Chairman : That you can say, but say something.

Malik Mohammad Akhtar : It is a provincial matter. The Railway is not concerned. If he considers that it is in respect of Railways, the point is that Railway is not concerned with law and order which is a provincial matter.

حاجی سید حسین شاہ : *جناب والا ! میری گزارش یہ ہے کہ جب لالہ موسیٰ اور منڈی بہاؤالدین میں وزیر اعظم کے استقبال کے لیے آئے ہوئے پیپلز پارٹی کے کارکن واپس جہلم پہنچے تو انہوں نے ریلوے اسٹیشن پر غریب خوانچہ فروشوں اور وہاں پر موجود دوکانداروں کے سامان کو لوٹا اور یہ غریب لوگ پیپلز پارٹی کے ڈر سے رپورٹ بھی نہ کر سکتے تھے بلکہ وہاں پر پولیس بھی تھی۔ انہوں نے بھی یہ واقعہ دیکھا ہے اور رپورٹ درج نہیں کی۔ وزیر مملکت نے ارشاد فرمایا ہے کہ اس بارے میں کوئی رپورٹ درج نہیں کرائی گئی۔ میں بھی یہی کہہ رہا ہوں کہ کوئی رپورٹ نہیں درج کرائی۔ اس سے یہ ظاہر ہوتا ہے کہ پیپلز پارٹی کے workers اور کارکن قانون سے بالاتر ہیں۔ میری گزارش یہ ہے کہ یہ واقعہ ریلوے اسٹیشن پر ہوا ہے۔ ریلوے اسٹیشن پر موجود ہاکر، لائسنس ہولڈر اور دوکاندار بے شک ریلوے کے ملازم نہیں ہیں۔ لیکن وہ ریلوے کے لائسنس ہولڈر ضرور ہیں اسلئے ریلوے کی یہ ذمہ داری ہے کہ وہ ان کی نگرانی کرے اور ان کی حفاظت کرے۔ یہ واقعہ دو ریلوے اسٹیشنوں پر ہوا ہے۔ ممکن تھا کہ اسے نظر انداز کر دینا جاتا اگر یہ ایک ریلوے اسٹیشن پر ہوتا، لیکن یہ دو ریلوے اسٹیشنوں پر ہوا ہے۔ یہ واقعہ ریلوے اسٹیشنوں پر ہوا ہے اور پولیس والے بے دست و پا ہیں۔ وزیر مملکت صاحب کہتے ہیں کہ اس کی رپورٹ درج نہیں ہوئی ہے۔ میرے خیال میں صوبائی پولیس اور صوبائی قانون بے دست و پا ہیں۔

Sardar Abdul Aleem : Sir, the Federal Government is not aware of the facts. We have called for a report from the Provincial Government. When the report comes, it will be laid before the House.

جناب چیئر مین : کیا آپ کچھ اور کہنا چاہتے ہیں ؟
حاجی سید حسین شاہ : جناب والا ! میں یہ عرض کرتا ہوں کہ پاکستان کے غریب عوام ۔۔۔۔۔

جناب چیئر مین : ابھی تو ہم اس adjournment motion کی admissibility پر بحث کر رہے ہیں کہ کیا admissible بھی ہے یا نہیں؟
حاجی صاحب، میں اتنا عرض کرتا ہوں کہ ہر ریلوے اسٹیشن پر ریلوے پولیس

ہوا کرتی ہے اور لالہ موسیٰ اور منڈی بہاؤالدین ریلوے اسٹیشن پر بھی پولیس تھی۔ اب اگر ایسا واقعہ ہوا ہے کہ جس میں پولیس نے کارروائی نہیں کی، رپورٹ نہیں لکھی، اس سے انکار کیا ہے اور پولیس کارروائی کرے یا نہ کرے یہ تو پولیس کی ذمہ داری ہے۔ یہ Provincial Government کی ذمہ داری ہے کہ وہ کارروائی کرے۔ میں آپ کو مثال دیتا ہوں کہ خدا نخواستہ اگر ریلوے اسٹیشن پر قتل ہو جائے تو اس سے ریلوے کا تعلق نہیں ہے بلکہ عام law and order اور عام crimes کے قانون میں یہ Provincial Government کے دائرہ اختیار میں آتا ہے ریلوے کا اس سے کوئی تعلق نہیں ہے اور یہ provincial matter ہے۔

Mian Mohammad Attaullah (Minister of State for Railways) : May I be allowed to make a statement?

Mr. J.A. Rahim : Mr. Chairman, Sir.

Mr. Chairman : One minute please. Strictly speaking it will become a provincial subject in the sense that the police has failed in their duty. For that the Provincial Government can be moved to take action. If any such occurrence has taken place, it is for the police to challan them and haul them up in a court of law. This is a provincial matter. Simply the fact that the alleged occurrence has taken place within the precincts of the railway station, does not make it a Railway affair.

Mian Mohammad Attaullah : Sir, may I be allowed to make a statement on this ?

Mr. Chairman ; Yes.

Mian Mohammad Attaullah : Sir, it is a very simple matter. I am amazed to know that such statements are being made by the mover on this. If any incident like that had taken place at the railway stations of Mandi Bahauddin and Lalamusa, I am sure that it would have been brought to the notice of the Railway Administration. No information is there. We have checked up and have found that no complaint has been lodged with the Railways or Railway Police. Two persons quarrelled probably on some internal dispute at the railway station and if something appears in the press, how can it be said that those who had gone to attend the public meeting, they looted? This is not true. There is no substance in it. There are no facts. If anything had happened it would have been brought to the notice of Railway Administration and the Railway police.

Mr. J.A. Rahim : Sir, the honourable Minister is dealing with the facts of the case but here the question is only of admissibility. The fact that no report is made is not new in our country because people are afraid of the police. As regards the admissibility, to say that this is purely provincial matter, is not adequate. First of all people from different provinces are affected. It is not one province alone. The railway is a common line for all the provinces. Besides that, the situation is such today that people...

(Interruption)

Mian Mohammad Attaullah (Minister of State for Communications):
Point of Order, Sir.

(Interruption)

Mian Mohammad Attaullah : I am on a point of order.

(Interruption)

Mr. Chairman : Mr. J. A. Rahim, he is on a point of order.

(Interruption)

Mian Mohammad Attaullah : Sir, the motion has not been admitted. I am denying the fact. No such matter has been reported to the Railways. I strongly protest that the subject-matter is being discussed. At present, the discussion is taking place on the admissibility alone. So, the honourable speaker should not be allowed to make such statements.

Mr. Chairman : Mr. J.A. Rahim, would you kindly avoid referring to the merits of the case?

Mr. J. A. Rahim : He has done it and I am actually pointing that out.

Mian Mohammad Attaullah : I have simply denied the facts. I have opposed the admissibility of the motion.

Mr. J.A. Rahim : The Minister was speaking about the facts.

Mian Mohammad Attaullah : I was speaking purely on the admissibility of the case.

Mr. Chairman : Will you kindly allow me to say something? The Minister of State was perfectly within his right to deny the allegations. That is not discussion on merits. He says, "I deny the whole allegation. Nothing of the sort has taken place, therefore, it should not be admitted". Now, you can argue on the admissibility but not on the merits or facts. He can say that nothing of the sort has taken place. Now, we are only concerned with the admissibility.

Mr. J.A. Rahim : Would you kindly listen? I have objected to the fact of his denial. A denial is not an objection on admissibility. Once the motion is admitted then he can deny the facts, but not before that. I am right on this. The other thing is that one can relegate everything disagreeable to be a provincial thing. It affects us all. The parliament is not doing its work if it fears touching on such a subject as the safety of the citizens of Pakistan.

Mian Mohammad Attaullah : I rise again on a point of order, Sir.

Mr. Chairman : Mr. Rahim, he is on a point of order. Yes?

Mian Mohammad Attaullah : Sir, he is discussing the merits of the case and I would request you.....

(Interruption)

Mr. J. A. Rahim : Only on the point of admissibility, Sir. I am saying that the argument that it is a provincial subject is not sufficient. To deny the admissibility on the ground that it is only the Provincial Government which is concerned.....

Mr. Chairman : But what do you say to my point that if the alleged incident has actually taken place, even then it is a matter of law and order and, therefore, a provincial matter ?

Mr. J. A. Rahim : May I point out, Sir, that in a matter of *law and order* the Federal Government can intervene because it has its own Security Force and its own Army.

Mian Mohammad Attaullah : Sir, I fail to understand how the Federal Government can intervene if two individuals are fighting. It is a law and order question, and the Provincial Government has to look into that case.

Mr. Chairman : We have had enough of discussions, I think. Yes, do you want to say something, Sardar Sahib?

Sardar Mohammad Aslam : Sir, the Government's position is not clear. One Minister said that this was a provincial matter. The other said that a report would be laid before the House and the Government has asked for the report. The other the concerned Minister, said no incident has taken place. Sir, we want to know what is the factual position. There is a contradiction.

Malik Mohammad Akhtar : Sir, these remarks are uncalled for. The Government position is very clear. We have denied the facts and secondly, if facts are correct, it is a provincial matter. Sir, finally the objections are there, and you can give your decision.

Mr. Chairman : No, no, the Government position is clear.

Mian Mohammad Attaullah : Sir, it is the concern of the Provincial Assembly as the Minister of State for Parliamentary Affairs has stated.

Mr. Chairman : This has already been said.

Malik Mohammad Akhtar : Sir, both the objections are there and it is now for the Members that they should understand.

Mr. Ihsanul Haq : Sir, the Minister of State for Parliamentary Affairs has said that the Members should understand. We can understand everything but I may tell him that three of the Government Ministers have confused the issue.

(Interruption)

Mr. Ihsanul Haq : I am on a point of order, Sir.

Mr. Chairman : Will you please resume your seat? He is on a point of order.

Mr. Ihsanul Haq : Sir, we can understand everything. The only thing is that there are three Ministers, one is Minister for Interior, the other is Minister for Parliamentary Affairs and the third is the concerned Minister for Railways who is also there. It would have been much better if one of them had made the statement about the case or whatever it is. Now, none of us knows everything. It is better if the three Ministers get together and find out the facts and then give a reply because every Member understands what has been said by the three Ministers.

Mr. Chairman : Thank you very much.

(At this stage Malik Mohammad Akhtar, Sardar Abdul Haleem and Mian Mohd Attaullah stood up in their seats)

Mr. Chairman : One of you. You decide between yourselves.

Mian Mohammad Attaullah : Sir, it is a simple thing. I am sorry to say that all the three Ministers, including myself, have given the factual position of the case. If it is a law and order problem, as it is, if the incident has taken place, then the Provincial Government is directly concerned, and about that a report has been called for and the facts have also been given. Now, even if nothing has happened and a report has been called for from the Railway Administration, there is no contradiction in it. This thing is being said again and again. There is no contradiction at all.

Mr. Chairman : Mian Sahib, I have already pointed out that to the gentlemen concerned. There is evidently no contradiction between the

statements of the Ministers. There is no doubt about it. All are actually reconcilable. Well, one said a report has been sent for about what has happened, the other said that nothing of the sort has taken place and the third has objected to the admissibility of the motion. There is no contradiction, of course.

(Interruption)

Mr. Chairman : Sardar Sahib, you are over-active today.

Sardar Mohammad Aslam : No, Sir.

Mr. Chairman : But I must say that for the smooth proceeding of the House it will be proper and desirable that when such motions are moved from the Opposition, the Ministers should know their job as to who is the Minister concerned, who is to reply on what subject, and if three Ministers do that, I cannot prevent it. Even the ex-Ministers can come and reply. I would not prevent them from doing that. But if three Ministers get up and they start speaking over the same motion, obviously it does not look quite desirable. I would say one Minister should get up and he should say, I don't agree, I object or I contradict. He should be Incharge of that. That will be better. And if the Ministers, one after another, get up and make statements, naturally this may create a bit of heart burning. So, I think, that it will be better for the smooth running of the debate and discussion in the House if one of you makes a reply. Anyone of you can reply. Mian Sahib, you are the Railways Minister, you can assign the job to Malik Mohammad Akhtar. He can do it. Or if you wish, you can give the power of Attorney to Mr. J. A. Rahim, he is there. You can decide this between yourselves. Anyhow, Sardar Sahib, we have had enough of discussions.

حاجی سید حسین شاہ : میں ایک گزارش کروں گا اگر آپ اجازت دیں -
گزارش یہ ہے کہ اس کے متعلق یہ کہا گیا ہے کہ یہ provincial subject
ہے۔ اس سلسلے میں میں یہ عرض کروں گا کہ looting کے وقت وہاں پر
جو ریلوے کے اسٹال تھے۔ ان کے شیشے ٹوٹے ہیں جو ریلوے کی پراپرٹی ہے
اور ریلوے کی پراپرٹی کو نقصان۔۔۔

جناب چیئرمین : پھر آپ واقعات پر بحث کر رہے ہیں۔ اگر میں واقعات
پر بحث کرنے کی اجازت دوں۔

حاجی سید حسین شاہ : جناب یہ provincial subject نہیں ہے۔
ریلوے کی پراپرٹی کو نقصان پہنچا ہے لہذا یہ central subject ہے۔

جناب چیئر مین : یہ بات تو نہ کہہئے۔ اگر صفدر صاحب کا کوٹ کوٹی
چھین لے تو آپ درزی کو پکڑ لیں گے؟ یہ تو نہ کہہئے۔

Simply on the ground that it is a question of law and order and, being a Provincial matter, it is within the exclusive jurisdiction of the Provincial Government it is, therefore, not admissible.

Time is over.

Malik Mohammad Akhtar : Sir, on a point of personal explanation, if you allow me for a while.

Mr. Chairman : Yes?

Malik Mohammad Akhtar : Let it be clear to all of us and my honourable friends that I am not concerned as far as the facts are concerned. Sir, my job is to make technical objections, and I can only object to the admissibility otherwise, if the concerned Minister assigns me the work, and that is what all along I am doing. That is all. I am not over-lapping.

Mr. Chairman : Malik Sahib, whatever are the arrangements between yourselves on this particular motion, the Minister concerned could have asked you, and you being the Minister for Parliamentary Affairs, he could have given you the work to deal with this motion. You can deal with anything that you are given.

Malik Mohammad Akhtar : Only on admissibility, Sir.

Mr. Chairman : When did I give ruling that you can speak on admissibility in particular.

(Interruption)

Mr. Chairman : My dear friend, you have got the right to speak even if it does not concern any Member and specially on the admissibility. I never objected to that. What I suggested was this, that the proper course would be that one of the Ministers should deal with adjournment motions like this. I am talking only of adjournment motions and not of other things.

Mr. Chairman : So, now we take up Item No. 2

Mr. Mohammad Hashim Ghilzai : I request you, Sir.

Mr. Chairman : I am Sorry. Do you want to read out?

Mr. Mohammad Hashim Ghilzai : No, I think Khawaja Sahib who is the member of the Committee, will read out on my behalf.

Khawaja Mohammad Safdar : With your permission, Sir.

Mr. Chairman : Now, Khawaja Sahib is permitted to read out the accord, or agreement, understanding between the Government Party and the Opposition.

TEXT OF ACCORD BETWEEN THE OPPOSITION AND TREASURY BENCHES

Khawaja Mohammad Safdar : Mr. Chairman, Sir, as you are aware, members of the Opposition in the Senate and the National Assembly have not been attending session since Friday last. Mutual discussions have been held between the Government and the Opposition to resolve the matter and to arrive at some understanding acceptable to both.

The Opposition representatives, namely, Khawaja Mohammad Safdar, Maulana Mufti Mahmud, Ch. Zahur Elahi and Prof. Ghafcor Ahmad have had two meetings with the representatives of the Government, *i.e.* Sheikh Mohammad Rashid, Rana Mohammad Hanif and Mr. Abdul Hafeez Pirzada on 4th and 5th of February, 1975. The Opposition representative presented a working paper. Matters raised by the Opposition and agreements arrived thereon are as under :—

1. **LEGISLATION**.—In respect of legislation, the Opposition asked that :—
 - (i) before the beginning of every session of the Senate and the National Assembly, Opposition should be consulted for finalising the programme of that session ;
 - (ii) suspension of rules should be asked for by the Treasury Benches only when it is absolutely unavoidable;
 - (iii) the Treasury Benches should not ask for imposition of restriction on debate;
 - (iv) amendments moved by the Opposition should be considered seriously; and
 - (v) in respect of disputed Bills Opposition should be consulted prior to their passage in the House.

The Government representatives have readily agreed to all these proposals, and it has been decided that henceforward Orders of the Day will be discussed between the representatives of the Treasury Benches and the Opposition every day before the commencement of the proceedings. Regarding the last point, *i.e.* prior consultations on disputed Bills, Government representatives have said that this point was automatically covered when it has been agreed to finalise the programme for every session after mutual consultation.

[Khawaja Mohammad Safdar]

2. **QUESTIONS.**—Opposition representatives demanded that questions asked by them should not be rejected in the Chamber. It has been mutually agreed that the questions will be processed according to rules.

3. **MOTIONS.**—(a) **Adjournment Motions :** It was proposed by the Opposition that more liberal attitude should be shown in respect of adjournment motions moved by the Opposition and that motions on important matters should not be blocked merely on technical and flimsy grounds. The Government representatives have agreed to adopt a more liberal attitude in respect of adjournment motions moved by the Opposition.

(b) **Privilege Motions :** In respect of privilege motions also it has been agreed by the Government representatives to take a more liberal attitude.

4. **PRIVILEGES OF THE MEMBERS.**—The Opposition has suggested that a Bill should be moved and passed in the Senate and the National Assembly prescribing the privileges to be enjoyed by the Members of the Parliament, and that the Opposition should be associated with the drafting of this Bill. It has been agreed by the Government representatives that a Bill concerning privileges of the Members will be passed during the current session of the Senate and the National Assembly, and that a joint committee comprising of members of the Treasury Benches and Opposition will be constituted to prepare the draft Bill.

The Opposition further suggested that till the privilege Bill, as mentioned above is passed, during the interim period Government should arrange for the following :—

- (i) that there should be no character assassination of the Opposition members of the Parliament through Radio, T.V., Trust papers and Government controlled news agencies;
- (ii) there should be honest reporting of proceedings of the Senate and the National Assembly on Radio, TV and in the Press;
- (iii) no unreasonable restrictions should be imposed on the movements of the Opposition members of the Parliament within the country;
- (iv) that there should be no necessity of obtaining no objection certificates for travelling abroad.
- (v) that their dak should not be censored and telephones should not be tapped;

- (vi) that they should not be involved in false cases and thus harrassed;
- (vii) that they should have reasonable security of life and honour;
- (viii) that they should not be victimised; and
- (ix) that under trials and detenues should be allowed to attend the session.

The representatives of the Treasury Benches denied the correctness of the allegations against the Government. However, according to them, most of the issues raised by the Opposition had a direct bearing on the nature of the privileges to be enjoyed by members of Parliament. The Opposition insisted that the grievances were genuine and the Government denied their validity. After discussion the Government agreed to arrange for honest reporting of proceedings of the Senate and the National Assembly on Radio, TV and in the Press. For the remaining points it has been decided to set up a joint Committee of Parliament having representation of the Opposition as well as the Treasury Benches to look into the grievances of the Opposition and to ensure that cordial relationship is maintained between the Treasury Benches and the Opposition. The Opposition will nominate 4 members to the Committee—one from the Senate and 3 from the National Assembly. Six members will be nominated by the Treasury Benches—2 from the Senate and 4 from the National Assembly.

5. *REVISION OF RULES.*—Committees have already been constituted by the Senate and the National Assembly to prepare revised draft rules. It was suggested by the Opposition that sub-Committees should be nominated having representation of the Opposition to prepare draft rules. This has been agreed to by the Government.

6. *DIGNIFIED BEHAVIOUR TO BE ENSURED.*—It was suggested that Government and the Opposition members should maintain good behaviour and that objectionable attitude should be discouraged and condemned whosoever may be responsible for it. This has also been agreed to by the Government.

In view of the above understanding the Opposition has decided to resume its participation in the deliberations of the current session.

Thank you very much.

Rao Abdus Sattar : Mr. Chairman, Sir, today we are very glad that our Opposition brothers have assumed their seats in this august House and are taking part in the debates. I am expressing these feelings from this side of the House and from all the members of my party that we will respect and

Item No. 2. Yes, Khawaja Sahib.

MOTION Re: APPOINTMENT OF A SPECIAL COMMITTEE TO INVESTIGATE INTO CAUSES OF TARBELA DAM DISASTER

خواجہ محمد صفدر : میں نے اس تحریک التواء کو اس ایوان کے سامنے پیش کیا تھا اور محترم وزیر مملکت نے اس موضوع پر مجھ سے تبادلہ خیالات کیا ہے اور ان امور کی روشنی میں جو انہوں نے مجھے بتائے ہیں میں اس تحریک کو زیر بحث نہیں لانا چاہتا چنانچہ میں اس موشن کو واپس لینے کی اس ایوان سے اجازت چاہتا ہوں۔

جناب چیئرمین : خواجہ صاحب اس ایوان سے اجازت چاہتے ہیں کیونکہ وہ اس موضوع پر وزیر موصوف سے تبادلہ خیالات کر چکے ہیں۔ وہ اسے واپس لینا چاہتے ہیں۔

Now, he seeks your permission. Do you agree?

(The House agreed)

Mr. Chairman: The motion stands withdrawn. Now, we take up next one.

MOTION Re: GROSS INEFFICIENCY IN THE PAKISTAN RAILWAYS

Khawaja Mohammad Saffdar : Sir, I beg to move :

“That the situation arising out of gross inefficiency in the Pakistan Railways be taken into consideration.”

Mr. Chairman : The motion moved is :

“That the situation arising out of gross inefficiency in the Pakistan Railways be taken into consideration”.

Yes, Khawaja Sahib.

خواجہ محمد صفدر : جناب چیئرمین ! موجودہ وزراء کرام جو کہ ریلوے سے متعلق ہیں محترم وزیر ریلوے اور محترم وزیر مملکت برائے ریلوے نے جہاں تک مجھے یاد ہے اکتوبر میں عہدہ سنبھالا تھا اس لئے ہمیں یہ معلوم کر لینا چاہیئے کہ اس وقت محکمہ ریلوے کے حالات کیسے تھے۔ شاید میرے محترم دوست جو اس طرف تشریف فرما ہیں اس بات کو معتبر تسلیم نہ کریں۔ اگر میں کسی اخبار کی رائے یا اپوزیشن سے تعلق رکھنے والے کسی عنصر کی رائے

[Khawaja Mohammad Safdar]

اس ایوان میں پیش کروں بہتر یہ معلوم ہوتا ہے کہ ایسی رائے ان کے سامنے پیش کروں جنہیں وہ مان لیں قبول کر لیں۔ جناب والا! ۲۷ جولائی ۱۹۷۴ کو کمیٹی ڈویژن نے ایک پریس نوٹ جاری کیا تھا جو اخبارات میں ۲۸ جولائی ۱۹۷۴ء کو شائع ہوا۔ میرے پاس پاکستان ٹائمز کا تراشہ ہے جناب والا! اور میں اس کی چند سطور پڑھے دیتا ہوں تاکہ ہمیں معلوم ہو جائے کہ محترم وزراء صاحبان کے ان عہدوں کو قبول کرنے سے پیشتر اس ریلوے کی صورت حال کیا تھی۔

The Press note said : "The Government have felt greatly concerned over the widespread public dissatisfaction expressed lately with the Railways and the service provided by them. There has been justifiable public criticism of the inefficiency, corruption and disregard to public travelling in the Railways, says a Press note issued by Cabinet Division in Rawalpindi on Saturday. There are complaints about lack of facilities like bulbs and drinking water in the Railway coaches. There are complaints about inconvenience being caused to the passengers as the trains have not been running on time. Of late there occurred certain accidents resulting in loss of life or injuries to passengers. The Government have taken a very serious view of this unsatisfactory situation and have decided to take immediate measures to improve the working of the Railways. A crash programme has been undertaken to remedy the position without further loss of time. Punctuality in the running of the trains is to be ensured. Effective measures are being taken to provide for the safety and convenience of the passengers...."

یہ پریس نوٹ کافی طویل ہے مگر فی الحال اس کے مسئلے کو پڑھنے پر اکتفا کرتا ہوں۔ جناب والا! مرکزی حکومت کے اس پریس نوٹ سے باکہ میں یہ کہوں گا کہ اس اعتراف سے ظاہر ہے کہ ریلوے کے حالات اور معاملات جہاں تک ان کی کارکردگی کا تعلق ہے کیونکہ اس وقت زیر بحث کارکردگی ہے وہ اس حد تک خراب ہو چکی تھی کہ گورنمنٹ کو مجبوراً اس بات کا اعتراف کرنا پڑا اور اس بات کا اعلان کرنا پڑا کہ حکومت قوری طور پر ایک کریٹس پروگرام کے تحت ان تمام خرابیوں کو رفع کرنے کی کوشش کرے گی جناب چیئر مین! شاید اس کریٹس پروگرام کی وجہ تھی اور حکومت کی ایسی خصوصی توجہ تھی بلکہ میں یہ کہوں گا کہ وفاقی حکومت کی طرف سے اس سرزنش کا نتیجہ تھا کہ اگست اور ستمبر میں گاڑیوں کی وقت کی پابندی خاص طور پر ملحوظ خاطر رکھی گئی۔ بلکہ اکتوبر

تک حالات اگست اور ستمبر سے بھی بہتر ہو گئے۔ اکتوبر میں میرے پاس وقت کی پابندی کے متعلق جو اعداد و شمار ہیں وہ ظاہر کرتے ہیں کہ نوے فی صدی مسافر گاڑیاں وقت کی پابندی کے ساتھ چلنے لگ پڑی تھیں۔ لیکن مجھے افسوس سے کہنا پڑتا ہے کہ اکتوبر کے بعد پھر یہ کارکردگی روبہ انحطاط ہو گئی۔ جہاں تک جنوری کے مہینے کا تعلق ہے ریلوے کے اپنے اعداد و شمار کے مطابق صرف ۶۰ فیصد گاڑیاں وقت کے مطابق چلتی رہیں۔ ماہ رواں کے متعلق میں کچھ کہہ نہیں سکتا البتہ میرا یہ ذاتی تجربہ ہے کیونکہ میں راولپنڈی اور سیالکوٹ کے درمیان ریل سے سفر کرتا ہوں۔ مجھے کوئی بھی ایسی گاڑی نہیں ملی جو وقت پر منزل مقصود پر پہنچی ہو پچھلی مرتبہ جب میں یہاں حاضر ہوا تھا تو ریل کار جو لاہور سے چلتی ہے راولپنڈی پہنچنے تک پون گھنٹہ لیٹ تھی۔ جناب والا! حکومت کی اس سرزنش کو بھی سامنے رکھیے اور محترم وزیر ریلوے ممتاز علی بھٹو نے جب اس محکمہ کا چارج سنبھالا تھا تو انہوں نے اخبار کے ذریعے عوام کو یہ مزید سنایا کہ میں بیس دن کے اندر اندر ریلوے کی کارکردگی بہتر بنا دوں گا اور انہوں نے ریلوے کے ملازمین کو انتباہ کیا تھا اگر ایسا نہ ہوا تو ان کے خلاف قانون اور قاعدے کے مطابق کارروائی کی جائے گی۔ مجھے افسوس سے کہنا پڑتا ہے، انتہائی رنج اور دکھ سے کہنا پڑتا ہے کہ ایسا نہیں ہوا۔ جن تین چار باتوں کا تذکرہ کیپٹن ڈویژن کی جانب سے پریس نوٹ میں تھا ان میں سر فہرست حادثات تھے جہاں تک میں اعداد و شمار جمع کر سکا ہوں پچھلے سال یعنی تیس جون ۱۹۷۳ء تک ایک سو ستائیس حادثات ہوئے۔ ان میں ۲۶ افراد ہلاک اور پچیس زخمی ہوئے۔ میرے ایک سوال کے جواب میں وزیر ریلوے نے ارشاد فرمایا تھا کہ سال رواں کے متعلق میرے پاس ریلوے کی جانب سے دیئے گئے اعداد و شمار حادثات کے متعلق تو نہیں لیکن جس تعداد میں اس ایوان میں ریلوے حادثات کے متعلق تحریک التواء پیش ہوئی ہیں اس سے ایسا معلوم ہوتا ہے یا کم از کم یہ میرا قیاس ہے میرا اندازہ ہے کہ یہ ہے سابقہ سال کا ریکارڈ۔ اس سال میں جہاں تک ریلوے کے حادثوں کا تعلق ہے تو ان ۷ ماہ میں کل ۱۲۷ سے زیادہ حادثات ہو چکے ہیں اور ۲۶ سے زیادہ افراد کی ہلاکت کا باعث بن چکے ہیں۔ دوسری بات جس کی طرف کیپٹن

[Khawaja Mohammad Safdar]

ڈویژن کے اس پریس نوٹ نے توجہ دلائی تھی وہ تھی اوقات کی پابندی ، وہ میں عرض کر چکا ہوں ۔ تیسری بات جس کی طرف توجہ دلائی تھی جس کا اقرار اور اعتراف کیا گیا ہے وہ یہ ہے کہ گاڑیوں میں مسافروں کو پینے کے لئے پانی تک نہیں ملتا اور رات کے وقت روشنی نہیں ہوتی ۔ سردی کا موسم ہے آج کل پنکھوں کی تو ضرورت نہیں ہے میں دعویٰ سے کہہ سکتا ہوں اور میں نے اس ایوان میں ایک سوال کے ذریعے بھی پوچھا تھا کہ کیا یہ امر واقعہ نہیں ہے کہ ناروال اور لاہور کے درمیان چلنے والی گاڑیاں رات کے وقت روشنی کے بغیر چلتی ہیں اور کیا یہ امر واقعہ نہیں ہے کہ اسسٹنٹ کمشنر ناروال نے ریلوے حکام کو یہ انتباہ کیا تھا ، کیا یہ نوٹس نہیں دیا تھا ، کہ اگر آئندہ گاڑی روشنی کے بغیر چلائی گئی تو وہ اسٹیشن ماسٹر کو گرفتار کرلیگا اور اس کی آج تک کوئی اصلاح نہیں ہوئی شاید محترم وزیر مملکت برائے ریلوے یہ کہیں کہ بڑی بڑی لائینوں پر انہوں نے چھاپے مارے ہیں ، اور اصلاح کی کوشش کی ہے ۔ لیکن برانچ لائینوں کا اللہ ہی حافظ ہے ۔ ایسی گاڑیاں چلائی جاتی ہیں کہ اگر ان کی کھڑکی کھلتی ہے تو بند نہیں ہوتی ، بند ہوتی ہے تو کھلتی نہیں ۔ کسی دروازے میں لاک نہیں ہے ۔ گاڑی کے چلنے کے ساتھ وہ خورد بخود کھلتا اور بند ہوتا رہتا ہے ۔ اگر بلب ہے تو سوئچ نہیں ہے اور اگر سوئچ ہے تو بلب نہیں ہے ۔ اس قدر ناگفتہ بہ حالت نہ کبھی سننے میں آئی تھی اور نہ کبھی دیکھنے میں آئی تھی ، جیسی کہ ہمارے ریلوے کی آج ہے ۔ جہاں تک محترم وزیر ریلوے کے دعویٰ کا تعلق تھا کہ بیس دن کے اندر اندر یہ سب خرابیاں رفع ہو جائیں گی تو بیس دن کو چھوڑئیے ، غالباً پانچواں مہینہ ہو چکا ہے ۔ نمائشی کام تو بہت کئے گئے ، بہت سی کھلی کچھریاں لگائی گئیں ، بہت سی بند کچھریاں بھی لگائی گئیں لیکن کوئی مفید کام نہیں کیا گیا ۔ اس طرح کام میں اصلاح نہیں ہو سکتی ۔ بعض بنیادی باتیں جن کی طرف توجہ دینا ضروری ہے ان کی طرف توجہ نہیں دی جاتی حالات اس قسم کے ہیں ۔ جناب چیئرمین ! میں محترم وزیر مملکت کی توجہ اس امر کی طرف دلا رہا ہوں کہ کیا یہ غلط ہے کہ کروڑوں روپے کی لاگت سے راولپنڈی میں ایک گرج شاپ تعمیر ہوئی ہے اور کیا یہ غلط ہے کہ وہاں ہزاروں مزدور اور افسر کام کرتے

ہیں اگر یہ دونوں باتیں صحیح ہیں تو اس بات کا جواب دیجئے کہ ۱۹۷۳ء اور ۱۹۷۴ء میں صرف تیرہ مسافر بوگیاں جن کے مختلف حصے باہر سے درآمد کئے گئے تھے ان کو اس کیرج شاپ میں جوڑا گیا ہے۔ کیا ایک سال میں ہزاروں مزدور مل کر کروڑوں روپے کی مشینری کی مدد سے صرف تیرہ بوگیاں جوڑا کریں گے اور یہ اعداد و شمار آپ نے شائع کئے ہیں اور اگر محترم وزیر مملکت ان کو چیلنج کریں گے تو یہ امر انہی کی شائع کردہ کتابوں میں درج ہے۔ باقی اوقات میں وہ افسر اور کاریگر کیا کرتے رہتے ہیں اور مجھے یہ بھی معلوم ہے کہ جب یہ کیرج شاپ یہاں بنی تھی تو ہمیں یہ مژدہ سنایا گیا تھا کہ ہم اپنی ضرورت کے ڈبے خود بنایا کریں گے۔ نئے ڈبوں کو چھوڑیئے، ان کی assembling کو بھی چھوڑیئے جو ٹوٹے ہوئے ڈبے پٹریوں پر چل رہے ہیں ان کو کیرج میں لیجا کر مرمت تو کر لیجئے۔ مرمت کے کام کے لئے مغلیہ پورہ، سکھر، روڑی میں بیشمار ریلوے کے ایسے کارخانے موجود ہیں جہاں کہ ان کی مرمت کی جا سکتی ہے ان کی مرمت کیوں نہیں کرائی جاتی کیا وجہ ہے کہ دروازہ کھلتا ہے تو بند نہیں ہوتا، بند ہوتا ہے تو کھلتا نہیں؟ کیا وجہ ہے کہ کھڑکی کھلتی ہے تو بند نہیں ہوتی اور بند ہوتی ہے تو کھلتی نہیں؟ کیا وجہ ہے بلبوں کے سوئچ نہیں ہوتے؟ جناب والا! میں ان کی کارکردگی کا ایک سٹائیکار پیش کرتا ہوں۔ ہماری ریلوے لائینوں کی کل لمبائی ۵۴۷۵ میل ہے، سابقہ سال بھر میں انہوں نے ۴۵ میل ریلوے لائن کی تجدید کی اس کو تبدیل کیا۔ آپ اندازہ لگائیے کہ پورے سال میں انہوں نے ۴۵ میل ریلوے لائن کو تبدیل کیا تو ۵۴۷۵ میل لمبی لائن کو renew کرنے میں کتنے سال لگیں گے۔ اس کا مطلب یہ ہے کہ انہیں ۱۲۵ سال ریلوے کی پرانی لائینوں کو تبدیل کرنے میں لگیں گے۔

یہ ان کی کارکردگی ہے۔ ان کے پاس کم و بیش ایک لاکھ چالیس ہزار ملازمین ہیں۔ اس حکومت کا دعویٰ ہے کہ انہوں نے ان کے لئے بڑے مفید قوانین بنائے ہیں لیکن ریلوے کے ملازمین کے لئے انہوں نے کیا کیا ہے؟ پچھلے سال درجہ سوم کے ملازمین کے لئے ۹۵۹ کوارٹر بنائے گئے۔ درجہ چہارم کے لئے ۱۹۶ کوارٹر تعمیر ہوئے اس وقت تک اس محکمہ نے اپنے ملازمین

[Khawaja Mohammad Safdar]

کے لئے ۳۵ فیصد رہائشی انتظامات کئے ہیں ریلوے کے باقی ۵۵ فیصد ملازمین کے لئے ان کے پاس رہائشی انتظام نہیں اگر اسی طرح سست رفتاری سے ملازمین کے لئے رہائشی سہولتوں کا انتظام کیا جاتا رہا تو ان کو رہائشی سہولت فراہم کرنے کے لئے ایک عرصہ درکار ہوگا۔ جناب والا! میں حکومت کی توجہ ایک اور امر کی طرف بھی دلانا چاہتا ہوں۔ وہ ان کی کارکردگی کی شہادت ہوگی یہ بات ان کے انجنوں کے اغوا کے واقعات کے متعلق ہے۔ یہ بڑی اچھی بات ہے کہ جو چوری ہوئی تھی اس کا سراغ مل گیا ہے مجھے اس سے خوشی ہوئی ہے۔ ۱۹۷۲-۷۱ء میں اعداد و شمار کے مطابق انجنوں کی تعداد ۱۱۴۱ تھی۔ ۱۹۷۳-۷۲ء میں ۹۹۲ ہو گئی۔ دو سال کے عرصے میں ۴۹ انجن کہاں گئے اگر انجن کم ہوتے جائینگے تو گاڑیاں کیسے چلیں گی۔ ظاہر ہے کہ انجنوں کی تعداد میں کمی سے ریلوے کی کارکردگی متاثر ہوئی۔ ۱۹۷۱-۷۰ء میں ریلوے کے پاس ۱۹۱۴ مسافر گاڑیاں تھیں۔ ۱۹۷۳-۷۲ء میں ان کی تعداد کم ہو کر ۱۸۲۲ رہ گئی۔ صرف انجن ہی مقدار میں کم نہیں ہوئے، مسافر گاڑیاں بھی دو سال میں ایک سو کے قریب کم ہو گئیں۔ ظاہر ہے کہ کم مسافر گاڑیاں زیادہ مسافر ایک مقام سے دوسرے مقام پر نہیں لے جا سکتیں۔ نتیجہ یہ ہوا کہ گاڑیوں کی کمی سے بھی کارکردگی متاثر ہوئی۔ جناب والا! میں ریلوے کی کارکردگی کی ایک اور مثال پیش کرتا ہوں۔ ۱۹۷۲-۷۱ء میں ریلوے کے پاس ۳۷۴۳۶ مال برادر ویگن تھے۔ ۱۹۷۳-۷۲ء میں ۳۶۳۳۹ رہ گئے یعنی ایک سال میں ۹۷ ویگن کم ہو گئے۔ دو تین سال میں انجنوں کی تعداد میں کمی ہوئی۔ مسافر بردار ڈبوں کی تعداد بھی کم ہوئی اور مال برادر ویگن بھی کم ہو گئے یہ معلوم نہیں ہو سکا کہ یہ سارے انجن، بوگیاں اور ویگن سارے کے سارے چوری ہو گئے یا کیا ہوا ہے؟ جناب والا! ان کی عام کارکردگی کا حال یہ ہے کہ ریلوے کے ذریعہ ۱۹۷۲-۷۱ء میں ۱۰۶۹۳۲ ٹن مال ایک مقام سے دوسرے مقام پر لے جایا گیا۔ ۱۹۷۳-۷۲ء میں ۸۷۱۲۳۵ ٹن مال کی باربرداری کی گئی یعنی دو سال میں ۱۹۸۰۹۲ ٹن مال کی کمی ریلوے کے ذریعہ ایک مقام سے دوسرے مقام تک لے جانے میں واقع ہوئی لیکن ہو سکتا ہے کہ محترم

وزیر صاحب، یہ کہیں کہ صاحب، اس سال انہوں نے ریلوے کی آمدنی میں اضافہ کر دیا تھا بالکل ٹھیک۔ بجٹ میں اضافہ کیسے ہوا وہ بھی میں جناب والا! عرض کرتا ہوں۔ ۱۹۵۵-۶۰ء میں شرع کرایہ ۱۸۰۷۰ روپے اوسطاً فی ٹن تھا ۱۹۶۰-۶۵ء میں ۱۹۰۸۰ ہو گئی۔ ۱۹۶۹-۷۰ء میں ۳۰۰۹۰ ہو گئی۔ ۱۹۷۳-۷۴ء میں ۴۹۰۳۰ روپیہ فی ٹن اوسطاً ہو گئی یعنی ریلوے نے مال کے کرایہ میں سابقہ چودہ سال میں غیر متوقع اضافہ کیا اور مسافر گاڑیوں کے کرایوں میں گزشتہ دس سال میں چار بار اضافہ کیا گیا ہے۔ جناب چیئر مین! اس سے ظاہر ہوتا ہے کہ یہ ریلوے کی اچھی کارکردگی کی وجہ سے آمدنی میں اضافہ نہیں ہوا اگر ریلوے کرایہ میں اضافہ نہ کرتی تو مسافر زیادہ سفر کرتے اور ریلوے کو شاید اسی قدر آمدنی ہوتی اگر کچھ نقصان ہوتا تو ریلوے اس کو برداشت کرتی کیونکہ ریلوے کے دعوے کے مطابق یہ مفاد عامہ کا ادارہ ہے، اسے تو عوام کو سفر کی سہولتیں فراہم کرنی ہیں۔ جناب والا! آپ غور فرمائیں کہ ریلوے اپنے انجنوں کی کس طرح استعمال کرتی ہے۔ کیا انجنوں سے ان کی صلاحیت کار کے مطابق کام لیا جاتا ہے؟ ۱۹۶۹-۷۰ء میں ایک انجن سے ۱۰ گھنٹے یومیہ اوسطاً کام لیا جاتا رہا۔ ۱۹۷۲-۷۳ء میں یہ اوسطاً ۹۷۳ گھنٹے رہ گئی۔ ۱۹۷۳-۷۴ء میں ۹۰۸ ہو گئی یعنی ایک گھنٹہ یومیہ اوسط کم ہو گئی ان حقائق سے ریلوے حکام کی کارکردگی کا بخوبی اندازہ لگایا جا سکتا ہے۔ یہ بھی اندازہ لگایا جا سکتا ہے کہ ریلوے کے انجن کتنے بیکار ہوئے ہیں۔ ۱۹۶۹-۷۰ء میں ڈیزل آئیل سے چلنے والے انجنوں کو یومیہ ۱۶ گھنٹے کام میں لایا جاتا تھا۔ ۱۹۷۲-۷۳ء میں ۱۴۰۸ گھنٹے اور ۱۹۷۳-۷۴ء میں ۱۴۰۳ گھنٹے کام میں لایا گیا اسی طرح بجلی سے چلنے والے انجنوں کو ۱۹۷۲-۷۳ء میں ۱۶۰۴ گھنٹے یومیہ اوسط سے کام میں لایا جاتا تھا۔

۱۹۷۴-۷۵ء میں یہ شرع ۱۴۰۸ گھنٹے یومیہ رہ گئی۔ اسی طرح جناب والا! جہاں تک مال برداری کا تعلق ہے تو ایک ویگن کو ۸ دن کے اندر دوبارہ کام میں لایا جاتا تھا۔ ۱۹۶۸-۶۹ء میں ۱۰ دن کے اوسطاً ایک ویگن کو دوبارہ استعمال کیا جاتا تھا۔ اگلے سال یہ شرح ۱۲ دن ہو گئی اس کے بعد ان کی کارکردگی اور متاثر ہوئی تو ایک ویگن کو ۱۳ دن کے بعد دوبارہ

[Khawaja Mohammad Safdar]

استعمال کیا گیا اور اس کے اگلے سال ۱۵ دن کے بعد استعمال میں لایا جا رہا ہے۔

[At this stage the Chair was vacated by Mr. Chairman and occupied by Mr. Presiding Officer (Agha Ghulam Nabi Khan).]

خواجہ محمد صفدر : لیکن اب ۱۵ دن کے بعد ایک ڈبہ دوبارہ استعمال ہوتا ہے یعنی کارکردگی نصف رہ گئی۔ جناب والا ! ریلوے کی کارکردگی کے کچھ پہلوؤں پر روشنی ڈالنے کے بعد میں یہ عرض کروں گا کہ ریلوے کے غیر پیداواری اخراجات بے پناہ بڑھ چکے ہیں۔ اس کی وجہ کیا ہے؟ میں چند ایک وجوہات بتا کر اپنی بات ختم کرتا ہوں۔ مثال کے طور پر کراچی ٹرمینل ریلوے اسٹیشن بنانے کی تجویز actively زیر غور ہے۔ محترم وزیر برائے ریلوے نے اس ایوان کو بتایا تھا اور میری اطلاع کے مطابق اس کا سابقہ ایسٹی میٹ ۱۱۳ کروڑ روپے ہے جس میں دو کروڑ روپے کا زرمبادلہ بھی شامل ہے اور اس سال اس کے لاگت کے تخمینہ مہنگائی کے پیش نظر نظر ثانی کرنی پڑے گی۔ میرے نزدیک یہ غیر پیداواری اخراجات ہیں اگر ان کی بجائے کوئی انجن خریدتے کچھ نئے ڈبے خریدتے کچھ ویگنیں خریدتے یا کسی پٹری کی تعمیر و ترقی کا کام کرتے تو یہ زیادہ بہتر ہوتا کیونکہ یہ پیداواری اخراجات ہوتے لیکن ہمارے ملک میں مصیبت یہی ہے اور ہم نے ہمیشہ یہ کہا ہے کہ ہمارے ارباب اقتدار موجودہ بھی ان سے پہلے بھی نمود و نمائش کے بڑے شائق ہیں ٹھاٹ باٹھ کے بہت شوقین ہیں کسی کو یہ معلوم نہیں ہے کہ ان پراجیکٹوں سے منفعت کیا ہوگی؟ ساری زندگی

جناب صدارت کنندہ افسر : خواجہ صاحب آپ کو پتہ ہے کہ سر نیپیئر جب پہلے آیا تھا اور سندھ فتح کیا تھا تو ان کے زمانے کا ریلوے اسٹیشن بنا ہوا ہے ہم نے کوئی ریلوے اسٹیشن نہیں بنایا تو کیا ان کا حق نہیں ہے کہ یہ اس کی دوبارہ تعمیر کرائیں۔

خواجہ محمد صفدر : دیکھئے صاحب میں صرف پیداواری اور غیر پیداواری اخراجات کی بات کر رہا ہوں یہ سب کچھ سابقہ حکمرانوں کا تعمیر کردہ ہے ہم تو ابھی تک شاید کچھ بھی نہیں بنا سکے۔ میرا پوائنٹ صرف اس قدر تھا کہ مثال کے طور پر کراچی ٹرمینل اچھا بھلا اسٹیشن ہے۔ اس پر بارہ تیرہ کروڑ

روپے خرچ کرنے کی کیا ضرورت ہے اور جب یہ revise ہو گا تو اس کام کی تکمیل تک اس پر اٹھارہ بیس کروڑ روپے خرچ آئیں گے کیونکہ ہر سال مہنگائی بڑھتی جا رہی ہے اور اس کی لاگت بھی بڑھ رہی ہے میں سمجھتا ہوں کہ پیپری کا یارڈ بنانا اشد ضروری ہے۔ جب کہ کراچی ٹرمینل ریلوے اسٹیشن کو موجودہ صورت میں قائم رکھنے میں کوئی دقت نہیں ہے تو اس کی کوئی ضرورت نہیں ہے۔ اگر پیپری پر مارشلنگ یارڈ بن جائے اور ہم وہاں سے پندرہ سو ویگن روزانہ نکالنے کی جو خواہش رکھتے ہیں وہ پوری نہ ہو سکے تو قومی فائدہ ہوگا۔ لیکن اگر پیپری کے علاوہ کراچی ریلوے اسٹیشن کو محض خود بصورت کرنا ہو یا اس کی تزئین و نمائش مقصود ہو تو میں اسے غیر پیداواری اور غیر ضروری خرچ تصور کرتا ہوں ورنہ میری رائے میں کراچی ٹرمینل کی از سر نو تعمیر کی کوئی ضرورت نہیں ممکن ہے کہ میرے دوستوں کی کچھ اور رائے ہو ہم یہاں راولپنڈی سے اسلام آباد آتے جاتے رہتے ہیں اور ہمیں معلوم ہے کہ راولپنڈی سے اسلام آباد تک آنے کے لئے ہمیں ٹیکسی کو کیا کرایہ دینا پڑتا ہے۔ ۱۹۶۷ء میں اسلام آباد اور راولپنڈی کو ملانے کی ایک اسکیم منظور کی گئی تھی لیکن تا حال روز اول ہے۔ لائل پور سے تاندلیانوالہ اوکاڑہ لنک کی اسکیم ایک مدت ہوئی بنائی گئی تھی اور یہ رفاعی نکتہ نظر سے بھی اور عوام کی سہولت کے پیش نظر بھی نہایت اہم اسکیم ہے لیکن آج تک اس کی alignment بھی طے نہیں پا سکی۔ یہ اسکیم کوئی گذشتہ آٹھ سال سے ویسے ہی پڑی ہوئی ہے۔ سیالکوٹ گوجرانوالہ براستہ ڈسکہ لائن کا بھی ۱۹۶۶-۶۷ء میں سروے ہوا تھا دوبارہ پھر ۱۹۷۳ء میں سروے ہوا لیکن سروے سے آگے بات نہیں بڑھی۔

جناب صدارت کنندہ افسر : آدھ گھنٹہ پورا ہو گیا ہے۔

خواجہ محمد صفدر : بس میں ختم کرتا ہوں میں یہ وجوہات عرض کر رہا تھا گذشتہ تین سال سے پانچ فیصد افراد کسی مقابلے کے امتحان میں بیٹھے بغیر براہ راست بھرتی کیے گئے ہیں۔ جن بیچاروں کی نہ کوئی ٹریننگ ہے نہ ان کو اہلیت و صلاحیت کی بناء پر ملازم رکھا گیا ہے، وہ صرف دوستی اقربا نوازی اور خویش پروری کی بنیاد پر رکھے گئے ہیں لہذا ان سے زیادہ نہ کوئی نااہل ہو سکتا ہے اور نہ ہوگا۔ بڑے بڑے افسروں اور چھوٹے افسروں کو پیک

[Khawaja Mohammad Safdar]

بینی دو گوش باہر نکال دیا گیا اور گورنمنٹ نے اعلان کیا کہ ان میں سے کچھ بددیانت تھے۔ ضرور بددیانت ہوں گے لیکن انہیں چارج شیٹ کیجیے ان کی جواب طلبی کیجئے ان کو بتائیے کہ آپ کے خلاف بددیانتی کا یہ الزام ہے پھر ان کو نکالیے ہی نہیں بلکہ ان کو سر بازار کوڑے لگوائیے ہم آپ کے ساتھ ہیں یہ کیا طریقہ ہے کسی کو ٹیلیفون پر کہہ دیا کہ وہ اگلے روز دفتر میں نہ آئے یا ابھی اٹھ کر دفتر سے چلا جائے یہ کوئی طریقہ نہیں ہے ایسے گورنمنٹ نہیں چل سکتی ہے۔ کیونکہ کارکنوں اور ملازمین میں self confidence یعنی اعتماد مفقود ہو چکا ہے کیونکہ کوئی ملازم خود کو محفوظ نہیں سمجھتا کوئی افسر فیصلہ کرنے کے لئے تیار نہیں ہے کوئی کسی فیصلے کی ذمہ داری اٹھانے کے لئے تیار نہیں ہے کیونکہ جو وزیر صاحب کہیں گے یا وزیر مملکت کہیں گے وہ حرف آخر ہے کہ اس مسئلے میں وزیر صاحب کیا کہتے ہیں۔ ورنہ سبھی ہاتھ پر ہاتھ دھرے بیٹھے رہتے ہیں۔

Mian Mohammad Attaullah : Question, Question.

Khawaja Mohammad Safdar : All right, you will have your chance.

جناب والا ! ایک اور بات جس کی طرف خاص طور پر میں توجہ دلانا چاہتا ہوں اور جس کے بارے میں بہت بے چینی پائی جاتی ہے وہ یہ ہے کہ میں نے پچھلے پندرہ دن ہوئے سفر کیا ہے اس دوران ریلوے کے مختلف اہل کار اسسٹنٹ سٹیشن ماسٹر وغیرہ مجھ سے ملے اور انہوں نے بتایا کہ پچیس سال کی ملازمت کے بہانے سے اکثر و بیشتر ملازمین کو چھٹی دی جا رہی ہے آپ جانتے ہیں کہ اسسٹنٹ سٹیشن ماسٹر میٹرک پاس ہوتا ہے اور میٹرک پاس کرنے کے بعد وہ سال چھ مہینے ٹریننگ لیتا ہے تو اس وقت اس کی عمر زیادہ سے زیادہ سولہ یا اٹھارہ سال ہوتی ہوگی اور اس کے بعد پچیس سال کی ملازمت پوری ہونے کے وقت تک اس کی عمر ۳۳ یا ۳۵ سال کے درمیان ہوتی ہے اس وقت اس کی ذمہ داریاں mature ہو جاتی ہیں اس کی بچیاں بچے جوان ہوتے ہیں ان کی تعلیم کا خرچہ اس پر ہوتا ہے ان کی شادیوں کا بوجھ اس پر ہوتا ہے اگر آج اسے ملازمت سے چھٹی دے دی جائے یا جواب دے دیا جائے تو اس کی کس قدر heart burning ہوگی کس قدر اس کی دل شکنی ہوگی اگر اسے

یہ خیال بھی پیدا ہو جائے کہ میری ملازمت پچیس سال ہو چکی ہے اور مجھے شاید نکالا جا رہا ہے تو وہ کام نہیں کرے گا کیونکہ وہ اعتماد کھو بیٹھے گا وہ کام میں دل نہیں لگائے گا اس لیے ایسے ملازموں کی صلاحیت کار متاثر ہوگی جناب چیئرمین ! ان الفاظ کے ساتھ میں اس ایوان سے درخواست کروں گا بلکہ وزراء صاحبان سے اور خصوصیت سے وزیر مملکت برائے ریلوے سے یہ درخواست کروں گا کہ وہ ازراہ کرم ریلوے کے محکمے میں اصلاح کی کوشش کریں۔

Mr. Presiding Officer : Does any other Member want to speak ?

جناب زمرہ حسین : جناب چیئرمین ! میں دس منٹ سے زیادہ نہیں لوں گا۔ ریلوے کی نا اہلی کے سلسلے میں چار ممبر کھڑے ہوئے۔

Mr. Presiding Officer : I want to know the names of the other Members who would like to speak.

جناب زمرہ حسین : *جناب چیئرمین ! ریلوے کی نا اہلی کا مسئلہ جب زیر بحث آتا ہے تو اس سے پہلے کہ میں کوئی اور بات کہوں میں ریلوے ڈیپارٹمنٹ کی طرف سے ایک وکیل کا بیان دھرانا چاہتا ہوں جو انہوں نے اس ملک کی ایک عدالت میں دیا۔ ایک شہری نے عدالت میں ریلوے پر یہ الزام لگایا کہ میں اس ملک کی ایک برانچ لائن پر سفر کرتا ہوں اور میرا یہ حق ہے کہ مجھے تمام سہولتیں مانی چاہئیں۔ پانی اور لائٹ کی سہولتیں ہونی چاہئیں۔ اگر ریلوے یہ سہولتیں فراہم نہیں کرتی تو وہ اپنے فرائض میں نا کام ہے۔

ریلوے کی طرف سے جو وکیل صاحب وہاں عدالت میں پیش ہوئے انہوں نے بڑے واضح الفاظ میں اس کی کارکردگی کا ذکر ان الفاظ میں کیا۔

Mian Mohammad Attullah : On a Point of Order, Sir. The case is subjudice. It is in the Court and once the case is decided only then after the decision it may be discussed here. It may not be allowed if there is a case in the court.

جناب زمرہ حسین : جناب چیئرمین ! وکیل کا بیان اخبارات میں چھپا ہے۔ انہوں نے کہا کہ ریلوے کی ذمہ داری صرف یہ ہے کہ وہ مسافر کو ایک اسٹیشن سے دوسرے اسٹیشن تک پہنچادے۔ باقی جہاں تک سہولتوں کا سوال ہے وہ ہماری ذمہ داری نہیں ہے۔ جناب چیئرمین ! انہوں نے اپنی کارکردگی

[Mr. Zamarud Hussain]

کو خود ہی تسلیم کر لیا ہے۔ جب کسی سرکاری محکمہ کی کارکردگی کا ذکر آئے گا تو بنیادی بات یہ دیکھنی پڑے گی کہ عوام کو اس سے کیا سہولتیں اور آسانیاں فراہم کی جا رہی ہیں۔ جناب چیئرمین! میں یقین سے یہ بات کہہ سکتا ہوں کہ ریلوے ایک ایسا اونٹ ہے کہ اونٹ رے اونٹ تیری کون سی کل سیدھی۔ اس کی کوئی بھی کل سیدھی نہیں ہے یہ عوام کے لئے باعث آرام تو کیا، باعث زحمت بن کر رہ گیا ہے۔ آپ کبھی تجربہ کیجئے تو آپ کہیں گے کہ کسی طرح اس سفر سے نجات ملے۔ نہ لائٹ کا انتظام ہے نہ آپ کو کھانا ملے گا نہ پانی، یعنی آپ کی کوئی ضرورت بھی پوری نہیں ہوگی۔ یہ صرف دعویٰ کرتے ہیں کہ ہم یہ کریں گے وہ کریں گے، پرانی باتوں کا تعلق تو پرانوں کے ساتھ ہے لیکن جب سے یہ موجودہ وزیر صاحب تشریف لائے ہیں، انہوں نے آتے ہی بڑے بلند بانگ دعوے کئے کہ اب ریلوے والے ہوشیار ہو جائیں میں یہ کر دوں گا اور وہ کر دوں گا افسروں کو نکال دوں گا۔ تو جناب والا! انہوں نے دورے کرنے شروع کئے لوگوں نے کہا بس اب ریلوے والے ٹھیک ہونے والے ہیں لیکن جناب والا! ان کے آنے کے بعد اس ہاؤس میں کم از کم بیس تحاریک التواء حادثوں کے متعلق میری آچکی ہیں۔ یعنی ریلوے قتل گاہ بن کر رہ گئی ہے۔ یہاں اخلاق تباہ و برباد ہو کر رہ گیا ہے اور گذشتہ دو ماہ سے انسان کی تباہی ریلوے کے ڈبے تک ایک روز مرہ کی داستان بن گئی ہے۔ جناب چیئرمین! میں نے سول انتظامیہ کی corruption کے متعلق تقریر کرتے ہوئے یہ کہا تھا کہ جب تک ملازمین کو تحفظ نہیں ملے گا اس وقت تک بدعنوانیاں ہوتی رہیں گی۔ آپ ان کے خلاف کارروائیاں کیجئے، پیشک corrupted لوگ ناقابل معافی ہیں لیکن ہر آدمی کو تحفظ ملنا چاہیئے۔ اسے یہ معلوم ہو کہ اگر میں اپنے فرائض دیانتداری سے دوں گا تو مجھے کوئی نہیں چھیڑے گا، یہ پروپیگنڈا کہ فلاں کلرک کو گریڈ دے دیا، اسٹیشن ماسٹر کو نکال دیا، اس سے محض عدم تحفظ کی فضا پیدا ہوگی۔ جب تک ملازمین کو تحفظ نہ ملے اور برے لوگوں کو سزا نہیں دیں گے اس وقت تک انتظامات درست نہیں ہو سکیں گے بلکہ دشواریاں پیدا ہونگی۔ جناب چیئرمین! مجھے معاف کریں گے جب ان کا موجودہ دورہ

ہوا تو لاہور میں ریلوے والوں نے ایک پوسٹر شائع کیا ، پتہ نہیں میرا یہ لفظ پارلیمنٹری ہو یا نہ ہو اگر غیر پارلیمنٹری ہوا تو میں واپس لے لوں گا ۔ جب وزیر مملکت نے action لیا تو ان لوگوں نے کہا کہ ان کے ریلوے ڈبہ پیر نے یہ کیا اور ڈبہ پیر ریلوے نے وہ کیا ، یعنی ان کے دورے نے ان میں کوئی احساس ذمہ داری پیدا نہیں کیا اور کوئی احترام پیدا نہیں کیا سوائے اس کے کہ وہ ریلوے کے ڈبہ پیر کہلوائے ۔ جناب چیئرمین ! جب میں کوئی ایسی بات کرتا ہوں تو اس کا مفہوم بڑا واضح ہوتا ہے ریلوے ملازمین کو تحفظ نہ دیا گیا اور عدم سکون کی فضا پیدا کر دی گئی تو ایسی باتیں ہوتی رہیں گی ۔ خواجہ صاحب نے اس سلسلے میں بڑی تفصیل سے باتیں کی ہیں ، میں صرف بلوچستان کے متعلق کچھ عرض کروں گا ۔

جناب صدارت کنندہ افسر : آپ کے صرف دو منٹ رہتے ہیں ۔

جناب زمرہ حسین : جناب چیئرمین ! بلوچستان میں جو انجن اور ڈبے چلائے جا رہے ہیں ایسا معلوم ہوتا ہے جیسے جس دور میں یہ ریلوے انجن ایجاد ہوا تھا یہ ڈبے اسی دور کے یہاں چلائے گئے ہیں ۔ آپ فٹ کلاس میں چلے جائیں ائیر کنڈیشنڈ کا تو سوال ہی پیدا نہیں ہوتا ، آپ کو ایسا معلوم ہوگا کہ آپ کھلے میدان میں بیٹھے ہوئے ہیں ۔ نہ شیشہ ہوگا نہ کھڑکی ، اور نہ ہی پانی ملے گا اور اگر آپ لاہور سے سامان بک کرائیں تو اسے بھول جائیں ۔ اگر آپ ریلوے والوں سے دریافت کریں گے تو وہ کہیں گے کہ صاحب ، آپ کا سامان آ رہا ہے وہ ٹرین کسی دوسری لائن پر چلی گئی ہے اور اس کے مقابلے میں ٹرکوں کی سروس دیکھیں لوگ اس سے مطمئن ہیں جب کہ ریلوے ایک ذمہ دار ادارہ ہے ، اس میں آپ کا کوئی سامان صحیح سلامت نہیں پہنچ سکتا ۔ آپ گھی بھیجیں تو ریلوے والے سوا چہو کر نکالیں گے ۔ حتیٰ کہ کوئی چیز بھی محفوظ نہیں ہے ۔

میاں محمد عطاء اللہ : آپ کے بھیجے ہوئے م بھی وہاں نہیں پہنچتے ۔

جناب زمرہ حسین : ابھی تک تو گورنمنٹ اپنے مقصد میں کامیاب نہیں

ہوئی ۔

اعداد و شمار پیش کیے ہیں میں سمجھتا ہوں کہ متعلقہ منسٹر صاحب بہتر جواب دے سکیں گے میں صرف ان کے متعلق چند اصولی باتیں عرض کروں گا۔ نمبر ایک تو یہ ہے کہ اپوزیشن کے معزز ممبر صاحبان جس وقت کسی موشن پر تقریر کرتے ہیں مثال کے طور پر industries کے متعلق یا اس کے production بڑھانے کے لیے تو پھر اگر اس کے جواب میں لیبر قوانین بنائے جاتے ہیں تو یہ لوگ چپختے ہیں کہ سخت قوانین بنا رہے ہیں۔ اگر کسی محکمہ میں مثال کے طور پر ریلوے میں، جو کہ اس وقت زیر بحث ہے۔ efficiency بڑھانے کے لیے جب چند لوگوں کو ڈسچارج کیا جاتا ہے یا ان کے خلاف کوئی action لیا جاتا ہے تو یہ لوگ کہتے ہیں کہ ظلم ہو رہا ہے۔ اگر آفیسرز ترقی اور کارکردگی بہتر بنانے کے لیے کوئی کام کرتے ہیں تو یہ لوگ مذاق اڑاتے ہیں۔

باقی جہاں تک ان واقعات کا تعلق ہے خواجہ صاحب نے بڑی تعمیری تنقید کی ہے۔ ہم اس ادارے کو ترقی دینے کی پوری کوشش کریں گے لیکن یہ بھی دیکھیں کہ ہماری گورنمنٹ کا بجٹ صرف اسی لیے نہیں ہے کہ ریلوے لائن درست کرنی ہے تربیلا کا سانحہ آپ کے سامنے ہے۔ زلزلہ کا واقعہ آپ کے سامنے ہے۔ کئی سالوں سے سیلاب آرہے ہیں گورنمنٹ کے پاس جو بجٹ ہے اس کو ہر طرف خیال کرنا پڑتا ہے۔ اپوزیشن کے ممبر حضرات کوئی ایسی تجویز پیش کریں جو اس ادارے کی ترقی کا باعث بنے اور تعمیری تنقید کریں۔ ان کو چاہیے کہ اجلاس کے بغیر بھی متعلقہ وزیر کو اپنی تجاویز بذریعہ خط بھیجیں۔ جہاں تک زمرہ حسین صاحب کی تقریر کا تعلق ہے وہ تو بالکل پروپیگنڈا ہے۔

جناب کامران خان : جناب والا! کورم نہیں ہے۔

جناب صدارت کنندہ افسر : بجائیں جی گھنٹیاں۔

(کورم کی گھنٹی بجائی گئی)

جناب صدارت کنندہ افسر : میرے خیال میں کورم ہو گیا۔

جناب نعمت اللہ خان : میں یہ عرض کر رہا تھا جہاں تک efficiency

کا تعلق ہے کارکردگی کو بہتر بنانے کے لیے کوئی قانون لاتے ہیں تو ہمارے یہ صاحبان کہتے ہیں کہ سخت قانون ہے جب تک ایسا قانون نہ ہو جس میں

[Mr. Niamatullah Khan]

سزا نہ ہو اس وقت تک کارکردگی بہتر نہیں بنائی جا سکتی - جہاں تک خواجہ صاحب کا یہ فرمانا ہے کہ سہولتیں زیادہ ہوتی چاہیں یہ درست بات ہے ہمارے پاس workshop بھی ہیں - لاہور کی workshop میں سمجھتا ہوں سب سے بڑی workshop ہے مغلپورہ کی workshop بہترین workshop ہے -

زمرہ حسین صاحب کی تقریر پروپیگنڈہ کی طرح کی ہوتی ہے ان کو بھی تعمیری تنقید کرنی چاہیے ان کی ہمیشہ یہی کوشش ہوتی ہے کہ کسی نہ کسی طرح سے Treasury Benches کو بدنام کیا جائے -

جناب صدارت کنندہ افسر : حاجی صاحب آپ کے ۱۰ منٹ پورے

ہو گئے -

جناب نعمت اللہ خاں : بہر حال میں بس ایک منٹ کے اندر ختم کرتا ہوں - حکومت کے پاس صرف ایک ریلوے کا محکمہ نہیں ہے گورنمنٹ کے پاس اور بھی کافی تنظیمیں ہیں ، صنعتیں ہیں - زلزلے کے علاوہ کئی اور کارروائیاں ہیں تو حکومت ریلوے کے بجٹ کے اندر جتنا ممکن ہو، اصلاح کے لئے خرچ کرے گی - اس کے علاوہ اگر ہمارے معزز سینئیر صاحبان خواہ وہ حزب اختلاف سے تعلق رکھتے ہوں یا حزب اقتدار سے کے پاس اگر ریلوے کی کارکردگی کو بہتر بنانے کے لئے کوئی تجاویز ہیں تو وہ متعلقہ وزیر صاحب کو دے دیں یہ زیادہ بہتر ہوگا اور اگر وہ تجاویز ٹھیک ہوئیں تو وزیر صاحب ان کو بروئے کار لا کر ریلوے کی کارکردگی کو بہتر بنا سکیں گے اور جو نقائص ہیں وہ دور ہو جائیں گے تو میں ان مختصر سے الفاظ کے ساتھ اپنا statement ختم کرتا ہوں -

(اس مرحلے پر جناب کامران خان کھڑے ہوئے)

جناب صدارت کنندہ افسر : بحث تو بہت ہوئی ہے - کافی لمبی چوڑی

debate ہو چکی ہے -

Mr. Kamran Khan : *I won't take long. I know the time is very short. Sir, Haji Sahib is all praise for the Railways, but he has forgotten the miserable state in which is own railways, the Bannu railway line is working.

*Speech not corrected by the honourable senator.

God knows from what pre-historic days the narrow line has been installed. I wish he had put some suggestion in regard to his own railway line. Sir, Khawaja Sahib has quoted figures with regard to the decrease in the railway, decrease in the transportation of goods. The very alarming reason for that could only be that there is great pilferage in the railways, as my friend Mr. Zamarud Hussain said. This can be the only reason in the transport requirements of the country. The transport requirements are increasing day by day but the Railway is losing a good deal of transport business because of the high incidence of pilferage and similarly due to lack of facilities and amenities at the railway stations and in the trains. The railway is losing heavily its passenger and transport of goods to the buses. This Railway once was a great asset. What once used to be a great paying concern has become a liability of the country and of the State. Sir, with regard to punctuality Khawaja Safdar has already said that hardly any train runs punctually. I had the opportunity of seeing the trains of Europe, Germany, Australia and Britain and the trains there hardly leave any breathing space. If the departure is 12.19 hours it will be 12.19 and not 12.20. If it is 2.29 it will be 2.29 and not 2.30. I have seen with my own eyes. I have experience. If we point out that there is no punctuality and there is lack of facilities, the Minister should look into those complaints and not embark on challenging us thinking that we have no courage to listen to him. We have courage and we are here to listen. I will give you the instance of a railway station which has got no access road and I would like to know from the honourable Minister whether passengers or goods are supposed to be transported by helicopter or by what means. It is Dargai Railway Station at the foothill of Malakand, which is my constituency. There the main road is two furlong. The road is not there. The PWD people do not take the responsibility for that road. The Railways say it is the responsibility of the PWD and since from the very beginning it is like this, I would request the honourable Minister of State to look into the matter and to provide access to that railway station. With these words I conclude.

Mr. Presiding Officer : Thank you.

Mian Mohammad Attaullah : Mr. Chairman, Sir, the state of affairs of the Railways today is by no means satisfactory. That we accept and for that I would refer to the Press release which was issued by the People's Government in July last year, and that is also evident from the fact that the Government thought it necessary that a separate Ministry of Railways should be made so that this huge organisation which needs reconditioning, which needs enormous development programme, which needs replacement of its own rolling stock, and so on and so forth, should be given due importance. So a separate Ministry was created with a separate Minister of State for that purpose.

[Mian Mohammad Attaullah]

I can assure the House, through you, that the Government is completely alive to the situation but, at the same time, I would like to tell the House that this is not an easy task which can be achieved in a wink. Railway is a huge organisation, probably the 2nd largest in the country after Pakistan Army with its crores worth of railway stock. It is not merely the Railways that the Government is giving active consideration and taking steps towards that end, both short term and long term steps. I would like to deal with all these things one by one but first I would like to refer to some of the statements made by the honourable Senators in the House.

Honourable Senator, Khawaja Safdar, said that there is a carriage factory, and we are proud of our Carriage Factory at Islamabad. And he said that it is not doing its work, just sitting there and taking salaries for nothing. I would bring this to the notice of the House, through you, Sir, that the Carriage Factory is fully functioning. It has adequate raw materials available and they are turning out in one shift 150 coaches per year. The planned production in two shifts is 250 coaches per year. I would also bring it to the notice of the House that the coaches are built in our country at half the price of the coaches that we were importing from abroad with a wait of 18 to 20 months and even then they were not easily available. We are manufacturing here. We are embarking on a programme of reconditioning of coaches by the Moghalpura Workshop. Soon we will be reconditioning 50 of the old coaches every year there.

Then it was also brought up by Khawaja Safdar that the turn around time of the coaches was much better two years ago and it is not as good now. We know that and that is why the Government is making Pipri Marshalling Yard at a crash programme. For this very reason they do have a load of 1500 to 2,000 wagons moving to and from Karachi and it has to be properly catered for. That is why some railway stations at Karachi are being built and the Cantonment Railway Station is also a part of that programme. Alongwith that, in the next Five Year Plan we have a programme of Marshalling Yard in the upcountry, probably in Chuk Jhumra, so that this traffic could be handled there and all the goods trains could move at the best possible speed. It is not that we are not aware of these things. We know them. We have already provided for funds in the present Annual Development Programme. The Government is moving as fast as possible but at the same time what the previous Governments did, what the old dictatorial regimes did, we cannot be held responsible for that. We cannot be held responsible for what happened fifteen or twenty years ago. That is exactly what is my point that the Railway was completely ignored by the earlier Governments. It was not given its due importance. It was not given its due consideration. It was not given the adequate amount of funds

which the Railways needed to recondition it and keep it upto date with the other important railways of the world. We were proud of our Railways at the time of partition and as the honourable Senators, I am sure in particular Khawaja Safdar, would remember that in 1947 when we had all the engines running on coal, and there was no coal available and in our workshop, in our factories at Khanewal I still remember that in a crash programme over thirty of our locomotives were converted into diesel, into oil engines. That is how we could move our refugees from East Punjab. We were proud of our Railways, but unfortunately Railway was not given its due importance or the funds with which it could keep itself upto date.

Then, Sir, the honourable Senator Mr. Zamarud Hussain tried to point out to the House that the state of Railways can be judged from the number of adjournment motions being moved on Railways in this House. This is a strange thing, Sir. I would like to bring it to the notice of the House through you, Sir, that if the adjournment motions were admitted in the House and if the House had agreed that they were fit enough to be discussed here, only then this could have thrown a light over the railways. Most of the adjournment motions were irrelevant. They were either concerning law and order or they were concerning some other matter. They were not concerning the Railways. Well, he himself belongs to the province of Baluchistan. He himself has moved most of the motions on bomb blasts. I do not know why he is so particular and keen to move these motions of bomb blasts. I am not trying to insinuate anything. I am not trying to say anything as to who is undertaking this project of having so many bomb blasts in Baluchistan. I leave it to the House to judge it themselves. But I must say, Sir, that it does not by any means mean that because the honourable Senator, Mr. Zamarud Hussain, moves so many motions on the Railways, therefore, it is not functioning properly. Nobody is prepared to accept that. At least nobody in Pakistan is prepared to accept this, I am sure not the House either.

Then it was brought out that the employees of the Railways are not co-operating with the present Ministers. They are not co-operating with the present Government. This is another thing which I was amazed to hear. The whole world knows, the people of Pakistan know that we are the friends of the employees and the workers. We are the people who have always fought for them. Present Government is the one which has tried to uplift the masses in the country today. And as soon as myself and Mr. Mumtaz Ali took over, we gave due consideration to the genuine demands of the labourers. We accepted them as far as they were reasonable. We tried to make them understand that some of their demands were not reasonable for the time being but they are still being considered and I can assure the House through you, Sir, that the employees are fully co-operating with us. There is no

[Mian Mohammad Attaullah]

discontentment in the labour today. In the Railways there is no discontentment, as far as non-cooperation or anything else is concerned. Well, of course, if some of the honourable Senators object as to why certain big fish has been cleaned from the Railways, I would say that on the one hand they say that they are rolling in their saloons, they are living in air-conditioned bungalows, they are doing nothing, they have slept over the conditions of the Railways for the last 20 years, surely they do not want us to do nothing about it. They would not want that we should just ignore it. Actually, it was for them to have done it instead of our pushing them around, instead of the Ministers rolling around all over Pakistan leaving all their jobs at Islamabad and in the Senate and in the National Assembly just going after the employees telling them that they should do this or they should do that. We did not want to do that but we had to do that. We had no choice. We were left with no choice when we realized that the big guns in the railways were not doing their job well, that the Administration in the Railways was not functioning properly. There was no choice left to us except this that we had to take personal interest, we had to go round from place to place, we had to see the things ourselves, we had to hold various discussions with the people there, with the railway employees, with the public and for that we have also sent teams of the elected representatives. They have also examined these things. They have also given us their reports. They have also told us what is wrong with the Railways and in the light of these reports and in the light of these tours which we have conducted, we are going to embark and we have already embarked on an extensive programme of cleaning up the railways as well as bringing up the efficiency of the railways. We have also realized it for ourselves that it is something which we must do. It is part of our job to know what is wrong and how it is to be corrected. But I still fail to understand that on the one hand it is said that people should not be thrown out and on the other hand it is said that they are not working properly. Well, we have no choice. When there is a law that when they complete 25 years of service and they are not doing their job well, the Government is responsible for this to see either they should stay in the Government and do their work or they should not stay in the Government. The law has been made and you cannot take away this right from the Government. After all it is for the elected representatives and the representatives of the Government to decide who is working well and who is not working well. We have the right to take action against all those who are inefficient, corrupt and who have not been doing their job properly in the past.

Then, Sir, it was brought to the notice of the House that there is a particular railway station which has got no road link. But this is amazing.

This is the job of the Provincial Government concerned to provide a road link to that railway station and the honourable Senator knows that his own party was in power in that province. What did they do about it? When the Government is undertaking this programme of building roads connecting them with railway station and other places they are objecting to it. They are saying why the Government is doing it, they are saying why the Government is building roads. Well, of course, it is our responsibility to build road and we will see to it that roads are built in all provinces of Pakistan. If a Provincial Government has failed to do its duty, well those people are responsible who were in that Provincial Government, but not the present Government in power today.

Sir, I have got some facts and figures with me on the file and I am afraid in verbatim I might miss some of them. They are very important and they reflect the policy of the Government in regard to railways. So, Sir, with your permission I would like to read them out.

Mr. Presiding Officer : O' Yes.

Mian Mohammad Attaullah : "The Pakistan Railways is one of the biggest undertaking of the Government and the biggest single employer after Defence. It owns 37,339 wagons, 3176 coaching vehicles, 992 locomotives and 7,771 of track mileage, and employees a total of 1,33,043 persons, on a route mileage of 5,475. It annually transports 14.07 crore passengers and 1.10 crore tons of freight. Every day 3.85 lakh passengers and 33,162 tons of freight are carried by the Railways and 442 passenger trains and 2,387 wagons respectively. During the current year its revenue budget is of the order of Rs. 125 crores. The development programme amounts to Rs. 77 crores."

Now, Sir, I would like to bring it to the notice of the House through you, Sir, that this is the first time in the history of the Railways that such an enormous development budget has been given to the Railways. What did the earlier Governments do? Sometimes they gave seven crores, sometimes they gave five crores, sometimes they gave six crores, sometimes ten crores. That was about all. Never in the history of Railways over 15 to 20 crores of budget was given to it for development but the present Government realizing the need, has given over 77 crores of rupees for the development of the Railways this year, Sir, "of which Rs. 60.26 crores is on account of replacement of worn-out assets".

This is a very important thing, Sir. The Railway assets are fifty years old, sixty years old. Of course, they have to be replaced. If they are not replaced what will be the result? As the people have rightly pointed out, as the honourable Senators have rightly pointed out that they will not be in adequate condition in which passengers should be able, to travel.

[Mian Mohammad Attaullah]

Naturally, the Government has undertaken a huge programme, an enormous programme to replace these assets and to re-condition them so that they become fit enough for our citizens to travel in them in comforts at "Rs. 16.74 crores on account of the additions to the capital assets."

As it has been pointed out the railway lines are needed, other things are needed. Naturally, we have got a huge programme of 16.74 crores under which we are undertaking these projects. We are going to replace the slippers, we are going to replace the lines, we are going to build new railway stations. There is a demand from all over the country. During the last floods many of the railway stations were brought to the ground and it is our duty to replace them. It is our duty to rebuild them. How can we just say this that the railway stations should not be built? Some of the railway stations which are so old, which are over hundred years old, they need to be re-conditioned, they need to be repaired. That has to be done. After all, people of that area demand the re-construction. Are they not a part of Pakistan? Are they not a part of us? Are they not a part of this country? Don't they have any right to demand that their railway station which is 150 years old should be replaced and built afresh? I am amazed how these things are taken into a different line.

"The Railways run heavy work-shops to manufacture carriages and wagons and repair rolling stock. Its net work, of tracks, marshalling and repair yards, store depots and the ancillary installations is spread all over the country".

It is not an easy task. Railway starts from Peshawar on to Karachi and from Zahidan to Tharparkar. So we have to run our organisations at different places, and the correct fact is that we organise those things and run them and that is a tremendous job by itself. I would just like to ask the House through you, Sir, that a train starts from Peshawar and it has to go to Karachi. It takes over 30 hours to reach Karachi and it has to stop enroute at about 50 stations. If the train leaves on time from Peshawar and reaches Karachi on time, five to ten minutes here and there, don't you think it is an enormous task, Sir? If we undertake the journey by road and we have to start from here and go to Lahore we can't even keep our timings. There are one hundred and one things which happen on the way. Railways is an organisation in which all these things have been organised. We agree that there are short-comings. We agree that it needs improvement. We are doing it, Sir.

"An undertaking of such a magnitude poses all sorts of management, technical and human problems. Pakistan inherited its railway

system in a very dilapidated and worn out condition, due to extensive use of its assets during World War-II and deferred expansion and rehabilitation programme. It suffered further damage as a result of the conditions which followed Independence and the loss of source of supply of spares and materials for running the system aggravated the situation. Locomotives were converted from coal to oil burning, spare parts production was developed and a host of problems were surmounted to keep the railway system in operation. The Railway proceeded with the modernisation of the system and embarked on ambitious plans not only to rehabilitate the assets but also to modernise them.

“The situation, however, changed towards the end of 2nd Plan, when the strategy of transport planning was tilted in favour of road, Sir. So, this is a very important thing to note. In the 2nd Five year Plan, the emphasis was paid on the road transport. The emphasis was not on the railways. That is what the earlier regimes did. I wish they would have realised this thing that there are many places in the country where there is no road communication and where only railway is the means of transportation. But ignoring all these facts, the earlier regimes paid emphasis on the road transport. They ignored the Railways completely and that is what has resulted today, Sir. The allocation of funds for the Railways was reduced and those earmarked for road development were increased. The 1965 Wa: resulted in further curtailment of allocation and the Railway entered into an era of stagnation. The rate of replacing the over-aged assets during the fifties, though never upto the required level due to lack of funds, came to a halt, with the result that transport capacity deteriorated. The 1971 War resulted in further setback to the replacement programme of the Railways and more recently the energy crisis particularly affected the Railways, the running of which depends mostly on imported materials and spares. Urgently needed materials became scarce, foreign suppliers extended delivery dates, asked for price increases and even backed out of the commitments. The indigenous industry was equally affected and the Railways faced a very severe crisis in obtaining the essential spares and material to run its services.

“The inevitable result of the neglect of this vital and cheapest form of transportation over the years has been the deterioration of railway services, and weakening of the organisational structure at all levels. At the present, the position is that 83% of the steam locomotives, 12% of D.E. locomotives, 45% of the coaching vehicles and 12% of goods wagons in service on the Railways are over-aged. 1700 miles of track and 3300 miles of sleepers are overdue for renewal. The continued use of over-aged assets has meant frequent breakdowns and greater maintenance costs, affecting the general efficiency of the system as a whole. In view of the rapidly deteriorating

[Mian Mohammad Attaullah]

situation in the Railways due to the over-aged assets, the Government sanctioned a crash programme in early 1974 to increase the capacity of the main Lahore—Karachi line by about 30% by 1975-76”.

Sir, we are increasing the carriage capacity and in view of that we are making this Pipri Yard and we are taking some other programmes.

“The programme aimed at speeding up the work of mechanical marshalling yard at Pipri and the doubling of track between Kotri and Gidu, including construction of new bridge over Indus”.

So, that was the bottleneck that while there is double line all the way from Lodhran to Karachi but over the bridge on the Indus there is a single line. So, the traffic was blocked from either side. For the first time our Government realised this and they immediately sanctioned this project and this project is on its way and I can assure the House that in the shortest minimum time this bridge will be completed so that the rolling stock can move faster towards Karachi and back. “It also included procurement of 68 new D.E. Locomotives”.

Sir, we are not sleeping over it. We know that our stock needs replacement. But it is not a cheap thing to replace. It costs 40 crore rupees to replace 68 locomotive and it is not an easy thing to do. We also have a plan on our way. We are thinking. We are negotiating and we will ‘Inshallah’ have an assembly plant of locomotives in Pakistan because we need them to replace our old stock. But these things cannot be done in a year. All these things cannot be done in six months.

Khawaja Mohammad Safdar : In centuries.

Mian Mohammad Attaullah : We are not talking of centuries but all the things, all the problems which had happened in Pakistan due to earlier regimes, have to be tackled one by one. We are doing it. The Government is not sleeping over it and the promises made by the Government will be fulfilled. We will see to it ‘Inshallah’ that everything in Pakistan, as far as we are around will be according to the requirements of the people.

“The Government took serious notice of the alarming state of affairs and as a first step a separate Ministry of Railway”, as I have already said, “was created to monitor the performance of the Railways, to set targets and to hold the Railway Administration accountable for any falling in standards. A special drive was *launched* in November, 1974 to bring about an immediate improvement in the passenger amenities, which had gone down to the lowest level where even the basic items like lights, fans, water, etc. were not being provided”.

“So, the point is, Sir, those who were at the helm of affairs of the Railways and the Railway Board, it was their duty to see that adequate stocks were there, it was their duty to see that these lights were there. People were shouting and howling about it and then they say that no action should be taken against them. Why should the Government not take action against them? It was their duty to see that these things are provided. It was their duty to see that these things are given and these amenities are there. Hence this change in the Railway Board was made. It was inevitable. It could not be held up. I can assure the House, through you, Sir, that no injustice was done.

Khawaja Mohammad Safdar : Point of order, Sir. What about the Ministerial responsibility?

Mian Mohammad Attaullah : That is why the Minister was also changed. That is why you find new Ministers in the helm of affairs as far as the Railway is concerned, and Members like Khawaja Safdar should realise instead of asking a question. Now, a special drive was launched in November, 1974 to bring about improvement in the passenger amenities which had gone down to the lowest level.

“Inspection teams consisting the of officers of the Ministry of Railways and Railway Administration and public representatives went round on different lines in each of the Railway Division and submitted reports, as a result of which considerable improvement”

“Well it has been said ‘no improvement’, but these reports have been coming to us. After all we go round and meet the people also. I don’t say, by no means, it is a happy position. By no means I say that everything has been achieved, but a step has been taken forward, a step has been taken in that direction. Well, everything cannot be done in 20 days. But what we wanted them to realise was that look, the time has come when you have really to move on, when you have got really to press on and I can assure you that the Railway employees are really co-operating with us and they have tried to do their best and still they are doing their best. I can assure the House that if there is any short comings in regard to this matter, that is light, the fans and other things, and if it is brought to our notice that these have not been provided on a particular train, we will see to it that the people responsible in that direction, people responsible in that area should be taken to task, because our instructions are very clear. Sir, these are the basic minimum amenities which have to be provided to the passengers and they will be provided, if there is any short comings and brought to the notice of the Ministry, action will be taken against those who are responsible for it.

Sir, “The punctuality of the trains has improved and basic amenities

[Mian Mohammad Attaullah]

to are a large extent being provided now". Now, Khawaja Sahib has different figures and I have different figures, but I am not going into the discussion. I am not going to say whether he is right or wrong or whatever it is. It is for the people to judge. I have known some of the people who have missed their trains because they are on time. They used the trains running late. Some of our Members of the National Assembly even have doubt that the trains are running so accurate now that some time we have 5 or 10 minutes here and there but we have to miss it because we thought it was like old time. So, I do not know how Khawaja Sahib is saying that. But, Sir, I have different figures with me.

"The ills from which the Railways are suffering cannot, however, be cured by these ad-hoc measures. The problems are manifold, technical and highly complicated, and only sustained hard work will bring about real improvements and this can be possible only over a period. With a view to tackle the problems in depth, intensive discussions have been held with the officers of the Railways".

I have spent a lot of time in discussing these matters with the Railways at the lower level, at the D.S. level to find out from them how the Railways can improve, to find out from them what difficulties they had in the past, to find out from them why they have failed to do it. I attended various discussion huge level meetings and it was necessary to find out solutions in the light of these meetings. We have decided to take certain steps. I would like to inform the House now because the House must be taken into confidence. The House must know that the Government is doing its best and by this they can judge what efforts are being made, Sir.

"As mentioned earlier, the problems from which the Railway Administration is suffering can be categorised into management, technical and human. The morale of the Railway organisation was found at the lowest ebb with a lot of dead-wood at various levels. It was necessary to remove this dead-wood and restore the morale of the cleaned up organisation. In any professional organisation, like the Railways, the motivation is provided by pride of performance and unfortunately, over a period of time, this has been completely eroded. The prime efforts are directed to tackle the human side and motivate all levels of Railway Administration. In order to achieve this objective, the problems of the workers in the Workshops were examined in an integrated manner and an attempt was made to meet the outstanding demands of the labour as far as possible within the constrain of resources available. Welfare programmes of the workers and the employees are being activated. A Committee has been set up to look into the housing problems and steps

have been taken to provide amenities like gas, electricity, etc. in the existing houses."

I would like to bring it into the notice of the House that my instructions are that these facilities have to be provided first at the lower level and then they have to go up, because the majority of our employees are at lower level, the majority of our employees are not officers, majority of our employees are not senior officers, they are the lower people and these amenities have to go first to them. We are also considering of building new multistoreyed buildings for them.

Mr. Zamarud Hussain : Point of Order, Sir.

جناب rules میں کیا لکھا ہوا ہے کہ وزیر صاحب wind up کریں گے اور کسی motion پر آدھ گھنٹے سے زیادہ نہیں بولیں گے - ہم نے یہ دعوے زبانی سنئے ہیں اب تو آدھ گھنٹے سے بہت زیادہ وقت ہو گیا ہے - rules کہاں ہیں؟

Mr. Presiding Officer : It is a statement which he is reading.

Mian Mohammad Attaullah : It is in the interest of the country and in the interest of the House that everybody should know what steps are being taken, as far as the improvement of the Railways is concerned.

Mr. Presiding Officer : I said you must know that today is Friday and the Members have to go for Prayers. Try to finish it.

Mian Mohammad Attaullah : Only 15 minutes, Sir.

"It is also proposed to set up an Institute of Railway Management for middle supervisory staff of the Grade 7 to 16 for training in man-management. The middle supervisory staff is the backbone of the Railway Administration, and over the period, the morale of this cadre has gone down to a very low level. This has been the main reason for deterioration in Railway services and unless the training, discipline and motivation of this cadre are improved, the working of the Railways will never come up to the expected standard. It has also been found out by a study of the organisational structure that due to ad-hoc decisions taken from time to time, regarding the grades of a particular category of staff, an imbalance has been created in the entire structure. No attempt was ever made to specify the job-description and responsibilities of the various levels of operating staff. It is now proposed to set up a Committee to study the entire railway structure and to recommend appropriate grades for the different kinds of operating staff, in accordance with their responsibilities. The Committee will also suggest the basic qualifications, training and sources of recruitments for these various classes of operating

[Mian Mohammad Attaullah]

staff, in order to fix them in a grade, which corresponds to the responsibility entrusted to them. The promotional prospects which are the main motivation in a heirachal structure, will also be looked into by this Committee.

“The first concern and pride of any form of transportation is the safety of its passengers. The accidents on the Railways rightly agitate the Members of this House and the public at large. Some of the accidents which have recently happened unfortunately give an impression that they are a normal feature of Pakistan Railways. According to the statistics, the number of ‘significant accidents’ which mean collisions involving passenger and goods trains and passenger and goods trains derailments in the quarter 22nd October, 1974 to 21st January, 1975 was 20, as against 31 in the preceding quarter” ending 21st October, 1974 and 26 in the corresponding quarter of last year.”

So, this shows the decrease, not increase, as it was pointed out by Khawaja Sahib.

“The figure of ‘other train accidents’ which include collision with road vehicles at manned and unmanned level crossing running over animals on lines and fires in the trains, etc. in the quarter 22nd October, 1974 to 21st January, 1975 was 41, compared to 39 in the preceding quarter ending 21st October, 1974 and 34 in the corresponding quarter of last year. There is a slight increase in this class of accidents. It is unfortunate but it must be appreciated that the fault in such accidents does not entirely and always lie with the Railways.” People just *cross* the lines and it just so happens, Sir. “At the manned levels, the responsibility is, of course, of the Railways and during the quarter ending 21st January, 1975, such accidents have taken place. Deterrent action is being taken against the persons responsible in such cases, but unmanned level-crossings where there were as many as 9 accidents, the responsibility is that of the public also to see that they cross such levels with care. However, we have gone very deeply into this problem and some definite measures are proposed to be taken. Firstly, all Gatekeepers at manned level-crossings will be screened on the basis of their past records and health. All those found unsuitable will be replaced. Secondly, speed breakers are proposed to be set up on approach roads, in consultation with the Provincial Highway Departments, both at manned and unmanned levels. Thirdly, luminous warning boards indicating safety precautions to be taken before crossing the levels are proposed to be put up at all places. Fourthly, a number of roads which were merely cattle tracks before have now been metalled or paved under rural works or other programmes without any intimation to the Railway Administration for converting the unmanned

crossings into manned ones. It is now proposed to convert all unmanned level crossings on the metalled roads into manned ones, in co-operation with the Provincial Governments. Fifthly, a study in depth will be carried out to determine the most effective and safest type of level-crossing system. Lastly, a campaign through advertisements on T.V. and other media will be initiated to educate the public on the hazard of careless crossing of the levels, carriage and use of inflammable material in the compartments and allowing men and animals to roam about on the tracks”.

It is hoped that these measures will have a cumulative effect of reducing the number of accidents of this type, Sir. Since the ‘significant train accidents’ in large number of cases are related to the Signalling system, a Committee of experts has been set up “to recommend an affective and safe system of signalling for the entire system and meanwhile to take immediate measure to ensure proper working of the existing signals. Proper observance of rules and better maintenance procedures, regular refresher courses and competency tests for the operating staff are some of the measures which are being initiated to ensure safe operation of the Railways. Amendments in the Railway Act are also going to be proposed to prescribe deterrent punishments for thefts of fish-plates, spikes etc. which result in wrecking of trains. The Railway is spending about Rs. 1.25 crores for patrolling on the track, in addition to the various measures taken by the Provincial Governments to ensure its safety”. It may, however, be emphasised that the safety of the tracks is primarily the responsibility of the Provincial Governments, who have been requested to take adequate precautions to keep it free from the depredations of the mischievous elements.

“The maximum amount of compensation to be given to the victims of accidents is at present Rs. 10,000 and within this limit the Railway Administration exercises its discretion to fix the amount”.

Mr. M. Zahurulhaq : Mr. Chairman, Sir, has the honourable Minister been allowed to read the paper.

Mian Mohammad Attaullah : Yes, I have taken permission because this is based on facts.

“A study is being carried out with a view to introduce a system of insurance of passengers providing higher amount of compensation in case of accidents.”

“Although, all efforts are being made to reduce the number of accidents, and the measures detailed above are only some of them, it should be appreciated that train accidents are not peculiar to the Pakistan Railways.

[Mian Mohammad Attaullah]

Even the most fool-proof system will not cater for human carelessness, stupidity or chance. Compared to the foreign Railways, the record of the Pakistan Railways is not so bad. In fact, Pakistan Railways compared to some of the most advanced ones has a better record of safety as will be seen from the following figures."

Instead of going into detail I will take 2 or 3 figures, Sir, in which average accident per Railway average accident 629 and average per month is 52 as compared to 1974-75 (July to December) 159 and average per month is 27, and the passengers killed per 1 billion passenger kilometer is 1.8 on the other Railways and with us it is 0.4, Sir. The situation will show.....

جناب محمد زمان خان اچکزئی : لوگوں کو جمعہ کی نماز پڑھنے کے لیے

جانا ہے ذرا جلدی ختم کریں۔

Mr. Presiding Officer : You have taken about an hour. Please now finish it.

Mian Mohammad Attaullah : I have many other facts which I want to bring in the notice of the House. But, in the end, I will only say this, Sir, that I would like to place the Statement before the House, so that they may know all the facts about the Pakistan Railways, so that they may know what improvements have taken place, so that they may know what the present Government is doing. I can assure the House, once again, Sir, that you realise the situation. We know what is the situation of the Railways. We are trying our level best to improve it and we are trying to do it in the shortest possible time and the Nation would know and the House would know, by and by, when the improvements have made other things better. But in the end, I would like to place this Statement before the House so that facts are known to everybody.

The statistics would show that, on an average, 52 train accidents occur per month on a foreign railway against which the average on Pakistan railways is only 27. The average number of passengers and railway employees killed on a foreign railway was 52 per month as against only 0.8 on Pakistan Railways. The average number of passengers and railway employees injured on a foreign railway comes to 93 per month as against 0.8 on Pakistan railways. The average number of passengers killed per billion kilometer on foreign railway is 1.8 as against 0.4 on Pakistan railways.

One of the problem areas of Railway Administration is the Stores department about which there are lot of complaints. The efficient running

of the Railway very much depends on a streamlined and alert stores and purchase organisation. There was something basically wrong with the organisation which allowed the stocks to run down to a level where even a simple thing like bulb was not available. A detailed study of the entire purchase and stores organisation has been undertaken to streamline it.

Name of Railway	Total No. of accidents	Passengers killed per 1 billion Passenger kilometer
1. British Railways	.. 624	1.3
2. Swiss Railway	.. 168	1.6
3. Canadian National Railways	.. 416	0.04
4. German Federal Railway (West)	.. 1321	3.9
5. Danish Railways	.. 81	2.4
6. Italian Railways	.. 155	1.3
7. Indian Railways	.. 1550	4.6
8. Japanese Railways	.. 2109	1.0
9. Netherlands Railways	.. 194	1.2
10. Spanish Railways	.. 241	1.3
11. French Railways	.. 479	1.3
12. Turkish Railways	.. 196	1.3
Average per Railway :	.. 629	1.8
Average per month :	.. 52	—

PAKISTAN RAILWAYS

1974-75 (July to December)	.. 159	0.4
Average per month :	.. 27	—

Another aspect which agitates the public mind is the frequency of ticketless travelling presumably in connivance with the Railway staff and other leakages of railway revenue. The problem is particularly acute on some of the branch lines where even special squads of STEs have failed to stop the ticketless travelling. This problem is being studied in depth and adequate measures are

† At this stage the honourable Minister laid the rest of the Statement on the Table of the House.

[Mian Mohammad Attaullah]

proposed to be initiated to check ticketless passengers, black-marketing of tickets and seats and other leakages of railway revenue. It is also proposed to scrutinise the time-table, in the light of the suggestions received from the public. The House will be aware that a mid-term change in it has already been affected in the light of public demand.

An organisation of the nature and magnitude of Pakistan Railways requires an elaborate research organisation to carry out on a continuing basis, management, technical and consumer research. No such organisation exists in the Railways and it is proposed to set up one very shortly to study on a continuing basis :—

- (i) Management problems.
- (ii) Technical innovations in rolling stock, signals, etc. which may be adopted in the country.
- (iii) Pattern of demand of the consumers for passenger services and freight.

On account of the persistent, widespread and quite valid complaints about overcrowding in the passenger trains, considerable thought has been given to the problem. It is proposed to run additional long distance trains and change the pattern of the existing passenger trains. The proposal includes the running of inter-Provincial Mail and Express trains, inter-District fast trains in order to relieve over-crowding on the long distance trains. This would, however, be possible only when more rolling stock becomes available. For the time being, we are planning only one fast train from Karachi to Lahore. Meanwhile, a study is being carried out to rationalise the services, with a view to cater the needs of the people in different Provinces and Districts, and as our Plan targets are achieved and more rolling stocks become available, additional passenger services will be introduced. It will be appreciated, however, that this would be possible only over a period of time. Quite apart from the problem of finding sufficient resources to obtain additional capital assets to expand the services, there is a time-lag of 12—18 months in obtaining locomotives and materials for carriages from abroad.

One of the important projects undertaken by the Pakistan Railways is the Lahore Dry Port, which was opened for handling the export traffic on 18th April, 1974, by the Prime Minister of Pakistan. In September, 1974, it was also opened for handling the import traffic. Some doubts have been expressed by a section of the House about the performance of the Dry Port, but the figures of import and export traffic handled during the short period, since its opening shows the significant progress made by it.

On the export side, the number of packages booked from the Dry Port in May, 1974, first month of its working, was 152 having a weight of 505 maunds and realised freight of Rs. 3,775. This increased to 12,465 packages having a weight of 11,511 maunds and realised freight of Rs. 2,18,821—6 months after its working in December, 1974. On the import side, in the first month of its working *i.e.* October, 1974, the number of packages booked was 821 having a weight of 3,656 maunds and freight realised Rs. 16,398. Within three months *i.e.* in December, 1974, the figures increased to 8,66 packages, having a weight of 14,611 maunds and realised freight of Rs. 81,991. These figures of import and export channeled through the Dry Port clearly indicate a steady progress though admittedly there might be certain problems being faced by the business community. These, however, are in the nature of teething problems of a new project rather than any inherent defect in the working. We will be open to any suggestion to improve the working of the Port and the Lahore business community will be consulted with a view to improve its performance.

It is expected that with the measures, detailed above, and many more that are being taken, the Railways will show considerable improvements within the next six month to one year. This will require sustained hard work and vigilance and we hope we will be successful in showing better results. It is admitted that things have gone wrong on the Railways, but there are definite reasons for that and it is no use to blame the organisation in a general manner unless a study is made of the reasons and corrective measures taken to remove them.

The House will be interested to know that the revenues of the Railways have shown considerable improvement during the current year. The earnings upto December, 1974 were Rs. 59.52 crores as against the budgeted amount of Rs. 55.71 crores, this showing an increase of Rs. 3.71 crores. The Railway has played an important role in the transportation of essential commodities like petroleum products, imported wheat and rice for export which has contributed to a larger extent improvement in the economy of the country. From 1st October, 1974 to 10th January, 1975, a total of 30,868 Railway Tank wagons carrying petroleum products moved, as compared to 28,685 in the corresponding period of last year. Similarly, 21,735 wagons loaded with wheat moved during the aforesaid period, as against 19,629 last year. The rice for export from 1st November, 1974 to 10th January, 1975 totalled 8,658 wagons as against 7,536 wagons during the corresponding period of last year.

In the end, I would like to inform the House that, in all the efforts that we are making to improve the working of the Railways, we intend to associate the representatives of the people. It is proposed to appoint

[Mian Mohammad Attaullah]

Honorary Inspectors for each of the 6 operative Divisions of the Railways. The Honorary Inspectors shall travel within the jurisdiction of their respective Railway Divisions and their duties shall be as follows :

- (i) To check the cleanliness of the station premises and approaches to the stations, condition of the passenger coaches, and the provision of such basic amenities as water, lights, fans etc.
- (ii) To check train timings to see whether the passenger trains run according to their scheduled timings.
- (iii) To see whether the travelling public or the trading community have any complaints or grievance on account of any malpractices prevalent amongst the railway staff in the matter of booking and expeditious clearance of both the passenger and freight traffic.
- (iv) To observe the conduct of the railway staff and to see whether their general demeanour towards the public is polite and courteous or otherwise.

The Honorary Inspectors shall not issue any orders on the spot to the local railway functionaries but submit their reports containing their observations and suggestions to the Ministry of Railways.

Mr. Presiding Officer : Thank you. The motion has been talked out. When shall we meet again ?

خواجہ محمد صفدر : جناب جیسے لوگ کہتے ہیں -

Mr. Presiding Officer : The Leader of the House and the Leader of the Opposition should consult and fix the date and time. It is for you to decide.

ملک محمد اختر : بدھ کی صبح کو رکھ لیں -

سردار محمد اسلم : بدھ کی شام کو رکھ لیں -

Malik Mohammad Akhtar : No, I am sorry.

سردار محمد اسلم : صبح اور شام میں کیا فرق ہے -

ملک محمد اختر : پھر منگل کی شام کو رکھ لیں -

Mr. Presiding Officer : The House is adjourned to meet again at 10.00 a.m. on Wednesday the 12th February, 1975.

The House adjourned to meet again at ten of the clock in the morning on Wednesday, February, 12, 1975.