

**REFERENCE TO THE REPORTED
INHUMAN WORKING CONDITIONS
IN THE RORO ASBESTOS MINES IN
BIHAR**

SHRI P. N. SUKUL (Uttar Pradesh):
Mr. Deputy Chairman, Sir, as I was saying I wish to draw the attention of the House as well as the Government to a very important matter involving the lives of hundreds of innocent tribal workers at present engaged in the Birla-managed Hyderabad Asbestos Cement Products' Roro Mines in the Singhbhum District of Bihar.

According to the management, 800 tribal workers are engaged in the work, who do not know that the asbestos dust inhaled by them can lead to slow and painful death. Dust is generated in three stages here, in the blasting of rocks, the breaking of rocks and the crushing of rocks inside the plants. h

Sir, the doctor Sunil Kumar Roy, cannot cure asbestosis. That is what he has said, and in fact, no doctor can cure this disease once the lungs have been affected by it. Eighty per cent of the labourers suffer from the disease whose symptoms are difficult breathing, pain in the chest and general debility.

According to the General Secretary of the United Mineral Workers' Union, Mr. Purrendu Mazoomdar, 30 workers have already died of this disease between January and August last year and hundreds are affected by it even at present. Besides, Sir, while the officers and staff live in houses on the hill top, there is no housing colony for the labourers who come to work on foot from far-flung villages situated at a distance of 6 to 10 km. from the mines. Thus, in addition to their very exacting work, the poor workers have to cover daily 12 to 20 km. on foot. Those who finish at 11-00 p.m. have to wait till the morning because at that hour they cannot go home for the fear of wild animals. Similarly, those who have to work in the 11-00 p.m. to 7-00 a.m. shift, have to come to the mines at 6-00 p.m., that is, before the night-fall.

According to Dr. P. A. Deshmukh, an eminent chest-specialist, at present working with the Tata Main Hospital, Jamshedpur. "Of the four main types of asbestos, chrysotile that is mined at the Roro Mines, is the most dangerous from the occupational hazard angle. The dust evokes the lungs, slowly leading to persistent cough and shortness of breath. It is known as pneumoconiosis. Once asbestosis sets in, medical care is not of such consequence. The harmful particles cause asbestosis, leading to heart failure and also to lung-cancer, pleural plaques and mesothelioma, all of which are fatal and incurable. According to the Harrison's Principles of Internal Medicine, usually death occurs in 10 to 20 years due to asbestosis.

The Government mines safety authorities have never carried out a health survey at Roro. At the entrance of the Mines, "Use Respirators" sign is there, but the illiterate tribal workers generally work without them. It is also against the mining law because, Sir, the law requires that the workers must know the dangers involved in the work. Also, Sir, there is no X-ray machine at the Mines. The medical unit is completely dilapidated. And the workers there are drinking polluted water.

So, my suggestion, Sir, is that immediately a health survey should be carried out at the Roro Mines. Secondly, regular check-up of the health of the workers should be done. And, thirdly, there should be adequate housing and drinking water facilities for the workers.

THE NATIONAL WATERWAY (ALLAHABAD-HALDIA STRETCH OF THE GANGA-BHAGIRATHI-HOOGHLY RIVER) BILL, 1982—Contd

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, further consideration of the motion moved by Shri Sitaram Kesri on the 26th July, 1982 and the amendment moved by Shri Suraj Prasad for reference of the Bill to a Select Committee, Shri Sukomal Sen. Not here. (

श्री रामेश्वर सिंह (उत्तर प्रदेश) : श्रीमन्, मैंने मिनिस्टर के खिलाफ एक प्रिविलीज का मोशन दिया है। आप उस पर अपनी रुलिंग दीजिये... (व्यवधान)।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Narendra Singh. Not here.

श्री रामेश्वर सिंह प्राइम मिनिस्टर ने सदन की मर्यादा को भंग किया है... (व्यवधान)।

श्री पी० एन० सक्सेना (उत्तर प्रदेश) : आप तो सदन की मर्यादा रोज भंग करते हैं... (व्यवधान)।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Surendra Mohan.

श्री रामेश्वर सिंह : श्रीमन्, आप इस पर अपनी रुलिंग दीजिये।

श्री उपसभापति : आप उनकी बीलने दीजिये।

श्री सुरेन्द्र मोहन (उत्तर प्रदेश) : उपसभापति महोदय, यह जो विधेयक पेश किया गया है, मैं इसका स्वागत करता हूँ। वह बहुत अच्छी बात है कि सरकार इस पर विचार करने लगी है कि पानी के जो संसाधन हमारे देश में हैं उनका इस्तेमाल करके हम अपने परिवहन की सुविधाओं को ज्यादा से ज्यादा बढ़ाते रहे। लेकिन मुझ को इस बात पर आश्चर्य होता है कि जब हमें इसको राष्ट्रीय स्तर पर महत्व का स्थान बनाना चाहते हैं तो इसका हम किस प्रकार से विकास करेंगे, इस पर विचार नहीं किया गया है। मुझ को इस बात का डर है कि गंगा बेसिन में इतनी तेजी के साथ रेत भरती जा रही है कि शायद उसमें नाव चलाना या जहाज चलाना संभव नहीं होगा। इसलिये आज आवश्यकता इस बात की है कि गंगा बेसिन में इतनी तेजी के

साथ रेत क्यों भरती जा रही है इस पर जरूर ध्यान दिया जाना चाहिये। मुझ को ऐसा लगता है कि हमारे देश में बहुत तेज गति के साथ पेड़ कटते जा रहे हैं जिसके कारण बाढ़ें आती हैं और बाढ़ की वजह से गंगा में इतनी ज्यादा रेत बढ़ती जा रही है कि वहाँ की हालत बहुत ज्यादा खराब होती जा रही है। हल्दिया से 50 मील के फासले पर अगर कोई जहाज चलाना चाहे तो बहुत मुश्किलें सामने आएंगी क्योंकि वहाँ रेत बहुत ज्यादा भर गई है। इसलिये मैं यह कहना चाहूँगा कि जब तक डिस्लिटिंग नहीं की जाती है, रेत की वहाँ से नहीं हटाया जाता है और उसका पूरा इंतजाम नहीं किया जाता है तब तक इस विधेयक से कोई खास फायदा नहीं हो सकता है। जहाँ तक डिस्लिटिंग की बात है, रेत को हटाने की बात है, इस संबंध में मेरा खयाल है कि ड्रेजिंग कारपोरेशन को जितना मंजूर होना चाहिये, उसका काम जितनी तेजी से बढ़ना चाहिये था, वह नहीं हो पाया है। मैंने पहले भी इस संबंध में कहा था कि ड्रेजिंग का जितना काम है उसको हम लोग ज्यादा महत्व नहीं दे रहे हैं और व्यापारिक परिस्थिति को सामने रख कर ही फैसला करते हैं जिसमें कितना फायदा होगा और कितना नुकसान होगा, इस पर विचार नहीं करते हैं। इस लिये मैं माननीय मंत्री जी से और सरकार से यह आग्रह करना चाहता हूँ कि अगर आप वाकई डिस्लिटिंग के काम को तेजी के साथ आगे बढ़ाना चाहते हैं तो आप को ड्रेजिंग के काम को तेजी के साथ करना होगा। हमको ज्यादा ड्रेजर लेने पड़ेंगे और उसके लिये ज्यादा रुपया भी खर्च करना पड़ेगा। मुझे ऐसा लगता है कि सरकार ने इस पर जितना ध्यान देना चाहिये था उतना ध्यान नहीं दिया है।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि जब आप इसको राष्ट्रीय महत्व का मार्ग बनाने जा रहे हैं तो आपको इस पर ध्यान देना पड़ेगा कि आखिर वे कौन लोग हैं जो इससे फायदा उठा सकेंगे? इलाहाबाद से हल्दिया और हल्दिया से इलाहाबाद तक जिनका पानी जायेगा, जितने जहाज जायेंगे और जो परिवहन की व्यवस्था होगी, उससे कौन लोग फायदा उठा सकते हैं? इस संबंध में भी हमें स्पष्ट नीति होनी चाहिये। लेकिन मुझे ऐसा लगता है कि परिवहन मंत्रालय ने इस पर ध्यान नहीं दिया है। आखिर इसका उपयोग किस मायने में होगा, कौन से ऐसे उद्योग हैं, कौन-सी ऐसी वस्तुएं हैं, जिनको इससे फायदा होगा? आयात निर्यात में कौन-सी वस्तुएं इस्तेमाल होंगी और इसमें किस प्रकार से उनका उपयोग होगा, यह स्पष्ट नहीं किया गया है। इन बातों पर विचार करना बहुत जरूरी है। इस संबंध में उद्योग मंत्रालय, परिवहन मंत्रालय और दूसरे संबंधित मंत्रालयों कि एक कमेटी बनाई जानी चाहिये जो जो इन प्रश्नों पर विचार करती। लेकिन कोई कमेटी बना कर विचार नहीं किया गया है। जब तक इस प्रकार की कोई कमेटी इन सवालों पर विचार नहीं करती है तब तक इससे कोई फायदा नहीं होने वाला है। आखिर इस राष्ट्रीय मार्ग पर परिवहन का क्या इस्तेमाल होगा, आयात-निर्यात के साथ उसका क्या संबंध होगा और उस इलाके के औद्योगीकरण के साथ, बांस कर छोटे औद्योगीकरण के साथ, उसका क्या संबंध होगा, जब तक इन बातों पर सफाई नहीं की जाती है तब तक शायद हम यह जो विधेयक लाये हैं और जो फंसला करने जा रहे हैं उससे कोई न्याय नहीं कर सकेंगे। मुझे इस बात का अफसस है कि हमारी सरकार तमाम कमोडिटीज के मनेजमेंट के संबंध में, विभिन्न वस्तुओं पदार्थों जिनको हम पैदा

करते हैं, उनके निर्यात और आयात के संबंध में कोई स्पष्ट नीति नहीं बना पाई। कोई चीज कभी बहुत ज्यादा पैदा होती है और कभी वह चीज बहुत कम पैदा होती है। उनका दामों के साथ क्या ताल्लुक होना चाहिये इसका ख्याल नहीं होता, कमोडिटीज मनेजमेंट इस बारे में नहीं होता। इस संबंध में सरकार कोई नीति नहीं बना पाई है। इसीलिए मैं दरखवास्त करना चाहूंगा कि जब इस प्रकार के परिवहन साधन बढ़ाये जा रहे हैं तो कमोडिटीज मनेजमेंट के सवाल को उसके साथ जोड़ना चाहिये, आयात निर्यात के सवाल को उसके साथ जोड़ना चाहिए ताकि उसका पूरा फायदा उठाया जा सके। क्या इससे किसानों को फायदा हो सकेगा, क्या इससे छोटे उद्योग-धंधे वाले लोगों को फायदा हो सकेगा? अगर उनको फायदा नहीं हो सकेगा तो मेरे ख्याल से इसका किसी को फायदा नहीं हो सकेगा। इस प्रकार के परिवहन साधनों को बढ़ाने का फायदा किसानों और छोटे उद्योग वालों को होना चाहिये, अन्यथा इसका कोई फायदा नहीं है।

अन्त में एक बात उसमंजुरि महोदय, मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि यह सारा सवाल पूरे देश में जल के संसाधनों का क्या इंतजाम किया जाय, इसके साथ जुड़ा हुआ है। प्रश्न केवल गंगा का नहीं है, गंगा का सवाल फरक्का के साथ जुड़ा हुआ है, गंगा का सवाल इस बात से जुड़ा है कि गंगा में जो दूसरी नदियां आकर मिलती हैं, जिनमें अक्सर बाढ़ आती रहती है, उनके साथ हम क्या करेंगे। यह प्रश्न बाढ़ नियंत्रण के साथ भी जुड़ा हुआ है। जब तक बाढ़ नियंत्रण के सवाल को हम नहीं लेते, जब तक इस सवाल को हम नहीं लेते कि दूसरी नदियों और गंगा का ताल्लुक क्या होगा जब तक हम यह फंसला नहीं करते जब तक फरक्का का मखान हम हल

नहीं कर सकेंगे, तब तक मेरे ख्याल में इस विधेयक पर बहुत गंभीरता के साथ चर्चा नहीं हो सकती। इस संदर्भ में उप-सभापति महोदय, मैं आपका यह भी याद दिलाना चाहता हूँ कि बि. वेश्वरैया, जो एक बहुत बड़े इंजीनियर थे, उन्होंने सरकार के सामने और पूरे देश के सामने एक ऐसा नक्शा पेश किया था जिसमें हिन्दुस्तान की सारी नदियाँ एक साथ जोड़ी जा सकती हैं, एक नदी का पानी दूसरी नदी में जा सकता है। मैं यह मानता हूँ कि यह बहुत बड़ी योजना है और इस पर बहुत ज्यादा खर्चा होगा। लेकिन मैं यह कहना चाहता हूँ कि ऐसी बातें टुकड़ों पर न सोचकर, केवल गंगा की बात को न सोचकर, केवल इलाहाबाद और हल्दिया के सवाल को न सोचकर इसको पूरे देश के पैमाने पर सोचें; चाहिये और एक ऐसी नीति बनानी चाहिये जिससे देश में जितने भी जल के संसाधन हैं, उन पर परिवहन के ख्याल में, उन पर सिंचाई के ख्याल में ऐसा जोड़ा जाय ता कि उसका ज्यादा से ज्यादा फायदा हम उठा सकें। इन शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूँ।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mrs. Pratibha Singh.

SHRIMATI PRATIBHA SINGH (Bihar): Mr. Deputy Chairman, I rise to support the Bill.

श्री हुसमरेव नारायण यादव (बिहार):
(मैथिली में बोली।)

श्रीमती प्रतिभा सिंह (बिहार):
आरम्भ मैथिली में बोली।

Sir, I rise to support the Bill. I congratulate the Minister for bringing this Bill. First of all I would like to point out that the river valleys were cradles of civilisation for ages and ages. In fact, civilisation grew up on the banks of rivers. Espe-

cially the story of the Ganga is the most fascinating one. Even Pandit Nehru was fascinated by this river and in his last will he wrote these lines which are really beautiful. I would like to quote them here:

"I have been attached to the Ganga and Jumuna rivers in Allahabad and I have watched their varying moods as the seams changed—and have often thought of the history, of myth, and tradition and song and story that have become attached to them through the long ages and become part of their flowing waters. She has been a symbol". . . etc.

These are beautiful lines. Not only this. Even in English poetry you come across the lines:

"Men may come and men may go but I go on for ever." Therefore, I am very happy that the Minister has recognised the importance of river navigation. It is not only here that it has been recognised. In other countries also water transport has gone through many phases of development, depending on the needs of the country. I will cite a few examples. In USA river transport began as early as 1782 but had a setback due to poor organisation of water transport, natural obstructions to navigation and shifting the sources of commodities suited to water transport. When water transport is given emphasis, it has certain meaning. It is not just done without understanding the importance and necessity for it. 6n

The Soviet waterways have gradually developed on better footing. In France, Germany and western countries too, water way navigation functioned before the advent of railways, and other means of transport. The best developed waterway transport is in Netherlands. There, the ratio of navigable waterways to the population is the highest in the world.

Sir, the unique and historic role played by water transport in Denmark is a class by itself. There, they have combined all the three aspects, namely, flood protection, land drainage and water transport. All have developed together. I would request

the hon. Minister to consider this. I am giving these examples just to focus his attention to all these aspects which should be taken into consideration in future.

In Great Britain, the system has seen upward and downward trends. There, they have formed a committee under the chairmanship of Leslie Bowes to study the economics of the entire system of water transport. What I mean to say is that the system has developed in different countries according to the needs. They have also studied the economics and realised its importance. This aspect has to be emphasised here also if we want to provide cheap mode of transport.

The term 'national waterways' appears in Entry 24 of List I of the 7th Schedule of our Constitution. This was done long ago. Mr. J. J. Suri, expert on water transport, visited India in 1952 to advise us on the economic feasibility of operating modern craft on shallow waters. This experiment was done by the Ganga-Brahmaputra Water Transport. Between 1956 and 1980, a number of Committees were formed to study the feasibility, navigation facilities, economics of the system, staff required, etc. These were in their terms of reference. Two of these committees were really important. One Committee was appointed on the 18th February 1957. This committee consisted of nine members and was headed by Mr. B. K. Ghokhale. The other committee was appointed on the 27th August 1968 with Mr. B. Bhagwati, M.L.A., Assam, as Chairman. Their report was submitted in 1970. All these committees have laid down a number of conditions for the declaration of national waterways. Many of the State Governments have also been pressing for this as the rivers passing through different States have to be tackled only through the Centre to avoid conflicts with regard to taxes, coordination and other types of confrontations and how arbitration will be done. All these points have to be considered and solved in order to make the system useful. From this point of view, this declaration of national highway is important.

Provisions were made in the Second Five Year Plan for this purpose. If this was not considered important and useful, why were provisions made right from the second Five Year Plan? Infact provisions were made for two purposes, namely, (1) movement of bulk commodities from port to inland, and (2) effective coordination between the railways and inland waterways. Traffic surveys were done in most of the States. In the Second Five Year Plan a sum of Rs. 142.32 lakhs was sanctioned and in the Third Five Year Plan a sum of Rs. 400 lakhs was sanctioned in the Central plan and a sum of Rs. 148 lakhs was provided under the State Plans for Assam, Bihar, Kerala, Maharashtra and West Bengal. In the Fourth Plan, a sum of Rs. 8 crores was provided in the Central Plan and a sum of Rs. 5 crores was provided in the State Plan. But the usefulness of the scheme was not so much emphasised. That is why the money was not fully utilised and that is why I congratulate the Minister today because he has taken the courage to bring forward this Bill. These figures only show the effort made towards the development of the water transport system. By bringing forward this Bill, they would be able to make transport charges lower as the cost involved in the inland water transport system is less and it is less than the cost of the road or rail transport system, though the movement is slow. But there are certain types of cargo in which movement is not so very important. The only caution that I would like to give the Minister is that he should see that we do not overemphasise navigation and forget the importance of the irrigation facilities. Irrigation has always the priority.

Then, Sir, there are certain things which I would like to suggest for the kind consideration of the Minister through you. An inland vessel development fund should be established on the lines of the Shipping Development Fund for giving financial assistance to the owners for the acquisition of new crafts, modernisation of the existing vessels and for the mechanisation of the country boats. The country boats and the ferry boats, in their design and shape, vary from State to State. The boat-building industry has got a long tradition in

India and the crafts vary from State to State in their design, in their shape, and in their names. It varies from "Vellom" in Kerala to "Bhur" in Assam. In different States, they have got different names. I would also like to request the Minister through you, Sir, to see that seasoned and suitable timber and other materials are made available at reasonable rates to the craft industry. This is very important if we want to develop this industry. At our shipyards, our manufacturing places, facilities for the boat-and ferry-building activities also should be allowed to that we save money by not starting the new centres because we have already such centres and these facilities can be given to our craftsmen there. Then, Sir, care should be exercised at the time of selecting officers and due weightage should be given to the experience of the candidates in the specialised branch of inland water transport. This is also very necessary. Then training of the operators of the crafts and the dredgers of I.W.T. should also be given importance. Here I may suggest that with the training of Lascars for the Merchant Navy the training of the personnel to operate and maintain I.W.T. can be done simultaneously including dredging operation. This can be done to save the extra expenses that may be spent on separate centres of training.

Sir, some steps should be taken to improve the living conditions of the boatmen. For example, they should be given housing facilities, medical facilities, and educational facilities for their children. We should also have certain researches made for the safety measures whenever they go out for work on the water, in the case of boats and also the other types of vessels. Then, Sir, a system of documentation should be introduced as in the case of railways and road transport and these documents should be made negotiable through the banks. This is also very important. Insurance against loss of goods and damage to cargo is also necessary. So, these are the few suggestions that I would like to give now. There are a number of suggestions. But these are my two important suggestions that I would like to make new for the kind consideration of the Minister.

Sir, the declaration of the Allahabad-Haldia stretch of the Ganga-Bhagirathi-Hooghly river to be a national waterway is a great step as this stretch is the scene of considerable activity with people transporting jute, gunny and other commodities between the ships berthed in the docks and the riverside berths. Our jute mills are spread out along both the banks and the facility of operation of inland water transport craft between the port of Calcutta and the North-East of India should be there. Besides these, other heavier commodities can also move through boats, like coal, grain, salt and other things.

Then, Sir, the provision of advisory committee and arbitration in the Bill are steps which can be welcomed. The Financial Memorandum reflects that it involves an initial expenditure of ten crores of rupees, which is a very small amount and the optimum utilisation of the existing resources should be planned both by the Centre and the States should come forward to cooperate.

Sir, the great advantages in inland water transport are in terms of cheap mode of transport, fuel saving, maximum employment potential of weaker sections and low level of investment and less pollution, because pollution also is a great problem. Important towns from Allahabad to Calcutta are Mirzapur, Varanasi, Ghazipur, Ballia in U.P. and Buzur, Patna, Bhagalpur, Rajmahal in Bihar, and then it flows to Calcutta via Bhagirathi and Hooghly. As this water transport system is going to be operated by public and private parties, I would request the hon. Minister to bring forward a Bill for a Bill for declaration of Brahmaputra-Sunderbans, Narmada-Mahanadi, Tapti-Godawari and Krishna as identified by various committees suited for declaration as National Waterways.

So, Sir, in short, I have tried to say that this is a very welcome step, and it should not stop here. But we should try to expand it as much as possible and we not stop here. But we should try to should try to encourage the building up of newer types of vessels and we should try to maximise the use of

water transport, because at the moment what is happening is we are getting very much congested, so far as the railways and road transport are concerned, and this will give an additional boost for the movement of commodities.

Thank you.

श्री राम नरेश कुशवाहा (उत्तर प्रदेश) :
उपसभापति जी, एक कहावत है कि एक लड़का गुंगा था ... (व्यवधान)

नौवहन तथा परिवहन मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री सी. राम कृष्ण) :
नया कहावत है ?

श्री राम नरेश कुशवाहा : एक कहावत है कि एक लड़का गुंगा था ।

श्री राम लखन प्रसाद गुप्त (बिहार) :
केसरी जी तो बोलते हैं ... (व्यवधान)

श्री राम नरेश कुशवाहा : बहुत प्रयास किया गया ... (व्यवधान) डाक्टर, ओझा, खोखा से हर तरह का इलाज करवा कर मां बाप थक गये, पर वह बोलता नहीं था । एक दिन संयोग में ... (व्यवधान)

श्री शिव चन्द्र झा (बिहार) : उनको बुलवाने के लिए स्कूल हैं हनुमान में गुंगों को पढ़ाने और बुलवाने के लिए तो ... (व्यवधान)

श्री उपसभापति : अब उनको तो बोलने दीजिए । (व्यवधान)

एक माननीय सदस्य : यहां पर प्रिन्सिपल साहब बैठे हुए हैं ... (व्यवधान)

श्री रामनरेश कुशवाहा : हुआ यं कि एक दिन उस लड़के ने मां को गाली दे दी । मां उलाहना देने के लिये बाप के पास पहुंची, तो बाप ने कहा कि अरे, तुमको इसका गम है कि तुम्हारे लड़के

ने गाली दे दी है । हमको तो खुशी है कि कम से कम यह बोला तो सही ।

मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि कम से कम जल को राष्ट्रीय मार्ग के रूप में लिया तो सही । अंग ली पकड़ते पकड़ते पहुंचा पकड़ा जाता है । पहली बार मंत्री जी ने अपनी अंगुली पकड़वाई है ।

अभी हमारे सुरेन्द्र मोहन जी बोल रहे थे—मैं आप से इसी संदर्भ में कहना चाहता हूं कि नदियों के किनारे बाढ़ नियंत्रण के लिये बांध बनाये गये और बांधों के कारण नदियों का पेटा जम रहा है, भर रहा है और लोगों ने ऐसी सम्भावना व्यक्त की है कि कुछ दिनों में नदियों का पेटा जमीन के बराबर भर जाएगा और बांध बांध में पानी रहेगा । तो मंत्री जी ने जब इस में नौ परिवहन के लिये राष्ट्रीय जलमार्ग की घोषणा की है तो बड़ी प्रसन्नता होती है कि कम से कम अब मंत्री जी नदियों के पेटा को साफ कराने का प्रयत्न कराएंगे क्योंकि नदियों का पेटा पट जाने के कारण भी बाढ़ की समस्या रोज़ दूनी होती चली जा रही है और नदियों का मुहाना पट जाने की वजह से पानी चारों तरफ छितराता है, बांध टूटता है, हमारी मांग खेती को नष्ट करता है । तो मंत्री जी अपनी नाव चलाने के लिये जहाज चलाने के लिये, कम से कम उसको गहरा कर देंगे तो पानी जल्दी से समुंदर की तरफ भागेगा और गिरेगा और इस लिये मैं चाहूंगा कि मंत्री जी कहीं डर न जाएं कि इतना कौन साफ करेगा नदियों को इन लिये बन्द करो, पैसा कहां से आयेगा लेकिन मैं समझता हूं—इतना इशक है रोता है क्या, आगे आगे देखिये होता है क्या ? अच्छा है, शुरुआत मंत्री जी कर रहे हैं । अब कुछ किसानों का भला

हो जायेगा, उत्तर प्रदेश और बिहार के किसानों का भला हो जायेगा जहां बाढ़ से लोग मरते हैं ।

श्रीमन्, एक समिति बनायी जायगी इसका प्रबन्ध करने के लिये और अन्य कार्यों के लिये । मैं अपनी तरफ से कुछ न कह कर माननीय उपसभापति जी, आप ही का कहा हुआ, क्योंकि आप माननीय श्यामलाल जी, जो उस समय में सदस्य रहे थे एक भाषण आपने दिया था— इन्लैंड स्टीम्स वेमल्स अर्मेडिंग बिल, 20 नवम्बर, 1977—मैं उसी को श्रीमन्, आपके सामने पढ़ देना चाहता हूँ :

“पहली बात यह निवेदन करना चाहता हूँ कि कंपेंसेशन ट्राइब्यूनल की स्थापना की जा रही है, यह अच्छी बात है । मोटर व्हीकिल्स एक्ट में भी कंपेंसेशन ट्राइब्यूनल की व्यवस्था है लेकिन अर्मेडमेंट होने के पन्द्रह वर्ष बाद कहीं कहीं रुल्स बने और कहीं कहीं ट्राइब्यूनल स्थापित हुये । मैं इस बात को पुनः माननीय मंत्री जी की सेवा में रखना चाहता हूँ कि यदि इस तरह का विधायक आया है जिसमें कंपेंसेशन ट्राइब्यूनल बनेगा, तो उस ट्राइब्यूनल में कौन लोग होंगे ? या तो हाईकोर्ट का जज हो या डिस्ट्रिक्ट जज हो या उसकी योग्यता रखता हो । मैं इसकी दो बातों से सहमत नहीं हूँ कि यह परंपरा हो कि रिटायर्ड हाईकोर्ट का जज इस ट्राइब्यूनल में बैठे या दूसरा बैठे । जो मौलिक व्यवस्था है, जो परंपरा है यह इसके विपरीत है । एक जज 62 वर्ष में रिटायर होता था और आगे चल कर यह उम्र 65 वर्ष की भी हो सकती है । तो ऐसी क्या वाध्यता है कि केवल रिटायर्ड जज इन पदों के लिये रखा जाए ? जिसका परिणाम यह हो रहा है कि

हिन्दुस्तान में जो रिटायर होने को पहुंचता है उसके पहले जो सरकार सत्ता में होती है उसकी तरफ बड़ी आशा की नजरों से देखने लगता है ।”

माननीय उपसभापति जी, ये शब्द आपने मंत्री से उस समय कहे थे । मैं आज फिर शंका की नजर से देख रहा हूँ... (व्यवधान)... उन्होंने यह कहा था । यानी उन्होंने बड़ा खुलासा कहा है कि जो रिटायर होने वाले आफिसर या जज हैं वे सरकार के हर एक आदेश का जायज-नाजायज तरीके से पालन करने लगते हैं, सरकार को प्रसन्न करने के लिये ताकि रिटायरमेंट के बाद हर कमीशन का चेयरमैन उन्हें बनाया जाए, हर कमेटी का मेम्बर बनाया जाये । ये सारी बातें उपसभापति महोदय, आपने कहीं है और आज मैं कहूँ, तो जो जवाब उस समय के मंत्री जी ने दिया वही जवाब आज के मंत्री भी दे देंगे क्योंकि, यह कुर्सी बोलती है । आप तो बोलते नहीं हैं । हमारे यहां और एक कहावत है कि एक किसान था, मक्की का खेत बोता था । आप के यहां भी तो होता है । तो वहां पर चोरों ने विक्रमादित्य का सिंहासन बत्तीसी चुराकर कुर्छों में डाल दिया वहीं मचान गाड़ दिया और मचान गाड़ने के बाद वह रोज बैठता था उस पर कौवा हांकने सिंघार हांकने के लिये । तो जब चढ़ने लगता था तो बकबक करना शुरू कर देता था कि फजां राजा को पकड़ लाओ, इतना बकाया ; फलां को पकड़ लाओ, फांसी देनी है । जब उतर जाता था तो नशा उतर जाता था । चलते-चलते बात राजा तक पहुंची । राजा ने पकड़ कर उस को बुलवाया और कहा तुम्हारा कर्जा हमारे यहां है ? उसने कहा, सरकार, कैसा कर्जा, हम क्या पता । लोगों ने कहा कि जब मचान पर बैठता

है तभी कहता है। तो राजा ने कहा कि इसको मचान पर बैठायो, देखें आज क्या कहता है। राजा साहेब ने उसको मचान पर बैठवाया। मचान पर बैठने के बाद राजा साहेब से वह कहने लगा कि तुम्हारे यहां इतना कर्जा वाकी है। राजा ने कहा कि यह इसका दोष नहीं है, मचान का दोष है, इस मचान को खुदवाया जाए। खुदवाया गया तो उसके नीचे सिंहासन बत्तीसी निकली। लोगों ने कहा कि दिमाग खराब होने का कारण यह सिंहासन बत्तीसी है, जब इस पर बैठता है तो अंतर्घट वकता है। तो, श्रीमन्, आप सिंहासन पर बैठे हैं जो वहां बैठता है उलटी सीधी बात कहता है। यह कहेंगे कि योग्यता का फायदा उठायेंगे, अनुभव का लाभ उठायेंगे, योग्य आदमी नहीं मिलता, यह तमाम दुनिया भर का पछड़ा आप लेकर बोलेंगे।

डा० भाई महावीर (मध्य प्रदेश) : यह विक्रमादित्य के सिंहासन की कथा है। उस पर गड़रिया बैठता था तो ज्ञान की बात करता था।

श्री राम नरे कुशवाहा : सिंहासन नहीं है, उस पर ज्ञान भी बोलता है और आज्ञान भी बोलता है। दूध अगर पहल-बहन को पिलाइये तो पहलवानी करेगा और सांप को पिलाइये तो विष उगलेगा। बप तो पात्र पर निर्भर करता है। पात्र और कुपात्र पर ज्ञान निरभर करता है। सुत्र को ज्ञान मिलेगा तो सुतर्क करेगा, कुपात्र को मिलेगा तो कुतर्क करेगा।

आप ने गरीबों को काम देने की बात कही है। मान्यवर, मुझे बड़ी प्रसन्नता है। लेकिन क्या मैं आप से पूछ सकता हूं कि जिन का सम्बन्ध, जिनकी जीविका जल पर निर्भर है, जैसे मल्लाह हैं, केवट हैं, बिन्द हैं जो मछली मारते हैं, नाव चलाते हैं क्या आप

उन जातियों को जिन की जीविका जल पर निर्भर है उनको प्राथमिकता देंगे, उनको भर्ती में वरीयता देंगे 90 परसेंट, 75 परसेंट? हम को आप कह दीजिये, हम नाव नहीं चला पायेंगे, लेकिन स्टीमर चलेगा तो आप का लड़का कहेगा कि हम ही ड्राइवर रहेंगे, हम ही कप्तान रहेंगे। तो ऐसी अवस्था में जिन की जीविका जल पर निर्भर है उन को वरीयता देंगे?

तीसरी बात, मैं आप से कहना चाहता हूं कि प्रदूषण रोकने की बात आप करते हैं, कहते हैं कि इस से प्रदूषण भी रहेगा। मैं आप से कहना चाहता हूं कि आप नदियों की सफाई कराइये, शहरों का जो गन्दा पानी है उसको नदियों में गिरने से रोकने के लिये दूसरे उपाय करिये। श्रीमन्, मैं बनारस अनेकों बार गया हूं, लेकिन एक बार घांखे से नहा लिया, घाट पर नहाने गया, शायद असी घाट है, याद तो नहीं है, नहाने के बाद धोती पहनने लगा तो देखा कि सारा गन्दा गिरता जा रहा है। अगर यही स्थिति रहेगी तो गंगा का पानी कितने दिन तक शुद्ध रहेगा? धर्म के नाम पर आप चिल्लाइये, लेकिन तीर्थों को गन्दा बनाते रहिये। इस लिये मैं आप से कहता हूं कि अगर प्रदूषण को रोकना है तो तीर्थों को, नदियों को साफ कीजिये।

दूसरी बात, आवास-विकास के नाम, पर आप हर जगह गरीबों की सब्जी वाली खेतियों को, जो शहर के नजदीक हैं मत लीजिये। अगर आप ऊसर, बंजर और परती जमीन खोजें तो हर जगह विकास के लिये जगह मिल जायेगी। बीच में जो टापू की तरह सब्जी की खेती रहेगी तो प्रदूषण को भी रोकेंगी और शुद्ध हवा भी मिलेगी। लेकिन आप यह

काम नहीं करते। कभी कह देते हैं कि स्टेट गवर्नमेंट का काम है, कभी कहते हैं कि हमारा काम है। प्रधान मंत्री जो आश्वासन देती हैं वह रद्दी की टोकरी में चले जाते हैं। दूसरे मैं आप से कहता हूँ कि आप भी पत्तन बनायेंगे, आप भी लिंक रोड बनाएंगे, सब कुछ बनायेंगे, लेकिन ध्यान रखियेगा कि किसी की उपजाऊ जमीन ले कर उखाड़ियेगा मत क्योंकि बसाने का आश्वासन आप दे नहीं सकते इसलिए ऐसी जगह बनायें। जहाँ स्टेशन बना देंगे, पत्तन बनायेंगे, खुद शहर बन जायेंगे, खुद बाजार बन जायेंगे लेकिन ऐसी जगह बनाएं जहाँ किसी को उखाड़ना न पड़े।

मैं आप से एक बात और कहना चाहता हूँ इसी के साथ पहले मैं ने कहा था कि नदियों का पेटा भर रहा है। पहले भी जहाज चलता था कलकत्ता से बरहज तक हमारे यहाँ। 1917 में एक एक्ट बना था अन्तर्देशीय जल यान अधिनियम, 1917। उसी के मुताबिक वह चलता था। बरहज नगर हमारे यहाँ देशी चीनी के व्यापार का बड़ा भारी केन्द्र था पुराना। व्यापारिक केन्द्र था। इसीलिए इस के लिये 10-12 किलोमीटर की एक नयी रेल लाइन इस को जोड़ने के लिये बनायी गयी थी। लेकिन नदी का तट भर जाने की वजह से जहाज चलने बंद हो गये वैसे मेरे बचपन में स्टीमर चला करते थे। अगर इलाहाबाद से हल्दिया तक का जल मार्ग आप बनाते हैं तो दूसरी नदियों में जहाँ पहले जलयान चला करते थे उन को जलयान चलाने के लायक बनायें, नौपरिवहन के लायक बनायें। इस से दोनों काम होंगे। अंगुली पकड़ कर पहुँचा पकड़ा जा सकेगा। लेकिन आप भाग जायेंगे और वह बेंगें कि यह काम हम

से नहीं हो सकता। लेकिन अगर आप ने राष्ट्रीय जल मार्ग बनाने का निश्चय किया है तो मैं कहना चाहता हूँ कि आप बड़े विचार के साथ और साहस के साथ इस काम को अपने हाथ में लीजिए और आगे बढ़िये इस के लिये आप को देश की सारी नदियों को गहरा करना पड़ेगा ताकि पानी जल्दी से जल्दी समुद्र में गिर सके और उस में जलयान आसानी से चल सकें। ऐसा होने से नदियों का पानी भी चारों ओर छितगयेगा नहीं और बाढ़ नहीं आयेगी और देश की बहुत बड़ी कृषि संपत्ति करोड़ों रुपयों की जो हर साल डूब जाती है वह बच सकेगी। नौपरिवहन में तमाम लोगों को काम मिलेगा और रोजगार के नये साधन खुल जायेंगे। नये साधन इसलिये खुल जायेंगे कि नौपरिवहन के कारण पहले ही आप जानते हैं कि पुराने शहर जितने थे वे सब नदियों के किनारे बसे हुए थे और उन में नदियों के जरिये ही सारा व्यापार होता था। कालांतर में उन का व्यापार चौपट हो गया। अगर आप इस नौपरिवहन को आप फिर चालू करते हैं तो उन शहरों के भाग्य फिर जागेंगे और जो नये शहर आज रेलों से जुड़े हुए हैं उन का भी भाग्य चमक जायगा और यातायात बढ़ेगा और ऊर्जा की जो नयी शक्तियाँ हैं उन के नये नये स्रोत खुल जायेंगे। परिवहन में जो ऊर्जा का खर्च होता है वह बचेगा और नदी का जल जो ऊर्जा के साधन के रूप में आज तक उपयोग में नहीं आता है उस का उपयोग किया जा सकेगा और उस में हम को सस्ते से सस्ता परिवहन का साधन उपलब्ध होगा। इसलिये मैं कहूँगा कि :

आगे बढ़कर पीछे हटना काम नहीं
सर्दानों का।

इसलिये मैं कहना चाहता हूँ कि जल मार्ग के लिये आप ने जो कदम उठाया है उस पर आप हिम्मत के साथ आगे बढ़ें, भारत के सच्चे केसरी की तरह से आगे बढ़ें और अगर वास्तव में आप इस तरह से इस काम को आगे बढ़ायेंगे तो भारत का किसान आप को अंतरात्मा से आशीर्वाद देगा ।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Sankar Prasad Mitra.

SHRI SUKOMAL SEN (West Bengal): Sir, I should be called now. Yesterday, I started speaking and I have not concluded my speech.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: This is not proper to raise it now. (*Interruptions*)

SHRI SUKOMAL SEN: Yesterday I started speaking. Today, I just went out for a moment. (*Interruptions*)

MR. DEPUTY CHAIRMAN: This is the convention and procedure in this House. If a Member has started speaking on a particular day and he has not concluded his speech on that day, then, next day, he is called first. If he is absent, then, the next Member in the list is called. He is not called again. When you were called today, you were absent. (*Interruptions*) You have to abide by certain rules. There is some convention. You cannot break the convention. I appreciate your point. I told you several times. Do not repeat this point.

SHRI SUKOMAL SEN: Sir, I just went out for a moment.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: There are some norms and procedures in this House. These are for the benefit of the Members. Sometimes, if it is not helpful to the Members, what can I do?

SHRI SUKOMAL SEN: Then, I may be called last.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I told you several time. (*Interruptions*) It is difficult. Shri Sankar Prasad Mitra.

SHRI SANKAR PRASAD MITRA (West Bengal): Mr. Deputy Chairman, Sir, I congratulate the hon. Minister for introducing this Bill. I think, he has rightly said that this is the first time in the history of Indian Shipping and Transport that a Bill was being moved in Parliament for declaring any waterway as a national waterway. I am glad, Sir, that nine other waterways may, in due course, be declared as national waterways. At a time when road transport and rail transport present multiple problems, which are often insoluble, development of river transport has become a dire necessity. I welcome this Bill as a measure which may provide the lifeline for millions living in vast areas in portions of northern and north-eastern India.

Sir, comments have been made and comments can be made on various aspects of this Bill. I shall, however, confine myself only to sub-clause 2 of clause 5 of the Bill. In sub-clause 2 of clause 5 I find that the Central Government may (a) carry out surveys and investigations for the development, maintenance and better utilisation of the national waterways and the appurtenant land for shipping and navigation, and prepare plans in this behalf; (b) make and open new navigable channels; (c) clear, widen, deepen, divert or otherwise improve the channels; and (d) provide or permit setting up of infrastructural facilities. Sir, in the context of sub-clause 2 of clause 5 I request the hon. Minister to consider that the Calcutta Metropolitan city and the Calcutta Port would derive from the proposed national waterways along the Ganga, the Bhagirathi and the Hooghly rivers, much more benefit if the circular waterways and water transport around Calcutta scheme which was originally conceived by the late Dr. Bidhan Chandra Roy, the maker and architect of the modern Bengal, is

implemented simultaneously as a Central scheme. The proposed national waterways and circular waterway have 8.5 kilometres of waterway on river Hooghly in common. Sir, it is not possible within the time at my disposal to give all the details about this scheme, but I shall hand it over to the hon. Minister. I shall give only the main points. The length of this water route along existing waterways would be 32.30 kms. and along the new waterways 11.80 kms. The waterways would carry 3 million passengers daily, 3,000 metric tonnes of cargo daily and would benefit in Calcutta 45 sq. kms. and in Howrah 5 sq. kms. There is no question of acquisition of lands or paying any compensation to any one for providing this waterway. The project would also provide an additional connecting link at Hastings on River Hooghly between the proposed national waterways, namely the Ganga, the Bhagirathi and the Hooghly and the Sunderbans waterways. The project, if implemented, would also remove to a great extent the pollution of the existing waterways and improve the sanitation and environment of a very big area of this city of Calcutta.

1.00 P.M.

Sir, I commend this scheme for the consideration of the hon. Minister and his Department and I do hope that he would consider it sympathetically.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Nirmal Chatterjee. Mr. Sen may speak on the third reading.

SHRI NIRMAL CHATTERJEE (West Bengal): Thank you very much, Sir.

Mr. Deputy Chairman, Sir, whenever any institution or waterway is declared as one of national importance, that is a matter of joy for all concerned. For us in particular, this seems to be quite a happy Bill. The

correspondence that was continuing between the State Government and the Centre actually lasted for two decades and very recently the Left Front Government in its last tenure had been able to persuade the Centre to have such a bill. One need not be hesitant in congratulating the Centre for introducing such a bill.

However, Sir, in this connection it may be pointed out that the various expert committees which have discussed the question of inland navigation have suggested not only this particular waterway but five other waterways also which can be taken up, declared as national and utilised for navigational purposes. The previous speaker has mentioned about the utilisation of the irrigation channels around the metropolitan city of Calcutta. It was a participant in the seminars which discussed those transport possibilities. I do not want to add to the information which he has already supplied. But let me stress, in agreement with him, that even as a city transport, although it is a slower mode, it does help. It is a cheaper mode and has also a non-pollution effect. I am not as optimistic as Mr. Mitra that the problem of pollution in the metropolitan cities would be eliminated by that means.

SHRI SANKAR PRASAD MITRA: I have not said that. It may be reduced.

SHRI NIRMAL CHATTERJEE: All right, to the extent it would have been added, it would not be added. That is the position perhaps and that certainly is a valid point. Referring to the city of Calcutta, it will not ease the transport problem also in the sense that being a slow mode, it will not help the daily commuters, it will not induce the daily commuters to utilise that mode in particular. But that is a different matter for which particularly we from West Bengal are insisting on a circular railway. However, uptill now it has fallen on deaf ears.

While congratulating the Centre for introducing this Bill, even though after decades, may I mention a few other things? Even in introducing such an interesting and helpful Bill, it seems to be limited by the limits of the approach of the Central Government in several ways. May I draw the attention of the Minister concerned and of the House to these? First, it seems to be limited by the limits that there will be Advisory Committees set up. Now it has not been provided that in the Advisory Committees, the various States through which this water stretch flows would be accommodated.

There is a provision for one or more Advisory Committees but nowhere in the Bill is it provided that the representatives of either the State Legislature or the Government should be accommodated in these Committees. I have not introduced any amendment but I wish the Minister looks into this question. Now, it is not only there that I want to stop. In the Bill itself the kind of activities that this Board would adopt are given, which affect not only the stretch of water but also the shore along which the water flows. Now, the kind of activities that have to be indulged in are not merely navigational but there are various others things also. I would therefore not stop at proposing that the Advisory Committees include only representatives of the State Legislature. Coming from West Bengal which has organised its panchayat elections and which has given plenty of powers to such local bodies in the rural areas as well as in the urban areas, I would draw the attention of the Minister and suggest that for small stretches the co-operation of such local bodies along the shore should be taken into account and such small committees for various stretches of the land should be formed so that the various problems arising out of conflicts between the shore population and those working on the river may be eliminated helpfully by such local bodies. This is a limitation

which the State Government of West Bengal has been able to cross but which, I am afraid, still befalls the Centre in its non-democratic pursuit.

I would now draw your attention to another thing. That is a helpful one in the sense that in the communication from the State it was requested that initially at least the financial burden which will be necessary may not devolve on the State. Now, that is so in the Bill. But, may I draw the attention of the Treasury Benches and suggest that while the Centre should bear the cost and, therefore, in imposing the fees the Centre is entitled to cover that cost but whatever surplus would be generated via these fees may be apportioned to the States along which the river flows. Now, that is one point which is not mentioned in the Bill and, as you know, particularly after the discussion on overdrafts of West Bengal, the Plan outlay, etc., such augmentation of revenue would be helping not only West Bengal but, maybe, also Bihar and U.P.

Now there is another aspect to which I want to draw your attention. That aspect is, not only should this waterway—once again I refer to Mr. Mitra—be linked to the waterways along the metropolitan city of Calcutta but, through the Bill, it may be extended to the entire Sunderbans system of waterways which will help people there. As you know, Sunderbans is considered one of the most backward districts in the whole of India and there are special development agencies for the Sunderbans area, and extension of this waterway to that area would be of benefit to the population there and also, incidentally, benefit the navigation schemes there.

A further point with which I want to close is that Expert Committees have recommended that when such waterways are declared to be of

national importance or declared as national waterways, the purpose should not be limited to the navigational points only. The entire stretch can be utilised for fishing and other purposes also and the Board should have comprehensive powers on these other aspects also. And the last point is that I welcome the Bill if for no other reason than this, that the whole stretch has to be dredged. There are large areas falling within West Bengal itself which unless dredged will not be available for this type of navigational purpose. If dredged, the flow of water along with a suitable agreement on the question of the Farakka Barrage may ultimately help also the release of the sands which are clogging the mouth of the Haldia and restore both Haldia and Calcutta ports which are viable and which could be restored via this route, with dredging of this navigational channel, to their old glory.

With this, I would commend the Bill to the House.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The debate will continue.

सदन की कार्यवाही २.१५ बजे तक के लिये स्थगित की जाती है।

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

The House reassembled after lunch at seventeen minutes past two of the clock, The Vice-Chairman (Shri Ladli Mohan Nigam) in the Chair.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI LADLI MOHAN NIGAM): Shri Hansraj Bhardwaj.

SHRI HANSRAJ BHARDWAJ (Madhya Pradesh): Hon. Vice-Chairman, Sir, at the outset I may be permitted to congratulate the

Shipping and Transport Minister for having introduced this Bill which provides for a national waterway that would link Allahabad with Haldia through the Ganges.

Sir, as we all know, an efficient transport system helps in a big way the economy of a developing country. In our country, Sir, we have got a good network of roads. We have also civil aviation that has provided good transport facilities. But Sir, you will agree that we have not devoted our attention to development of inland navigation in our country.

Sir, in all the developed countries of the world we find that inland navigation relieves the traffic to a large extent. The previous speakers have given some details about it. I would only refer to the fact that in the United States 10 per cent of the total traffic is being handled by the inland navigation system. This national waterway will start from the State of Uttar Pradesh, pass through Bihar and ultimately go to West Bengal. When this waterway develops, other development activities will start and the people of the area will be involved in it. When this whole project will be undertaken by the Government of India, there is absolutely no doubt in my mind that the people, that is, the workmen of that area will be given preference as against the outsiders. That would open up opportunities of employment for them. And then once the development work of this project is over, naturally all those people who are working today in the ferries, in the boats, like "Mallahs" and others will also be associated in this system because the bigger mechanised vessels will not solve the problem of these areas. Sir, you will appreciate that all those areas where this river passes through are highly backward. And once this system is developed, we will have to make provision for the weaker sections of the society, the weaker people who live there because it is not that roads are passing through every part of the country. Roads are distant in

some places and especially in the days of floods, you will find that it is difficult to reach the roads. In those eventualities this national waterway will serve in a big way. In areas like Assam, Bengal, Bihar, Orissa and Uttar Pradesh, it becomes difficult for us to transport the agricultural produce and forest produce from one place to another. Once this system is developed, there will be no difficulty for these people to transport their produce through inland navigation.

Sir, this is only a beginning. I would suggest that many such projects should be launched at the national level so that this country will have a network of inland navigation system. These days you find that there is a lot of congestion on the roads. There is also a big queue in civil aviation. Naturally the aeroplanes cannot solve the problem. Therefore, this mode of transport, which is cheaper, has to be encouraged as against the other modes of transport. Sir, once this system is undertaken, the direction in which the Shipping Ministry has started moving, will give a big boost to the economy of this country, if many other parts of the country are also linked likewise. I would not comment much on the necessity of such a system because much has already been said on it.

I would now come to the Bill as it is. You will find that there are three parts of the Bill. The first part deals with development. The second is the maintenance part. It has been said by the previous speaker that there is doubt about the constitution of the advisory committees. At this stage, it is not the advisory committee that should be borne in our minds. At this stage, we should consider whether such a project is necessary to be developed or not. At the development stage, the Government of India should be given a free hand so that this project does not suffer on account of multiplicity of authorities. Therefore, the Shipping Ministry will constitute such advisory committees as

would consist of experts because development work is different from maintenance work and running of this transport system. Therefore, there should be no difficulty for us to pass this Bill as it is. Advisory committees are very important and at a later stage when this project is developed, the question of running of this system would arise. Therefore, all these apprehensions should not be there in our minds. Later on, since this project will run through the three States of U.P., Bihar and Bengal, the association of the various Governments and their co-operation also will be necessary. To that extent these apprehensions have been solved because a reference to arbitration is provided for in Clause 6 and that is, in case of any dispute the Chief Justice of India can also be approached to solve the problems arising out of all these disputes. Therefore, once the developmental handicap is over, then the organisational and maintenance aspect of it will have no problem. Therefore, my only submission before this House is that this Bill should be passed without much argument and much of apprehension.

श्री राम लखन प्रसाद गुप्त :
उपसभाध्यक्ष जी, मैं श्री सीता राम केसरी जी को बहुत-बहुत बधाई देता हूँ कि देर से क्यों न हो, परंतु बहुत ही महत्वपूर्ण विधेयक, गंगा-भागीरथी-हुगली नदी पर इलाहाबाद और हल्दिया तक के मार्ग को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने की व्यवस्था के लिए यह विधेयक लाए हैं।

यह अनेक वर्षों से सोचा जा रहा था और इस पर कई कमेटियाँ भी बनीं, परंतु अभी तक कुछ हो नहीं पाया था। अब भी इसके बाद कब हो पायेगा, व्यवहार रूप में कब आएगा, इस पर मुझे चिंता जरूर है।

मैं मंत्री महोदय जी को इस समय आप्रह और साथ ही साथ चेतावनी भी

देना चाहता हूँ कि कम से कम जो देर इसमें पहले से हो चुकी है, अब कम से कम देर न हो क्योंकि इनलैंड वाटर ट्रांसपोर्ट के ऊपर विचार करने के लिए सब से पहली एस्टीमेट्स कमेटी पार्लियामेंट की 1956-57 में बनी और फिर गोखले कमेटी आन इनलैंड वाटर ट्रांसपोर्ट 1959 में एण्ड दी कमेटी आन ट्रांसपोर्ट पारलिसी और कोआर्डिनेशन 1960 में और एस्टीमेट्स कमेटी 1968-69 में, फिर इनलैंड वाटर ट्रांसपोर्ट कमेटी यह फार्म हुई थी। 27-8-1968 को अण्डर दी चेयरमैनशिप आफ श्री भगवती, जो असम के एम० एल० ए० थे। इतनी सारी कमेटियां हो चुकी हैं और उसके बाद अब यह बिल लाया है।

तो, उपसभाध्यक्ष जी, मैं यह कहूंगा कि यह जो बिल और जो इसमें व्यवस्था करने की कोशिश की जा रही है, पहले भी आजादी के पहले ज्वाइंट स्टीमर कम्पनी जो बिहार, असम और बंगाल में अपने नौवहन को चलाती थी, यह 1844 में चली थी और 1844 से लेकर 1-1-1968 को इसे बंद कर देना पड़ा था। उस समय यह असम से कलकत्ता, कलकत्ता से पटना और पटना से बक्सर, इन तीन जगह इनका ट्रांसपोर्ट का काम होता था। परंतु आजादी के बाद और इस मार्ग में पाकिस्तान का हिस्सा पड़ जाने के कारण, कई एक तरह के व्यवधान उपस्थित हुए और उस तरफ सरकार का ध्यान भी नहीं गया जिससे कि हम इसे वायबल बना करके चला सकें।

नतीजा यह हुआ कि 1-1-1968 को इसे बंद कर देना पड़ा था। तो मैं यह कहूंगा कि उसके बाद गंगा-ब्रह्मपुत्र बोर्ड भी बना, परंतु यह गंगा-ब्रह्मपुत्र बोर्ड इसे कमर्शियल वायबल नहीं समझ

करके, इसमें आगे काम नहीं हो सका। बिहार गवर्नमेंट ने इसकी जो स्पेसिफिक दो योजनाएं दी थीं, उसमें एक पटना-बक्सर के लिए और एक भागलपुर से काढ़ागोला एक जगह हैं, उसके लिए थीं। उसमें पटना-बक्सर 185 किलोमीटर और भागलपुर-काढ़ागोला 70 किलोमीटर थी, परंतु यह जो बिहार गवर्नमेंट की योजनाएं थीं, इसके लिए केन्द्रीय सरकार को रिपोर्ट सबमिट की गई थी, परन्तु सरकार से इसके ऊपर भी कोई अनुमति नहीं मिलने के कारण इस पर भी कोई काम नहीं हो सका था और इसलिए यह आवश्यक है कि इन सारी चीजों के ऊपर हमें विचार करना होगा क्योंकि बहुत पहले तो यही जलमार्ग बहुत महत्वपूर्ण मार्ग था।

इस समय जो रेल मार्ग है, कम से कम माल ढोने के लिए रेल मार्ग में इस समय बहुत गड़बड़ी चल रही है। खास करके छोटी दूरी के लिए तो रेल माल ढो नहीं पाती है। दूसरे उसके अंदर पिलफ्रेज भी इतना हैं कि उसके कारण छोटे-छोटे व्यापारी खास करके अपना माल ले जाना नहीं चाहते हैं।

दूसरी तरफ, जो रोड ट्रांसपोर्ट ट्रक का है, वह काफी मंहगा है। और उसके चार्ज भी बहुत अधिक हैं। अब तो ट्रक माल सहित गायब हो जाएगा, चोरी हो जाएगी। यह आम बात हो गई है। मैं समझता हूँ, अगर यह जलमार्ग शुरू हो जाएगा तो यह सब से सस्ता भी पड़ेगा और सस्ते के साथ-साथ छोटी दूरों तक ले जाने की व्यवस्था बहुत आसानी से होगी क्योंकि पहले नदी के किनारे ही बड़े-बड़े शहर बसते थे और धार्मिक स्थान भी थे। आज भी इलाहाबाद से शुरूकर हल्दिया तक में बहुत बड़े-बड़े शहर

हैं और उस के कारण माल ढोने के काम में भी कोई कठिनाई की बात नहीं होगी। यह अवश्य है कि, जैसा कि अपने से पूर्ववक्ताओं ने अपने भाषण में कहा है, इस नदी के मार्ग को ठीक स्थिति में रखना आवश्यक है। हर जगह नदी छिछली होती जा रही है, उसमें बालू और सिल्ट भरता जा रहा है और डेल्टा न होने की वजह से बहुत विकृत हो रही है अतः यह आवश्यक है कि ज्यों ज्यों आवादी बढ़ रही है, हम जलमार्ग को वाएबल बना कर अच्छी तरह चला सकें। मैं समझता हूँ कि अगर ट्रांसपोर्ट के ऊपर इस तरह से ध्यान दिया जाएगा जो बार के समय में या किसी इमरजेंसी के समय में होता है, तो हमें उस से लाभ पहुंचेगा।

इसके साथ ही साथ मैं यह चाहता हूँ कि यह भी देखा जाए कि कानपुर से लेकर राजमहल तक कितना प्रदूषण होता है क्योंकि जितना म्युनिसिपलिटि का डर्ट और गंद होता है नाले द्वारा उसे गंगा नदी में बहाया जाता है। उसी तरह से जितनी फैक्टरी हैं उनका गंदा पानी सब नदी में डाला जाता है। उपसभाध्यक्ष महोदय, आपको ताज्जुब होगा कि मुंगेर में गंगा नदी के ऊपर एक वक्त आग लग गई थी। आपको ताज्जुब तो होगा कि नदी में कैसे आग लगी? हकीकत यह है कि बरौनी के नजदीक इंडियन आइल रिफायनरी का डर्ट इतने बड़े पैमाने पर छोड़ा गया कि जब मुंगेर के नजदीक वह इतनी तादाद पर आ गया कि वहां किसी ने सिलाई से जलती बीड़ी फेंक दी तो सारा आग पकड़ गया और घंटों तक आग जलती रही। इस तरह से प्रदूषण के कारण अगल-बगल के शहरों में रहने वाले नागरिकों का स्वास्थ्य बहुत खराब हो जाता है। इस बारे में केन्द्रीय

कानून भी बन चुका है। अतः इस प्रदूषण को भी रोकने के बास्ते इसमें व्यवस्था होनी चाहिए।

इसके साथ साथ हम यह भी देखते हैं कि कोई भी राज्य सरकार का कोई अपना निजी कानून नहीं है जिस के जरिए नदी के जलमार्ग को वह प्रशासित कर सके, चला सके। मेरे बिहार राज्य में तो कम से कम है ही नहीं और जब एक फ्लड कमेटी का मेम्बर था और जब उस नदी का दौरा कर रहा था उस समय मैंने देखा था कि सरकार से जब भी पूछा तो मालूम हुआ कि उसके पास कोई कानून नहीं है। एक ही कानून वह है एल्युवियन और डेल्टावियन ऐक्ट और उसी के मुताबिक व्यवस्था की जाती है परंतु उस सिलसिले में नदी की धारा बदलने पर नदी के अंदर जो जमीन गिर जाती है या जो जमीन निकल जाती है तो उनके जरिए कोई प्रशासनिक व्यवस्था नहीं है। इसलिए मैं चाहूंगा, इन गारी बातों के ऊपर सोचकर उचित व्यवस्था की जाए।

अंत में उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं एक बात कहना चाहता हूँ कि इस नदी की जो ट्रिब्युटरीज हैं, जो सारी नदियां आकर मिलती हैं वे नदियां भी बहुत महत्वपूर्ण हैं जैसे घाघरा नदी छपरा के नजदीक गंगा में मिली है, गंडक पटना में मिली है, बूढ़ी गंडक मुंगेर के नजदीक मिली है, कोसी कुरसैला के नजदीक मिली है, कर्मनासा चनुसा के नजदीक मिली है, सोन कोइलवाड़ के नजदीक मिली है, पुनपुन पटना के नजदीक मिली है। ये सब नदियां भी इसके अंदर लायी जाएं इसके लिए प्रावधान किया जाए क्योंकि इन नदियों के रास्ते भी जलमार्ग हैं। इन नदियों में स्टीमर भी चलाया जा

सकता है और इनके लगे काफी महत्वपूर्ण शहर हैं। इस तरह से उन को छोड़ना ठीक नहीं होगा। मंत्री महोदय से मेरा निवेदन है कि इन सारी चीजों के ऊपर सोच विचार करके उसके बारे में भी व्यवस्था रखेंगे।

जहां तक कमेटी के गठन का सवाल है, उसके विषय में कई वक्ताओं ने कहा है। कमेटी के गठन के विषय में एक पक्षपातपूर्ण रवैया रहता है और सुन्यवस्था के साथ संचालन करने का खयाल न रख कर व्यक्ति का खयाल रखा जाता है। तो यह व्यक्ति का खयाल न रख कर, एक अच्छी व्यवस्था कैसे हो, इसका खयाल रखना आवश्यक है।

सब से अन्तिम बात यह है कि कानून बनने के बाद इसे जल्दी से जल्दी लागू किया जाय, न कि कानून बनने के बाद 5-6 वर्ष छोड़ दिया जाय। सीताराम जी केसरी खुद भी पटना के रहने वाले हैं। इस का महत्व बहुत है। उन के नाम के साथ इस का व्यावहारिक रूप जुड़ जाय तो उन का नाम और भी उजागर होगा और सारे नागरिकों की भलाई भी होगी।

SHRI SHRIDHAR WASUDEO DHABE (Maharashtra): Mr. Vice-Chairman, Sir, this Bill is a very important Bill and, in fact, it is a landmark because, for the first time, we are legislating on the national waterway and I congratulate the Minister for piloting this Bill.

Sir, this Bill, as it stands, is a very limited Bill. Clause 2 of the Bill says that what is specified in the Schedule shall be declared a national highway. But there is no provision in the Bill or in the Act by which they can amend the Schedule or alter the Schedule and, therefore, if the Act had provided under this Section a

provision for enlarging the scope of the Schedule, they could have then better management of the national waterways.

Sir, I fail to understand one thing. When they have taken this responsibility to have national waterways just like national highways, I do not know why the Bill is restricted. I would like to request the Minister to explain why the Bill is restricted to the Allahabad-Haldia stretch of the Ganga-Bhagirathi-Hooghly river. There are other rivers also in the country and there is a great demand for having national waterways. There is the Narmada and there is the Tapi and, Sir, in our areas, there is Godavari and there is the Krishna river and in the South there is the river Cauveri, and national waterways could have been demarcated in these areas also for inland water transport which would have gone a long way in meeting the demands of the people. Though this Bill is a good beginning, the Government has missed an opportunity to declare national waterways in different areas of the country in which case the Government could have assumed powers and under the same principles or laws they could have waterways without further legislation.

Then, Sir, in regard to the clause on arbitration, it is said that the arbitrator shall be appointed by the Chief Justice. But I find that even the private parties disputes will also come there and not disputes between the States and the Centre alone. There is no provision here to stipulate that the arbitrator should give his decision with expedition. We have got experience of Inter-State river water disputes and the arbitration tribunals take a long time for giving their decisions and sometimes they take years. It is not clear from this legislation why the Government has not provided a time-limit or put some sort of greater responsibility for deciding the matter with expedition. I think this

could be a stumbling block in the administration of this Act and in carrying out the purposes for which this national waterway is to be created. Then, Sir, I come to the question of Advisory Committees.

There are certain interests which are referred to in the clause relating to the Advisory Committees. Clause 8(2) says: "...the Advisory Committees shall consist of such number of persons to represent the interests connected with shipping and navigation and allied aspects as the Central Government may deem fit."

I think, Sir, that this is one aspect where the Government is making a mistake. In fact, representatives of people who are affected, who are interested in this inland water transport, should find a place in this Committee and they should have been taken on this Committee. I think the Members of Parliament or MLAs or those who are directly interested in or connected with the inland water transport system in that area should find a place on these Committees. I do not understand why it has been restricted to the interests connected with shipping and navigation. I do not mind if they are taken on this Committee. Certainly, there are private shipping corporations and other companies. They should find a place in this scheme. But why others are excluded from the advisory committees? There is no reply and there is nothing to indicate the Government mind on this aspect.

Sir, other aspects are already very much discussed by others. Lastly, I would like to know this from the hon. Minister. In the Statement of Objects and Reasons, in paragraph 2, it is stated—I quote:

"...Information currently available indicates that the depth of water beyond Allahabad on the above referred river system is not adequate for sustained operation by large mechanised crafts."

If that is the position that the depth of water is not adequate for sustained operation by large mechanised crafts, I would like to know from the hon. Minister how he expects and anticipates or has a plan to make it effective inland water transport system on this river, which is going to be a landmark in our country—I do not know how much time it will take—in the navigation and this sort of transport system.

Sir, I welcome the Bill.

श्री सूरज प्रसाद (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ और यह समझता हूँ इस बिल को लाकर एक अच्छा काम मंत्री महोदय ने किया है। शायद उनके जरिये यह पहला ही अच्छा काम है जिस को हम लोगों को देखने का मौका मिल रहा है। इस बिल में बहुत तरह की बातें हैं और यह मैं आप के माध्यम से मंत्री महोदय से जानना चाहूँगा कि यह जलमार्ग को विकसित करने का जो प्रयास हो रहा है यह तीन राज्यों से हो कर गुजरगा—उत्तर प्रदेश, बिहार और पश्चिमी बंगाल में मंत्री महोदय से यह जानना चाहूँगा कि क्या इन राज्यों की सरकारों से इस बिल को पेश करने से पहले अनुमति ले ली गयी है। क्योंकि ऐसा भी हो सकता है कि बिल के पास हो जाने के बाद कोई कानून का सहारा ले हाईकोर्ट में या सुप्रीम कोर्ट में जाये। तो बिल के पास होने के बाद अनावश्यक विलम्ब उसमें हो सकता है। इसलिये मैं इस दिशा में सफाई चाहूँगा मंत्री महोदय से।

दूसरी बात जो मैं इस संबंध में जानना चाहूँगा वह यह है कि इस जलमार्ग को विकसित करने में करोड़ों रुपये खर्च होंगे और जैसा कि बिल के एम्स एंड ग्रांजेंट्स में ही लिखा हुआ है कि इलाहाबाद के बाद बहुत जगहों में बड़े बड़े जहाज चलने

लायक मार्ग नहीं है इसलिये उस की सफाई की जरूरत पड़ेगी और जो उस की सफाई की जायगी उस में बहुत काफी खर्च आयेगा। इस लिये मैं सरकार से जानना चाहता हूँ कि इतना रुपया खर्च करने के बाद जो जलमार्ग विकसित होगा उस में जो जहाज चलेंगे वे केवल राजकीय क्षेत्र में चलेंगे या प्राइवेट लोगों को भी उसमें जहाज चलाने की अनुमति दी जायगी। मेरी अपनी समझ यह है कि जो जहाज चलाये जायें इतना रुपया खर्च करने के बाद वे तमाम जहाज राजकीय क्षेत्र में ही चलाये जायें। हाँ थोड़ी दूर तक अगर नाव चलती है तो उस के लिये अनुमति दी जा सकती है।

तीसरी बात जो मैं जानना चाहूँगा—जैसा कि पहले ही मैंने कहा कि तीन सरकारों का प्रश्न इसमें है। जो एड-वाइजरी कमेटी बनाने की बात कही गयी है उस में यह नहीं कहा गया है कि कौन कौन उस में रहेंगे। उस एडवाइजरी कमेटी में राज्य सरकारों के प्रतिनिधि रहेंगे या नहीं। जो विभिन्न इंटररेस्ट के लोग होंगे वे उसमें होंगे या नहीं, जनता के प्रतिनिधि उसमें होंगे या नहीं। तो इस की कोई सफाई नहीं की गयी है। गोल मोल बातें इस बारे में कही गयी हैं।

चौथी बात जो मैं जानना चाहूँगा कि इस जलमार्ग को विकसित करने के बाद जो आमदनी होगी वह आमदनी सिर्फ केन्द्र सरकार को होगी या उस आमदनी का बंटवारा विभिन्न राज्यों के बीच होगा। क्योंकि यह जलमार्ग तीन राज्यों से होकर गुजरता है। ऐसी अवस्था में सरकार की तरफ से यह सफाई होनी चाहिए कि जो आमदनी इस जहाज चलाने से या नाव चलाने से होगी वह आमदनी सिर्फ केन्द्रीय सरकार

की होगी या वह आमदनी राज्य सरकारों के बीच में वितरित की जाएगी?

अन्त में मैं यह कहना चाहूँगा कि इस कानून के पास करने के पीछे सरकार की नीयत अच्छी है, लेकिन यह कानून कितने दिनों में लागू होगा? कोई कालबद्ध बातें इस कानून के अन्दर नहीं की गई हैं। सरकार बहुत से कानून बनाती है। हम लोगों का भी अनुभव यह है कि ये तमाम कानूनों का बहुत बड़ा हिस्सा जो खासकर जनता के लाभ से सम्बन्धित हैं वह सरकार की अत्मारियों में बन्द करके रख दिया जाता है। इसलिए मैं सरकार से जानना चाहूँगा कि यह कानून पारित हो जाएगा लेकिन पारित होने के बाद कोई कालबद्ध योजना सरकार पेश करना चाहती है कि नहीं और कितने दिनों के अन्दर यह जल मार्ग विकसित किया जाएगा? एक वर्ष, दो वर्ष, तीन वर्ष या 5 वर्ष? इसलिए इस बात की भी इस बिल में सफाई होनी चाहिए। ये कुछ बातें थीं जो मैं आपके सामने रखना चाहता था। मेरा तो इस पर संशोधन भी है, जब यह संशोधन आयेगा कलाज-वाइज तो उस पर मैं अपनी बातें पेश करूँगा।

अन्त में मैं आपसे यह भी कहना चाहता हूँ कि सेलैक्ट कमेटी में जो भेजने के बारे में हम लोग बातें पेश करते हैं तो मंत्री जी को अगर बिल पेश करने का अधिकार है तो उसी रूप में जब हम सेलैक्ट कमेटी में भेजने का प्रस्ताव रखते हैं तो हमको भी या दूसरे माननीय सदस्यों को बोलने का अधिकार होना चाहिए। अगर इसका नियम नहीं है तो इस तरह के नियम की व्यवस्था आपके द्वारा की जानी चाहिए।

श्री सोता राम केसरी : उपसभाध्यक्ष महोदय-सर्वप्रथम हम माननीय सदस्यों को नोटिश : धन्यवाद देंगे कि सभी लोगों ने

इस विधेयक का स्वागत किया है। उस स्वागत के लिए हम कृतज्ञता ज्ञापन करते हुए आगे भी सहयोग की अपेक्षा रखते हैं।

श्री सुरेन्द्र मोहन जी ने अपने भाषण के सिलसिले में कुछ सुझाव रखे हैं। उस सम्बन्ध में मैं कहना चाहता हूँ कि रेत हटाने के बारे में जो बात उन्होंने कहीं जब यह विधेयक पास हो जाएगा तो, जलयान चलने का प्रबन्ध होगा तो बिना रेत हटाये जलयान चलाने की संभावना नहीं रहती है इसलिए हम इस बात का स्वागत करते हैं।

दूसरी बात उन्होंने कही कि उद्योग धंधों को, जैसे जूट और चीनी उद्योगों से सम्बन्धित रखना ही होगा, इसमें दो रायें नहीं हैं। जब इस जल मार्ग का विशेष कार्य ही कासेगा ढोना है तो उसे उद्योगों से संबंधित रखना ही होगा। जहां तक यात्रियों को ढोने का प्रश्न है, वह भी प्रबन्ध हो सकता है, मगर मेरा ख्याल है कि उस दिशा में अभी तक उतना प्रोत्साहन यात्रियों में नहीं है उसका अभाव होगा और हम इस बात का स्वागत करेंगे कि वे आयें।

जहां तक आप जानते हैं, यह जल मार्ग इलाहाबाद से हल्दिया के बीच में, जैसा हमारे मित्र और माननीय सदस्य ने सुझाव दिया, दोनों किनारों पर जो बड़े बड़े नगर बसे हुए हैं जिनकी वजह से गंगा के जल में गन्दा पानी आने की संभावना होती है और जल में प्रदूषण उत्पन्न होता है, तो इसका भी हम ध्यान रखना चाहते हैं। यह मुझे खुशी है कि हमारे बीच में सिचाई मंत्री जी भी उपस्थित हैं और यह उनके विभाग से संबंधित हैं फिर भी हम

भी इस दिशा में जरूर ध्यान रखेंगे। (व्यवधान) जहां तक बाढ़ का प्रश्न है यह भी इनसे संबंधित है। यह बात ठीक है कि बाढ़ के कारण जलमार्ग में अंतर पड़ सकता है। इस संबंध में मैं इतना आश्वासन दे सकता हूँ कि जिनकी जमीन जलमार्ग के लिये ली जायेगी ऐसे लोगों के लिये विधेयक में प्रावधान है ट्रिब्यूनल के द्वारा आर्बिट्रेशन के द्वारा। जैसा माननीय सदस्य ने कहा आर्बिट्रेशन का निर्णय विलम्ब से होता है, यह ठीक है। हम चाहते हैं कि आर्बिट्रेशन का जो निर्णय हो वह शीघ्रता-शीघ्र हो। शीघ्र होने से कार्य में सक्रियता आयेगी और तेजी भी आयेगी। इतना हम आपको आश्वासन देते हैं कि जहां तक आर्बिट्रेशन का सवाल है, आर्बिट्रेशन के एवार्ड में शीघ्रता आनी चाहिये मैं आपके इस विचार से सहमत हूँ। जहां तक मल्लाहों की बात है यह ठीक है कि नाविक, मल्लाहों का हित भी इसमें रखना चाहिये। क्योंकि जो नाविक होते हैं, मल्लाह होते हैं उनको दक्षता की आवश्यकता तो होती ही है जनरल बोट्स में लेकिन जहां तक मशीन के, जहाजों, जलयानों का प्रश्न है इसमें उनकी सक्रियता के द्वारा उन्हें इस योग्य बनाने की दिशा में हम सोचते हैं जिसमें वे बेकार न हों और उनकी सक्रियता उनकी योग्यता हमको मिल सके।

जहां तक अधिकारियों के चयन का संबंध है मैं कहना चाहता हूँ कि अधिकारियों के चयन के संबंध में यह आप जानते हैं कि जो भी विभाग होता है उस विभाग के उच्च अधिकारी का इस ओर ध्यान देना चाहिये। जो भी अधिकारी इसके लिये नियुक्त किये जायें वे योग्य हों, उसमें एक्सपर्ट हों तब तो काम कर सकेंगे इसमें दो विचार नहीं हैं।

आपने कहा कि दुर्घटनाग्रस्त जो हो उनके लिये कुछ होना चाहिये। इसका भी

विधेयक में प्रावधान है। जो भी दुर्घटना-ग्रस्त होंगे उनको हर तरह से मुआवजा देने का प्रबन्ध किया जायेगा।

जहां तक राज्य सरकारों का प्रश्न है उस संबंध में हम बताना चाहते हैं कि इन तीनों राज्य सरकारों की इस दिशा में पहले से यह मांग रही है कि जलमार्ग को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित किया जाए। उनकी राय ली जा चुकी है।

जहां तक आपने फीस की बात कही यानी जो उसके द्वारा आमदनी होगी क्या उसकी आमदनी को राज्यों में वितरित किया जाएगा? एक बात हम बताना चाहते हैं कि चूंकि केन्द्रीय सरकार के अंतर्गत यह आता है और इसकी देखभाल, रख रखाव या इसके विकास का कार्य सारी केन्द्रीय सरकार को करना है इसलिये आमदनी के वितरण के संबंध में कोई आश्वासन इसलिये नहीं दे सकता हूं कि आमदनी जो केन्द्रीय सरकार के पास होती है योजना के आधार पर चाहे यह विभाग हो या दूसरा विभाग हो वह सभी राज्य सरकारों को एक आमदनी में भागीदार के रूप में नहीं लेकिन योगदान के रूप में दी ही जाती है। इसमें दो राय की बात नहीं है।

जहां तक इन जलमार्गों के संबंध में आपने कहा कि राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित किया जाए, इस संबंध में मैं इतना ही आश्वासन देता हूं कि उसका परीक्षण जारी है, अध्ययन जारी है और जब अध्ययन पूरा हो जाएगा और इस जल-मार्ग में जब हम कामयाबी हासिल करेंगे तो दूसरे जल मार्गों को भी राष्ट्रीय जल मार्ग बनाने की दिशा में हम सोचेंगे ऐसा हम सोचते हैं।

हमारे एक मित्र ने कहा कि भागलपुर और कारागंला और पटना से बक्सर

के बारे में भी विचार किया जाना चाहिए। मैं इस सिलसिले में कोई आश्वासन नहीं दे सकता हूं क्योंकि यह स्थानीय प्रश्न है, राज्य का प्रश्न है। मगर जब यह जल मार्ग घोषित हो जाएगा तो सरकारी जहाज, जलयान चलेंगे और साथ-साथ प्राइवेट औरनर्स के जहाज भी चलने का प्रबन्ध होगा। उनको कर्ज देने का भी प्रावधान है। इसीलिए हमने कर्ज की जो अधिकतम सीमा थी उसको तोड़ दिया है और मांग के अनुसार जैसा जो चाहेंगे उसके अनुसार चाहे कंटी बोट हो, चाहे प्रोपेलड वेसल हो, सब के लिए कर्ज आपकी मिलेगा। इसका प्रावधान बैंक के द्वारा रखा गया है। इसमें कोई कठिनाई नहीं होगी। जैसा कि मैंने कहा, जब दूसरे जल मार्गों को राष्ट्रीय जल मार्ग बनाने के योग्य समझा जाएगा तो पुनः हम आपके बीच में आएंगे संसद के बीच में आएंगे और आपके द्वारा विधेयक पास करा कर फिर उसको राष्ट्रीय जल-मार्ग घोषित करेंगे।

मित्र साहब ने कलकत्ता में सर्किल ट्रांसपोर्ट की बात कही है। उनका सुझाव बहुत अच्छा है। मगर उसको चलाने का आश्वासन मैं नहीं दे सकता हूं क्योंकि उसकी दिशा में कोई अध्ययन नहीं किया गया है। परन्तु उनका सुझाव विचारणीय है, उस पर विचारेंगे। हम यह चाहेंगे कि इस जल मार्ग में इलाहाबाद से हल्दिया तक जितने भी छोटे छोटे स्ट्रेचेंज हैं, जैसे पटना से बक्सर या पटना से कारागंला या कलकत्ता की योजना, इसको राष्ट्रीय आधार पर और राष्ट्रीय जलमार्ग के अन्तर्गत लाने के बारे में सोचेंगे। इसलिए एक सूत्र में यह आबद्ध हो जाता है और उसका एक राष्ट्रीय चित्र देश के सामने आता है और तीन राज्यों को एक सूत्र में आबद्ध करके एक अच्छे मार्ग का काम हो सकता है। इसलिये आपका सुझाव भी विचारणीय है।

SHRI SHRIDHAR WASUDEO DHABE: What about the advisory committee?

श्री सीता राम केसरी : जहां तक सलाहकार समिति का संबंध है, इस संबंध में हमारे आदरणीय सदस्यों ने जो कुछ कहा है उसके संबंध में मैं इतना ही आश्वासन देता हूं कि सलाहकार समिति बनाने का अर्थ है कि जितने लोग और जिन-जिन विभागों का उसमें हित है उन सभी लोगों का प्रतिनिधित्व उसमें रहेगा। एक सदस्य श्री चटर्जी साहब ने यह सुझाव दिया कि इस बीच में जितने भी गांव पड़ते हैं, चाहे वे लोकल बाड़ीज हों, उनका भी उसमें प्रतिनिधित्व होना चाहिए। यह उनके हित में होगा कि किसी लोकल बाड़ी को जल मार्ग में रखा जाए। कुछ स्थानों पर एक नगर से दूसरे नगर में जलमार्ग नहीं है, जैसे भागलपुर में, वहां तो यह नहीं है। अगर किसी-किसी लोकल बाड़ी में अपना ट्रांसपोर्ट चलता है। मान लीजिये, कोई चलाता है तो ऐसे संगठनों में, सलाहकार समिति में, प्रतिनिधित्व तो होना चाहिए, ऐसा मैं समझता हूं। जहां तक एम० पीज० और एम० एल० एज० की बात कही है, यह भी विचारणीय हैं। मगर मैं आपको आश्वासन तो नहीं दे सकता, इतना ही कह सकता हूं कि इस पर मैं विचार करूंगा। यह विचारणीय विषय है। इससे लाभ होगा हमारे जल मार्गों के रख रखाव में या विकास कार्य में। उनके विचार से, उनके परामर्श से मुझे जो लाभ होगा, उसका मैं लाभ उठाना चाहूंगा। मगर अभी फौरन, तत्काल, आश्वासन देने में असमर्थ हूं। जहां तक श्री चटर्जी ने जो यह राय दी है कि इस जलमार्ग को सुन्दरवन के लिये कर दिया जाय, मैं यह कहना चाहता हूं कि सुन्दरवन स्वतः एक जल मार्ग बनाने के योग्य है इस 3.00 P.M. आधार पर उसका अध्ययन हो रहा है। तो अभी मैं आश्वासन नहीं दे सकता। मगर यह जो सुझाव है एक जल मार्ग

को दूसरे जल मार्ग से सम्बद्ध कर देने में एक बहुत बड़ा लाभ यह होता है कि माल ढोने में, माल को एक इलाके से दूसरे इलाके लाने ले जाने में आसानी होती है। मगर हम तत्काल इस पर आपको आश्वासन नहीं दे सकते हैं। मगर आपका सुझाव बहुत विचारणीय है। यह इस दृष्टि से विचारणीय है जैसा कि मैंने कहा कि राष्ट्रीय जल मार्ग के लिये वह नदी प्रस्तावित है और उसका अध्ययन जारी है। इसलिये अभी इस पर तत्काल कोई आश्वासन दे देना कि इससे सम्बद्ध कर देंगे, यह मैं समझता हूं कि उचित नहीं है। मैं समझता हूं कि जितने आपने प्वाइन्टस दिये थे, सभी प्वाइन्टस का मैंने उत्तर दे दिया है। अब मेरा आपसे निवेदन है कि इस विधेयक को, जैसा मैंने पेश किया है, समूल रूप में आप पारित कर दें। इन शब्दों के साथ पुनः अपने आदरणीय सदस्यों को मैं कोटिशः धन्यवाद देता हूं।

उपसभाध्यक्ष (श्री लाइली मोहन निगम): एक बात की आपने सफाई नहीं की। श्री रामलखन गुप्ता ने आपको आधुनिक भागीरथ बताया और यह भी निवेदन किया था कि आपके ही रहते योजना कार्यान्वित हो जाय इसके बारे में आपका क्या कहना है?

श्री सीताराम केसरी : मैं एक ही आश्वासन दूंगा। जब तक मैं इस विभाग का ईंचार्ज हूं मेरी पूरी कोशिश रहेगी कि विधेयक पास होने के बाद जितनी जल्दी इसको क्रियान्वित किया जा सकता है, मूर्त रूप दिया जा सकता है, दिया जाय, यह आश्वासन मैं देता हूं।

श्री कलराज मिश्र (उत्तर प्रदेश) : अवधि कोई बतलाइये।

श्री सीताराम केसरी : एक चीज मैं कहता हूं। जहां तक समय का प्रश्न है समय की सीमा का वचन इ

देता कि हमारे आदरणीय सदस्यों ने तीन साल की बात कही है। सम्भवतः तीन साल से पूर्व भी यह हो सकता है। ... (व्यवधान) समय की पाबन्दी में वचन-बद्ध

उपसभाध्यक्ष (श्री लाडली मोहन निगम): तीन साल से ज्यादा नहीं होगा?

श्री सीता राम केसरी: मगर इस बात के लिये वचन-बद्ध हूं और इतना मैं आश्वासन देता हूं, सदन में कि मेरी यह पूरी कोशिश रहेगी कि इस विधेयक को कार्यान्वित रूप देने में समय की ओर पूर्ण रूप से मेरा ध्यान होगा और मैं पूर्ण रूप से इस वचन पर आबद्ध रहूंगा। इन शब्दों के साथ मैं सदन में निवेदन करता हूं कि इस विधेयक को समूल रूप में पारित कर दिया जाय।

उपसभाध्यक्ष (श्री लाडली मोहन निगम): मैं श्री सुरज प्रसाद के संशोधन को बोट के लिये रख रहा हूं।

श्री सुरज प्रसाद: उपसभाध्यक्ष जी, हमको भी इस पर बोलना है। ... (व्यवधान) ...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI LADLI MOHAN NIGAM): I will now put Mr. Suraj Prasad's amendment to vote.

The question is:

"That the Bill to provide for the declaration of the Allahabad-Haldia Stretch of the Ganga-Bhagirathi-Hooghly river to be a national waterway and also to provide for the regulation and development of that river for purposes of shipping and navigation on the said waterway and for matters connected therewith or incidental thereto, be referred to a Select Committee of

the Rajya Sabha consisting of the following members, namely:

1. Shri Suraj Prasad
2. Shri Hukmdeo Narayan Yadav
3. Shri Shiva Chandra Jha
4. Shri Kalraj Mishra
5. Shrimati Kanak Mukherjee
6. Shri P. N. Sukul
7. Shrimati Pratibha Singh
8. Shri Ram Naresh Kushawaha
9. Shri G. C. Bhattacharya
10. Shri Indradeep Sinha
11. Shri Surendra Mohan

with instructions to report by the first week of next Session."

The motion was negatived.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI LADLI MOHAN NIGAM): Now I will put the motion.

The motion is:

"That the Bill to provide for the declaration of the Allahabad-Haldia Stretch of the Ganga-Bhagirathi-Hooghly river to be a national waterway and also to provide for the regulation and development of river for purposes of shipping and navigation on the said waterway and for matters connected therewith or incidental thereto, be taken into consideration."

The motion was adopted.

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

Clause 2 was added to the Bill.

Clause 3—Declaration as to expediency of control by the union of Ganga-Bhagirathi-Hooghly river for certain purposes

उपसभाध्यक्ष (श्री लाडली मोहन निगम): मैं अब खण्ड-3 को लेता हूं। इसमें एक संशोधन है। श्री सुरज प्रसाद जी, क्या आप रख रहे हैं।

श्री सूरज प्रसाद : जी हां। मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

1. "पृष्ठ 2 पर, पंक्ति 7 में 'राष्ट्रीय जल-मार्ग पर' शब्दों के पश्चात् 'जिसका उत्तर-दायित्व राज्य क्षेत्र के अधीन लिया जाना है' शब्द अन्तःस्थापित किये जायें।

खण्ड-3 में जो बातें कही गई हैं वह यह हैं कि सरकार जल मार्ग को अपने नियंत्रण में विकसित करेगी और अपने रेगुलेशन में रखने की कोशिश करेगी लेकिन विकसित हो जाने के बाद इस जल-मार्ग पर किस के जहाज चलेंगे यह इस पर साफ नहीं है। मंत्री जी ने अपनी बहस की रोशनी में जो बातें कहीं उनमें भी सफाई नहीं हुई। इसलिए मेरा प्रस्ताव यह है कि नेशनल वाटर-वे के बाद जोड़ा जाए कि इस पर जो जहाज चलेंगे वे राज्य के क्षेत्रों में ही चलाए जाएंगे एक्सेप्शन हो सकता है नाव वगैरह चलने की बात छोड़ दी जाए लेकिन जो जहाज चलेंगे वे राज्य के क्षेत्र में चलेंगे। ऐसी बात मैं क्यों कहता हूँ क्योंकि सरकार के इसको विकसित करने में अरबों-खरबों रुपये खर्च होंगे। अरबों रुपये खर्च करने के बाद इस जल मार्ग को प्राईवेट लोगों के हाथ में सुपुर्द कर दिया जाए। मुन्ना का कनाने की दृष्टि से यह सही नहीं होगा। हम लोगों को अनुभव यह है कि प्राईवेट लोगों के द्वारा जो जहाज चलाए जाते हैं उनके जहाज बिल्कुल खराब होते हैं। पटना में एक जहाज चलता था चन्ना बाबू का उस जहाज के बारे में पटना के लोगों को बड़ा ही कटु अनुभव है इसलिए हमारा सुझाव यह है कि इस जल-मार्ग को विकसित करने के बाद इस जल-मार्ग पर सिर्फ सरकार के जहाज इलाहाबाद से हल्दिया तक चलें यह मेरा संशोधन है।

The question was proposed.

उपसभाध्यक्ष (श्री लाडली मोहन निगम) : आप अपने संशोधन पर वोट लेना चाहेंगे ?

श्री सूरज प्रसाद : जी हां।

श्री सीताराम केसरी : उपसभाध्यक्ष महोदय, यह जो सूरज प्रसाद जी का संशोधन है मैं समझता हूँ कि राजनीतिक, आर्थिक उद्देश्य के दृष्टिकोण से राष्ट्रीयकरण का सार्वजनिक क्षेत्र में पब्लिक ग्रैंड टर्किंग में इनका मुझाव है मगर चूंकि यह प्रारम्भिक अवस्था है और इसकी सम्भावना इसलिए नहीं है कि उससे गरीब लोग जैसा हमारे कुशवाहा साहब ने मल्लाह की बात कही नाविकों की बात कहीं तो सब लोगों की रोजी को हम केमे खत्म कर दें (व्यवधान) आप मेरी बात सुन लीजिये। तो वे सभी लोग प्राईवेट सेक्टर में ही जैसा हमने प्रावधान रखा है कर्ज के लिए तो जो नये लोग भी आएंगे सरकार के अन्तर्गत भी सार्वजनिक आधार पर भी, व्यक्तिगत आधार पर भी, दोनों मिक्स्ड इकोनोमी के आधार पर इसमें दोनों तरह के जहाज चलेंगे। इसलिए किसी सीमा में आबद्ध कर दें उससे विकास की सम्भावना घट जाएगी उसे मुक्त रूप से विकसित होने के लिए चूंकि अभी प्रारम्भिक अवस्था है राष्ट्रीय जल-मार्ग की इसलिए हम सभी को आकर्षित होना चाहिये। इन शब्दों के साथ क्योंकि मैं पहले ही विधेयक के जवाब में इन सारी बातों का विस्तारपूर्वक वर्णन कर चुका हूँ। इसलिए मैं माननीय सदस्य से कहूंगा कि वे अपने संशोधन को वापिस ले लें।

उपसभाध्यक्ष (श्री लाडली मोहन निगम) : क्या आप वापिस ले रहे हैं

श्री सूरज प्रसाद : सारी रेलें सरकार की चलती हैं उसमें सरकार को

कोई विकत नहीं है (व्यवधान) में वापिस नहीं लेता हूँ।

उपसभाध्यक्ष (श्री लाडली मोहन निगम) : श्री सूरज प्रसाद जी के संशोधन पर मैं मत ले रहा हूँ। प्रश्न यह है कि :

1. "पृष्ठ 2 पर, पंक्ति 7 में 'राष्ट्रीय जलमार्ग पर' शब्दों के पश्चात् 'जिसका उत्तरदायित्व राज्य क्षेत्र के अधीन लिया जाना है' शब्द अन्तःस्थापित किया जायावे।"

The motion was negatived.

उपसभाध्यक्ष (श्री लाडली मोहन निगम) : प्रश्न यह है कि :

"बंड (3) विधेयक का अंग माना जाये।"

The motion was adopted.

Clause 3 was added to the Bill.

Clause 4 was added to the Bill.

Clause 5—Responsibility for regulation and development of national waterway

उपसभाध्यक्ष (श्री लाडली मोहन निगम) : धारा 5 में श्री सूरज प्रसाद जी का एक संशोधन है, क्या आप रख रहे हैं ?

श्री सूरज प्रसाद : मेरा संशोधन है कि :

2. "पृष्ठ 3 पर, पंक्ति 37 के पश्चात् निम्नलिखित अन्तःस्थापित किया जाये अर्थात् :—

"(4) राष्ट्रीय जलमार्ग के विकास से संबंधित कार्य तीन वर्ष के दौरान पूरा कर लिया जायेगा।"

श्रीमान्, इस बिल के अन्दर प्राविधान यह है कि सरकार इस जलमार्ग को विकसित करने के लिये इसकी सफाई करके, चौड़ा करके, इसको गहरा करके, इम्प्रूव करने का हर तरह का प्रयास करेगी। यह मूल बातें इसमें हैं। लेकिन प्रश्न यह है कि यह काम कितने दिनों में पूरा होगा। सरकार के जितने भी आजकल कानून बनते हैं उन कानूनों में इस तरह की कोई कालबद्ध बातें नहीं होती हैं। इसलिये वह कानून तो बन जाता है लेकिन उसके लागू होने में वर्षों लग जाते हैं। जैसा मैंने आपको बताया कि लैंड सीलिंग एक्ट राज्यों में 1960 में बना और यह 1982 है लेकिन आज तक लागू नहीं हुआ। उसी तरह से यह कानून तो बन जायेगा और सीता राम जी की अलमारी में बन्द हो जायेगा, सरकार की अलमारी में बन्द हो जायेगा। सरकार का प्रतिनिधित्व करते इसलिये मैंने आप का नाम रखा है। इसलिये मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि ... (व्यवधान) जब इतना उपयोगी बिल है कि जिसके लागू हो जाने से ट्रांसपोर्ट का खर्च कम हो जायेगा बहुत तरह से लोगों को काम मिल जायेगा, बेकारी की समस्या दूर करने में सहायित होगी, सरकार की आमदनी बढ़ जायेगी, जब इतना फायदे मन्द बिल है तो सरकार को कोई काल निश्चित करना चाहिए कि इस अवधि के अन्दर हम इस कानून को लागू करेंगे। इसलिये मेरा संशोधन यह है कि :

"The work relating to the development of the national waterway shall be completed in the course of three years."

इसलिये कम से कम तीन वर्ष के अंदर में यह योजना अवश्य लागू हो जानी

चाहिए । इसलिये मैं यह संशोधन आपके सामने पेश करता हूँ ।

Clauses 6 and 7 were added to the Bill.

The question was proposed.

Clause 8—Advisory Committtee

श्री सीता राम केजरी : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैंने अपने पूर्व भाषण के समय कह दिया था कि जहाँ तक सीमा बांधने की बात है, वह संभव नहीं है । मगर जहाँ तक काम में शीघ्रता देने की बात है, इसको मैंने सदन में कहा है कि मेरी ओर से पूरी कोशिश रहेगी कि यह काम शीघ्रतिशीघ्र पूरा हो । इसलिये सीमा के बंधन में इसे आड़ न करें, यह मेरा आपसे निवेदन है ... (व्यवधान) ।

उ : भाध्यक्ष (श्री लाडली मोहन निगम) : आप अपना संशोधन वापिस लेते हैं ?

श्री सूरज प्रसाद : मैं इसको वापस नहीं लेता हूँ ।

उपसभाध्यक्ष (श्री लाडली मोहन निगम) : प्रश्न यह है कि :

2. "पृष्ठ 3 पर, पंक्ति 37 के पश्चात् निम्नलिखित अन्तःस्थापित किया जाये, अर्थात् :—

"(4) राष्ट्रीय जलमार्ग के विकास से संबंधित कार्य तीन वर्ष के दौरान पूरा कर लिया जायगा ।"

The motion was negatived.

उपसभाध्यक्ष (श्री लाडली मोहन निगम) : प्रश्न यह है कि :

"खंड (5) विधयक का अंग माना जाये ।"

The motion was adopted.

Clause 5 was added to the Bill.

श्री सूरज प्रसाद : श्रीमन्, मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

3. "पृष्ठ 5 पर, पंक्ति 34 में 'आर्थिक समझ' शब्दों के पश्चात् 'और उसमें-उनमें केन्द्रीय सरकार, संबंधित राज्य सरकारों और जनता के प्रतिनिधि होंगे, शब्द अन्तःस्थापित किये जायें ।"

श्रीमन् इस धारा 8 में यह प्रावधान है कि एडवाइजरी कमेटी बनाई जायेगी । लेकिन एडवाइजरी कमेटी में कौन सदस्य होंगे, इस पर मंत्री महोदय ने गोल मोल बातें कह दी हैं कि कौन होगा । ... (व्यवधान) इस तरह से जो कानून बनना चाहिए उसमें आरबिट्रीनेस नहीं होनी चाहिए और सरकार के स्वीट विल पर वह बात नहीं होनी चाहिए कि किसी की इच्छा पर जो निर्भर करेगा, वही उसका सदस्य बनेगा । इसमें हमारी समझ में यह है कि आरबिट्रीनेस को दूर करने के लिये और सरकार के मनमानेपन को दूर करने के लिये इस बिल के अन्दर यह प्रावधान होना चाहिए कि केन्द्रीय सरकार के प्रतिनिधि, राज्य सरकारों के प्रतिनिधि और जनता के प्रतिनिधि इस में रहें । तब इस बिल की जो मंशा है और जो इस बिल का उद्देश्य है, उससे इसकी पूर्ति होगी । अन्यथा, चाहे सरकार इस एडवाइजरी कमेटी बनाने में सिर्फ ऐसे लोगों को ही रख देगी जो सरकार की हां में हां मिलाने वाले लोग रहेंगे । इसलिये इस बिल का इम्प्रवमेंट इस बात से होगा, अगर हमारे प्रस्ताव को मान लिया जाय तब ।

हम यह समझते हैं कि मंत्री महोदय जी की मंशा भी यह है जैसे उन्होंने अपना जवाब देते हुए कहा । इसको मानने में उन्हें कोई अपत्ति नहीं होनी चाहिए ।

श्री सोताराम केसरी : मैंने पहले ही अपने उत्तर में माननीय सदस्य को कहा कि सलाहकार समिति संबंधित विभाग के लोगों की रहेगी और जहां तक संसद सदस्यों का प्रश्न है और विभिन्न राज्यों के स्थानीय विधायकों का प्रश्न है, इन दोनों के संबंध में जैसे धाबे साहब ने कहा, यह विचारणीय है ।

मगर हम आश्वसन इसलिये नहीं दे सकते—आश्वसन देने का अर्थ होता है, घूरा कलना—लेकिन इतना हम विश्वास दिलते हैं कि यह बड़ा विचारणीय है और इस पर हम विचार करेंगे ।

The question was proposed.

उपसभाध्यक्ष (श्री लाडली मोहन निगम) : आप अपना संशोधन वापिस लेते हैं ।

श्री सूरज प्रसाद : बहुत साफ साफ बातें थी । इतनी बात .. (व्यवधान) ।

उपसभाध्यक्ष (श्री लाडली मोहन निगम) : संशोधन पर आप कह चुके हैं । (व्यवधान)

श्री सूरज प्रसाद : भैंस के सामने बीण बजाई, भैंस बैठ पगुराए । इतनी बात कहने के बाद भी अगर सरकार बात नहीं मानी, तो उसका कोई अर्थ नहीं है । मैं अपने इस संशोधन को वापिस नहीं करता हूं । ... (व्यवधान) ।

उपसभाध्यक्ष (श्री लाडली मोहन निगम) : संशोधन वापिस हुआ ।

श्री सूरज प्रसाद : मैंने संशोधन वापिस नहीं लिया ।

उपसभाध्यक्ष (श्री लाडली मोहन निगम) : मैं सूरज प्रसाद जी के संशोधन को मत के लिये रखता हूं ।

The question is:

3. "That at page 4 ,line 39, after the words 'Government may deem fit the words 'and of representatives of the Central Government, concerned State Governments and the public' be inserted."

The motion was negatived.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI LADLI MOHAN NIGAM): The question is:

"That clause 8 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 8 was added to the Bill.

Clauses 9 to 15 were added to the Bill.

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

SHRI SITA RAM KESRI: Sir, move:

"That the Bill be passed."

The question was proposed.

SHRI SUKOMAL SEN: Mr. Vice Chairman, Sir, in regard to the Bill I would like to draw the attention of the Hon'ble Minister and the Members of the House to certain important aspects. First of all, water is exclusively the responsibility of the States. But the Central Government also has the power to declare certain water ways as national waterways by an Act of Parliament. After declaration of these waterways as national waterways, certain rights of the State Governments will be seriously curtailed

but at the same time it is also necessary that these waterways should be declared as national waterways. So, I suggest that the State Governments should be taken into confidence. The State Governments should feel a sense of participation also. That is why I suggest that the Advisory Committees which would advise the Government in regard to the implementation of the Act, should have adequate representations of the State Governments. The State Governments concerned, Uttar Pradesh, Bihar and West Bengal, should have adequate representatives on the Advisory Committees.

Secondly, the Bill has sought to establish as an autonomous body, the Inland Water Transport Authority of India. That Authority of India would take the responsibility of the maintenance of the waterways. Here also I suggest that adequate States representation should be there. Otherwise, the State Governments will not have any sense of participation.

Thirdly, in regard to the fishing rights of the States, in the stretch of the waterways from Allahabad to Haldia it is to be noted that hundreds of fishermen eke out their living by catching fish from the waterways. After declaring this waterway as national waterway and regulation of fishing between Haldia and Allahabad, the fishermen may be affected to a certain extent, and I would request the hon. Minister to see that the interests of the fishermen do not suffer and that the rights of the State Governments are not curbed. I request the hon. Minister to consider this aspect.

My next suggestion is in regard to the execution of the scheme. Here also the Bill suggests that the financial responsibility for execution, regulation and development shall be taken over by the Union Government. That is necessary and imperative. But at the same time I would suggest that these three State Governments should be entrusted with the responsibility

of executing the scheme. The Central Government should coordinate the scheme, but these three State Governments should be entrusted with the responsibility of executing the scheme. The State Governments have got the necessary technical know-how also, and they will take interest in it.

Another point I would like to mention here is about shipping between Allahabad and Haldia. It should be under the State Government. No private company should be given the right of shipping in this area. Otherwise, it will be a mess. This should be entirely under the control of the Government. It should not be under the control of any private body. No private body should be allowed to ship in this area. That is my request.

Another point has been mentioned by an hon. Member. Still I will mention it. From Haldia to Allahabad the waterway is to be declared as national waterway. Sunderbans is the most backward area. It is a border area. It is very strategic. Sunderbans should also be included in this national waterway. The stretch between Allahabad and Sunderbans should be declared as national waterway. It is necessary not only for the development of Sunderbans but also for the development of the entire eastern region. The forest produce of Sunderbans is used not only by the eastern part but by other parts of the country also. So, for the development of Sunderbans and considering the strategic situation of Sunderbans, I suggest that Sunderbans should also be included in this national waterway.

These are my suggestions. And lastly I would suggest that the Bhagwati Committee in 1970 suggested that six waterways of the country should be declared as national waterways. And these things have been considered by the Government of India through various committees for the last two decades. In 1970 the Bhagwati Committee had suggested that these six waterways in various

parts of the country should be declared national waterways. Our railway communication and road communication are suffering from bottlenecks. Thanks to the efficiency of our railway administration, we are witnessing extreme bottlenecks in wagon movement. Because of the high cost of petrol and diesel, we find that the cost of transport by trucks is going up. So these six waterways in different parts of the country should also be developed. I would request the hon. Minister that the Government should come up with another Bill for declaring the other waterways as national waterways. In regard to this Bill which has come after 20 years, I would only repeat one English dictum: better late than never.

श्री शिव चन्द्र झा : उपसभाध्यक्ष जी, मेरे पास सिर्फ तीन प्वाइंट हैं जिन को मैं मंत्री महोदय के सामने रखना चाहता हूँ। राष्ट्रीय जलमार्ग विधेयक अपने आप में ठीक है, उतने एतराज की बात नहीं है। आप राष्ट्रीय जलमार्ग को बढ़ाने के लिए चिंतित हैं। लेकिन यह जलमार्ग जो हिन्दुस्तान के कुछ लोगों के लिए रोजमर्रा के मार्ग हैं—हमारे और आप के लिए रोजमर्रा के मार्ग नहीं हो सकते—उन की ओर आप क्यों नहीं ध्यान देते, जैसे अण्डमान और निकोबार आइलैंड वाले। लक्षद्वीप से मेन लैंड आने के लिए तथा आसपास जाने के लिए उनको जो सुविधाएं प्राप्त होनी वह सुविधाएं नहीं हैं लक्षद्वीप, मिनीकोय आइलैंड जाने में बहुत झंझट हो जाता है, उसमें सुविधाएं बढ़ानी चाहिए और लक्षद्वीप से मेनलैंड कोचीन जाने के लिए एक ही जहाज है, आल-वैंडर शिप नहीं है। मुझ से कहा गया—मैं वहां गया था—कि दो शिप आएँ, दो शिप जाएँ। इस ओर आप ध्यान दें जो उन लोगों के लिए रोजमर्रा की बात है।

यह जो विधेयक आप लाने जा रहे हैं उस में हैं : ...

...“cost of transport, energy efficiency, generation of employment among weaker sections of the community and less of pollution.”

और बातों के बारे में मैं नहीं पूछता। कास्ट आफ ट्रांसपोर्ट जो कहा है जरा उस के बारे में हमको बता दें कि कार्गो यूनिट मान लें 100 टन है, उसको 500 किलोमीटर ले जाने में कितना खर्चा आयेगा और वहां यदि रेल से ले जाया जाय तो कितना ज्यादा खर्चा होगा और जलमार्ग से ट्रांसपोर्ट करने में कितना खर्चा कम होता है। यह आप साफ कर दें। इसी तरह से आम लोगों के आने-जाने में इस से कितना कम खर्चा होगा रेल के मुकाबले।

उपसभाध्यक्ष महोदय, यह आज बड़ा फैंक्टर है। आज लोग हवाई जहाज पकड़ते हैं। पैदल चलना सब से कम खर्चा वाला साधन है, लेकिन कोई हिन्दुस्तान में पैदल नहीं जाना चाहेगा, एरोप्लेन से, रेल से जायेगा। तो मैं जानना चाहता हूँ कि आम जनता के लिए, मुसाफिरों के लिए यह कितना उपयोगी होगा, रेल के मुकाबले में कितना खर्चा कम लगेगा। यह साफ कर दें कास्ट आफ ट्रांसपोर्ट के मामले में।

तीसरी और आखिरी बात। जब गंगा के साथ—जैसा कि बिल में ला रहे हैं—जो और नदियां मिलती हैं जिन के मूतालिक यहां बातें उठायी गयी हैं उनको जोड़ने के लिए और यह जो सुन्दरवन की बात आयी इन सबों का क्या आप सर्वे करायेंगे? परस्पेक्टिव प्लानिंग में आगे देखा जाता है, बनाने की बात दूर रही। लेकिन क्या आप सर्वे करायेंगे जिस से मालूम हो जाय कि क्या

रूप होगा, कितना खर्चा होगा, किस रूप में बनाया जायेगा? आप यह सदन के सामने बताएं। यह मेरे तीन सवाल हैं।

श्री हुक्म देव नारायण यादव :

उपसभाध्यक्ष महोदय, कुशवाहा जी जिस सवाल को उठाया था उस के साथ अपने को संबद्ध करता हुआ मैं केसरी जी को धन्यवाद देता हूँ कि वह एक बहुत अच्छा बिल लाये हैं लेकिन इसके साथ साथ जो हम लोगों को शंका है कि आपके इस विधेयक के चलते आप की सारी शुभ कामनायें होने के बाद भी जो कुछ निजी लोग हैं उन को बहुत ज्यादा फायदा होगा। जिन लोगों को गंगा का सम्प्रदाय कहा जाता है, इस नाम से जो विख्यात हैं और बनारस से लेकर बंगाल तक गंगा के हृदय पर जिनका राज है वह हैं सोनपुर के बाबू बच्चा सिंह, जिनका गंगा पर एकाधिकार है। तो आप इस को राष्ट्रीय जलमार्ग तो घोषित कर रहे हैं लेकिन दूसरी तरफ छूट भी दे रहे तो ऐसा होने पर वह आपको बिल्कुल दबा देंगे। जिस गंगा पर सरकार पुल बना रही थी पटना में, तो बाबू बच्चा सिंह जी ने अपनी तिकड़म से उस पुल को इतने दिनों तक रोके रखा। जब तक वह पुल बंद था 5 हजार रुपये रोज उनको गंगा नदी से मिलता था, आफिट था। वह उस पुल के कारण से 5 हजार रुपये रोज कमाने वाला आदमी है तो जब आप इसको राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित कर देंगे और अगर उसमें निजी और सार्वजनिक दोनों प्रकार के स्टीमर चलेंगे तो वह 5 हजार रुपये रोज कमाने वाला आदमी उसमें 15 हजार रुपये रोज कमायेगा। यह हो सकता है तो मेरे कहने का मतलब यह है कि आप इसको रोकने के लिये कठोरता से कोई

कदम उठावेंगे या नहीं। जहां जहां गंगा में स्टीमर चलते हैं, टूटे फूटे स्टीमर भी चलते हैं और जिनमें कोई गारंटी नहीं है कि आदमी पार पहुंचेगा ही, अगर आदमी डूब जाय, मर जाय तो उनकी कोई जिम्मेदारी नहीं, लेकिन उनके स्टीमर चल रहे हैं और जनता पार्टी की गवर्नमेंट ने भी उनके स्टीमरों को नहीं रोका, बच्चा बाबू की गंगा की धारा इस तरह से पवित्र रूप से बराबर चल रही है क्योंकि उनकी धारा में सभी लोग सम्मिलित हैं, कोई विमुख नहीं है, लेकिन मैं केसरी जी से आशा करता हूँ कि वे उनकी धारा को बन्द करेंगे और बन्द नहीं कर सके तो कम से कम चलनी लगाकर उसको वे कम करने की कृपा करेंगे। तो जहां आप नावें चलायेंगे वहां पहले से ही, परम्परा से मल्लाह लोग नाव चला रहे हैं और हम लोग उनकी बात को लेकर लड़े थे और उन मल्लाहों को लेकर, उनकी नावों को लेकर हम लोगों ने सत्याग्रह भी किया था और हमारे लोग जेल भी गये थे। तो जो आप नाव चलावेंगे उस में परम्परागत जो लोग मल्लाह हैं, गंगा से और इस काम से जिनका परिवार चलता है, पानी के जातवर सा जिनको माना जाता है, उन गरीबों का आप ध्यान रखेंगे या नहीं। आखिर उनका क्या होगा। आप उनकी सहकारी समिति बनवा दीजिये। उनके पास पैसा नहीं है। उनके पास कोई संपत्ति नहीं है। आप अपने अफसर लगाकर उनकी एक सहकारी समिति बनवा दीजिये और उस सहकारी समिति के जरिये आप स्टीमर चलावें और उनको काम में लगायें जिससे उन गरीब लोगों को ज्यादा से ज्यादा रोजी रोजगार मिल सके। आप उनकी सहकारिता के आधार पर ऐसी समिति बना कर इतनी

पूँजी लगा दीजिये तो सरकार का कोई ज्यादा नुकसान नहीं होगा। सरकार 10, बीस, पच्चीस, पचास लाख रुपया या करोड़ रुपया तो लगायेगी ही इस परिवहन विभाग पर और उस के बाद ही आप इस जलमार्ग को चालू कर पायेंगे तो अगर एक आध करोड़ रुपया लगा कर आप इतने गरीब लोगों को रोजी रोजगार दे सकें तो कोई नुकसान नहीं होगा बल्कि आने वाले दिनों में वे तमाम गरीब लोग आपका का नाम लेकर याद करते रहेंगे और आप का यशोगान करते रहेंगे कि एक सरकार बनी थी और उस के एक मिनिस्टर ने एक अच्छा काम किया था जिसके चलते हमारे आने वाले बच्चों को रोजी रोजगार मिला। जो इस परिवहन में काम देने का सवाल है लोगो को अगर आप कंपीटिशन के बेसिस पर काम देंगे तो जो पढ़ लिखे लोग हैं वे इस क्षेत्र में चले जायेंगे और जिन को इस क्षेत्र में ज्यादा अनुभव है, जिन को इस क्षेत्र में परम्परागत अनुभव है, वंशानुगत अनुभव है वह रह जायेंगे उन के पास अनुभव है लेकिन आज के आधुनिक युग की टैक्नालोजी के हिसाब से अगर आप देखेंगे तो उन के पास टैक्नालोजी का कोई ज्ञान नहीं है। लेकिन बिना टैक्निकल ज्ञान के रहते हुए भी वे उस काम में दक्ष हैं। उन के पास सर्टिफिकेट भले ही न हो, शिपिंग ट्रांसपोर्ट कंपनी में जा कर भले हो उन्होंने पढ़ाई लिखाई न की हो, लेकिन मछुओं के बाप दादा भी यही काम करते आ रहे हैं, उन के यहां हर घर में ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट है और उस इंस्टीट्यूट में रह कर वे जन्म से ही उस कला को सीख रहे हैं लेकिन उनको मान्यता तो नहीं मिल पाती है। आप उन की कला को अस्वीकार नहीं कर सकते हैं। आप

उन की उस कला को मान्यता दीजिये और मान्यता देकर उन को विशेष अवसर दीजिये। मेरे कहने का मतलब यह है कि उन लोगों को आप विशेष अवसर प्रदान कर के उन को रोजी रोजगार दीजिये। बनारस से लेकर बंगाल तक जो नदी के किनारे रहने वाले लोग हैं उन को इस काम में रोजगार दीजिये तब वहां कहीं जा कर आप की जो मंशा है वह मंशा पूरी हो सकेगी और आप जिस अच्छी नियत के साथ इस शुभ काम के लिये बिल ला रहे हैं उस को पूरा कर सकेंगे।

और आखिरी बात मैं कहूंगा कि रेल विभाग रेल लाइनों पर राजधानी चला सकता है। रेल में 10 डिग्रे लगा कर जिस प्रकार से आप राजधानी का दिग्दर्शन यात्रियों को कराकर पैसा कमा सकते हैं, तो जो इलाहाबाद तीर्थों का तीर्थराज है, तीर्थ-सम्राट है, जिसको प्रयागराज कहा जाता है, इसको राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करके रामाकृष्ण आश्रम से जोड़ते हैं। तीर्थ-सम्राट और रामाकृष्ण आश्रम को जोड़ते हैं तो उस पर भी रेल की तरह जहाज पर तीर्थ-स्थल चलाइये और दुनिया भर के जो यात्रीगण हैं, उन यात्रियों को, पर्यटकों को आमंत्रित करके आप जहाज को तीर्थस्थल बनाइये जिसमें इलाहाबाद से लेकर रामाकृष्ण आश्रम तक जितने भी तीर्थ स्थान पड़ते हैं, उन सबों की झांकियां उसमें दीजिये, उसको बनाकर काफी पैसे कमाइये जिससे भारत की संस्कृति की झलक भी मिल सकती है। मुझे आशा और और विश्वास है कि सीताराम केसरी जी के सफल नेतृत्व में यह विधेयक पास होने के बाद जो हम लोगों की शुभकामना है उस में भी वह सफल होंगे।

श्री कलराज मिश्र: उपसभाध्यक्ष जी, यह राष्ट्रीय जलमार्ग विधेयक जो लाया गया है, उसका मैं स्वागत करता हूँ। इलाहाबाद से हल्दिया तक जो इसको राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने की बात कही गई है, मैं इतना ही आग्रह करना चाहूंगा कि गंगा में जो बड़ी-बड़ी नदियाँ मिला रहे हैं और विशेष तौर पर दिल्ली की तरफ से जाने वाली जमुना जो प्रयाग में मिलती है, क्या जमुना को भी इस राष्ट्रीय जलमार्ग के अन्तर्गत लाने का प्रयास करेंगे क्योंकि यहाँ से भी आप बंगाल को अच्छी तरह से जोड़ सकेंगे और जो यतायात का भार है बाकी के साधनों पर, उस भार को भी कम कर सकेंगे। क्या उस दिशा में आप प्रयास कर सकेंगे।

इसी तरह से घाघरा बड़ी नदी है, लेकिन उधर की तरफ भी ध्यान दिया जाये तो घाघरा के माध्यम से घाघरा और जमुना और प्रयाग में गंगा की तरफ से पूरे उत्तर भारत में और पूरब का हिस्सा यातायात की दृष्टि से जलमार्ग के माध्यम से हम अच्छी तरह जोड़ने की अच्छा प्रयोग कर सकते हैं। तो मेरा यह सुझाव है कि मंत्री महोदय इस दिशा में भी प्रयास करें और योजना बनाकर इसको कार्यान्वित करने की कोशिश करें तो इच्छा होगी।

श्रीमन्, दूसरी बात में यह कहना चाहता हूँ, हमारे मित्रों ने भी उसे दोहराया है, उसको मैं भी विशेष तौर से दोहराना चाहता हूँ, कि मल्लाहों की जो दयनीय स्थिति है, मल्लाहों के रोजगार पर इससे किसी प्रकार का बुरा असर नहीं पड़ना चाहिए, उनको विशेष प्रक्षिण देकर इस प्रकार के जलयानों में हिस्सेदारी मिल सके, इसका प्रयास करना चाहिए। सहकारी समितियों के माध्यम से वह अधिक से अधिक उनका

लाभ उठा सके, इसका अवसर प्रदान करना चाहिए। नदी को गहरा करते समय जो बालू हटाया जाये, बालू हटाने के काम में जिम्मेदारी अगर इन मल्लाहों को दी जायेगी तो मैं समझता हूँ कि उनको अच्छी आमदनी होगी। इसलिये जब मंत्री महोदय कार्यान्वियन की दिशा में पहल करें तो उस बारे में निश्चित रूप से मल्लाहों को वरीयता दें तो मैं समझता हूँ कि जो गरीबों की दृष्टि से बात कही गई न वह कुछ मात्रा में दूर हो सकेगी।

श्रीमन्, तीसरी बात में यह कहना चाहता हूँ कि जगह जगह गंगा में फेरी चलती है। जो फेरी भविस हैं उसको भी बढ़ाया जा सकता है और उस राष्ट्रीय जलमार्ग की घोषणा होने के बाद इसमें और बढ़ोतरी हो सकती है और उसका लाभ भी बढ़ सकता है। तो जो फेरी सिस्टम में ठेकेदारी की प्रथा है, जैसे हमारे मित्रों ने नाम लिया, उस ठेके की प्रथा को खत्म करके मध्यम वर्ग और गरीब तथा पिछड़े वर्गों के मल्लाहों को यह काम दिया जाये जो ज्यादा अच्छा होगा।

श्रीमन्, गंगा का जो इलाका है यह ज्यादा उपजाऊ होता है। ज्यादातर सबजिया और बाकी की सारी चीज वहाँ उत्पादित होती हैं। उनको किस प्रकार की क्षति न हो, यह ध्यान दिया जाये। इस प्रकार की योजना को कार्यान्वित करने की दिशा में, तो मैं समझता हूँ कि जो भी आपने यह योजना बनाई है, वह निश्चित रूप से सराहनीय काम होगा और सब के लिये प्रसंसा की दृष्टि से भी देखी जायेगी। इतना ही कहकर मैं इसका स्वागत करता हूँ।

श्री रामसीता कंसेरी : उपसभाध्यक्ष जी, जहाँ तक मछलियाँ मारने का प्रश्न है उसमें हमारे इस विधेयक से कोई हस्तक्षेप का प्रश्न नहीं उठता। चूँकि नौवहन और जलयान से उसका कोई टकराव नहीं, कोई सम्पर्क नहीं है। जहाँ तक सुन्दरबन की बात है तथा और नदियों के संबंध में है मैंने अपने पूर्व उत्तर में स्पष्ट कर दिया है। यों तो भगवती रपट के अनुसार और दूसरी जो कमेटियाँ बनी हैं इस पर जो उन्होंने अध्ययन किया है उसके अनुसार 9 नदियों की राष्ट्रीय जलमार्ग के लिये अध्ययन करके कजप निर्णय लेने की बात कही है। सुन्दरबन भी उसमें आता है। जहाँ तक अभी तत्काल घोषित करने का प्रश्न है मैं इसका इसलिये आश्वासन नहीं देता हूँ क्योंकि मैं उसका अध्ययन करवा रहा हूँ। हमारा मंत्रालय अध्ययन करवा रहा है। अगर राष्ट्रीय जलमार्ग का उपयोग होगा तो निश्चित रूप से पुनः हम सदन में विधेयक लायेंगे और पारित कराकर उसे घोषित करेंगे।

ज्ञा जी का यह प्रश्न था कि रेल के द्वारा या पथ के द्वारा माल ढोने में और जलयान के द्वारा माल ढोने में कितना अंतर पड़ता है तो मैं बताना चाहता हूँ कि एक हजार टन अगर माल ढोया जाए तो रेल से आधा पड़ेगा और सड़क से 1/3 पड़ेगा। इतना अंतर पड़ता है। अगर जल के परिवहन से काम लिया जायेगा तो इतने खर्च में अंतर पड़ेगा और जहाँ तक रेल के बोझ का सवाल है और सड़कों पर बोझ का सवाल है उसमें और बोझ घटेगा और इसमें भागीदार होगा।

यादव जी ने जी कहा मछुआरों के हित के बारे में मैं उनकी बात से सहमत मगर हमारा हाथ इसलिये बंधा हुआ है कि राज्य सरकार से संबंधित है।

कोआपरेटिव बनाने की बात है या स्थानीय घाट का प्रश्न उठता है या ठेकेदारी देने की बात है, इस बारे में मैं इतना कहना चाहता हूँ और आश्वासन भी देता हूँ कि जहाँ तक हमारे मंत्रालय का बस इसमें चलेगा। नियम के अनुसार उसमें हम जायेंगे और ज्यादा से ज्यादा लोगों को हम मदद कर सकेंगे जिससे उनका रोजी रोटी मिल सके। जहाँ तक मल्लाहों का प्रश्न है और मछुआरों का प्रश्न है इसमें अंतर यह है कि मल्लाह नाव चलाते हैं और मछुआरे मछली मार कर एक तरह से बाजार में व्यापार करते हैं। मल्लाहों का जहाँ तक संबंध है जो सार्वजनिक के अंतर्गत पब्लिक अंडरटेकिंग के अंतर्गत जलयान चलेगा उनका हित निश्चित रूप से ध्यान में रखा जायगा। हम चाहेंगे, हमारा मंत्रालय चाहेगा कि इन गरीबों को हम ज्यादा से ज्यादा मदद करें उनकी रोजी, रोटी की अर्जित करने में।

जहाँ तक ठेकेदारी की बात है मैं इतना ही कह सकता हूँ पुनः कि यह राज्य सरकारों के अंतर्गत है। जो हमारे मंत्रालय के अंतर्गत कार्य विकास का होगा या रेल को हटाने का होगा या सफाई रखने का होगा या घाट निर्माण करने का होगा उसमें स्थानीय गरीबों के हितों को निश्चित रूप से हम ध्यान में रखेंगे। यह मैं स्पष्ट आश्वासन देता हूँ। मेरा पुनः आपसे निवेदन है कि मेरे इस विधेयक को सर्वसम्मति से पास करें।

श्री कलराज मिश्र : यमुना के बारे में मैंने पूछा था।

श्री सतिश राम कंसेरी : मैंने पहले भी कहा था कि इन 9 नदियों के अलावा अगर कोई राष्ट्रीय जलमार्ग के योग्य होगी, अध्ययन करने वालों की दृष्टि में होगी तो उस पर ध्यान दिया जायेगा।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI LADLI MOHAN NIGAM): The question is:

"That the Bill be passed."

The motion was adopted.

SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS (GENERAL) 1982-83

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI JANARADHANA POOJARY): Sir, I beg to lay on the Table a statement (in English and Hindi) showing the Supplementary Demands for Grants (General) for the year 1982-83 (July 1982).

RE. COMPLAINTS ABOUT ERRATIC SUPPLY OF WATER AND ELECTRICITY AND NON-WORKING OF TELEPHONES—contd.

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI: Sir, it is really ridiculous for me to stand up again and point out the same damn thing. The point is, there is no power in the whole building right from the Parliament Library to this place. In the lobbies the telephones are not working. I just now came from home. Since there was no power, I came here. I could not sit at home. Such is the position. May I request you to direct the Deputy Minister in the Department of Parliamentary Affairs, who is sitting here, at least to please look into this. What type of arrangements are made for the sitting of Parliament at least. It becomes ridiculous and a joke. Right from Parliament Library there is no power, in all the lobbies and the Central Hall. Will the Deputy Minister please look into what is going on? How is this Government working? (Interruptions)

श्री कलराज मिश्र : (उत्तर प्रदेश) : श्रीमन्, मैं यह कहना चाहता हूँ कि वे इस बात को भूल गये हैं.... (व्यवधान) उनको इसमें कोई संकोच नहीं हो रहा है।

उपसभाध्यक्ष (श्री लाडली मोहन निगम) : मैं आप सब की भावनाओं की कद्र करता हूँ। मैं समझता हूँ कि मंत्री जी जो सदन की भावना है उसको देखेंगे। मैं इतना ही कह सकता हूँ कि इस तरह की खेदपूर्ण घटना न हो। आयन्दा कभी मेरी सदारत में ऐसी कोई बात होगी तो मेरे सामने इसके सिवा कोई चारा नहीं होगा कि मैं सदन की कार्यवाही को स्थगित करूँ।

श्री हुसमदेव नारायण यादव (बिहार) : यहां तो न पानी है, न बिजली है और न ही कोई टेलीफोन ठीक है.... (व्यवधान)।

THE MENTAL HEALTH BILL, 1981

THE MINISTER OF HEALTH AND FAMILY WELFARE (SHRI B. SHANKARANAND): Mr. Vice-Chairman, Sir, I had given notice for the consideration of the Mental Health Bill, 1981. Now, Sir, if the House agrees, I may be permitted to move that the Bill be referred to a Joint Committee of the two Houses.

उपसभाध्यक्ष (श्री लाडली मोहन निगम) : क्या सदन की इच्छा है ?

HON. MEMBERS: Yes.

SHRI B. SHANKARANAND: Sir I beg to move:

"That the Bill to consolidate and amend the law relating to the treatment and care of mentally ill persons, to make better provision with respect to their property and affairs and for matters connect