

THE CHAPARMUKH-SILGHAT RAILWAY LINE AND THE KATAKHAL-LALABAZAR RAILWAY LINE (NATIONALISATION) BILL, 1982.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI P. C. SETHI) : Madam Vice-Chairman, I beg to move:—

“That the Bill to provide for the acquisition of the undertakings of the Chaparmukh-Silghat Railway Company Limited in relation to the Chaparmukh-Silghat Railway Line and the undertakings of the Katakhal-Lalabazar Railway Company Limited in relation to the Katakhal-Lalabazar Railway line with a view to securing the efficient operation of the said Railway lines so as to subserve the needs of the north-eastern areas of India and to protect the links of communication between the said areas and the rest of the country and for matters connected therewith or incidental thereto, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration.”

Madam, while presenting the Railway Budget for 1981-82, a commitment had been made that a Bill for the nationalisation of the assets of the Chaparmukh-Silghat and Katakhal-Lalabazar Railways would be brought before Parliament in due course. Accordingly a Bill was introduced in the Lok Sabha on 7.9.1981. This Bill which was approved by the Lok Sabha on 21.7.1982 has now come up for consideration.

These two metre gauge lines in Assam are connected to the main metre gauge net work of the Northeast Frontier Railway. It is proposed to acquire these lines so as to ensure efficient services on these lines which are vital communication links in the North Eastern areas of the country. These two lines are at present being worked by the Northeast Frontier Railway and therefore there would be no case of staff getting rendered surplus or unemployed consequent upon these lines getting nationalised.

The assets of these two privately owned railways are, at present in a dilapidated condition requiring intensive re-

habilitation so as to ensure safe operation of train services. Although, according to the existing agreement, the owning companies are to provide the resources for undertaking the rehabilitation of these lines, the private companies, for want of financial resources, have been unable to meet their share of the cost of rehabilitation. In the circumstances, the only course left open is to nationalise these lines.

For acquiring the assets of these lines, it is proposed to pay an amount of Rs. 19.5 lakhs for both the lines. After adjusting the loans due to the Government the net amount payable works out to Rs. 10.36 lakhs. The payments to be made to the owning companies have been assessed with reference to the condition of the assets. Deductions of Governments' dues by way of secured and unsecured loans as also the redemption of debentures would be made, as provided in the Bill.

Consequent upon nationalisation, the minimum assured payment of the order of Rs. 4 lakhs being made to the owning companies every year would no longer be necessary.

Madam, I would commend the Bill for the consideration of the House.

The question was proposed.

उपसभाध्यक्ष (डा. श्रीमती नाजमा हेप-तुल्ला): श्रीमती इला भट्टाचार्य, मैं आपका ध्यान दिला दूँ कि टाइम जो दिया गया है वह बहुत थोड़ा है, एक ही घंटा है। इसलिए आप जरा संक्षेप में बोलिए।

SHRIMATI ILA BHATTACHARYA (Tripura): How many minutes are allotted to me?

THE VICE-CHAIRMAN [DR. (SHRIMATI) NAJMA HEPTULLA]: About eight minutes.

[Dr. (Smt.) Najma Heptulla]

आप बोलिए, मैं आपको बता दूंगा।

Only four minutes.

SHRIMATI ILA BHATTACHARYA:
Four minutes? What is the use of discussion? All right.

***SHRIMATI ILA BHATTACHARYA:**
Hon. Madam Vice-Chairman, the Hon. Railway Minister has moved today in the House Chaparmukh-Silghat Railway Line and the Katakhal-Lalabazar Railway Line (Nationalisation) Bill, 1982. I support the Bill on the ground that these two Railway Lines were under the management of private companies and as such they could never give real benefits to the people. It is well-known that private enterprises are always guided by maximum profit considerations. Therefore I am happy that these two Railway Lines are now being nationalised. With this nationalisation, I feel, the common people will be benefitted. When I welcome this Bill, I would like to mention at the same time that the Government should have brought forward this Bill long ago.

Though I support the Bill, yet I must register my protest against certain provisions in it. It has been said in the Bill that compensation will be paid to owner companies after nationalisation. I would like to know why compensation is being paid to these companies. I am very much against the payment of compensation.

[The Vice Chairman (Shri R. Ramakrishnan) in the Chair].

SHRI NIRMAL CHATTERJEE (West Bengal): On a point of order. Sir, No Hindi translation is being made of the Bengali speech. Only English translation is coming.

AN HON. MEMBER: Hindi translation is also coming.

SHRI ILA BHATTACHARYA: These companies have been making huge profits for the last many years. It is strange that Rs. Nineteen Lakhs Fifty Thousands are being paid as compensation to these companies. I raise serious objections to the payment of such a huge amount of money

*English translation of the original speech delivered in Bengali.

as compensation. I feel that the Government can utilise this amount of money for the benefit of second class passengers in these two Railway Lines. My demand is that this money should be utilised to provide more amenities to the second class passengers. I again impress upon the Government that the question of paying compensation to these companies does not arise as they have already earned huge profits.

Mr. Vice-Chairman, it has been provided for in the Bill that all the properties belonging to these companies will have to be transferred to the Government before nationalisation. These properties consist of movable and immovable properties. It shall be the responsibility of the officers to submit all the accounts relevant records and all papers in connection with the affairs of these companies to the Government. These are welcome provisions. Therefore, I support them. But one important matter has been completely ignored in this Bill. What will be the fate of the employees who have been working in these two companies for long time. But, unfortunately, there is no mention about the existing employees in the Bill. Should I think that they will lose their jobs immediately after nationalisation of these companies? The Hon. Minister must enlighten us on this point. I demand that these employees must be retained on their jobs. I want categorical assurance from the Minister that these employees will not be thrown out of their jobs. I feel it will be the height of injustice if these persons are retrenched from their services. Let the employees not be victims of nationalisation.

If the old employees are retained on their jobs, I would like to know from the Hon. Minister whether they will be governed by old service conditions or new service conditions? I would further like to know whether benefits of pension and gratuity will be retained in their cases or not?

The Hon. Minister has already said that the present Bill will benefit the entire North-Eastern region. He has further said that the nationalisation of these two Railway Lines will strengthen the links

between North-Eastern region and the rest of the country. Since the Bill is beneficial to the North-Eastern region. I must support it. But what about Tripura? It is a State encircled by international borders. The people in that State have been demanding for the extension of railway facilities for a long time. But, a few days ago, the Hon. Minister said that extension of railway lines from Dharmnagar to Agartala would prove uneconomic. In this manner he rejected a genuine demand of the people of Tripura.

I want to bring to the notice of the entire nation through this House that Tripura needs economic development. But this development cannot come without the expansion of railway facilities. Tripura lacks in industrial development for want of adequate railway facilities. Consequently, the sources of income for the State Government are very much limited. The Hon. Minister should sanction the long-demanded railway line in the interest of raising the income of the State. He should make all efforts to make that desired line a profitable one. Considering Tripura a border State, he should pay special attention to the expansion of railway facilities there.

The hon. Minister has already said that this Bill will benefit the North-Eastern region. It will also strengthen the links between North-Eastern Region and the rest of India. Therefore, from that point of view, Tripura badly needs extension of railway facilities. Development of Tripura is in the interest of the whole country.

Mr. Vice Chairman, Sir, you know that drought damaged crops in Tripura last year as well as this year. Therefore, that State is now passing through a severe food crisis. But the Food Minister said a few days ago that for want of railway facilities in Tripura it had not been possible to send food there in time. I place this important matter for the consideration of the Railway Minister. No State can remain undeveloped if the Centre sincerely desires that it should develop. With these words, I support this Bill.

श्री सुशोभे प्रसाद (उत्तर प्रदेश): वाइस चैयरमैन सर, माननीय मंत्री जी ने चापर-मुख-शिलाघाट रेलवे एक्विजीशन के संबंध में जो बिल पेश किया है, मैं उसका स्वागत और समर्थन करता हूँ। श्रीमान्, मूलक के अंदर मैं जिस तरीके से आज सवारी की समस्याएँ खड़ी हुई हैं, जिस तरीके से आज जनता इस बात को महसूस करती है कि जितनी जल्दी और जितनी तेजी से हम आगे बढ़ें अपने समय को बचाएँ, उसको देखते हुए यह लाजिमी है कि कम से कम इस तरीके के बिल और इस तरीके के प्राविजन रेलवे में किये जाएँ जिससे कि जनता को काफी सहूलियत मिले। श्रीमान्, इसके समर्थन के साथ ही मैं दो-एक सभाक माननीय रेल मंत्री जी को देना चाहता हूँ।

पहली बात यह कि गोरखपुर में लखनऊ तक का अमान परिवर्तन का जो कार्यक्रम चला है, उसमें छोटी लाइन को बदल कर बड़ी लाइन किया गया लेकिन उसमें सबसे परेशानी की बात यह हो गयी है कि जितनी गाड़ियाँ छोटी लाइन पर चला करती थी फिलहाल बड़ी लाइन पर अभी चल नहीं रही है। दूसरा यह है कि जो इनके रेलवे इंजन हैं उनकी सबसे बड़ी समस्या यह है कि वे ज्यादातर ऐसे इंजन हैं जो स्टीम के हैं और बिल्कुल कंडमन हालत में चल रहे हैं। कभी कभी हम लोगों को दो दो दिन मफर पूरा करने में लग जाता है। यह परेशानी की बात है। हालाँकि मैं इस बात की तारीफ करूँगा कि हमारे माननीय मंत्री जी ने इस रेलवे को काफी सुधारने का काम किया है। लेकिन छोटी मोटी जो बातें रह गयी हैं उनकी ओर मैं उनका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। इसके साथ ही मैं बनारस से भटनी तक की रेलवे लाइन के बारे में मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। (व्यवधान) यह काफी दिनों का पेंडिंग काम है। इसका अमान परिवर्तन होना है, छोटी लाइन को बड़ी लाइन होना है। यह करीब करीब दो साल में खटाई में पड़ा हुआ है। माननीय मंत्री जी इस पर ध्यान देंगे और इन शब्दों के साथ एक बार माननीय मंत्री जी को पत्र धन्यवाद देना चाहता हूँ कि जिस तरीके से इन्होंने जल्दी एक्शन लेकर रेलवे में सुधार का

[श्री मुखदवे प्रसाद]

कदम उठाया है, अगर इनकी गति यही चलती रही तो ख्याल है कि रेलवे में काफी सुधार होगा। मैं इन शब्दों के साथ इसका समर्थन करता हूँ।

“SHRI ROBIN KAKATI (Assam):
 Mr. Vice-Chairman Sir, during the last 34 years of independence of our country the central Government were sleeping just like Kumbhakarna. Now they are awaken and have come forward with the Bill to nationalise these two Railway Companies namely the Chaparmukh-Silghat Railway Company and the Katakhal Lal Bazar Railway Company. May I know from the Government that for so many years why these two Railway Companies were not nationalised? A few years back, when these two Railway Companies threatened the Government that they are going to close these railway lines, N.E.F. Railways arrived at an agreement with them. During the last 5 years the Government paid Rs. 18,60, lakhs as rent. For the other line the Government had to pay Rs. 5.47 lakhs as rent. Both these two railway lines are in a dilapidated condition and I fail to understand how the Government decided to pay such huge amounts of Rs. 10 lakhs to the Chaparmukh-Silghat Railway Company and Rs. 9 lakhs to the Katakhal-Lala Bazar Railway Company as compensation. I think that the Government will have to spend double the amount to run the trains smoothly on these lines.

The Minister for Railways has stated in the objects and reasons of this Bill. I quote:

“With a view to securing the efficient operation of the said Railway so as to subserve the needs of the North Eastern areas of India and to protect the links of communication between the

said areas and the rest of the country and for matters connected herewith or incidental thereto”.

In this connection my humble submission is that the British Government constructed these two Railways with a definite purpose in view. There were two purposes. The first is political intention and the second is that during those days in the district of Nowgong jute was produced abundantly. They wanted to carry jute from different parts of Nowgong district to Silghat and from Silghat to Calcutta transported by Ships. From this point of view the Chaparmukh-Silghat Railway line was of great importance. In this way the raw jute was supplied to the jute mills of Calcutta.

I fail to understand how the Government is going to help the common people of the North East region by nationalising these two Railway lines. Will there be any political or economical development of the region as a result of this nationalisation? I do not think so. If this Railway line is extended to Rangapara via Tezpur and Bhomoraguri, in that case; we can find some fruitfulness in nationalising this line and thereby the people of North Assam and Arunachal Pradesh may derive some benefit.

The people of Assam are demanding for a long time for an alternative Railway line. If a Railway line is constructed from Farkating to Jorhat and Moran to Sibsagar and Dibrugarh it will be of great help. The problem of transport may be removed by doing this. If the Chaparmukh-Silghat Railway line is extended upto Dibrugarh as mentioned above, then there may be some reason in nationalising this line.

Some time back I put a question that who is controlling the Railway administration in Assam. I am sorry to say that there is a powerful lobby in this matter. The owners of the big tea companies and some other big industrialists are playing a very dominant role in this matter, which is against the interest of

*English translation of the original speech delivered in Assamese.

The common people of Assam. There was a proposal before the Government for a Rail cum Road bridge over the river Brahmaputra. But it could not be done. A vested interest is working behind this and they are trying that this bridge is not made road cum rail. If it is a road cum railway bridge, in that case the entire region will be benefited in respect of transport and communication and as a result the economy of the area will improve. But the truck companies are trying their level best to see that the proposed Silghat bridge is only a road bridge and not a railway bridge; so that they may be going on reaping the benefit of road transport business. They never bother about the welfare of the state of Assam. They are concerned with their own individual narrow interest only.

Road transport is a very flourishing business in the North Eastern region. Because most of the essential commodities are transported by road to Manipur, Nagaland, Tripura and other neighbouring places, there being no other way out and if these trucks can ply through Silghat bridge, the profit to the Trucks companies will increase by leaps and bounds. Because by this road the distance will be about 70 Kms. less and as a result the transportation cost also will be less. Whether it is jute or tea or ply wood, they may be transported by road at a lesser cost.

If the bridge at Bhomoraguri is made Rail cum Road bridge, in that case, the entire benefit will not go to the road transport companies; the railways also will get its due share. But the Government is not willing to construct it as a rail cum road bridge under the pressure of that powerful lobby.

There are many tall talks about the economic development of the North Eastern region. But practically what is going on? Nothing has been done. These schemes remain printed on the papers only; they are never implemented or nobody cares to implement them. This is

a political gimmick and nothing else. The Government is not at all serious to implement their plans.

Although I support this Bill; but I must say that I cannot agree with the statement of the Minister for Railways that this Railway line will improve the efficient operation of the said railway lines so as to subserve the needs of the North-Eastern areas of India.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Now, Shri Hukmdeo Narain Yadav,

श्रीमती सरोज बापट (महाराष्ट्र): हुकमदेव जी, चार मिनट से अधिक मत बोलिए ।

श्री हुकमदेव नारायण यादव (बिहार): आप की आज्ञा शिरोधार्य है ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, जो विधेयक रेल मंत्री जी लाये हैं उस का तो समर्थन मैं करता ही हूँ । इस साथ-साथ मैं यह आशा करता हूँ कि इस कम्पनी का जो अब सरकार अपने हाथ में ले रही है तो उस की व्यवस्था ठीक ढंग से चलायीगी ।

अब मैं यह चाहूँगा कि इस कम्पनी को मुआवजा देने का जो प्रावधान है वह विल-कुल मत दीजिए । इस कम्पनी ने इस रेल लाइन से बहुत कमाया है, नफा कमाया है, जो आप मुआवजा देने का सोचते हैं उसे इस लाइन को सुधारने के काम में लगाइये । इस रेल मार्ग से सम्बन्धित इस कम्पनी की जो भी सम्पत्ति हो उस को ले कर रख लीजिए, नहीं तो यह कम्पनी छिपा कर उस को दूसरी जगह रख सकती है ।

कर्मचारियों की छटनी न हो और कम्पनी से कर्मचारियों का जो बकाया है उस की भी छानबीन कर के सब भुगतान करवा दीजिए क्यों कि कम्पनी वाले अपने कर्मचारियों के मजदूर कल्याण काष के पैसे और दूसरा बकाया रख लेते हैं । उन का जो भी बकाया हो उसका कम्पनी में भुगतान करवा दीजिए ।

एक-दो बातें /इस के साथ-साथ मंत्री जी से कहना चाहूँगा । जो रेलवे हाल्ट

[श्री हुक्मदेव नारायण यादव]

स्टेशन बनाए जा रहे हैं उन के बनाने में बिहार में बहुत बड़ा पक्षपात हुआ है। जहाँ-जहाँ बड़े लोग हैं या बड़ी जाति के बसने वाले लोग हैं वहाँ उन के नजदीक हाल्ट स्टेशन बनवाया जाता है। लेकिन जहाँ पिछड़े वर्ग के लोग रहते हैं वहाँ हाल्ट स्टेशन नहीं बनवाया जाता। पटना से वस्तिपारपुर के बीच थी केदार पांडे ने एक हाल्ट स्टेशन बनवाया। अगर जयन्ती जनता खड़ी हो तो उस का इंजन एक स्टेशन पर रहेगा और गाड़ का डिब्बा दूसरे स्टेशन पर रहेगा। इतनी कम दूरी पर हाल्ट स्टेशन बनवा रहे हैं, लेकिन ककर-हट्टी और ताज सराय के बीच बिजली पर हाल्ट स्टेशन नहीं बनवा रहे हैं जिस की कि मैं बराबर मांग करता रहा हूँ। रेल विभाग यह कह देता है कि यह लाभकर नहीं है। लेकिन उसी जगह ट्रेक्टर, मुरैठा में, चिकना में और उसी जगह लोहाना और मनिगाछी के बीच में हाल्ट स्टेशन बना दिया गया। मैं इन का विरोध नहीं करता, लेकिन यह कहना चाहता हूँ कि बड़ी और उंची जाति के लोगों के लिए ही आप हाल्ट स्टेशन न बनाइये। यह रेल सब की सम्पत्ति है और उन में दूसरों को सुविधा देने के लिए भी हाल्ट स्टेशन बनाये जाने चाहिए। दूसरे, पतुहा इस्लामपुर लाइन को बनाने की बात थी, उसे आप बड़ी लाइन में बदलिये। उस पर छांटी लाइन आज भी चलती है। आरा सासाराम रेल लाइन चलती थी, उसको बंद कर दिया समस्तीपुर से दिल्ली आने के लिए वाया लखनऊ अभी तक भी कोई गाड़ी नहीं चलती है। जब बड़ी लाइन बन गई है तो समस्तीपुर से दिल्ली के लिए आप एव सीधी रेल दीजिए वाया लखनऊ जिस से उत्तर बिहार के लोगों को दिल्ली आने में काफी सुविधा हो जाएगी और उन को कठिनाई नहीं होगी। आप इस पर विचार करें और मेरा आखिरी सवाल है कि बार्डर एरिया के लिए निर्मली जयनगर और सीतामढ़ी सीमांचल के लिए लाइन बनाने के बारे में आप सर्वेक्षण कराइये। रेल विभाग पर बहस होते समय उस दिन मंत्री जी ने जवाब दे दिया कि उस पर कभी विचार नहीं किया गया। मैं आग्रह

करूंगा कि आप पुराने रेकार्ड को निकालने का कष्ट करें कि जब स्वर्गीय ललित नारायण मिश्र जी रेल मंत्री थे। हम लोगों का उन से राजनीतिक विरोध बराबर चल था, यह बात मैं मानता हूँ लेकिन जब वह रेल मंत्री बने थे तो उस इलाके को सुधारने के लिए उन का दृष्टिकोण व्यापक था और उन्होंने कई रेल लाइनों के सर्वेक्षण के आदेश भी दिये थे और उन की जांच पड़ताल भी शुरू हो गयी थी। लेकिन निर्मली जयनगर सीतामढ़ी लाइन आप नहीं बना रहे हैं जिस के कारण निर्मली से रक्सौल जंगर किसी को जाना हो तो उस को तीन गुना दूरी तय करनी पड़ती है और दरभंगा से गहरसी जाना पड़ता है तो भी उस को कई गुनी तय दूरी करनी पड़ती है तो इसी प्रकार रेल निर्मली भटियाही के बीच में कोसी पर जो पुल बनना था उस को अगर आप बना देते हैं तो रक्सौल से बरौनी तक के बीच में लोगों को आधे से भी कम दूरी तय करनी पड़ेगी। तो मैं यह आग्रह करता हूँ कि मैंने जो सुझाव दिए हैं उन पर आप विचार करें, उन पर ध्यान दें लेकिन समस्तीपुर और दिल्ली के बीच एक सीधी गाड़ी जरूर दीजिए और उस का उद्घाटन सेठी जी के करकमलों से ही होना चाहिए ताकि हम लोग कह सकें कि यह गाड़ी हमारे सेठी जी के आदेश से चली। आप का भी उस में नाम रहेगी कि सेठी जी कभी मंत्री बने थे रेल के और हम उत्तर बिहार के लोग लखनऊ हो कर दिल्ली तक सीधे आ सकेंगे और बीच में लखनऊ की दशहरी भी खा सकेंगे। तो आशा है कि आप इस पर जरूर विचार करेंगे।

और अंतिम बात मैं यह कहूंगा कि सेठी जी रेल मंत्री तो जरूर बन गये हैं और सफल बनने की कोशिश भी करते हैं, अच्छा मंत्री बन भी सकते हैं लेकिन रेल विभाग के अफसरों पर उन का कोई कंट्रोल नहीं है। वह ऊपर से ही भती और प्रमोशन करा लेते हैं। तो जिस धांडे की लगाम सवार के हाथ में नहीं रहती उस पर सवार का कोई नियंत्रण नहीं रह सकता। तो आज रेलवे बोर्ड की लगाम उनके हाथ में नहीं है। लगाम कहीं और है। उस का पूरानियंत्रण उन के हाथ में नहीं है। इस-

लिए मैं चाहता हूँ कि उन के हाथों में इस का पूरा नियंत्रण होना चाहिए। इन शब्दों के साथ मैं इस का समर्थन करता हूँ।

श्री हरी शंकर भाभड़ा (राजस्थान):
 उपसभाध्यक्ष महोदय, जहाँ तक इस बिल का प्रश्न है, इस बिल के संबंध में सिवाय इस के कि इस को पास करना चाहिए और कोई बात नहीं कही जा सकती और इस लिये मैं इस का समर्थन करता हूँ। इस पर कहने के लिये मेरे पास कुछ नहीं है लेकिन बहुत पहले ही यह आ जाना चाहिए था। लेकिन अब आया है और जो हुआ है उस में मुझे और नहीं कहना है। लेकिन इस बहाने से मैं आप से कोई नयी रेल लाइन नहीं मागूंगा लेकिन आप की रेल प्रशासन का जो परफारमेंस है और जिस के कारण रेल को घाटा है और कुछ ऐसी बातें हैं कि जिन की वजह से रेल का लाभ हो सकता है और जिन को मद्दे लेने से आप का सरकार से और प्लानिंग कमीशन का पैसा भी मागने की जरूरत नहीं होगी और उस से आप अपना डेवलपमेंट भी कर सकते हैं, ऐसी दो तीन बातें और सभा में आप को दूंगा। परन्तु इस के पहले आप ने जो इम बिल में लिखा है कि:

...with a view to securing the efficient operation of the said Railway

यह आप ने लिखा है। तो आपरेशन क्या हो रहा है और आप के रेलवे बोर्ड की क्या हालत है, आप के मंत्रालय की क्या हालत है यह सब मैं आप के ध्यान में लाना चाहता हूँ। यह वैसे छोटी बात है लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि मैं ने तीन पत्र लिखे 16 जुलाई को और एक पत्र में मैं ने लिखा था कि आप ने आदेश निकाला था कि बहुत से गुड्स के वगैन्स लम्बे समय तक पड़े रहते हैं जिन्हें लोग खाली नहीं करते हैं इसको रोकने के लिए रेलवे ने यह आदेश निकाला कि वह वगैन्स चाहे पब्लिक सेक्टर के हों चाहे किसी के हों, वह भी वक्त पर माल न खाली करें तो उनमें भी डेमरेंज चार्ज किया जाएगा, इसमें डेमरेंज भी मिलेगा और जल्दी वगैन्स भी खाली होंगे। लेकिन यू. पी. इलैक्ट्रीफिकेशन बोर्ड पर जब काफी डेमरेंज हो

गया तो उनके दबाव में आपने अपने आदेशों को रिवोक करके, प्रेशर के कारण एक अन्य कारण से, उस आदेश को बिदहा कर लिया। इस सम्बन्ध में मैंने आपको पत्र लिखे कि इसमें रेलवे को घाटा हो रहा है, मुझे इसमें कोई घाटा नहीं हो रहा।

इसी तरह में डब्लू. डी. एम. इन्जनों के बारे में लोक सभा में एक प्रश्न पूछा गया था कि आप इन इन्जनों की कितनी कैपैसिटी का यूटिलीजेशन कर रहे हैं यह उसमें पूछा था। आपने जवाब दिया कि हमारे पास इस बारे में कोई रिकार्ड नहीं है। लेकिन मेरे पास इस प्रकार का डब्लू. डी. एम. इन्जनों का रिकार्ड है। कितने समय वह लोको शेंड में रहे कितना शीटिंग में रहे कितने किलोमीटर टूर वाहन ढाया, उसमें कितना ग्रास वेट, कितना नट ताल उनका मिला, इसके मेरे पास आंकड़े हैं। इसलिए मैंने मंत्री जी का ध्यान दिलाया था कि रेलवे बोर्ड ने आपको मिसगाइड किया है और जौनल रेलवे हेडक्वार्टर्स में ये मारी फिगर्स हैं, आप उनका पता लगाइये।

तीसरा पत्र मैंने लिखा था कामन पब्लिक के लिए। जिनको आप फास्ट ट्रेने कहते हैं, इसकी डेफिनिशन क्या है। आप पैसों तो फास्ट और सुपर-फास्ट ट्रेने के नाम से लेते हैं तो कितनी टैन्स आपकी सुपर-फास्ट हैं, किसको आप सुपर फास्ट कहते हैं, यह पत्र लिखकर पूछा था। ये तीनों पत्र मैंने 16 जुलाई को दिए। मुझे आपके लिफाफे मिले। एक खाली है। उसके अन्दर कुछ नहीं है खाली चिपकाया हुआ है, वह मैंने वैसा का वैसा रखा है, मैं आपको दूंगा आप जांच करिये। इसमें कोई पत्र नहीं था। दूसरा लिफाफा है, जिसमें दो एक्जालेजमन्ट हैं, वह दोनों श्री डी. एन बँठा, मैम्बर पार्लियामेंट, 25, फीरोजशाह रोड, नई दिल्ली के हैं। ये दोनों उनके नाम से हैं लेकिन लिफाफा मेरे नाम से आया है। इसका मलतब यह है कि जितने सीरियस मामलों में आपने सामने रखे उनका जवाब आपका मंत्रालय इस तरह से दे रहा है, मुझे जो एक्जालेजमन्ट देने की चीहिये थी वह भी नहीं दो ठीक तरह से, तो आप यहीं से अपने मंत्रालय की जांच शुरू करें।

अब मैं आपको ऐसी बातें बताया हूँ तो आपके ध्यान देने की है। आपके यहाँ दो लाबीज हैं, एक स्टीम की और दूसरी डीजल

[श्री हरीशंकर भाभड़ा]

और पावर की। आपके स्टीम इंजिन इतना कायली कज्यूम करते हैं, मेरे पास इम्फार्मेशन आई है, मैं नहीं जानता कि कितनी सही है, जिसके अनुसार करीब 15 लाख टन कायला आपके स्टीम इंजिनों में लगता है, जब कि दो लाख टन कायला से आप इतनी पावर पैदा कर सकते हैं कि उसको बन्द करके आप पूरी रेलवे का इलैक्ट्रिफिकेशन कर सकते हैं।

दूसरी बात, आपके पास बहुत है। अब मैं आपको बताऊँ कि पैसा कहाँ है। स्टीम इंजिन की लाबी है, वह पुराने लोग हैं, वह इमतिाए प्रेम करता चाहते हैं कि स्टीम इंजिन की वजह से उनका बहाना मिल जाता है कि पिस्टन खराब हो गया, स्टीम खराब हो गई, लेकिन पावर और डीजल में उनका ज्यादा बहाना नहीं मिलता। इसलिए वह प्रेस करते हैं कि स्टीम इंजिन रहने चाहिए। लेकिन ये स्टीम इंजिन आप हटा सकते हैं।

इसी तरह में आपके यहां ब्राम बीयरिंग 4 हवीलर्स बैगन है। ये बैगन आज आपके सिर दर्द बने हुए हैं, काफी पुराने हैं। परन्तु इनसे पिण्ड छड़ाना बड़ी हिम्मत का काम है। वह यह है कि इन स्टीम इंजिनों को और ब्रास बीयरिंग 4 हवीलर्स को आप बंचे दें तो इसी से आपको एक हजार करोड़ रुपयों की आमदनी हो सकती है और इनको अगह आप यह काम कम पैसा देकर अधिक पावर करके सारी रेलवे का इलैक्ट्रिफिकेशन कर सकते हैं। इसको आप एक्जामिन कीजिये।

6.00 P.M.

यह मेरा एक सजेशन है और इसी तरह से मेरे एक आध सजेशन और हैं। एशिया ने अपना प्रोडेशन इकाई किया पांच साल के अन्दर 92 परसेंट और पिछली बार जो आपको रिपोर्ट आई थी उसमें आपके बोर्ड ने यह कहा था कि हमने तीन महीने में 20 परसेंट उत्पादन इकाई किया गुड्स लान में जाने में। इसका मतलब यह हुआ है कि यह जो आपका आवर हॉलिंग का तरीका है उसमें अगर आप सुधार करें तो उसमें बहुत कुछ फायदा उठा सकते हैं। क्योंकि आपके खुद के रेलवे बोर्ड के लोगों की यह मान्यता है कि एक दिन के बैगन का जो टर्न राउण्ड है उसको यदि आप कम कर दें तो उससे

आपको पांच करोड़ रुपये की बचत होती है। एक दिन के बैगन की टर्न राउण्ड कर दें और इसमें घंटा आप ध्यान दें तो आप 15 सौ करोड़ रुपये की बचत कर सकते हैं। इस तरह से आप आराम से 2½ हजार करोड़ रु. की बचत कर सकते हैं और इन दो हजार पांच सौ करोड़ रुपए से कई नई रेलवे लाइन भी बना सकते हैं, इलैक्ट्रिफिकेशन कर सकते हैं। आपको प्लानिंग कमीशन के पास जाने का जरूरत नहीं और न किसी के पास हाथ फालाने की जरूरत होगी। लेकिन इसके लिए हिम्मत करने की जरूरत है। (समय की घंटी) समय बहुत कम है। मैं इररिलेवंट नहीं बोल रहा हूँ। आपके मतलब की बात कह रहा हूँ एक बात ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि आपके जो पहले मंत्री महादय थे उन्होंने वर्तमान रेलवे जोन्स को रि-आर्गनाइज करने के लिए कहा था और कहा था हमने एक कमेंटी बनाई है। यह तो लम्बी-चौड़ी बात रही होगी। मैं इतना कहना चाहता हूँ कि आपका एडमिनिस्ट्रेशन तब तक ठीक नहीं होगा मैं किसी मिनिस्टर का बोध नहीं देता हूँ क्योंकि रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन इतना बल्की है कि जब तक आप इसके लिए बाँ काम नहीं करेंगे—एक तो जोन्स को आप रि-आर्गनाइज और दूसरे जो सेन्ट्रलाइजेशन आफ पावर रेलवे बोर्ड में हाँ गई उसको आप नीचे तक ले जाइये और फील्ड में काम करने वालों की अधिकता अधिकार दीजिये जब तक आप ऐसा नहीं करेंगे तब तक आप का एडमिनिस्ट्रेशन ठीक नहीं हो सकता। वे बार-बार कहते हैं लेकिन इमको आप डीसेन्ट्रलाइज नहीं कर पाते हैं। परिणाम यह होता है कि आम यात्री की जो शिकायतें हैं उनको सुनने वाला कोई नहीं है और रेलवे बोर्ड सारी पार्वम अपने हाथ में लेकर बैठे हुए हैं। आप से भी ज्यादा पावर उसके पास है। आप नीचे तक फील्ड में काम करने वाले जो अधिकारी हैं उन तक वह पावर पहुँचाइये ताकि आपका एडमिनिस्ट्रेशन ठीक हो। मैंने कुछ सुझाव दिए हैं अगर आप उन्हें उचित समझे तो इस सम्बन्ध में कुछ करिये। आप अगर चाहें तो ये लिफाफे मैं आपके पास भिजवा दूँ। आप इसे देख लें। धन्यवाद।

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI (Maharashtra): Sir, I will take the

minimum time. Usually, I do not get an opportunity to speak on the Railway Budget or on Railway matters.

Sir, I have four suggestions to make for the hon. Minister to consider very sympathetically. One of these, he knows. This has been a persistent demand in Maharashtra. This is in regard to the running of the Mahalaxmi Express which leaves Kolhapur and reaches Bombay. The timings are like this. It leaves Meeraj, at about 10.45 and reaches Bombay at about 8.30. Mr. Minister, unfortunately, there is another train connected to this train, namely, Karnataka-Mahalaxmi Express. I have got no grouse, why this Karnataka-Mahalaxmi Express is connected to this train. The Mahalaxmi Express leaves Meeraj at about 10.45 and reaches Bombay at 8.30 A.M. There is another train, which is called Sahyadri Express. It leaves Meeraj at 12 O' clock and reaches Bombay at 12 P.M. on the next day. The Mahalaxmi Express reaches Bombay at 8.30 A.M. and the Sahyadri Express reaches Bombay at 12 P.M. For the last two years, I have been making this suggestion. When Shri Kamlanati Tripathi was the Minister, I had given the suggestion that the Karnataka-Mahalaxmi Express should be connected to the Sahyadri Express, because, Karnataka-Mahalaxmi Express passengers are naturally not expected to return on the same day. I would like to make this suggestion. You join this Karnataka-Mahalaxmi Express to the Sahyadri Express, which is very easy and allow this Mahalaxmi Express to run on its own. The capacity is the same, whether Karnataka-Mahalaxmi Express is joined to this train or not joined. This is because between Bangalore and Meeraj, the train is a metre gauge train. When Shri Kamlanati Tripathi was the Minister, nothing was done, even though he said, this will be done. He assured me that this would be done. If I am not wrong, orders were also issued. But, Sir, to our misfortune his deputy, Mr. Jaffar Sharief, went to Hubli, Karnataka where he was told by some passengers or associations that the joining of Mahalaxmi to Sahyadri will not be proper, it will not be helpful to Karnataka

Then I persuaded Mr. Jaffar Sharief that he would not be losing anything but finally he replied, no, no, we are broad-gauging the line between Miraj and Bangalore. That will take another ten to fifteen years. Your predecessors promised in the House as well as in letters about this suggestion, but nothing has happened. If you could persuade your friend it will be very useful because it is a very practical and sensible suggestion.

The second point which I want to make Mr. Minister is, at present in Maharashtra, what you call it, horticulture is going on a large scale. Grapes usually go from Nasik, Kolhapur, Sangli and Miraj areas and plantains from Jalgaon area. There are persistent complaints that these are the fruits which get damaged if they are delayed in delivery because all these products either go to Calcutta or to Delhi. Will the Minister assure me that proper steps would be taken in this respect because the ultimate sufferer is the farmer?

The last point which I want to make is this. Marathwada area is a drought-prone area. New line was sanctioned between Manmad and Mudkhed. Out of that Parbhani-Parali section was to be undertaken. Sir, there is a great agitation going on. Meetings are being held all over Marathwada and a committee has been formed to pressurise the Government through their M.Ps in Lok Sabha and Rajya Sabha. One of my friends is also present here. I would request you, Mr. Minister, that this line in the drought-prone area should be taken up on a priority basis. I do not want to say about the sanctioned finances, but I am told that 30 Rs. 30 crores is the total estimate for the section between Parbhani and Parali and the line is between Manmad and Mudkhed. So, I think you will give attention to this aspect also.

About the zones, there is a persistent demand from Maharashtra that Sholapur has now been included—if I mistake not—in the Central Railways Zone. We request that Miraj to Bombay line should

[Sbri Arvind Ganesh Kulkarni]

be included in the Central Zone because Maharashtra starts right from Miraj. At present we are to have all correspondence and the complaints and difficulties solved at Secunderabad connected with the South Central Railway in which we are interested at all. I hope the Minister will be kind enough to consider this proposal also.

SHRI AJIT KUMAR SHARMA (Assam): Mr. Vice-Chairman, Sir, I welcome this Bill for nationalisation of the two particular lines, but let me point out that the Bill which has now been brought before this House is about 50 years late. More than that, when the question of these lines owned by foreign companies was raised in this House in 1978, the Government did not seem to be aware of the existence of these two foreign companies. However, after that realisation I am glad that the Government have come forward with this Bill for nationalisation.

In this connection, I would like to draw the attention of the Railway Minister to one thing. When he says, as an object of the Bill, that it is to subserve the needs of the North-Eastern areas of India and to protect the links of communication between the other areas—well the object is very good—but my grouse is that in the last so many years no steps have been taken by the Government to fulfil the object. While declaring its very great interest in the development of railways in that area, the railway administration has done practically nothing to achieve this end. I do hope that the present Railway Minister, with his initiative, will fill the gap continuing during these so many years.

Now when we talk about the protection of the links of communication within the North-Eastern area and also those connecting it with the rest of the country, if you look at the picture, you find that it is a very disappointing picture. I wish the Minister had come with another bill alongwith the present Bill not only

nationalising the Chaparmukh-Silghat line but also for extension of the railway line from Silghat to the north bank of Assam. In that context, construction of a railway bridge at Bhomoraguri over the Brahmaputra is a very urgent necessity. I wish the Railway Minister had also brought a bill, or let this House know that he has also decided so, to connect this Chaparmukh-Silghat line with the north bank of Assam by constructing a bridge over the Brahmaputra. It is only by doing that you can really subserve the needs of communications in that particular area. As Mr. Kakati has also pointed out, nationalisation of this line is linked with another very vital extension of railway connection. The National Transport Committee has also recommended that the missing links in the railway should be immediately provided. This Chaparmukh-Silghat line should be connected upto Dibrugarh by connecting Jorhat and Sibsagar and Moran by providing certain missing links in between. That would have served the interests of improvement of means of communication in the north-eastern region. I would request the Railway Minister to think in a comprehensive manner about the needs of development of railways in that particular area.

Now, sometime back we read in the newspapers that the Prime Minister has approved the rail-cum-road bridge over the Brahmaputra at Jogigopa. When I wrote about it, I came to know from a letter of the Railway Minister that the project is not yet very certain. Only if funds permit, the project will be sanctioned. It seems there are so many 'ifs' and 'buts' in that proposal. I would like to have a clarification from the Railway Minister about the fate of this proposal regarding a bridge over Brahmaputra at Jogigopa and also the connecting line between Jogigopa and Gauhati, so that the Garo Hills area can be connected through a railway line for the development of mineral resources in that particular area.

I do not want to add many more things. But I would like to impress upon the Railway Minister that

alongwith the development of the internal communication system inside the North-Eastern region, attention must be paid to providing better railway communication facilities between the North-Eastern region and the rest of the country. Today the situation is that we have got only one direct train between that area and Delhi—the Tinsukhia Mail. That is called a super-fast express, but actually it is only a super-slow express. We find that it takes the maximum time between Gauhati and Delhi. The journey period has been extended instead of shortening for journey between Delhi and Gauhati. Perhaps this is the only train in the country which habitually runs four hours late. Now I would like the Railway Minister to urgently consider introducing one military train per week between Tinsukia and Delhi, not only for relieving the pressure on the train but also to help the military personnel who have to come to their homes in large numbers in their leave periods. They do not have any other communication facilities. At least a weekly military train will help them and it will also relieve pressure on the Tinsukia Mail. I hope the Railway Minister will give some attention to this aspect of communication of the north-eastern region with the rest of the country and also within the north-eastern region. For that purpose, certain comprehensive measures with urgency should be taken by the Railway Minister. I hope with his usual initiative he will take up this matter.

Thank you.

SHRI BIJOY KRISHNA HANDIQUE (Assam): Mr. Vice-Chairman, Sir, I welcome this Bill. These trains for so many years in this part of the country, not only the two mentioned in the Bill but others also, have formed part of the folklore of Assam. These ramshackle trains have captured the imagination of the story-tellers and the children of the region still hear them as stories and cherish them as fairy tales.

Sir, it has been stated in the Statement of Objects and Reasons of the Bill that the acquisition of these undertakings is motivated with the desire to effect efficient

operation of the Railways. Sir, it will be a pleasant surprise for he hon. Minister to know that there are instances—of such trains in Assam, and not just these two trains alone named in the Bill—when the couplings of the trains snap off leaving a part of the train behind. These instances are not rare. There is even a popular book written by one of the professors of the Dibrugarh University Shri Lila Gogoi about the couplings of the trains getting disjointed too often. And there are instances of such trains stopping for water wherever there is water by the side of the track because the engine gets overheated so often. So when you talk of efficient operation, it is not enough to acquire these two undertakings. We owe an explanation to the people why these branch lines still remain neglected, uncared for and are in a state of dilapidation, and more so in the north-eastern region. Sir, even though this particular line has not been maintained properly over the years, we should bear in mind the services rendered by such trains, and particularly by these two lines, in the development of the whole region. It was the policy of the then Government that communications would be invariably improved to back up industrial growth. Sir, if we go through the history of such short branch lines in the region, we find that they were constructed to facilitate the movement mainly of tea, jute and in some areas, timber. Today, in spite of the substantial improvement in rail communications in the whole country, and, to a certain extent, in this region, industries, big or small, do not get services as expected. However, the big industries have a substitute—a costlier substitute to fall back up on and that is road transport. But the small industries, and particularly the entrepreneurs and organisations dealing in handicrafts, cannot afford to meet the high cost of road transport. As a result, the small scale units have to depend upon the Railways despite non-availability of wagons in time, non-availability of goods in time, and delay in transit, damage in pilferage in transit and a host of other problems. So, Sir, if the Railway authorities are keen to subserve the needs of the north-eastern region and the whole country as stated in the bill, the existing

[Shri Bijoy Krishna Handique]

branch lines, which are not in good shape, must be maintained properly and strengthened. The people of the north-eastern region no doubt are happy to note that the Railway Ministry has launched a big, comprehensive package programme for the region like laying of a new broad gauge line from Gauhati to Dibrugarh linking all the important towns and cities in the state, putting the whole region on the map of broad gauge lines, linking the region by broad gauge with the rest of the country, and others. But at the same time, the existing branch lines claim equally keen attention from the authorities. In view of the increasing volume of the daily commuters' traffic to the towns, these lines have a crucial role to play in the development of the region. And this in a way is connected with a sociological phenomenon in the region. That is, by improving the means of communication and giving the people the comfort of daily travel, we can check the migration of population from the rural areas to the urban areas. In fact, if we analyse the current inflow of population from the rural areas to towns and cities, it is due to lack of modern amenities in the rural areas. The most essential amenity is transport, comfortable, fast and, at the same time, cheap. If we can provide this, at least we can check the migration of population from the rural areas to the urban areas.

Sir, I do believe and I do hope that the hon. Railway Minister, who has been kind enough to announce, as I have already said, a comprehensive package programme for the development of the entire region, will consider these points which we have raised and particularly consider the sociological question that I have raised and will make a proper survey of all the existing branch lines, not only of those two lines, and strengthen them so that these branch lines can accommodate faster trains for the movement of passengers as well as goods. Thank you.

श्री शिव चन्द्र भा (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, इए विधेयक का मैं स्वागत करता हूँ जिसमें दो लाइनें ली जा रही हैं। लेकिन

मैं जानना चाहता हूँ कि इसमें इतनी देरी क्यों हुई। देर शायद दूरस्त आषद, बात ठीक है लेकिन जब वह रेल जर्जर हो गयी, उन कम्पनीयों के द्वारा तब सरकार के मन्थे पर रेल आ गयी, ऐसा ठ-यो? आप ऐसा कहते हैं कि नार्थ ईस्टर्न के विकास और कम्प्यूनिक्शन के लिए किया गया तो यह बात क्या उन दिनों में नहीं थी इसको साफ करें। फिर जब रेल नो रहे हैं तो कम्पनीज का इतना ज्यादा 9-10 लाख रुपया का कम्पेंसेशन देने की क्या जरूरत है। टोकन दे सकते थे लेकिन इतनी बड़ी रकम देने की क्या जरूरत है। लेकिन यदि आप ले ही लेते हैं तो इसको भी क्या आखिर में उसी दशा में रखेंगे जिस दशा में और रेलें हैं। दशा सुधरी है? प्रधान मंत्री इन्दिरा गांधी ने कहा कि रेल मंत्रालय चाँपट है। हम आपसे बहुत उम्मीद करते हैं। मैंने पहले भी कहा और फिर मैं दोहराता हूँ, आपको एक चैलेन्ज है, जो आपने किया या नहीं किया वह अलग है, लेकिन यह आपके लिए एक बहुत बड़ी चुनौती है और वह रेल मंत्रालय और रेल की व्यवस्था को ठीक करने की चुनौती है। लेकिन मैं कह रहा हूँ कि फिर भी काम आगे नहीं बढ़ रहा है। यदि बड़ा काम आप नहीं करते हैं, यदि बड़ो लाईन मंगाना, नयी गाड़ी चलाना और पैसे आदि की सब दिक्कतें हैं तो कुछ काम तो आप जरूर कर सकते हैं जिसमें पैसों की जरूरत न हो। जैसे टाइम पर गाड़ियों को चलाना। आप एक टाइम बाउंड प्रोग्राम कर लीजिए कि हर गाड़ी देर में नहीं चलेगी। इसको हम ठीक कर देंगे, इसमें कोई खर्चा नहीं है। जो आपकी व्यवस्था है उसको ठीक करना है। फिर आप सुविधाओं को लीजिए पानी की, शौचालय की, ये सब हैं, बल्ब नहीं हैं आदि, इसमें कोई नया बड़ा खर्चा नहीं है। इसको आप पकड़ लें कि एक साल के अन्दर कोई शिकायत नहीं आयेगी। इसी तरह से टिकट की रोकटोक-रिंग है। तो ये दो तीन चार बात बना दें, अपने मन में तीन मन्त्री कार्यक्रम या कोई और चीज ठीक कर लीजिए। इससे एक साल के अन्दर ही बहुत बड़ा लाभ होगा, बहुत बड़ा फायदा होगा। दूसरी बातें हैं बहुत से केजुअल लेबरर्स हैं। आपका फसला

है कि जो 120 दिन काम करेगा, उनको हम परमानेंट कर देंगे। आप क्यों नहीं कर रहे हैं?

एशियन गेम्स को लेकर के जो दिल्ली की रिग रेल का काम था, वह खत्म होने का है। अब यह दो साल में जो काम कर रहे हैं, उनको आप एबजाव्व करायें या नहीं? मरे पास गाजियाबाद से लोग आए कि सात सौ का रेट्रिचमेंट हो रहा है। उसके बाद और लोग हैं। फिर बहुत से इंडिविजुअल आते हैं। मैंने आपको चिट्ठीया भी लिखी हैं।

इलाहाबाद रेलवे इलेक्ट्रीफिकेशन में राम अशीष मण्डल, मधुबनी का है, नौ साल से काम कर रहा है, वह परमानेंट नहीं किया गया है। एक राजेन्द्र मण्डल गोड़ मरे पास आया जो आठ सौ दिन से काम कर रहा है सकरी बेल्ट में, उसके बारे में आपको लिखा है। आप परमानेंट क्यों नहीं कर रहे हैं?

तो यह सब ऐसे काम हैं जिनके लिए आपका फौसला है। उस फौसले को आप दृढता के साथ कार्यान्वित करें। बहुत बड़ा कल्याण हो जाएगा, रेलवे कार्यकर्ता और रेलवे मजदूर हैं और आम जनता का भी कल्याण होगा।

तो मैं देखता हूँ कि कुछ बिल टू वर्क, बिल टू डू, कुछ डिटीमिनेशन जरूरत है।

अब रेलवे के मताल्लिक बहुत सी बातें हैं पर मैं खास करके अपने इलाके की दो बातें रखना चाहता हूँ। थैंक्स टू कमलापति त्रिपाठी जी जिस बेचारे ने अपने बजट में दरभंगा से जय नगर को बड़ी लाईन बनाने का प्रोजेक्शन अपने वजट में करवाया--जो मैंने पहले भी कहा है। क्या हो रहा है दरभंगा से जय नगर तक नई लाईन के लिए, वहाँ सर्वे का काम शुरू हुआ है कि नहीं? क्यों देरी हुई है? मैं जानना चाहता हूँ कि जिस रूप में आप काम कर रहे हैं, कौंस हम उम्मीद करें कि इस बड़ी चनाँती का मुकाबला आप कर लेंगे।

दरभंगा से समस्तीपुर का तो उद्घाटन भी पाँडे जी कर आए (समय की घंटी) लेकिन पता चलता है कि उस का कुछ नहीं हो रहा है। तो यह सब बातें हैं। फिर यह बात उठाई गई है कि दिल्ली से समस्तीपुर गाड़ी

की बहुत जरूरत है। मैंने पिछले बुधवार को सवाल भी किया। क्या रेल मंत्रालय से जवाब आया दिल्ली से समस्तीपुर के बारे में - प्यार एण्ड अगएडल्ट्रेटेड नानसेम-- आप देख लीजिए।

इसीलिए दिल्ली से समस्तीपुर, त्राया लखनऊ, गोरखपुर मीथी गाड़ी आप चलाए, उसका नाम विद्यापति एक्सप्रेस रखें। उस इलाके की जनता के लिए सुविधा होगी।

फिर यह बात उठाई गई है कि निर्मली-नेपाल बार्डर से निर्मली में अलाखा आने वाली रेल है, अलाखा होते हुए उसको मीतावाड़ी में आपके डिपेंस के ख्याल से, विकास के ख्याल से, हर तरह से उगको मस्त जरूरत है, आप उसका सर्वे क्यों नहीं कर रहे हैं? उसको बनाने की जरूरत है। आप कहेंगे कि पैमें नगरेगे। तो पैमें तो लगेंगे ही, क्या एमें वैसे ही काम किए जायेंगे।

अब आपके कंटेरर्ज जो हैं, वह दड़ी दृढ़ता से धरणा दिए ह्ये थे। मैंने ही जाकर वह धरणा तूडवाया। आप अन्दर थे, तो उनकी जो मांग है, रेलवे कंटेरर्ज जो करीब पांच हजार लोग हैं--और फिर इसमें कितना दडा खर्चा लगोगा?

तो इन बातों पर आप ध्यान रखें और दार-फुटिंग पर आप काम करें। आप श्वराये नहीं। जनता आपके साथ में है यदि रेलवे को म्धारना चाहते हैं, वरना अगर आप दिन काटना चाहते हैं और भाग जाना चाहते हैं दूसरे मंत्रालय में, तो बात दूसरी है। लेकिन इन बातों को आप मुस्तैदी से पकड़ेंगे, तो हल हो जाएगा।

वहुत धन्यवाद

SHRI P. C. SETHI: Mr. Vice-Chairman, I am grateful to the honourable Members who have participated in the debate. I would like to say at the very outset that the compensation which is being given to the companies is very meagre in the sense that out of Rs. 19 lakhs which are being paid, Rs. 10 lakhs are deducted as outstanding which the Companies owe. Secondly, I would like to categorically assure the honourable Members that no workers of the companies being taken over will be retrenched and all the benefits of their past services will be kept and they would get the pensionary benefits, etc. As far as the new lines are

[Shri P. C. Sethi]

concerned for which a Bill is not necessary, as and when funds are available, whether in Tripura or any where else, we do take into consideration. Many points have been made by Shri Hukmdeo Narayan Yadav, Shri Sukhdev Prasad and Shri Hari Shankar Bhabhra. To Mr. Bhabhra I would like to say that as far as arrears of UP Electricity Board are concerned, they have not condoned them. They are delaying the payment. We are trying to get the payment.

As far as steam locomotives are concerned, they are being gradually condemned and are being replaced by diesel or electric locomotives keeping in view the availability of funds.

He has also given certain other suggestions with regard to the raising of the income of the railways. I can assure him that we will certainly examine them.

As far as Wagon turn-round a day is concerned, we have been able to bring it down from 16 to 12 and then again to 11. We are trying our best to reach the turn-over target of 11 in a short period.

Mr. A. G. Kulkarni has raised a few points. As far as bananas and grapes are concerned, they are perishable commodities and they are being booked as parcels. There is no delay or halt in their case. As far as bananas are concerned, recently 30 per cent concession on freight has been given. He also mentioned to me about Manmad—Aurangabad Conversion Project I am happy to say that I have retained the construction office which was being removed from Aurangabad and I have provided Rs. 1 crore funds for each during this year. Next year we will try to provide more funds for this.

As far as the Bill is concerned, it is certainly late. But as Shri Shiv Chandra Jha has said, better late than never. After all I am happy that this Bill has come.

As far as Jogigopa is concerned, it was not being considered previously. Now he will be happy to know that we are again considering construction of a rail-cum-

road bridge at Jogigope with a new line on the South of Brahmaputra.

Other suggestions have come from Mr. Handique and Shri Shiv Chandra Jha. Of course, he has made very valuable suggestions which require our attention. He said about timely running of trains, proper maintenance of coaches, catering, etc. I have recently formed a committee which will look into maintenance and catering. As far as late running is concerned, of course, there are certain sections where the trains are still running late. As far as Western and Central Railways are concerned, improvement has taken place. We are continuously on it and I can assure him that we are doing our best.

As far as casual labour is concerned, as and when vacancies occur, we do absorb them. We have absorbed about 27000 workers and we are going to absorb more as and when vacancies arise.

With regard to catering staff who are on 'dharna', I can assure him that more than 2,000 people have been absorbed and only 1,200 people remain to be absorbed. The question of absorbing them is under consideration.

I have nothing more to say, as far as this Bill is concerned. Whenever a discussion on the Railways takes place, many demands and many suggestions come from hon. Members and we always welcome them, value them and give proper attention to them.

I am really sorry that Mr. Bhabhra has received a wrong letter addressed him. It should have gone to some other Member. I would see that in future such type of mistake does not occur.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): The question is:

"That the Bill to provide for the acquisition of the undertaking of the Chaparmukh-Silghat Railway Company Limited in relation to the Chaparmukh-Silghat Railway Line and the undertakings of the Katakhal-Lalabazar Railway

Company Limited in relation to the Katakhal-Lalabazar Railway line with a view to securing the efficient operation of the said Railway lines so as to subserve the needs of the north-eastern areas of India and to protect the links of communication between the said areas and the rest of the country and for matters connected therewith or incidental thereto, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): We shall now take up the clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 to 16 were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula, the Preamble and the Title were added to the Bill.

SHRI P. C. SETHI: Sir, I beg to move:

"That the Bill be passed."

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): The House stands adjourned till 11-00 A.M. on Thursday.

The House then adjourned at thirty-six minutes past six of the clock till eleven of the clock on Thursday, the 5th August, 1982.