

**SHRI T. R. SHAMANNA:** I seek leave of the House to withdraw my amendment.

*The Amendment was, by leave, withdrawn.*

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** The question is:

"That Clause 2 stand part of the Bill"

*The Motion was adopted.*

*Clause 2 was added to the Bill.*

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

**SHRI P. VENKATASUBBAIAH:** I beg to move:

"That the Bill be passed."

**PROF. N. G. RANGA (Guntur):** Sir, I wish to thank the Government for having brought forward this Bill. I wish to do it on behalf of the freedom fighters of our country.

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** The question is:

"That the Bill be passed."

*The motion was adopted.*

15.21 hrs.

**CHAPARMUKH-SILGHAT RAILWAY LINES AND THE KATAKHAL-LALABAZAR RAILWAY LINE (NATIONALISATION) BILL.**

**THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI P. C. SETHI):** Mr. Deputy-Speaker, Sir, 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, be taken into consideration."

The House may recall that while presenting the Railway Budget for 1981-82, a commitment had been made that a Bill for nationalisation of assets of the Chaparmukh-Silghat and Katakhal-Lalabazar Railways will be brought before the House in due course. Accordingly, a Bill was introduced in the House on 7-9-1981. That Bill is before the House now.

As the House may be aware, these two metre gauge lines in Assam are connected to the main metre-gauge network of the North-east 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 North-east 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 rehabilitation 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

[Shri P. C. Sethi]

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 conditions of the assets. Deduction of Government's dues by way of secured and unsecured loans as also for 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.

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

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved:

"That the Bill to provide for the acquisition of the undertakings of the Chaparmukh-Silghat Railway Company Limited in relation to the Champarmukh-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, be taken into consideration."

Time allotted to this Bill is one hour. This is a most non-controversial Bill and I would request hon. Members not to take more than five minutes each.

SHRI AJIT KUMAR SAHA (Vishnupur): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I support the nationalisation of the Chaparmukh-Silghat and Katakhal-Lalabazar Railway lines. These Railway lines should have been nationalised much earlier because due to the lack of communications and other things the people of the North Eastern region have developed a feeling that they are not being properly treated by the Central Government.

Sir, every year the Railway Ministry has been giving compensation in lakhs of rupees even though its management was taken-over long ago. There is a provision in this Bill to give compensation to these privately owned Railways. I don't find any justification for it. Why should the Railway Ministry pay Rs. 10 lakhs for the Chaparmukh-Silghat and Rs. 9 lakhs for Katakhal-Lalabazar railway line as compensation, because these companies have already made huge profits?

Sir, in the Statement of Objects and Reasons and in his Statement also the Minister has said:

"With a view to securing efficient operation of the Railway line so as to subserve the needs of the North-Eastern areas of India and to protect the links of communications between the areas and the rest of the country."

I should say after all the Minister has realised the situation.

Sir, though you have said it is not a controversial Bill, I would say something which is controversial.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Yes, you are entitled to it. You can. I thought you are for nationalisation.

SHRI AJIT KUMAR SAHA: Sir, there are so many railways in the country whose management has been taken over by the Government, yet the Government has not nationalised all these railways. In this connection I

would say that though the Management of Amodpur-Katwa Railways and Bankura-Damodar River Railways was taken over in 1956, in the Demands for Grants for the year 1981 there is a mention that the owners of these Railway companies are paid a sum of Rs. 60,000 and Rs. 1,19,000, respectively. Sir, you have taken over and still you are giving compensation to these Railways! So, I would request you to nationalise these two Railways immediately.

SHRI SATISH AGARWAL: Without paying any compensation.

SHRI AJIT KUMAR SAHA: With these words I support this Bill.

SHRI SANTOSH MOHAN DEV (Silchar): Mr. Deputy-Speaker, Sir, at the very outset I must congratulate the Hon. Railway Minister because in the last Budget speech in his introductory remarks he gave a commitment about the nationalisation and now he has come forward with the Bill. Not only that, Sir, in the last Bill he has also given five new lines for the North-East region, which are also progressing well.

I still remember during the school days we used to hear about these two lines that the passengers travelling on these lines sometimes had to go on foot instead of going in the train. If somebody asked why they did so, they used to say that they were in a hurry because they had to reach early. That was the stage and pace of those trains running in those areas. The Minister in his introductory speech has also said that to run it more efficiently they are taking over. He has also said in his speech that these will connect it with the existing meter-gauge lines now being run by the NFR Railway. These metre-gauge lines in the North-Eastern region, where broad-gauge work is also being taken up, it is expected will extend up to Gauhati by 1984, and the Minister is also considering to extend it up to Dibrugarh.

There is also a proposal for strengthening the hill section line which will cater to the needs of the North-Eastern remote areas of Silcher, including the Katakhal area. I would like to tell the Hon. Minister that it is very good that his Ministry is taking so much steps. We have to consider the remoteness and the backwardness of the north-eastern region? But unfortunately the network of railway line there is so bad, that in spite of the fact that Government is bringing in five new lines and taking over new lines, a thorough renovation of the lines in that area is very much needed. The Railway Minister must specially consider the possibility of doing this, because Silchar R.S. is the main station; it goes *via* Katakhal to Badarpur and Lumding, and serves Mizoram, Tripura, Cachar and Manipur. There are two trains running from Silchar, viz. Barak Valley Express and Cachar Express. There is a demand from the people of that area, including those from Mizoram, Tripura and Manipur to convert this bi-weekly Cachar Express into a daily Express. The Minister has kindly agreed to consider this. I would request him to fulfil his commitment at the earliest.

Another request: as a result of nationalizing the lines, more passengers will come, and the service will be run more efficiently, I would request the Minister to run this Cachar Express or Barak Valley Express upto Bongai-gaon, which is the broad-gauge point for our passengers coming to get connection. I am sure the Minister will consider this.

While on the point of hill section lines, I would say that there are about 33 tunnels according to the specifications of Railways, most of them have outlived their lives. And the Railways are now strengthening this line. I am told that there is a lobby in the N.F. Railway which says that this line cannot be strengthened, because at present only ten trains can be run on this hill section daily. But unless the strength of this line is increased, and the number of trains is increased, we

[Shri Santosh Mohan Dev]

in the north-eastern region will have to suffer, for want of foodgrains and essential commodities.

Recently, I raised this point in the meeting of the Consultative Committee. Thanks to the intervention of the Prime Minister, special rakes of foodgrains were moved to that area. But if we ask Government to run special rakes frequently to that area, it will not be possible. The carrying capacity there should be increased. While they are bringing in five new lines, and also strengthening the old lines, what steps are they taking to cater to the increased demand on these lines?

Lastly, there is a commitment. On this Katakhal section, the Silchar station which is also located in the main line—not on the nationalized line. In the last meeting of the Consultative Committee, we were assured that renovation work on this would be taken up. This factor should be looked into by the Minister, and the people in remote areas like Tripura, Silchar and Manipur should be helped.

You are nationalizing and improving the lines, and thus giving more scope for the people to travel. But after the passengers reach Gauhati they are in a very sad state, not because the Railway authorities are not willing to help, but because communication and connection facilities are not there for the passengers coming from Cachar to Gauhat. There is not a single connecting train from Cachar to Bongaigaon. Passengers have to wait for ten hours at Gauhati for catching the connecting train. This is a very serious matter. I request the Minister to look into this particular problem.

In the end, I congratulate the Minister for having brought this Bill. He is one of the Ministers who keep their commitments. I hope he will

definitely keep his commitment in regard to these matters also. As the Minister of Petroleum, he nationalized the Assam Oil Company, and one other oil company in Assam. He had kept his commitment in that regard. I am sure that about these matters also, he will keep his commitment. I am thankful to him for having brought in this Bill. This is the case of our Government also. So, I must congratulate him for this and at the same time I will request him to see that the difficulties that I have pointed out above are looked into and removed. With these words, I support the Bill.

श्री जगदल सिंह (हरिद्वार) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं इन दो रेलवे लाइनों के राष्ट्रीयकरण का बुनियादी तौर पर समर्थन करता हूँ। मैं उनके नेशनलाइजेशन का विरोध नहीं करता हूँ, क्योंकि प्राइवेट कम्पनियाँ भी सरकार की तरह यात्रियों को उचित सुविधायें नहीं दे पा रही है।

जब से श्री सेठी इस विभाग में आये हैं, मैं कह सकता हूँ कि तब से इस विभाग में कुछ सुधार हुये हैं और रेलवे एक्सिडेंट्स कुछ कम हुये हैं। लेकिन ऐसा लगता है कि श्री सेठी ने दुर्घटनाओं की रोक थाम के लिये यह रास्ता निकाला है कि गाड़ियों को समय पर एक जगह से दूसरी जगह न पहुंचाओं, क्योंकि जब गाड़ी आहिस्ता चलेगी तो दुर्घटनायें कम होंगी। मैं चाहता हूँ कि श्री सेठी कोई ऐसा तरीका निकालें कि गाड़ियाँ समय पर भी चलें, उनकी स्पीड भी बनी रहे और दुर्घटनायें भी न हों।

जहां तक दुर्घटनाओं का संबंध है, श्री पांडे ने सदन में कभी भी यह स्वीकार नहीं किया कि 10,000 किलोमीटर रेलवे ट्रैक को चेंज करने की जरूरत है, जबकि श्री सेठी ने कुछ हद तक इसको स्वीकार किया है। मैं समझता हूँ कि यदि इस ट्रैक को चेंज करने के काम को शीघ्र शुरू नहीं किया

जायेगा, तो दुर्घटनाओं का यह सिलसिला ऐसे ही जारी रहेगा। सरकार सुपर फ़ास्ट ट्रेन्स चलाती हैं, लेकिन वह ट्रेक को चेंज नहीं कर रही हैं। दूसरी तरफ़ ब्रिटिश टाइम के बने हुए पुल और पुलियां बहुत कमजोर हो गई हैं और वे इस लायक नहीं हैं कि उन पर सुपर फ़ास्ट ट्रेन्स चलाई जायें। इस लिये सरकार जिन लाइनों पर सुपर फ़ास्ट ट्रेन चलाना चाहती है, वह इस बात का सरवे कराये कि उन पर कौन से पुल और पुलियां कमजोर हैं और उन्हें मज़बूत करने की जरूरत है।

बिहार में समस्तीपुर से सकरी हसन-पुर तक रेलवे लाइन बिछाने का काम पैडिंग है। लोगों को बहुत असुविधा हो रही है। उस काम को पूरा कराया जाये।

समस्तीपुर से दरभंगा तक ब्राडगेज लाइन का उद्घाटन हो चुका है, मगर काम नहीं शुरू हुआ है। उस काम को शुरू करना चाहिये।

नरौरा से दिल्ली को जोड़ने के लिये सरकार ने कोई योजना नहीं बनाई है। नरौरा के आस पास के सैकड़ों गांवों के लोगों को अलीगढ़ और मुरादाबाद का रास्ता धख्तियार कर के दिल्ली आना पड़ता है। इस लिये नरौरा को सीधा दिल्ली से जोड़ना चाहिये।

सहारनपुर से लखनऊ के लिये शाम के वक्त कोई भी सीधी ट्रेन नहीं है। एक कम्पार्टमेंट में 8 फ़ास्ट क्लास की सीट्स लगा दी जाती है। वह कम्पार्टमेंट सहारनपुर से लक्सर आकर देहरादून से आने वाली गाड़ी में अटैच होता है। हमारे जनपद में 10 एम.एल.ए., 2 एम.पी., 2 एम.एल.सी. और 1 राज्य सभा के मेम्बर हैं और काफी अधिकारी हैं। वह बहुत बड़ा जिला है। इसलिये सहारनपुर से लखनऊ जाने के लिये

पूरा फ़ास्ट क्लास का कम्पार्टमेंट लगाया जाना चाहिये।

सहारनपुर से इलाहाबाद के लिये कोई ट्रेन नहीं है। संगम को मेरठ से चलाया जाता है। जब श्री पांडे हरिद्वार गये, तो उन्होंने कहा कि संगम को हरिद्वार से चलायेंगे। हरिद्वार मेरे क्षेत्र में है, लेकिन संगम को हरिद्वार से चलाने का कोई औचित्य नहीं है। सहारनपुर से संगम को चला कर उसे सीधे इलाहाबाद से जोड़ दिया जाए।

मैं इन रेलवे लाइनों के नेशनलाइजेशन का समर्थन करता हूँ, लेकिन सरकार को यात्रियों की सुविधाएं देने और पुरानी लाइनों के रख-रखाव की तरफ़ भी ध्यान देना चाहिये। मैं डाउरी प्राहिबिशन एक्ट संबंधी जायंट कमेटी के साथ पटना से कलकत्ता जा रहा था। वहां पर दुर्घटना हो गई। वहां पर श्री सत्यनारायण जटिया, उनकी वाइफ़ और बच्चे भी थे। जो कम्पार्टमेंट हमें दिया गया, उसके बारे में हम स्टेशन पर कहते रहे कि वह सुपरफ़ास्ट गाड़ी के लिये ठीक नहीं है। लेकिन जबरदस्ती उस कम्पार्टमेंट को जोड़ दिया गया। श्रीमती कृष्णा साही जी यहां पर बैठी हैं, वे हमारे साथ थीं। इस घटना का ध्वरण मैं इसलिये देना चाहता हूँ कि फ़ास्ट क्लास कम्पार्टमेंट से पहले दो कम्पार्टमेंट और भी लगे हुये थे और ड्राइवर ने जब इमरजेंसी ब्रेक लगाया तो पहले कम्पार्टमेंट सुरक्षित रहे परन्तु हमारे फ़ास्ट क्लास के कम्पार्टमेंट ब्रेक लगने से स्मेश हो गये और हमें दरवाजा काटकर बाहर निकाला गया। लोग आश्चर्यचकित थे कि हम कम्पार्टमेंट से बाहर जिन्दा कैसे निकल आये। इसलिये जो पुराने कम्पार्टमेंट हैं, जो आउट आफ़ डेट हो चुके हैं, उनको बदल देना चाहिये वरना कभी भी दुर्घटना होने की संभावना रहेगी।

[श्री ग.पाल सिंह]

जहां तक चोरियों का संबंध है, उसका भी कारण यह है कि फ्रस्ट क्लास के कम्पार्ट-मेंटस में अन्दर चिटखनी लगाने की व्यवस्था नहीं होती है, अगर कोई चिटखनी टूट गई तो आपका डिपार्टमेंट उसको ठीक नहीं करता है। साथ ही बिजली की भी व्यवस्था ठीक नहीं होती है। रात में घुसकर अगर कोई सामान उठा ले गया तो उसको कोई पहचान भी नहीं पायेगा। हमने कम्पार्ट-मेंटस में देखा है कि जब गाड़ी स्टेशन पर रुकता है तब लाइट ठीक नहीं होती है। स्टेशन पर जब गाड़ी रुके तब कम्पार्टमेंटस में ज्यादा लाइट होनी चाहिये। जब रेल दौड़ रही हो तब चाहे लाइट कम भी हो तो कोई बात नहीं लेकिन गाड़ी रुकने पर ज्यादा लाइट की व्यवस्था होनी चाहिये।

इन सुझावों के साथ मैं दो रेल लाइनों के नेशनलाइजेशन का समर्थन करता हूँ और आशा करता हूँ कि मंत्री जी मेरे इन सुझावों पर पूरा ध्यान देंगे।

श्री सत्य नारायण जटिया (उज्जैन) : उपाध्यक्ष महोदय, इस सदन में जो चापर-मुख-शिलघाट रेल लाइन और काटाखल-लालाबाजार रेल लाइन के राष्ट्रीयकरण का विधेयक मंत्री महोदय ने प्रस्तुत किया है उसके संबंध में बताया है कि इन कम्पनियों का संचालन ठीक नहीं है अतः रेलवे विभाग इन लाइनों को लेकर इसके संचालन में सुधार करेगा। इस बारे में तो किसी को कोई विरोध नहीं होगा लेकिन आज की जो वर्तमान स्थिति है, जिस प्रकार से रेलवे का संचालन हो रहा है उसमें अत्यधिक सुधार करने की आवश्यकता है। आज रेलवे में जो कमियां हैं उनको सुधारने के लिये काफी काम करना होगा। यदि निश्चित रूप से कोई लक्ष्य बनाकर काम किया जायेगा और उसमें रेलवे विभाग की प्रतिबद्धता होगी तभी उसका लाभ मिल सकेगा।

आपातकाल के दौरान उज्जैन नगर के बीच में एक नैरो गेज लाइन को डिसमेंटिल

कर दिया गया था। उस क्षेत्र के लोग उस लाइन के माध्यम से आते जाते थे। जिन लाइनों को उखाड़ने का प्रस्ताव था वह तो उखड़ी नहीं, लेकिन इस लाइन को उखाड़ दिया गया। दूसरी कोई और लाइन उस क्षेत्र में थी नहीं। मेरा निवेदन है कि उज्जैन से कोटा को मिलाने वाली नयी रेल लाइन को रामगंज मंडी तक मिलाया जा सकता है। इस बारे में रेल विभाग को विचार करना चाहिये। उज्जैन अगर लाइन को डिसमेंटिल कर देने से राजस्थान के पूरे झालावाड़ और मारवाड़ क्षेत्र में, जहां पर कोई रेल लाइन नहीं है, यदि आप रेल लाइन देने पर विचार करें तो उस क्षेत्र के लोगों को बड़ी सुविधा मिल सकेगी। उज्जैन से कोटा के बीच में रामगंज मंडी तक जो 213/214 किलो मीटर का टुकड़ा है इसको जोड़ने के लिये आगे कोई योजना बनाई जानी चाहिये, जिससे कि उस क्षेत्र के लोगों को राहत मिल सके। ये काफी पिछड़ा हुआ इलाका है और रेलवे के अभाव में वहां कोई इंडस्ट्री भी नहीं आ सकती है। इसके अतिरिक्त नीमच-कोटा के बीच में जो नयी ब्राडगेज लाइन पर काम शुरू हो गया है वह बहुत धीरे चल रहा है। आपको पता होगा वह सारा एरिया जो है वह एक सीमेंट का बेल्ट बना हुआ है। चित्तौड़गढ़, निम्बाड़ा आदि स्थानों पर सीमेंट का उत्पादन करने की बड़ी ही संभावनायें हैं और यदि वहां पर रेलवे लाइन बना दी गई तो औद्योगिक दृष्टि से यह क्षेत्र प्रगति कर सकेगा। मेरा आग्रह है कि नीमच, चित्तौड़गढ़ से रतलाम तक ब्राडगेज में कन्वर्जन होना चाहिये क्योंकि नैरो गेज का मामला अब बहुत ही पुराना हो गया है और उस की सर्विसेज भी ठीक नहीं है।

मेरा आपसे यह भी आग्रह है कि जहां तक रेल लाइन को बदलने की बात है, बड़ौदा बाम्बे के बीच में काफी रेल

फ्रैक्चर्स हैं और वहाँ पर टुकड़ों में मरम्मत करने से काम चलने वाला नहीं है। ट्रैक को संभालने के लिये चार बोल्ट की जगह पर दो बोल्ट लगा दिये जाते हैं और यदि एक बोल्ट भी ढीला हो गया सारा रेल ट्रैक ढीला हो जाता है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि इस रह से लोगों के जीवन को खतरा पहुंचा कर कहां तक आप अपनी इकानोमी को बचा सकते हैं।

जैसा कि आपको बताया है कि मालवा क्षेत्र के लोगों को इंदौर से दिल्ली और दिल्ली से इंदौर के लिये रेल सेवा चाहिये क्योंकि जिस क्षेत्र में आप जाते हैं और जिस क्षेत्र से मैं आता हूँ, वह आपके बहुत ही निकट है। इस बारे में जनता की लम्बे समय से मांग है। इंदौर मध्य प्रदेश का सबसे बड़ा औद्योगिक क्षेत्र है और इसलिये यह जरूरी है कि इंदौर से दिल्ली और इंदौर से बम्बई जाने के लिये लोगों को सुविधा दी जाय। मेरा आपसे आग्रह है कि आप इस पर अवश्य विचार करेंगे।

आप सर्वोदय एक्सप्रेस को चलाते हैं। यह नाम तो बहुत अच्छा है, परन्तु सब को इसकी सुविधा नहीं मिल पाती है। नागदा में उसका स्टोपेज नहीं लगता है। उज्जैन से इस गाड़ी का फायदा उठाने के लिये लोगों को रतलाम जाना पड़ता है। जिससे समय और पैसे की बरबादी होती है। इसलिये नागदा में दो मिनट का स्टॉप देने से वहाँ की जनता को सुविधा हो सकती है और वह उसका लाभ भी उठा सकेंगे।

जहाँ तक डिब्बों का ताल्लुक है, वे भी बहुत पुराने हो चुके हैं। किसी में टूटी नहीं है, तो किसी में कुछ नहीं है। टूटी न होने की वजह से जितना पानी उसमें होता है, वह सब बरबाद हो जाता है। उस डिब्बे की टंकी में जंग लगा होने की वजह से पानी

हाइजैनिक नहीं है। आपको याद होगा आपने इंदौर से दिल्ली आने के लिये एक डिब्बे की सुविधा दी थी। यदि आप उस डिब्बे को देखने की कोशिश करें, तो उसमें आधा फ्रस्ट क्लास है और आधा सैकेंड क्लास है। डिब्बा इतना पुराना हो चुका है कि पता नहीं कब उड़ जाए। कम से कम जो एक डिब्बे की आपने सुविधा दी है, उसको तो आप ठीक लगवा दीजिए, ताकि वहाँ की जनता को इसका लाभ हो सके। एक यह भी निवेदन है कि एक आर्डिनरी डिब्बा और बढ़ा दीजिए, ताकि ज्यादा लोग उसमें सफ़र कर सकें। इन्दौर से दिल्ली और हरिद्वार जाने वाले तीर्थ-यात्रियों की संख्या ज्यादा है, इसलिए मैं समझता हूँ कि आपको इस दिशा में कदम उठाना चाहिए, ताकि लोगों को ज्यादा सुविधा हो सके।

एक सुविधा योजना लाकर आप इस काम को करना चाहते हैं, लाइन को सुधारना चाहते हैं, तो निश्चित रूप से उसमें सुधार कीजिए। जिस उद्देश्य से यह विधेयक आप लाए हैं, वह उद्देश्य आपका पूरा हो सके और वहाँ के लोगों के लिए रेल की सुविधा बढ़ सके और सारे देश में जहाँ-जहाँ भी रेल की कमी है, उन क्षेत्रों में आप रेल सुविधायें बढ़ायेंगे—ऐसा मेरा विश्वास है।

इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) :  
उपाध्यक्ष महोदय जी, चापरमुख्य शिलघाट रेल लाइन और काराखल-लालाबाजार रेल लाइन (राष्ट्रीयकरण) विधेयक, 1981 का मैं समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। इस लाइन का राष्ट्रीयकरण बहुत पहले हो जाना चाहिए था। लगता है कि सरकार

[श्री रामावतार शास्त्री :]

पिछली रोटी खाती है, इसीलिए इनके लोग पीछे हैं और यह काम करते हैं। अगली रोटी खायें तो काम जल्दी हो सकता है।

राष्ट्रीयकरण के सिलसिले में यह व्यवस्था की गई है कि चापरमुख-शिलाघांट रेल लाइन कम्पनी को 10.5 लाख रु० का पेमेंट दिया जाएगा, असल में यह मुआवजा नहीं है, लेकिन हम इसको मुआवजा मानते हैं। मुझे यह बात समझ में नहीं आती कि इतनी बड़ी राशि देने का क्या औचित्य है? इस बारे में मंत्री जी को जस्टिफिकेशन देना चाहिए। उसी तरह से दूसरी कम्पनी है—काराखल लाला-बाजार—उसको भी 9.लाख रुपया दिया जा रहा है। पहली कम्पनी से सिर्फ एक लाख की कमी है। इस प्रकार 19.5 लाख रुपये दोनों कम्पनियों को देने का क्या औचित्य है? यह उस इलाके की जनता जानना चाहेगी और हम भी जानना चाहेंगे ?

दूसरी बात, इसमें जो लोग अपराध करेंगे और सरकार को सम्पत्ति का ब्यौरा नहीं देंगे, उसके लिए भी इसमें सजा की व्यवस्था की गई है।

“दो साल की सजा या 10 हजार रुपये जुर्माना या दोनों।” लेकिन मैंने जो संशोधन पेश किया है उस के अनुसार दो साल की सजा तो होनी ही चाहिए, परन्तु उसके साथ 10 हजार रुपये का जुर्माना भी होना चाहिए। “आइडर और आर” नहीं रहना चाहिए, एक ही बात रहनी चाहिए।

अब इस विधेयक का समर्थन करते हुए मैं मंत्री महोदय से दो निवेदन करना चाहता हूँ। छोटी लाइनें जहां कहीं भी

हों, जो निजी कम्पनियों द्वारा चलाई जाती हों, उन सब का राष्ट्रीयकरण हो जाना चाहिए। अब देश में छोटी लाइनों के रहने का कोई अर्थ नहीं है, उनसे आम जनता को कोई लाभ नहीं होता है। ये कम्पनियां सरकार से बड़ी-बड़ी राशियां वसूल करके दूसरे कामों में लगा देती हैं या खा जाती हैं। जैसे हमारे यहां बिहार में “फतहा-इस्लामपुर लाइट रेलवे लाइन” है जिस में लगभग डेढ़-दो सौ कर्मचारी काम करते हैं। सरकार उस को हर साल 10-12 लाख रुपया देती है, कायदे से 6 जोड़ी गाड़ियां उनको चलानी चाहिए लेकिन एक जोड़ी गाड़ी ही चलती है, जबकि वे आप से पूरा पैसा लेते हैं। उनके साथ आपने 1988 तक का समझौता किया हुआ है। इधर कन्सलटेंटिव कमेटी में मेरे एक सवाल के जवाब में मंत्री महोदय ने बतलाया था कि सरकार उसको ले लेने के बारे में विचार कर रही है। मेरा निवेदन है कि आप के विचार करने की जो प्रक्रिया है उसको थोड़ा तेज कर दीजिए और जितनी जल्दी हो सके इस लाइन का राष्ट्रीयकरण कर दीजिए। उस को बड़ी लाइन में तबदील कीजिए तथा उसके कर्मचारियों को भारतीय रेल कर्मचारियों में शामिल कर लीजिए। जिस तरह से आपने “आरा-सहसराम लाइट रेलवे” को लिया था, उस समय जनता पार्टी की सरकार थी, श्री दन्डवते जी उस उमय रेल मंत्री थे, उन्होंने लेते वक्त यह कहा था कि आगे चल कर हम इस को बड़ी लाइन में तबदील करेंगे, परन्तु अभी तक उस दिशा में कोई विशेष प्रगति नहीं हुई है। उस इलाके के लोगों की भी यही मांग है कि उसको बड़ी लाइन में तबदील किया जाय, इसलिए इस काम को द्रुत गति से किया जाय, साथ ही उनके जो कर्मचारी थे उन को आप ने भारतीय रेल कर्मचारियों में शामिल कर लिया था, परन्तु अभी भी 30-32

कमचारी बचे हुए हैं जिन को शामिल नहीं किया गया है। आपको इस बात को देखना चाहिए, यदि यह बात सही है तो उनको भी शीघ्र से शीघ्र ले लिया जाय। इस लाइन को बड़ी लाइन में तबदील करने से उस इलाके का विकास हो सकेगा।

आखरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ, यद्यपि यह बात इस बिल से सम्बन्धित नहीं है, फिर भी आप की गाड़ियां अभी भी बिलम्ब से चल रही हैं। पूरव से जितनी गाड़ियां आती हैं, राजधानी एक्सप्रेस

15.52 hrs.

[SHRI CHINTAMANI PANIGRAHI in the chair]

से मुझे ता० 18 को यात्रा करनी पड़ी, वह धनबाद 1 घण्टे लेट पहुंची। कोई भी गाड़ी हो, सोनभद्रा एक्सप्रेस, डी-लक्स, तिनमुखिया मेल, कालका मेल, सभी गाड़ियां इधर लेट चल रही हैं, चार-चार और पांच पांच घण्टे लेट हो जाती हैं। दक्षिण की तरफ भी ऐसा ही हो रहा है। अभी हाल में मुझे संसदीय राजभाषा समिति की बैठक से आने का अवसर मिला, वह गाड़ी बम्बई से एक घण्टा लेट आई। कहने का अर्थ यही है कि आपकी गाड़ियां लेट चल रही हैं। यह ठीक है कि इधर ज्यादा दुर्घटनायें नहीं हुई हैं, यह बहुत अच्छी बात है, इसके लिए सेठी जी को श्रेय मिलेगा, लेकिन विलम्ब से जो गाड़ियां चल रही हैं ऐसा लगता है कि आप की "रास कसी नहीं गई है।" यह भी ठीक है कि आपने सेल बनाया है परन्तु जो अधिकारी इसके लिए दोषी हों उनको पकड़िये, साधारण मजदूरों को ही इसके लिए न पकड़ा जाय।

इन शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का फिर से समर्थन करता हूँ और फिर यही निवेदन करता हूँ कि जितनी छोटी लाइनें हैं,

जो निजी प्रबन्ध में हैं, उन सब को ले लीजिए ताकि मजदूरों का भी उन मालिकों से पिन्ड छूट सके और सरकार को भी उन्हें व्यर्थ में पैसा न देना पड़े तथा उस पैसे का सदुपयोग हो सके।

श्री जयपाल सिंह कश्यप (ग्रांवला) : माननीय सभापति जी माननीय रेल मंत्री जी ने इन रेल लाइनों के राष्ट्रीयकरण के लिए जो बिल रखा है, मैं और मेरा दल उसका समर्थन करता है क्योंकि मेरा दल राष्ट्रीयकरण का हामी है। लेकिन होता यह है कि सही मायनों में राष्ट्रीयकरण की भावना पूरी नहीं हो पाती है। इस देश में राष्ट्रीयकरण नौकरशाहीकरण बन गया है और हमारे रेल विभाग पर कुछ हद तक नौकरशाही का प्रभाव है।

मेरी राय है और मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि चाहे किसी और विभाग को वे बिना ट्रेनिंग के चला सकते हैं लेकिन इस रेल विभाग को विशेष ट्रेनिंग की आवश्यकता है। मंत्री जी भी अगर इस बारे में स्वयं जा कर देखें और अनुभव करें कि यात्री किस प्रकार से रेलों में सफर करते हैं तो उन्हें मालूम हो। हावड़ा या सियालदा से जब पंजाब मेल चलता है तो आप देखेंगे कि किस तरह से यात्री बहुत बड़ी संख्या में छतों पर सफर करते हैं। (व्यवधान) अगर आप उन्हें नहीं रोक सकते हैं तो आप छतों पर रेलिंग लगा दीजिए। हजारों हजारों लोग इस प्रकार से सफर करते हैं। मंत्री जी को भी छत पर बैठ कर सफर करने और ट्रेनिंग लेने की आवश्यकता है। तभी उन्हें इसका अनुभव होगा।

मंत्री जी आप सेकिड क्लास के वेटिंग रूम में भी जा कर ठहरने की कृपा करें।

सभापति महोदय : इसीलिए रेल लाइनों का नेशनलाइजेशन हो रहा है।

श्री जयपाल सिंह कश्यप : मंत्री जी सैकिड क्लास के डिब्बों में भी बैठ कर देखिए। अगर उनमें लेट्रीन होंगी तो उनमें पानी नहीं होगा। ऐसी स्थिति सैकिड क्लास की है।

ट्रेनों के बिलम्ब से चलाने का तो नौकरशाही ने ठेका लिया हुआ है। इस बारे में मैंने आपका ध्यान सदन में भी खींचा और और पत्र भी लिखे थे और तार भी दिये थे। मैंने आपसे मिलने के लिए तिथि भी मांगी थी लेकिन दुर्भाग्य से आपने वह तारीख तय की जिसके बारे में मुझे टेलीग्राम चार दिन बाद मिला। आप से मिलने के लिए बदायूं के काफी लोग आना चाहते थे और हम सब यह चाहते थे कि वहां की समस्याओं को आपके सामने रखें।

उस क्षेत्र के लोग बिलम्ब से ट्रेनों के चलने और ट्रेनों के अवेलेबल न होने के बहुत शिकार हैं चाहे ट्रेन बदायूं से लेकर कासगंज की हो या बरेली से लेकर पीलीभीत की हो, चाहे उनका रास्ता हावड़ा हो कर हो या गामपुर हो कर हो सब 12-12 घण्टे में पैसेंजर ट्रेन अपना सफर तय करती हैं। यह 80-90 किलोमीटर का रास्ता है और दो-तीन घण्टे में तय हो सकता है। लेकिन इनमें इतना समय लग जाता है। उनमें ऐसे इंजिन आगये जाते हैं जो चल नहीं सकते हैं। पहले गौहाटी की तरफ से कोई इंजिन देने की बात थी लेकिन पता नहीं क्या हुआ उसका। इन लाइनों पर सारे इंजिन आपका खराब मिलेंगे, आप देखिए कि 1981-82 में कितनी बार इंजिन खराब हुए और कितनी ट्रेनें कंसिल की गयीं, कितने टिकट वापस हुए? इस लाइन पर बराबर आपकी आमदनी घटती जा रही है।

आपके रेल अधिकारी बस मालिकों से मिले हुए हैं। वे ट्रेन का ऐसा टाइम रखते हैं जिससे कि बस मालिकों को फायदा हो। ऐसे समय ट्रेनों के रखे गये हैं जिससे कि लोग बसों से यात्रा करने पर मजबूर हों। मैं भी इसका शिकार हुआ हूं। मुझे भी रेल न मिलने के कारण बस से यात्रा करनी पड़ी और बस एकसीडेंट में दुर्घटना का शिकार हुआ हूं क्योंकि बस वाले 50 यात्रियों की जगह 80-90 यात्री भर कर चलते हैं।

सभापति महोदय : आपकी जितनी मांगें हैं उन सभी पर आज बोलेंगे?

श्री जयपाल सिंह कश्यप : हम ने इसके लिए सत्याग्रह किया। स्कूल के बच्चे समय पर स्कूल जाने के लिए, सरकारी कर्मचारी दफ्तरों में समय पर जाने के लिए ट्रेन सेवाओं का लाभ नहीं उठा पाते हैं। यह सब रेल अधिकारियों की बस मालिकों से सांठगांठ के कारण हो रहा है। वहां के यात्रियों की यह मांग है कि इन ट्रेनों का समय बदलवा दीजिए जिससे कि यात्रियों को ट्रेनों से चलने में सुविधा हो। वहां पर 12-12, 13-13 घण्टे तक उनको कोई ट्रेन अवेलेबल नहीं होती। इन से यात्रियों को बहुत परेशानी होती है।

वहां पर प्लेटफार्म की हालत भी बड़ी खराब है। यात्रियों को प्लेटफार्म पर पड़े रहना पड़ता है। बदायूं इतना बड़ा जिला केन्द्र है, लेकिन वहां पर सिर्फ एक प्लेटफार्म है। उज्जैनी में एक प्लेटफार्म है। यात्रियों को इन पर कहीं भी रुकने की जगह नहीं मिलती। गुड्स ट्रेन्स को आप इतना इंपाटेंस दे रहे हैं, इसी प्रकार यात्रियों की सुविधाओं की ओर भी ध्यान दीजिए।

शाहजहां पुर से दातागंज, बिनावर, वदायूं, वजीर गंज को जोड़ते हुए चंदौसी और नरौरा को बड़ी लाइन से जोड़ दीजिए, ताकि इस क्षेत्र के निवासियों का समस्या का समाधान हो सके ।

बरेली से रामपुर हो कर एक मेल ट्रेन दिल्ली का और एक आंवाला हो कर दिल्ली का जोड़ दीजिए । बरेली क्षेत्र के सारे यात्री परेशान रहते हैं । बरेली से हो कर गोहाटी मेल आता था जो कासगंज तक जाता था, वह भी आपने बन्द कर दिया । उसको हमने मथुरा जंक्शन तक जोड़ने की मांग की थी ताकि दिल्ली आने-जाने की सुविधा हो जाए, लेकिन आपने उसे बन्द ही कर दिया ।

सारी ट्रेन्स अक्सर कैंसिल रहती हैं । आप पिछले दो साल के रिकार्ड का जांच कर के देख लीजिए और एक महीने तक इस क्षेत्र के गाड़ियों में घूम कर देखिए । इससे आपको समस्याओं का पता भी चलेगा और ट्रेनिंग भी हो जाएगी ।

SHRI P. C. SETHI: I am grateful to the hon. Members who have participated in the debate. By and large, as far as the Bill is concerned, all sections of the House have supported the Bill.

S/Shri Ajit Kumar Saha and Ram-avtar Shastri have raised a question— why so much compensation is being paid. As a matter of fact if we would have taken this line after the expiry of the agreement, we would have had to pay much more compensation. As far as the compensation is concerned it is adopted on a sound principle. While deciding the compensation payable, the principle adopted was to treat the lines as “going” rather than “sick” concerns with the “book value” as distinct from the “realisable value” forming the basis. That is why you would find that although the property is worth much more as far as investment in the property is

concerned, the compensation which is being paid comes so low. Out of Rs. 19.5 lakhs, Rs. 9.14 lakhs are to be recovered by the Railways. While one line is going to get Rs. 25 lakhs, the other is going to get Rs. 7.86 lakhs which is not much.

Apart from the Bill, many other points have been raised. For example, Shri Sontosh Mohan Dev said that we will have to invest in the assets. We are taking over these lines only because the private companies were not in a position to invest and, therefore, certainly we would make a complete provision for the renewal of these lines as well as for the bogies and assets so that they are put on proper level with the other.

As far as daily running of Cachar Express is concerned the demand has come to me from the Government of Assam and from the hon. Members. We are examining whether we can make it daily. For the time being I can say to the hon. Member, if we cannot make it daily immediately, we would try to increase the frequency of the train and from October time table, when the time table will be changed, we would certainly consider this.

So far as the question of track renewal, survey of bridges conversion of Samastipur Durbhanga section to broad gauge, etc. are concerned I must say that we have not been able to take up any new lines on account of the constraint of resources. We have at the moment a large number of conversion projects on forty on-going new lines. On the 40 on-going lines, we have been given funds by the Planning Commission. Recently, they have agreed to give us additional amount of Rs. 190 crores which would include the amount for track renewal. Track renewal is expected to be expedited this year. The fund is already more in 1981-82 also at least 45 per cent more track renewal was done as compared to the previous year. Therefore, there should be no difficulty as far as the track renewal expedition is concerned.

[Shri P. C. Sethi]

Sir, I have noted what Mr. Jatia has said that the work on the Nimach-Kota broad gauge line is slow. We have provided funds out of the said Rs. 190 crores also. We are providing additional funds and I can assure the hon. Member that we will try our best to meet the situation by the time the factories come into existence so that it can cater to the need. As far as the coach renewal is concerned, we are trying to renew the coaches every year and this year also, we are trying to acquire a number of coaches. The over-aged coaches which most of the hon. Members have mentioned and whose condition is dilapidated, we are condemning them. As on 31-3-81 we had 7.14 per cent over-age coaches, on the broad gauge 7.6 per cent, on the meter gauge and 45.4 per cent coaches on the narrow gauge. A number of coaches are being condemned wherever they have become over-aged.

A question was also raised with regard to the bridges. I have said during the Question Hour that as far as the bridges are concerned, although some of the bridges are 75 years old or 80 years old, it does not mean that they have lived their full span. I have told out of 1,12,000 bridges which exist in the country, only 202 bridges are such that we have to put a speed restriction because the condition is bad. Every year, we are taking up the renewal of the bridges. An article has appeared in a section of the Press that the Jamuna bridge is very old and not in good condition. Although the Jamuna bridge is an old bridge, it has been repaired in 1931 and then, it was again repaired. Therefore, the condition is not bad. We are completely keeping a watch.

I fully agree with the hon. Members that the condition of over-crowding is there. The late running of trains in some areas was also mentioned, particularly in the Eastern sector, Bihar, Bengal and U.P. side and Orissa also. We are paying the utmost attention in

this matter and we are also taking action against the staff who are found guilty. Therefore, there is nothing for which the Bill to be opposed. (Interruptions)

श्री रामावतार शास्त्री : मंत्री जी, मैंने फतुआ-इस्लामपुर लाइट रेलवे के बारे में कहा था कि आप उसको हर साल 12 लाख रु० दे रहे हैं। उस बारे में भी कुछ कहिए।

SHRI P. C. SETHI: This is a Bill concerning the North Eastern region. I may point out that there are other five lines—Ahmedpur-Katwa, Damodar-Bankura River Railway, Central Provinces Railway, Futwah-Islampur Light Railway and Dehri-Rohtas Railway. As promised, previously in the Budget speech and stated in the Consultative Committee meeting, since the present agreement terms are expiring in the years 1987 and 1988, it will be difficult to take these lines over before 1987 or 1988. Just as we are taking over these companies, we would be considering the feasibility of taking over all the private companies in this area and, if there are any other private companies in other areas, we shall certainly consider.

MR. CHAIRMAN: I shall now put the motion for consideration of the Bill to the vote of the House.

The question is:

“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-Lala-bazar Railway Company Limited in relation to Katakhal-Lala-bazar 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, be taken into consideration."

*The motion was adopted.*

MR. CHAIRMAN: Now, the House will take up Clause-by-Clause consideration of the Bill.

There are no amendments to Clauses 2 to 4.

The question is:

"That Clauses 2 to 4 stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clauses 2 to 4 were added to the Bill*

MR. CHAIRMAN: There are Amendment No. 8 and 9 in the name of Prof. Ajit Kumar Mehta. He is not here. The Amendments are not moved.

The question is:

"That Clause 5 stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clause 5 was added to the Bill.*

Clause 6—(Payment of amount)

SHRI RAMAVATAR SHASTRI: Sir, I beg to move:

Page 4, line 18,—

for "ten lakhs" substitute "five lakhs" (3)

Page 4, line 20,—

for "nine lakhs" substitute "four lakhs and fifty thousand" (4)

MR. CHAIRMAN: I put Amendment Nos. 3 and 4 moved by Shri Ramavtar Shastri to Clause 6 to the vote of the House.

*Amendments Nos. 3 and 4 were put and negatived.*

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That Clause 6 stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clause 6 was added to the Bill.*

**Clause 7—(Interest)**

SHRI RAMAVTAR SHASTRI: Sir, I beg to move:

Page 4, line 40,—

for "four" substitute "two" (5)

MR. CHAIRMAN: I put Amendment No. 5 moved by Shri Ramavtar Shastri to vote.

*Amendment No. 5 was put and negatived.*

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That Clause 7 stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clause 7 was added to the Bill.*

*Clauses 8 to 10 were added to the Bill.*

**Clause 11—(Penalties)**

SHRI RAMAVTAR SHASTRI: Sir, I beg to move:

Page 6, line 18,—

for "or" substitute "and" (6)

Page 6, line 19,—

omit "or with both" (7)

PROF. AJIT KUMAR MEHTA: Sir, I beg to move:

Page 6, line 18,—

after "rupees" insert—

"or an amount equal to the loss suffered by the Central Government as a result of these acts of omission and commission, whichever is maximum" (12)

MR. CHAIRMAN: Now, I put Amendment Nos. 6, 7 and 12 to vote.

*Amendments Nos. 6, 7 and 12 were put and negatived.*

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That Clause 11 stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clause 11 was added to the Bill.*

*Clause 12 was added to the Bill.*

*Clause 13—(Protection of action taken in good faith)*

PROF. AJIT KUMAR MEHTA: Sir, I beg to move:

Page 7, line 3,—

*add at the end—*

*"provided the damage is compensated." (13)*

MR. CHAIRMAN: I now put Amendment No. 13 to the vote of the House.

*Amendment No. 13 was put and negatived.*

MR. CHAIRMAN: The question is "That Clause 13 stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clause 13 was added to the Bill.*

*Clauses 14 to 16 were added to the Bill.*

*Clause I (Short title)*

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

Page 2, line 8,—

*for "1981" substitute "1982" (2)*

MR. CHAIRMAN: I shall now put the amendment moved by Shri P.C. Sethi, No. 2, to the vote of the House.

The question is:

Page 2, line 8—

*for "1981" substitute "1982", (2)*

*The motion was adopted.*

MR. CHAIRMAN: I will now put the clause to vote.

The question is:

"That Clause 1 as amended, stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clause 1 as amended, was added to the Bill.*

#### ENACTING FORMULA

*Amendment made*

Page 2, line 3—

*For "Thirty-second" substitute "Thirty-third." (1)*

*(Shri P. C. Sethi)*

MR. CHAIRMAN: I will now put the Enacting Formula to vote.

The question is:

"That the Enacting Formula, as amended, stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*The Enacting Formula, as amended, was added to the Bill.*

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That the Preamble stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*The Preamble was added to the Bill.*

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That the Title stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*The Title was added to the Bill.*

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

"That the Bill, as amended be passed".

*The motion was adopted.*

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That the Bill, as amended, be passed".

*The motion was adopted.*

the Enacting Formula to vote.

16.15 hrs.

METRO RAILWAYS (CONSTRUCTION OF WORKS) AMENDMENT BILL.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI P. C. SETHI): I beg to move:\*

"That the Bill to amend the Metro Railways (Construction of Works) Act 1975 be taken into consideration".

While introducing the Bill for amendment of the Metro Railways (Construction of Works) Act, 1978, I submitted before this House that from the experience gathered from the working of the Metro Railways (Construction of Works) Act, 1978, since 1st February, 1979, some inconveniences were being experienced and certain omissions were also noticed. I may also state here in this connection, that originally the legislation was necessary to enable tunnelling work to be undertaken underground without acquiring the surface rights; to streamline and speed up the procedure for acquisition of land and properties to enable acquisition of right of users of the sub-soil along with the alignment of the Metro Railway both under private property as well as in public streets; to put reasonable restrictions on the right of users of the surface owners along and in the vicinity of the Metro alignment; to enable the taking up of construction work as necessary along the alignment to enable diversion, opening closing or realigning of road sewers, pipelines, telecommunication installations to enable the determination and

payment of an amount to expropriated owners as well as tenants, with varying degree of occupancy rights; to enable the determination and payment for losses and damages which may arise; and to enable compulsory evacuation of people for a limited period for their safety, if required.

As stated earlier, the Act is working since 1st February, 1979 and proposals for acquisition of lands, buildings etc. are being processed under this Act and the "competent authority" and the "arbitrator" appointed under the provision of this Act are discharging their functions in respect of such acquisition and other matters accordingly. It was not possible to anticipate at the time of the enactment of the Act, the various circumstances and situations that might arise during its implementation. Now that the Act had been in operation for a considerable period, the defects experienced and the omissions noted require to be remedied and supplied at the earliest, for the smooth working of the provisions of the Act. It is with this purpose that amendment of some of the provisions of the Act by way of deletions, additions and alterations is considered necessary.

The proposed amendments relate mostly to the functions of the 'Competent Authority' and the 'Arbitrator' appointed under the Act and the procedure governing the matters before them. It also covers to some extent the acts of the Metro Railway administration *vis-a-vis* the affected public bodies and private persons as indicated in the Bill laid before this House.

The amendments proposed at this moment do not, in any way, alter the character of the principal law but only seek to supply certain commissions and remove certain difficulties in the way of effective implementation of the Act. Though formal in nature, some of these proposed amendments are considered essential from the technical legal point of view. The public interest and the