

NOES-7

Mathur, Shri Jagdish Prasad
Patel, Shri D. K.
Pitamber Das, Shri
Sakhlecha, Shri V. K.
Shejwalkar, Shri N. K.
Varma, Shri Man Singh
Yadav, Shri J. P.

The motion was carried by a majority of the total membership of the House and by a majority of not less than two-thirds of the Members present and voting.

THE MULKI RULES (REPEAL) BILL, 1973

THE MINISTER OF HOME AFFAIRS (SHRI UMASHANKAR DIKSHIT): Sir, I move:

'That the Bill to provide for the repeal of Mulki Rules, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration.'

The question was put and the motion was adopted.

MR. CHAIRMAN: Let us now take up the clause by clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 were added to the Bill.

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

SHRI UMASHANKAR DIKSHIT: Sir, I move:

'That the Bill be passed.'

The question was put and the motion was adopted.

I. STATUTORY RESOLUTION SEEKING DISAPPROVAL OF THE KONKAN PASSENGER SHIPS (ACQUISITION) ORDINANCE, 1973

II. THE KONKAN PASSENGER SHIPS (ACQUISITION) BILL, 1973.

MR. CHAIRMAN: Let us take up first the Statutory Resolution of Mr. Mathur. Yes, Mr. Mathur.

[Mr. Deputy Chairman in the Chair]

श्री जगदीश प्रसाद माथुर (राजस्थान) : श्रीमन्, मैं प्रस्ताव करता हूँ ।

“यह सभा राष्ट्रपति द्वारा 7 नवम्बर, 1973 को प्रख्यापित कोंकण यात्रीपोत (अर्जन) अध्यादेश, 1973 (1973 का संख्या 4) का निरनुमोदन करती है।”

RE. EXTENSION OF SESSION

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I would like to inform the Members that the House will sit on the 22nd and the 24th for transacting Government Business. It was requested by the Government and the Chairman has agreed that we will sit on those days.

Yes, Mr. Mathur.

I. STATUTORY RESOLUTION SEEKING DISAPPROVAL OF THE KONKAN PASSENGER SHIPS (ACQUISITION) ORDINANCE, 1973—contd.

II. PASSENGER SHIPS (ACQUISITION) BILL, 1973—contd.

श्री जगदीश प्रसाद माथुर : उप सभापति महोदय, मुख्य रूप से जो मेरी प्रमुख बात है वह यह है कि इस कार्य को करने की दृष्टि से सरकार जो अध्यादेश ले कर आई है इस अध्यादेश को लाने की दृष्टि से क्या आवश्यकता थी । क्यों यह अध्यादेश लाया गया । मुझे लगता है कि माननीय मंत्री महोदय श्री त्रिपाठी जी क्योंकि नये-नये इस विभाग में आये हैं और क्या कुछ इस विभाग में पहले हो चुका है उसकी शायद उनको पूरी जानकारी भी नहीं होगी और इस कारण से जल्दबाजी में कोई काम हो जाय तो शायद त्रिपाठी जी को इसकी पूरी जानकारी नहीं होगी । तो मैं चाहूंगा कि वह संतोष दिलायें यह जो कार्य अध्यादेश लाने का हुआ है वह क्यों हुआ है । यह मैं मान कर चलता हूँ कि माननीय मंत्री जी कहेगे कि परिस्थिति इस प्रकार की उत्पन्न हो गई थी कि इसके अलावा कोई चारा नहीं था । तो मैं यह मानने के लिये तैयार नहीं हूँ क्योंकि स्वयं इस विधेयक के अन्दर जो कुछ भी

Ship

उन्होंने कारण बतलाये हैं उनसे साफ मालूम हो जाता है कि सरकार की क्या मन्शा है। उन्होंने कहा कि सितंबर 1973 के प्रथम सप्ताह में इस कंपनी की अपनी सेवाएं चलानी थी, लेकिन कंपनी ने न सितम्बर में और न ही अक्टूबर में अपनी सेवाएं चलाई। दो महीने बीतने के बाद परिस्थिति इस प्रकार की पैदा हो गई कि उन सेवाओं को चलाना आवश्यक हो गया। जनता ने भी उन सेवाओं को चलाने की मांग की और उसे पूरा करने की दृष्टि से अध्यादेश लाना पड़ा। 7 नवम्बर को सरकार अध्यादेश लेकर आई 7 नवम्बर से 15 नवम्बर तक केवल 5 दिन का अन्तर होता है, क्योंकि पार्लियामेंट 12 नवम्बर को बैठने वाली थी। अगर वह उसके सामने विधेयक लाकर इस तरह का कार्य करने तो बहुत ज्यादा अच्छा होता।

मंत्री जी ने बतलाया कि चूँकि कंपनी अपने जहाजों को ले जा रही थी, सारी जो सम्पत्ति थी उसको वह खुदफुर्द कर रही थी। उन्होंने यह तो नहीं कहा कि यह कम्पनी अपनी सारी सम्पत्ति नष्ट कर रही थी या इस तरह की कोई स्थिति पैदा हो गई थी। ऐसी हालत के अन्दर अगर वे सदन में इस तरह का बिल लाते तो कोई नुकसान नहीं होता। अभी पिछले ही दिनों सरकार ने बर्न व र्ना को अपने अधीन बिल के द्वारा लिया और उसको लेने में किसी प्रकार के अध्यादेश को लाने की आवश्यकता नहीं पड़ी अगर उस कम्पनी को विधेयक लाकर अर्जन दिया जा सकता है, तो इस के लिये भी किया जा सकता था। लेकिन ऐसा लगता है कि कोई न कोई चीज इसके पीछे जरूर है। मुझे तो ऐसा लगता है कि इस कम्पनी के मालिक और सरकार के बीच कोई समझौता अवश्य हुआ है, जिसके कारण इस प्रकार का अध्यादेश लाने की आवश्यकता पड़ी अन्यथा कोई आवश्यकता अध्यादेश को लाने की नहीं थी। अगर सरकार 12 नवम्बर को जब कि पार्लियामेंट की बैठक होने जा रही थी, उस दिन विधेयक लाता तो उसकी मर्यादा नहीं चली जाती। अब तो सरकार अध्यादेश

1973

लाकर टैक्स लगा सकती है, पेट्रोल पर टैक्स लगा सकती है और सरकार इस तरह से अब अध्यादेश लाकर ही टैक्स लगा रही है और उसने इस तरह का काम शुरू कर दिया है। इन सब दृष्टियों से मैं इस अध्यादेश को लाने का निरनुमोदन करता हूँ और अपना संकल्प रखता हूँ।

उप-सभापति जी, सरकार के लिये कौन से कारण थे, जिसकी वजह से इस कंपनी को अपने हाथ में लेना पड़ा। सरकार की तरफ से यह कहा गया है कि इसकी सेवाएं ठीक नहीं थीं, समय सारणी के अनुसार इसकी सेवाएं नहीं चलती थीं और इसकी सेवाएं अनियमित थीं। सरकार ने दो तीन कारण बतलाये हैं जिनकी वजह से इस कम्पनी का अर्जन किया गया है। मैं यह निवेदन चाहता हूँ कि सरकार की जो नई सेवाएं जिन सेवाओं को सरकार ने अर्जन किया है, जिन सेवाओं को सरकार चलाती है, क्या वे सब सेवाएं समय के अनुसार चलती हैं? अगर सरकार की सेवाएं ठीक चलती तो तब इस कंपनी को अर्जन करने के बारे में कहा जा सकता था।

सरकार की जो सब से बड़ी सेवा रेलवे है उसकी हालत सब लोग अच्छी तरह से जानते हैं और उसके बारे में चर्चा करने की आवश्यकता नहीं है; क्योंकि कल ही सदन में उसके बारे में काफी चर्चा हो चुकी है। इसी प्रकार से सरकार की जो वायु सेवा है, एयर लाइन्स है, उनकी जो स्थिति है, उससे सारा देश परिचित है। जिस प्रकार की हालत सरकार की इन सेवाओं की हो गई है, उसके बारे में कुछ नहीं कहा जा सकता है। सरकार यह कहती है कि यह कंपनी घाटे पर चल रही थी, तो मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि सरकार की जो सेवाएं हैं, सरकार के जो राष्ट्रीयकृत उद्योग हैं, उन सारे उद्योगों की स्थिति को देखा जाय कि कौन से उद्योग नफे पर चल रहे हैं। सरकार द्वारा जिन उद्योगों को लिया गया है वे सब घाटे पर चल रहे हैं, अगर वे नफे

[श्री जगदीश प्रसाद माथुर]

पर चलते तो तब यह कहा जा सकता था कि इस कम्पनी को लेना ठीक है। सरकार यह कह कर चल सकती है कि इस त-ह की सेवाओं को सोशल सर्विस के रूप में चलाने के लिये उसका लिया जाना आवश्यक था ताकि यात्रियों को कम पैसों के उपर आने जाने की सुविधा प्राप्त हो सके जहां पर रेलों का किसी तरह से भी प्रबन्ध नहीं है। सरकार की जो यह भावना है, उसको तो हम मानते हैं, लेकिन जिस भावना को लेकर सरकार ने इसको अपने अधिकार में लिया और बाद में इसमें किगए की वृद्धि की अनुमति दे दी है। पहले कम्पनी ने किराये में 42 प्रतिशत वृद्धि की अनुमति मांगी थी जिस को सरकार ने नहीं दिया था क्योंकि सरकार इसको अनुचित समझती थी। अब सरकार का यह कहना कि हम इस कम्पनी को बिना किसी भाड़े को बढ़ाये चलायेंगे कहा तक पालन होता है। सरकार का यह कहना कि हम इस तरह भाड़े को बढ़ाने की अनुमति इस कम्पनी को नहीं दे सकते थे, इस बात को तो हम मान सकते हैं। सरकार जब इसको अपने द्वारा चलायेगी तो क्या वह मूल भाड़े पर यह सेवा चलायेगी? लेकिन हम यह देखते हैं कि 7 नवम्बर को इस कम्पनी को लिये जाने के सम्बन्ध में अध्यादेश जारी किया गया था और 14 नवम्बर को नोटिफिकेशन जारी किया गया कि इसमें 30 प्रतिशत भाड़ा बढ़ा दिया जायेगा। सरकार ने पहले जो उद्देश्य इस कम्पनी को लेने के समय बतलाये थे, उससे वह मुकर गई है। सरकार की स्वयं की एक कमेटी, भावे कमेटी ने इस प्रकार का सुझाव दिया था कि इस कम्पनी को 20 प्रतिशत तक भाड़ा बढ़ाने की अनुमति दे दी जाय। जब सरकार ने कम्पनी को 20 परसेंट की वृद्धि करने की अनुमति नहीं दी तो हम यह समझते थे कि सरकार जो सेवा चलाएगी उसमें स्वयं भाड़े में वृद्धि नहीं करेगी। लेकिन जब संसद् का सत्र चालू था उस समय सरकार ने, जहां भावे कमेटी ने 20 परसेंट की वृद्धि की बात कही थी, 30 परसेंट भाड़ा बढ़ा दिया।

इसमें क्या औचित्य था यह माननीय मंत्री महोदय सदन को सूचित करेंगे। मुझे लगता है कि इसमें कोई तर्कसंगत दलील सरकार दे सकेगी ऐसी बात नहीं है। कोकण का इलाका एक पिछड़ा हुआ इलाका है। वहां रेल सेवा देने के सम्बन्ध में पिछले दिनों प्रधान मंत्री ने आश्वासन दिया था और रेल मंत्री भी बार-बार आश्वासन दे रहे हैं, लेकिन रेल सेवा का वहां कोई प्रावधान नहीं है। यही एक सेवा है और इसलिये यह जरूरी है कि यह सेवा ठीक प्रकार से चले। क्या माननीय मंत्री महोदय को इस बात की जानकारी थी कि वे कौन सी कठिनाइयां थीं और वह कम्पनी क्यों यह सेवा ठीक प्रकार से नहीं चला सकी। इस बारे में मंत्री महोदय ने चर्चा नहीं की। सदन को यह जानने की आवश्यकता है। जो विधेयक इन्होंने लोक सभा में रखा था उसके अन्दर जो उद्देश्य बताए गए उनमें कहीं इस बात की चर्चा नहीं है कि इस इलाके के अन्दर यह कम्पनी सेवाएं सुचारु रूप से क्यों नहीं चला पाई। क्या इसमें सारा का सारा दोष चौगुले शिपिंग कम्पनी का था या कुछ ऐसी कठिनाइयां थी जिनको कम्पनी दूर नहीं कर सकती थी और उन कठिनाइयों को महाराष्ट्र सरकार का या केन्द्रीय सरकार दूर कर सकती थी? बम्बई से गोव्रा जहाज जा सकता है, कोचीन जा सकता है, बड़े-बड़े स्थानों को जहाज जा सकते हैं, बम्बई से गोव्रा जाने में दिक्कत नहीं है, लेकिन बीच के जो छोटे-छोटे बन्दरगाह हैं उनके विकास की दृष्टि से महाराष्ट्र सरकार ने अब तक क्या किया? टाइड के समय तो जहाज अन्दर जा सकते हैं, अन्यथा नहीं जा सकते दूर पर जहाज खड़े रहते हैं। सिर्फ कम्पनी का दोष नहीं है। छोटे-छोटे बन्दरगाहों का विकास होना चाहिए था। उनके विकास के सम्बन्ध में अब तक कौन सा काम किया गया? यह सवाल सही है कि जब सिन्धिया स्टील नेवीगेशन कम्पनी जहाज नहीं चला सकी तो महाराष्ट्र गवर्नमेन्ट के कहने पर इस कम्पनी ने यह सर्विस शुरू की। इस कम्पनी के लिए

जहाज खरीदने के लिए महाराष्ट्र के मुख्य मन्त्री चैकोस्लोवाकिया गए। इस कम्पनी के जहाजों का जो उद्घाटन हुआ उसमें महाराष्ट्र के मुख्य मन्त्री शामिल थे। लेकिन महाराष्ट्र सरकार की जो जिम्मेदारी थी या केन्द्रीय सरकार की जो जिम्मेदारी थी उसको उन्होंने पूरा नहीं किया। मैं चाहूंगा कि माननीय मन्त्री महोदय इस बात का सदन को आश्वासन दें कि जिस प्रकार की केन्द्रीय सरकार या प्रांतीय सरकार की इसी सेवाएँ हैं, रेल है वायु सेवा है, जिन कम्पनियों और कारखानों का गवर्नमेंट ने नेशनलाइजेशन कर लिया है और जिस प्रकार की बराब हालत में वे आज चल रहे हैं वैसे ही हालत में यह सेवा नहीं चलेगी। नए मन्त्री आए हैं लेकिन यह बात जरूर है कि वे अपने प्रान्त का भट्ठा बिठा कर आए हैं, लेकिन अब उन्होंने केन्द्र में नई जिम्मेदारी ली है तो कम से कम इस विभाग के अन्दर वे कौन सी सुविधाएँ देंगे इस नई सेवा में यह वे बताएँ।

श्री रणबीर सिंह जनसभा का भट्ठा जरूर बिठा कर आए हैं।

श्री जगदीश प्रसाद माथुर भट्ठा किसका बैठा है यह तो पता चाल जायगा, चुनाव होने वाले हैं। मन्त्री महोदय वहाँ से डर कर भाग आए, यह वह कर कि जिम्मेदारी नहीं सम्भाल सकता। मैं मन्त्री महोदय से इस बात की जरूर अपेक्षा करता हूँ कि कम से कम इस सेवा को जिसको सरकार ने अपने हाथ में लिया है—ऐसा लगता है अभी तो जैसे किसी सेठ से लेकर किसी बादशाह को सौंप दिया हो, मुगल लाइन के नाम से ऐसा लगता है, चौगुले सेठ था— मुगल बादशाह की तरह न चला कर जन-सेवा के रूप में चलाएं— ताकि यह जनता पर ज्यादा बोझ न बन सके। भावे कमेटी ने 20 परसेंट की वृद्धि की बात कही थी, लेकिन आप ने 20 परसेंट तक सीमित करने के बजाय 30 परसेंट वृद्धि कर दी। इसलिए कम से कम 10 परसेंट की कटौती करके

जनता को राहत देने की घोषणा करिए। यही मेरी उनसे अपेक्षा है।

THE MINISTER OF SHIPPING AND TRANSPORT (SHRI KAMLA-PATI TRIPATHI): Sir, I move:

‘That the Bill to provide for the acquisition and transfer of the Konkan passenger ships in order to serve better the needs of the maritime passengers of the Konkan coastal region and for matters connected therewith or incidental thereto, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration.’

श्रीमन्, यह बहुत सीधा और सरल बिल है। मैं ऐसा समझता हूँ कि इसमें कोई बहुत विवाद का प्रश्न नहीं है। 7 नवम्बर, 1973 को एक आर्डिनेंस जारी हुआ, उस अध्यादेश के माध्यम से चौगुले स्टीम शिप कम्पनी लिमिटेड के दो जलपोतों को अधिगृहीत किया गया— एक कोकण सेवक और एक सरिता। फिर उसने समुद्र के तट की यात्री सेवा का जो वह कार्य कर रहे थे, वह उनसे लेकर मुगल लाइंस लिमिटेड को जो एक पब्लिक सेक्टर कम्पनी है, उसको दे दिया। 14 नवम्बर से मुगल लाइंस इस सेवा को जारी किए हुए हैं। अब यह आर्डिनेंस इश्यू हुआ तो अध्यादेश के जारी होने के बाद यह जरूरी होता है कि ससद में या ऐसे माननीय सदन में जहाँ कहीं भी अध्यादेश जारी हो, प्रदेश में या केन्द्र में, उसकी स्वीकृति के लिए बिल प्रस्तुत किया जाए। वह बिल अब सदन के सामने प्रस्तुत है।

इस बिल को प्रस्तुत करते हुए मुझे दो तीन बातों की ओर सदन का ध्यान दिया जाता है और माननीय माथुर जी ने जो बातें कही हैं, उनके सम्बन्ध में भी अपना निवेदन करना है।

एक बार तो उन्होंने कुछ व्यक्तिगत आक्षेप सा कर दिया। मैं समझता हूँ सदन में ऐसे माननीय सदस्य द्वारा इस प्रकार से व्यक्ति-

गत आक्षेप शोभा नहीं देता। उन्होंने कहा कि आप प्रदेश का भट्टा बैठा कर आये। जिस दल से आपका सम्बन्ध है, वह अपनी सांस्कृतिक परम्परा के ऊपर बड़ा अभिमान करता है, भारतीय संस्कृति का बड़ा नाम लेता है।

श्री जगदीश प्रसाद माथुर : अगर आप को आपत्ति है तो मैं अपने शब्द वापस लेता हूँ, मेरा यह अर्थ नहीं था।

श्री कमलापति त्रिपाठी : मैं ऐसा ममज्ञता हूँ कि आपके दल के नेता जो इतनी संस्कृति की बात करते हैं और पंडित अटल बिहारी वाजपेयी जी जिसके नेता हैं, बहुत सुन्दर भाषा में बोलते हैं और भारतीय संस्कृति पर उन्हें बड़ा अभिमान है, उन्हें चाहिए कि कम से कम आपको यह शिक्षा देते कि इस दल के सदस्यों को इस प्रकार अशोभनीय बात नहीं कहनी चाहिए। हम जिस दल से सम्बन्ध रखते हैं वह इस प्रकार की गालियाँ नहीं देने हैं। भट्टा कहा बैठा, कैसे बैठा, मैं नहीं जानता। आप कोई भट्टा चलाते हो वह बैठ गया हो, तो पता है। हम लोग तो उसका कोई भट्टा बैठा कर नहीं आये हैं। प्रदेश है, बहुत आगे बढ़ा है और आप सब की कृपा रहेगी तो और आगे बढ़ेगा। अगर चुनाव भी आयेगा तो उसमें भी सब परिणाम सामने आ जाएंगे। इसका तो कोई और उत्तर देने की आवश्यकता नहीं है।

आप की और बातों में से कुछ बातें ऐसी हैं जिनमें मैं सहमत हूँ। जैसे यह कि जो इस नई कम्पनी को काम दिया गया है यह अवश्य देखना चाहिए कि यह कम्पनी उन दोषों से मुक्त हो जो कि चोंगले कम्पनी के ऊपर लगाये गये। यदि अनियमित उनका काम था, अगर समय से वह नहीं पहुँचते थे, वह यात्रियों के साथ दुर्व्यवहार करते थे, यदि वह दूर ले जा कर छोड़ देते थे, ऐसी भी शिकायत थी कि किसी ने किसी पोर्ट पर उतारना है तो उसको दूसरे पोर्ट पर उतार दिया, कभी इस बात की भी कोशिश करते थे कि टिकट नहीं देते थे और बाध्य करते थे यात्रियों को कि ऊँचे

दामों पर टिकट खरीदे इस प्रकार की शिकायतें उनकी थी। विशेष कर निर्धारित समय पर न पहुँचने की जो उनकी शिकायतें थीं अब यह अवश्य देखना चाहिए कि नई कम्पनी जिसको यह काम सौंपा गया है वह इन दोषों से मुक्त हो। आपकी यह बात जो है मैं आपको आश्वासन तो क्या दूँ, लेकिन आपसे निवेदन करूँगा कि मैं जरूर इस बात की चेष्टा करूँगा कि कम से कम समय में इन दोषों का परिहार करते हुए समय से ये पहुँचें।

दूसरी बात आपने अध्यादेश 7 तारीख को निकालने की कही। मान्यवर, 7 तारीख को अध्यादेश निकला। मैं यह जानता हूँ कि 12 तारीख को सदन बैठने वाला था और यह शिकायत की जा सकती है कि दो, चार, पाँच दिन बाद जब सदन बैठने वाला था तो अध्यादेश क्यों निकाला गया। अध्यादेश निकालते हैं जब परिस्थिति उसके लिए बाध्य करती है।

श्री नवल किशोर : पंडित जी, अमल में यह बच्चा तो किसी और का है और गोद में आप की आ गया है। इसलिए आप को डिफेंड करना पड़ रहा है।

श्री कमलापति त्रिपाठी : बच्चा तो माँ की गोद में आता है और मैं तो हमेशा बाप रहा हूँ। इस लिए मेरी गोद में कहाँ से आ गया। लेकिन अगर यह बच्चा है, तो इसको जीवित कर दीजिये काहे को इसकी जान मारते हैं।

श्री नवल किशोर : हम कहाँ मारते हैं।

श्री कमलापति त्रिपाठी : माथुर साहब जो है वे हर प्रकार से तैयार हैं।

मैं निवेदन कर रहा था कि अध्यादेश निकाला जाता है और निकलता है जब परिस्थिति किस बात के लिए बाध्य करती है। इसके इतिहास को आप देखें। सितम्बर से ही इस कम्पनी का कार्य शुरू हो जाना चाहिए था। तरीका यह है कि बरसात बीतते ही इस कम्पनी को काम शुरू कर देना चाहिए था। लेकिन

सितम्बर में उन्होंने नहीं चालू किया। अक्टूबर में नहीं चालू किया। इस बीच में बार-बार उनसे आग्रह किया गया कि आप पैसेजर सर्विस, यात्रियों को, तटकर यात्रियों को ले जाने का काम, यातायात की सुविधा उन्हें प्रदान कीजिये। लेकिन इलाका ऐसा है कि जैसा कि अभी माननीय माथुर साहब कह रहे थे कि वहाँ यातायात के कोई साधन नहीं हैं। रेल वगैरा भी नहीं है, बड़कें भी अच्छी नहीं है। कोई साधन वहाँ है नहीं सिवाय समुद्री यातायात के। अब उनसे कोशिश की गई, बार-बार उनसे कहा गया। उन्होंने कहा कि जब तक फैसला नहीं हो जाएगा, इसका किराया बढ़ाने का तब तक हम इसको चालू नहीं करेंगे। उनसे यह भी कहा कि किराया बढ़ाने की बात सरकार के विचारधीन है और बात हो रही है, आप सेवा चालू रखिये, यात्रियों को ले जाने दीजिए और जो कुछ फैसला होगा वह आपके सामने आ जाएगा, बातचीत कर के फैसला होगा। पर उन्होंने इस से इनकार किया। आखिर में अक्टूबर में उन्होंने एक नोटिस दे दी कि 6 नवम्बर से हम बिल्कुल इस यात्री सेवा को, इस आवागमन के साधन को समाप्त कर रहे हैं। यह भी उन्होंने कहा कि इसका जो रेंजर स्टॉफ है उसको बरखास्त कर देंगे, कू वर्कर हैं उन्हें भी बरखास्त कर देंगे और यह जो गात्री पोत है इसे चलाना हम खत्म कर देंगे और सरकार अपना कोई दूसरा इन्तजाम करे। आप देखें कि यह एक कम्पनी की उचित बात नहीं थी। कोई कड़ा शब्द नहीं कहना चाहिए। कि दूराग्रह थी, पर यह उचित बात नहीं थी। उन्हें मालूम था कि इस विषय पर विचार हो रहा है इतने दिनों से सेवाएं वे चला रहे हैं। कई बार जो यातायात का किराया होता है उसमें वृद्धि की जा चुकी थी, 1969 में वृद्धि की गई थी। पहले 7 परसेंट की गई, फिर 8 परसेंट की गई और इस प्रकार 15 परसेंट वृद्धि की जा चुकी थी। उसके बाद फिर उन्होंने कहा कि अब तेल वगैरह की कीमत बढ़ी है, इस लिए और किराया बढ़ाया जाए। उस पर भावे कमेटी बनी।

उसने 20 परसेंट की सिफारिश की यह ठीक है कि महाराष्ट्र की सरकार इसकी वृद्धि के भी खिलाफ थी। जो महाराष्ट्र की सरकार का प्रतिनिधित्व करने वाला था कि उसकी वृद्धि न की जाए क्योंकि इनकी सेवाएं मुनासिब नहीं हैं। कई बार महाराष्ट्र की विधान सभा में इस पर प्रस्ताव आये थे, वात हुई थी और यहां तक उन्होंने कहा था कि इसका नेशनलाईजेशन करना चाहिए, क्योंकि इसकी सेवाएं बड़ी असन्तोषजनक है।

यह सब होते हुए भी भावे कमेटी की रिपोर्ट आई और उनसे कहा गया कि रिपोर्ट आयी है। उस बीच में उन्होंने 42 परसेंट की मांग की। यह कहा गया कि 20 परसेंट की बात हुई है, 42 तो बहुत ज्यादा है, लेकिन उन्होंने कहा कि हम इसको खत्म कर देंगे स्टाफ को बरखास्त कर देंगे और इस पर जो कुछ हमारा खर्च हुआ है उस को हम समाप्त कर देंगे। फिर उन्होंने कहा कि 6 तारीख से हम चलायेंगे। दो महीने कोशिश करने के बाद 6 नवम्बर से उन्होंने चालू करने की कोशिश नहीं की फिर उस का सर्वे भी होना था क्योंकि उन्होंने सर्वे नहीं कराया था और इन जहाजों का सर्वेक्षण जरूर होता है। कोई पुराना होता है कोई टूटा होता है, फूटा होता है और इसलिए अगर उनकी मरम्मत होने वाली होती है तो इन को देख लिया जाता है और उस पर लाखों रुपया खर्च होता है। यह सर्वेक्षण भी नहीं करा रहे थे। तो सरकार ने आग्रह किया कि आप सर्वे करा दीजिए, जो खर्च होगा उस पर वह हम दे देंगे। उसके बाद यह बात भी थी कि सर्वे के बाद अगर यह जहाज दो महीने खड़े रहे समुद्र में तो उन में फिर शिकायत आ जाती है। सर्वे के बाद उनको चलाना चाहिए। क्योंकि सर्वे के बाद वे अपनी धारा में नहीं चले और किनारे खड़े रहें तो उस से उन जहाजों को नुकसान पहुंच सकता है। बिना किसी काम के इतने अधिक दिन तक खड़े रहेंगे तो उससे उतना ही उनको नुकसान पहुंचेगा फिर भी उन्होंने कहा कि हम इन

[श्री कमलापति त्रिपाठी]

को चालू नहीं करेगे और यात्रियों की ओर से बड़ी मांग थी। आप समझ ले कि मार्च, अप्रैल और मई इन तीन महीनों में बड़ी भारी यात्रा वहा चलती है। जब बरसात होती है तो यात्रा रुक जाती है और सितम्बर में फिर जारी होती है। लेकिन सितम्बर में और अक्टूबर में भी उसको चालू नहीं किया गया और नवम्बर में तो उन्होंने कह दिया कि हम चालू नहीं करेगे। तो यात्रियों को वहा अधिक कठिनाई हो रही थी। दो महीने से इस बात का प्रयत्न किया जा रहा था कि वे चालू करे और सरकार के कहने के बावजूद भी उन्होंने उसे चालू नहीं किया। तो सरकार के सामने और कोई दूसरा रास्ता नहीं था, सिवाय इसके कि उन के दो जलपोतों को वह ले ले और उनको चालू करने की चेष्टा करे। चोगुले कम्पनी की यह बात थी कि 1965 से उन्होंने इसको चालू किया था। उनको सरकारी सहायता भी दी गई थी। यूगोस्लाविया से यह जहाज भी उनको दिलाये गए थे, इसलिए कि नेवीगेशन कम्पनी जो सिधिया की बनी थी पहले अपने भी इसी तरह से खुराफात की थी। उस लाइन पर ही उनको चालू किया गया था। बाद में स्टीम नेवीगेशन कम्पनी सिधिया की थी, उन्होंने अपने सारे जहाज इन को बेच दिये और उन की अपनी मोनोपोली हो गयी तो उन्होंने भी वही काम किया। शुरू में उन्होंने वायदे किए थे कि वे सरकार से कोई सहायता नहीं मांगेंगे और उसके अलावा भी कई शर्तें उन्होंने मजूर की थी कि वे यात्रियों का किराया नहीं बढ़ायेंगे आदि, आदि, लेकिन ये सब होते हुए भी जब-जब उन पर तकलीफें आयीं तो उनको किराया बढ़ाने की इजाजत भी दी गयी, एक बार सात परसेंट, फिर आठ परसेंट, और यह 15 या 16 परसेंट तक बढ़ाया गया तो जब यह सब हुआ मान्यवर, तो यह जरूरी हो गया कि अध्यादेश निकाला जाए और उस के बाद हमने उसको ले लिया। मोगल लाइन्स तो एक मिनी लिमिटेड कम्पनी है, पब्लिक सेक्टर में है, यह ठीक है कि पब्लिक सेक्टर में बहुत सी जगहों

पर नुकसान हुआ तो बहुत सी जगहों में फायदा भी हुआ है। लेकिन पब्लिक सेक्टर का एक अलग दर्शन है। उसके पीछे एक सामाजिक दर्शन है और उसका और प्राइवेट सेक्टर का मुकाबला नहीं हो सकता। समाज के कल्याण के लिए, उसकी सेवा के लिए और एक सामाजिक फिलासफी को, सोशल फिलासफी को पीछे रख कर जब हम उसको चालू करते हैं तो उसमें कुछ कठिनाइयां भी आ सकती हैं, लेकिन उस कठिनाई के होते हुए भी उसको करना पड़ता है जन कल्याण की दृष्टि से, और इसलिए हम समझते हैं कि इसीलिए इसको चालू किया गया। अब आप ने कहा कि 30 परसेंट क्यों कर दिया गया। महोदय, 20 परसेंट के लिए भावे कमेटी की रिपोर्ट सबमिट हो चुकी थी और हम ने स्वंय कहा था कि उस को कम से कम 20 परसेंट कर दिया जाए। लेकिन यह इस वास्ते था कि अगर फ्यूल या सामान की कीमत और बढ़ जाती है या वेजेज या मेन्टेनेन्स का खर्चा बढ़ जाता है तो उस के हिसाब से ही कुछ बढ़ना चाहिए। तो जब तक यह कम्पनी ली गई तब तक सामान और मजदूरी काफी बढ़ चुकी थी और उस को ध्यान में रख कर उन्होंने 42 परसेंट की मांग की थी। भावे कमेटी ने 20 की सिफारिश की थी, तो 30 हम ने तय कर दिया और यह तय करने के बाद फिर अर्जन किया। अब उनको कर्पेसेशन दिया जा रहा है 90 लाख और 8 लाख रुपया साथ-साथ सर्वे के लिए भी दिया जा रहा है? कोई इनको दंड देने की बात नहीं है बावजूद इसके कि उन्होंने इस तरह से किया। एक इसेन्शियल सर्विस थी वहा थी उसी के कारण जनता को काफी कठिनाई पड़ी। आप रेलवे की बात कर रहे हैं। इसमें जहां कुछ हो रहा है उसे कोई पसन्द नहीं करता। वहा एक प्राइवेट कम्पनी बनी और इतने दिनों से चलती रही। सरकार से कई बार सहायता भी मिल चुकी है, दरे भी बढ़ चुकी है कहने के बाद कि इस विषय पर विचार होगा और किया जा रहा है। कहा है कि आप इसको चालू कीजिए

और नहीं चालू करेंगे तो फिर नोटिस दे देंगे। इनका स्टाफ वगैराह जितना है वह सब रोक लिया है माल लाइन्स में। उन्हीं शर्तों पर, उन्हीं अधिकारों के साथ जो उनके चौगुले कम्पनी के साथ थे। इसी हिसाब से आपके सामने यह सीधा और सरल सा अध्यादेश रिलेस करने वाला, उसके स्थान पर नियमित करने वाला यह एक बिल है। मैं समझता हूँ इसके पीछे न कोई मतव्य था, न स्वार्थवृत्ति थी, न तिगडम है। मान्यवर, मैं इस सदन के सामने विचारार्थ प्रस्तुत करता हूँ।

The question was provided.

श्री एस० डी० मिश्रा (उत्तर प्रदेश)

उपाध्यक्ष महोदय, इस सदन में तथा लोक सभा में इस विषय पर मैं समझता हूँ कई बार चर्चा हो चुकी है और यह विषय आज तो विधेयक के रूप में आ रहा है लेकिन इस पर कालिंग अटैन्शन के रूप में और सवाल के रूप में बहुत बार चर्चा हो चुकी है। जहाँ तक कोकण पैसेंजर सर्विसेज का सवाल है यह निर्विवाद है। इसमें कोई विवाद नहीं है कि इसकी सेवाएँ अच्छी नहीं थी। इसी सदन में इसी साल के मितम्बर माह में श्री राजबहादुर जी ने जो वक्तव्य इस सदन में दिया उसमें स्पष्ट होता था कि कोकण की जनता इससे बहुत पीड़ित है और उनके इस वक्तव्य से यह साफ जाहिर होता था कि कुछ इस सम्बन्ध में कानून है।

आज जो विधेयक आ रहा है हम इस विधेयक का स्वागत करते हैं लेकिन अच्छा होता कि यह अध्यादेश के रूप में न आता। हम इस बात का स्वागत करते हैं कि ऐसी चीजें जो कि जनता का सेवा की चीजें हैं उनकी सेवा बढ़ा दें और उनका राष्ट्रीयकरण हो। परन्तु यह कोई जरूरी नहीं है नहीं कि अध्यादेश के जरिए ही हो और यह कोई जरूरी नहीं है कि पार्लियामेंट के चार दिन पहले, छ दिन पहले अध्यादेश के जरिए

हो। यह एक निगोशिएटिड सेटलमेंट से हो सकता था। मैं इस बिल का स्वागत करता हूँ विधेयक के रूप में, अध्यादेश के रूप में परन्तु मैं समझता हूँ कि जिन लोगों ने सलाह दी, मंत्रालय ने सलाह दी, भूतपूर्व मंत्रियों को सलाह दी गई कि तत्काल जो 12 तारीख को लोक सभा और राज्य सभा होने वाली है और सात तारीख को अध्यादेश जारी हो जाए तो मैं समझता हूँ अगर यह न हुआ होता तो हमारी मर्यादा के विपरीत न होता। मैं तो केवल इतना ही कहकर इस बात को समाप्त करूँगा।

दूसरी बात मैं इस सम्बन्ध में यह कहना चाहूँगा कि कोकण क्षेत्र जैसा कि माथुर जी ने कहा और स्वयं माननीय मंत्री जी ने कहा—एक बहुत पिछड़ा इलाका है। पता नहीं माननीय मंत्री जी ने उम इलाके को देखा है या नहीं, मैंने स्वयं उस इलाके को देखा है, रत्नगिरी का भी इलाका, जो वेस्ट कोस्ट महाराष्ट्र का है, वे सचमुच बहुत पिछड़े हुये हैं, वहाँ न रेल की यात्रा है, न रोड की यात्रा है, न सड़क का यातायात है, अगर कोई यातायात है तो जल का यातायात है। और आपने पहले सिंधिया नेविगेशन कम्पनी को दिया काम करने को, उन्होंने घाटा बिठा कर के कुछ वर्ष काम कर के काम बन्द कर दिया, फिर आपने इनको चौगुले कम्पनी को दिया, इनको भी आठ-दस वर्ष घाटा हुआ, कहा जाता है कि 1 करोड़ का इनका पूरा घाटा हुआ, इनका भी काम बैठ गया। पता नहीं कितना घाटा हुआ लेकिन जो आकड़े मालूम हुये हैं उसमें लगता है कि इनको 1 करोड़ रुपये का घाटा हुआ है लेकिन साथ ही साथ मुझे यह मालूम हुआ है कि जहाँ 1 करोड़ का इनकी कम्पनी को पैमंजर सर्विस में घाटा हुआ है वहाँ कारगो सर्विसेज में इनको कम्पनी 20 परसेंट डिवीडेड हर साल देती है—यही चौगुले कम्पनी, एक ही कम्पनी दो में बंट गई है, एक कारगो कम्पनी

[श्री एस० डी० मिश्र]

है और एक पैसेजर कम्पनी है, नाम उसका जो हो माननीय मंत्री जी जाने ।

अभी इसी सदन में गत सप्ताह इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट के मिनिस्टर श्री सुब्रह्मण्यम् जी यहाँ थे, हिन्द साइकिल्स का सवाल आया यहाँ । माननीय मंत्री जी सुनें । हिन्द साइकिल्स का सवाल आया । हिन्द साइकिल्स का एक हिस्सा सतारा डिस्ट्रिक्ट में, महाराष्ट्र में है और एक हिस्सा गाजियाबाद में है, गाजियाबाद वाली यूनिट फायदे में है और महाराष्ट्र वाली यूनिट घाटे में है । उत्तर प्रदेश की सरकार ने लिखा था और जहाँ तक मैं समझता हूँ आपके मुख्य मन्त्रित्व काल की बात है, आपको स्मरण नहीं होगा; क्योंकि आपके सामने हर चीज तो आती नहीं रही, आपके मुख्य मन्त्रित्व काल में यह चीज लिख कर आई थी कि हमारी कम्पनी यहाँ नेशनलाइज नहीं की जाय, यहाँ चूँकि फायदा है इसको चलने दिया जाय और वहाँ के लिये महाराष्ट्र की कम्पनी के लिये, महाराष्ट्र सरकार कहती थी कि नहीं इसको ले लिया जाय, तब मैंने यहाँ सवाल किया कि ठीक है, महाराष्ट्र की कम्पनी को ले लीजिये और गाजियाबाद की कम्पनी को चलने दीजिये तो यही माननीय सुब्रह्मण्यम् जी खड़े हो कर बोले—पिछले सप्ताह की बात है—नहीं, मैं केवल घाटे की कम्पनी को लेने के लिये, नेशनलाइजेशन के लिये तैयार नहीं हूँ, हम तो फायदे की कम्पनी को भी लेंगे, तो क्या कारण है कि चौगुले कम्पनी जो है उसका कारगोशिंग वाला पोर्शन नहीं लिया गया और केवल पैसेजर सर्विसेज ली गई, क्या कारण है कि उनको यह मौका नहीं दिया गया कि दोनों को कम्बाइन कर दे ? मैं यह जानना चाहता हूँ ।

दूसरी बात, श्रीमन्, जो मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ, वह यह है कि क्या यह बात सही नहीं है—पिछले साल की बात है, सन् 1972 ई० के अन्त की बात

है जब कि भावे कमेटी बनाई गई, उस कमेटी ने जनवरी सन 1973 ई० में एक रिक्मेंडेशन दी, सिफारिश की—उन्होंने कहा कि 42 फीसदी किराया बढ़ाया जाय तो 20 फीसदी किराया बढ़ाने की सिफारिश की, वह लोग तब भी नहीं माने थे, ठीक है कि हड़ताल वगैरह थी, लेकिन 20 फीसदी के ऊपर आप नहीं बढ़े और वह 42 फीसदी मांगते रह गये और 7 तारीख को आपने अध्यादेश जारी किया और 14 तारीख को नोटिफाई कर के 30 फीसदी आपने मुगल लाइस को दे दिया, जिसने कि इसे ले लिया है 30 फीसदी आपने दे दिया है, तो क्या 30 फीसदी उनको देते तो क्या वह इनकारते । मैं नहीं जानता, वह बातें मेरे सामने नहीं हैं । क्या उन्होंने इनकारा इस बात को कि 30 फीसदी अगर बढ़ाया जायगा तो हम चलाने को तैयार नहीं हैं या आप देने को राजी नहीं हुये या वह लेने को राजी नहीं हुये । यह बात मैं मानता हूँ कि उनकी सर्विसेज, उनकी सेवाये, सचमुच में बड़ी दोषपूर्ण रही हैं । इसी सदन में जब राजबहादुर जी वहाँ बैठ कर इस सम्बन्ध में बयान कर रहे थे तो यह बात आई कि वह पैसेजर को ले जा कर उतार देते हैं दूसरी जगह और अभी माननीय मंत्री जी ने बयान इस बात का किया कि कहा से कहा उतार दिया जाता है । वह बात जहाँ सही है वहाँ मेरी एक मालूमात यह है कि दो जहाज हैं कम्पनी के तो यह दो जहाज वाली कम्पनी क्या करेगी सेवा । पश्चिम से बम्बई तक । दरअसल तो कोंकण पूरा एक इलाका ऐसा है जो बम्बई से कोचीन तक, पूरा केरल तक फैला है, छोटे-छोटे पोर्ट्स हैं और इन छोटे-छोटे पोर्ट्स के डेवलपमेंट का चार्ज—आपने महाराष्ट्र पर और केरल पर और मैसूर पर जिम्मेदारी दे दी है—वह राज्यों पर दे दिया है । वे लोग करते नहीं हैं, ट्रेनिंग होती नहीं है जिसकी वजह से ये बड़े-बड़े जहाज छोटे-छोटे पोर्टों में जा नहीं सकते हैं । जैसी वर्तमान

और भूतपूर्व मंत्री जी ने कहा कि ये दो जहाज नहीं ले जाते हैं, मेरी इत्तिला नहीं है, यह बात नहीं है बलि ले जाया नहीं जा सकता है क्योंकि उनके पास केवल दो ही बड़े जहाज हैं और उनके साथ सप्लीमेंटरी छोटे-छोटे जहाज नहीं होते हैं । दो जहाजों के साथ कम से कम 10-12 छोटे जहाज होने चाहिये । मेरा सुझाव मंत्री जी से यह है कि जब दो बड़े जहाज हैं, तो 7—8 छोटे जहाज भी होने चाहियें ताकि पैसेजर्स को छोटे पोर्टों में, जो 5, 10 मील की दूरी पर हैं, जहां पर ड्रेगिंग नहीं हो रही है, उनको वहां पर अटैच करके ले जायें । इस तरह का काम यहां पर नहीं हो रहा है । मैं चाहता कि मंत्री जी इस बात की ओर देखें ।

मैंने एक दो चांजे बिल में पढ़ी थी । उनके चेयरमैन को 20 सितम्बर को ही यह मालूम हो गया था कि सरकार इन कम्पनी को लेने जा रही है और उन्होंने इसको लेने का आफर भी दे दिया था कि आप इसको ले लीजिये । जब उन्होंने आफर कर दिया था, तो फिर इस अध्यादेश की क्या जरूरत थी ? इसके साथ ही साथ मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि यह जो 90 लाख की फिगर बतलाई गई है वह किस तरह से अराइव हुई जो कि दफा 5 में है । Sir, I quote

"For the purpose of section 3, the Konkan passenger ships shall be deemed to include all assets, rights, powers, authorities, privileges and all properties in the ships, all rights under any policy of insurance, licence or any other instrument, and all other properties belonging to, or held for the purpose of running the ships including fuels, stores, machinery, apparatus, navigational aids and many other things "

मेरे हवाले में Shit is a clearly defined word in the Maritime Shipping Act

इसके अलावा शिपिंग का डेफिनिशन को इतना व्यापक क्यों बना दिया है, यह बात हमारे समझ में नहीं आई । हमारी मालूमात यह है, जो गलत भी हो सकती है और मुझे खुशी होगी अगर गलत हो कि उनका एक जहाज महाराष्ट्र के पास डूब गया था और उनको सवा करोड़ रुपया इश्योरेंस की ओर से कंपेंसेशन के रूप में मिला । मैं यह बात अच्छी तरह से नहीं जानता हूँ, हो सकता है, यह बात गलत हो ।

श्री कमलापति त्रिपाठी उनको इश्योरेंस से मिला । हम लोगों ने कोई कंपेंसेशन नहीं दिया ।

श्री एस० डी० मिश्र : इश्योरेंस कंपनी की ओर से दिया गया है एक जहाज का । आपने उनके दो जहाज लिये हैं और मैं यह नहीं कहता कि कम है । आप इस चीज को एग्जामिन करवा ले कि क्या असैट्स हैं । सचमुच में कास्टीट्यूशन में "एमाउन्ट" शब्द आया है । वह कहा तक प्रापर है, कहा तक उचित, कहां तक कफिसकेशन कहेंगे और कहां तक कंपेंसेशन कहेंगे । हम तो कंपेंसेशन नहीं दे रहे, एक्वायर कर रहे हैं विदम्राउट ऐनी कंपेंसेशन । तो मैं इस चीज को आपके सामने रख रहा हूँ ।

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: Do not fight for compensation.

SHRI S. D. MISRA: There is no question of fighting. I am putting a point before you.

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: It is a reasonable amount which is being paid.

श्री एस० डी० मिश्र : आप अगर इस बारे में सतुष्ट हैं तो मुझे इस बारे में कुछ कहना नहीं है, मगर आप इस चीज को देख लें । मैं आपके सामने यह चीज इसलिए रख रहा हूँ क्योंकि आप इसको जरूर देखें ।

[Shri Kamalapati Tripathi.]

दूसरी बात मैं यह जानना चाहता हू कि दफा 7 में आपने कहा कि कर्मचारियों को जो देने की जिम्मेदारी है वह आपकी नहीं होगी 90 लाख रुपया आप उनको दे रहे हैं और यह 7-8 लाख रुपया किम आइटम के बारे में रखा है ? अगर किसी कर्मचारी को ग्रैज्युटी देना हो और कोई चीज देनी हो, तो आप इस 90 लाख रुपये में से क्यों नहीं काट लेते हैं ? मैं यह कहना चाहता हू कि जब आप इस तरह का बिल बना रहे हैं तो उसमें काटने का अधिकार क्यों नहीं अपने पास रखते क्योंकि बहुत से कर्मचारी ऐसे होंगे जिनका दो, चार लाख रुपया देना होगा । वे तो लड़ नहीं सकेंगे और वे सब आपके मध्ये पड़ेंगे । तो मैं यह कहना चाहता हू कि इस तरह का अधिकार आप क्यों नहीं लेते हैं ।

अगर बात मैं यह कहना चाहता हू क्योंकि आप बार बार घटी बजा रहे हैं । वह बात यह है कि मेरा एक मुद्दा यह है कि यह जो सर्विस आप चला रहे हैं । उसको आप जरा व्यापक करें ।

आपने दो ले लिए लेकिन इससे कुछ होने वाला नहीं है, इसलिए इसको आप व्यापक करें । इसमें सीजनल टिकट दे, स्टूडेंट्स को सुविधाएं दे और लोगों को सुविधा दे । इसी तरह की सेवाएं हमारे नार्थ में भी चलाईएं । आपकी दक्षता के बारे में मुझे पूरा भरोसा है । मैं उसी प्रदेश से आता हू जहां से आप जाते हैं । मैं जानता हू कि जिस विभाग को आप सम्भालते हैं सको उआप अच्छी तरह से चला कर दिखाते हैं और मुझे पूरा भरोसा है कि शिपिंग विभाग को भी आप ऐसे ही चमकाएंगे । और इसी भरोसे से मैं कहता हू कि कोई वजह नहीं है कि आज के समय में जब कोल का ट्रांसपोर्ट नहीं हो सकता बैंगनो की कमी के कारण, आप कानपुर से कलकत्ते

तक रीगैंगेशन की व्यवस्था न कर सकें । आप 15, 20, 30 करोड़ रुपया खर्च करके गंगा को वाइडन करिए । आप देखेंगे कि उससे आपकी अर्थव्यवस्था बहुत ऊंची हो जायगी । इन शब्दों के साथ जहां मैं इस बिल का समर्थन करता हू, मैं समझता हू कि जो प्रश्न मैंने किए हैं माननीय मंत्री जी उनका सन्तोषजनक उत्तर देने की कृपा करेंगे ।

SHRI H. M. TRIVEDI (Gujarat):
Mr. Deputy Chairman, Sir, I rise to welcome this Bill. In the circumstances which have been described by the hon. Minister, I do not wish to go over the entire ground. I suppose the Government was really left with no other alternative except to take over the ships and hand them over to the Mughul Lines for continuing this public utility service. This is a service which caters to the needs of a very sensitive sector in Maharashtra, particularly so far as the industrial labour in Bombay is concerned.

Sir, I would like to briefly touch upon the history of this service which will illustrate what is in fact necessary to be done. It is quite true that the attitude of the Chougale Steamships may have been a little unreasonable. It was a British company for practically 20 years before 1939. It was run by the Scindia Company for practically 25 years after 1939 and during that period as well as in the period prior to 1939 there were several occasions when there were demands for raising the rates to an economic level to match up with costs. I am not suggesting that each one of these demands should be granted as and when asked for. But, what I really want to get at is that while it is necessary in this particular case because it is a passenger service, a similar situation exists with regard to Indian coastal shipping as such and in relation even to ships which are employed in the carriage of cargo. What is missing as far as the Government machinery is concerned is a machinery, a permanent machinery, being available for periodic review of

rates both in relation to Cargo and in relation to passenger fares.

Sir, one of the reasons for the slow decline of this service over the last 40 years has been that rates have never been allowed to match up with costs. I am not suggesting that they have never been, but they have never been done in time and there has been such a time-lag in adjustment that the companies who were running this service found them to be very uneconomic. The Bhave Committee recommended an increase of 20 per cent but even after the Government took over, they found it necessary to sanction an increase of 30 per cent in fares to the Mughul Lines.

Sir, the second point which I want to urge upon is that while it is quite true that we may call upon public sector undertakings to undertake certain public utility services in public interest and so on, I do not think it is proper to entrust losing services. It is not just like taking over a sick unit. This was not really a sick service. It was not a sick unit which was being taken over it is because we want to maintain a public utility service in the interests of the people of Konkan, who want to travel to Bombay and back. While, therefore, there may be something to be said for handing over or maintaining that service through, as the hon. Minister stated, a public sector undertaking—who have a certain philosophy and we subscribe to that—I think it will be improper to impose a losing service on a public sector undertaking. What I am really thinking of is that in future Mughul Lines also, in continuing the service may find that costs are going up and rates may have to be readjusted.

I am particularly referring to this because the history of this service has shown that the State Government has by implication tacitly always supported all public agitation which has been a matter of perpetual resistance against fare increases and therefore it would be much more so when

a public sector undertaking is running it. I would therefore urge with the hon. Minister that this particular idea of having at least some permanent machinery for a periodic review of the rates to match up with costs may be borne in mind.

The third point which I want to urge is one of the features of the Konkan Coast Service is, it has never been really dovetailed with road transport as far as these services are concerned. As a matter of fact there was a continuous decline from about a million passengers down to something like half a million passengers now. This has happened partly because of competition by road transport services being run from Bombay practically to the same points and ports. What I would like to urge is now that a public sector undertaking has taken it over it should be possible for the public sector undertaking to sit with the Maharashtra State Government and bring about that necessary coordination with road transport services which are also State-owned, as far as this particular area is concerned. It is going to be impossible with two vessels, as some hon. Members have pointed out, to serve the whole area or serve all the minor ports which exist on the Konkan coast. Equally I would also like hon. Members to remember that it is not so easy and it is a very costly proposition to add passenger services and passenger ships. Therefore it is also unlikely that this area will continue to be served by a larger number of vessels but in these circumstances to the extent to which these two vessels are able to serve the Konkan coast particularly in terms of selected ports on the Konkan coast which are in a sense ports of aggregation of passengers I would suggest that a certain coordination be brought about with the State Road Transport services.

With these words I welcome this Bill.

SHRI BHUPESH GUPTA (West Bengal): Sir, I have only one or two points to make. You will remember we have had occasion to discuss this matter through a calling attention notice and we all demanded that this Konkan passenger service should be nationalised by the Government and the then hon. Minister in charge of the Ministry, Mr. Raj Bahadur, gave us an assurance that it would be done. Now it has been done and we welcome it.

A point has been made about an ordinance being issued when Parliament was to meet. That is in the context a minor point but the fact remains that this has been nationalised in deference to the wishes of this House and also of the public especially those who are suffering in that region.

First of all, I would like to make some observations with regard to clause 10 of the Bill which provides for compensation being paid. It says that for the vesting in it under section 3 of the ownership of the Konkan passenger ships, and for the vesting in it, under section 6, of the rights specified therein, an amount equal to a sum of rupees ninety lakhs will be paid. In addition to that they would also re-imburse the company to the extent of the expenses actually incurred by it for the annual survey of the Konkan passenger ships for the year 1973. We do not know yet exactly how much is likely to be paid. I hope Mr. Kamalapati Tripathi when he replies to the debate will throw some light on the financial implications of clause 10 as to how much is likely to be paid in all. It looks not less than a crore of rupees is going to be paid for this acquisition. Now, Sir, was it necessary to pay such a heavy compensation? When we discussed this company's affairs we found that there was a lot of bungling, mismanagement and other things. It has been mentioned here also in the Bill, irregular, unpunctual, undependable these are the expressions that have been used in connection with the assessment of

the service. There was a lot of double book-keeping and all kinds of things went on. One is tempted to believe that they were actually trying to pass these things on to the Government under the pretension that they would not be able to run the service unless some increase in fare was given. Actually in their mind they intended to pass this on to the Government and get cash that way. I do not know, but be that as it may. Why should we pay Rs. 90 lakhs straightway as compensation? The Hon. Minister should tell us on what basis the calculation has been made on these two ships. It is necessary to take Parliament into confidence. In this matter I find that there is a tendency now to acquire such things by paying heavy compensation. I should suggest to the hon. Minister and the Government that as far as the issue of compensation is concerned, now that the constitutional hurdles have been removed in comparable circumstances, the matter should be discussed with the representatives of various political parties in Parliament who stand—and I underline the words 'who stand'—for the public sector and for nationalisation. I am not interested in having prolonged discussions in this matter with Jan Sangh or Swatantra Party, who generally very clearly and vehemently oppose nationalisation, because their point of view all know. Those who stand for nationalisation—in fact, I have been pleading for it—should be consulted when they determine the amount of compensation to be paid in the case of nationalisation of a particular undertaking or concern. I say this because vigilance of Parliament is called for. Consultation with the representatives in Parliament committed to nationalisation should also be encouraged in such matters. I know that in many cases compensation has been arbitrarily settled and colourable transactions have taken place in this matter. Everybody knows that sometimes bribes are given in order to influence those who compute the amount of compensation in order to

wangle unjustifiably a large sum from the Government by way of compensation. What is the guarantee? Shri Kamlapati Tripathi has taken over this Ministry. I do not think he personally has fixed the compensation. Well, it had been settled earlier—by whom? I should like to know it. At what level, I should like to know. How were the calculations made? These are relevant facts. Now, Sir, since we are going in for developing the public sector and for the taking over of such concerns which do not function properly or are running to the detriment of the public, it is necessary that we pay much better and more acute attention to this problem of payment of compensation. I do not have the time. Otherwise, I would have given an amendment, although it would have been rejected by the Government, in order to register our protest against the manner of giving compensation to a concern of Mr. Chowgule who has behaved as a swindler. That is what we say, a blackmailer. They want to blackmail the Government. It was quite clear. They had the temerity to issue ultimatum to the Government or notices to the Government saying that unless a certain rise in the fares was allowed, they would stop running the ship and the company would not function at all. It would not matter whether the people were put to greater hardships on account of that. That was the attitude of the company. Mr. Raj Bahadur and his predecessors in office more or less admitted it. But when we find the provision for compensation, we are absolutely in the dark as to how it has been settled. As far as the Maharashtra Government is concerned, I do not deny it, but if you take the advice of the Maharashtra Government leader, you will find that the Maharashtra Government are combining with the Shiv Sena, for example, in order to carry on the election campaign and win it. It is a scandalous thing. We are hearing leaders speaking on national integration. This morning we heard pep

talks on national integration. But how is it that the Chief Minister of Maharashtra and other Congress leaders, in order to get a seat in Parliament and otherwise also, have come to an understanding with the Shiv Sena? Is the Shiv Sena the Congress? I would like to know. Therefore, that Government should not be relied upon. The Government of Maharashtra led by Mr. Naik is a disgraceful and scandalous Government by all accounts. It has no purpose, it has no sense of inhibition; it is pragmatic in its worst sense of the term.

SHRI S. D. MISRA: Is it not the Central Government which has prepared the scheme and also the matter about compensation? It is not the Maharashtra Government.

SHRI BHUPESH GUPTA: That I know. I am coming to it. Whom did they consult? Of course, the Central Government.

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: May I clarify to the hon. Member that so far as compensation is concerned, the Maharashtra Government was not consulted? And is it proper to go on condemning that Government on the floor of the House, when they have nothing to do with this?

SHRI BHUPESH GUPTA: I am very glad. If I had not brought in the Maharashtra Government, the hon. Minister would not have given the information that he has given. Now he will be subjected to attack. Now, I say, let us not therefore talk about the Maharashtra Government. It is a disgraceful, disgusting nauseating, scandalous Government, not worthy of its existence. And I think it is a matter of shame even to take its name. You are very right, Mr. Tripathi. He is very right when he asked me not to take its name because he himself is a little bit embarrassed and is ashamed. When I take the name of the Maharashtra Government, he himself having been a Chief Minister, knows about its tricks

[Shri Bhupesh Gupta]

of the trade. I leave out the Maharashtra Government altogether in this thing since you have not consulted it. But last time your predecessor said that the Maharashtra Government was also being consulted. In fact, certain views expressed by the Maharashtra Government. . .

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI:
It was about the takeover.

SHRI BHUPESH GUPTA: You consulted them about the takeover? The Maharashtra Government said, we would not take it over. You took it over. They passed on the baby to you. The Maharashtra Government has got good revenues and is supposed to be a prosperous Government, and it has got some pull otherwise also. It was in a position to consider whether it could take it over. I am not going into it. The question of compensation did not arise then. I am glad you have not consulted this scandalous Government. That is the position because—I do not know—it seems that between 10 a.m. and 5 p.m. Mr. Naik is a Congressman. Before 10 in the morning and after 5 in the evening, he is a Shiv Sena-man. That is what I say. Can you deny it, Mr. Alva?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Come to the Bill.

SHRI BHUPESH GUPTA: It is the Bill. Sir, ships will be running along the Maharashtra coast. And the Maharashtra coast is under his charge. They may be shipwrecked any time and public life may be shipwrecked because such people are occupying key positions there. Mr. Tripathi, this is not U.P. Assembly, this is Parliament. That is why I say—you are quite right. I am grateful to you. I will not mention that Government any more. When you are yourself ashamed of it, why should I mention it and embarrass you?

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI:
Parliament is supposed to be more considerate and wise.

SHRI BHUPESH GUPTA: That is why I am saying it, precisely because of that—this is the wisdom of Parliament because it does not believe in double talk. Frankly we speak here. That is number one. And wisdom—oh! You know very well. When I talk about Mr. Naik, every syllable of it is true. You know it very well and you will not question in your heart of hearts the wisdom that I have spelt out.

SHRI MAHAVIR TYAGI (Uttar Pradesh): They are your allies.

SHRI BHUPESH GUPTA: They are not at all my allies.

SHRI RANBIR SINGH (Haryana):
Are you afraid of his allies?

SHRI BHUPESH GUPTA: Since I know Mr. Naik I would not like to travel with him in the same train.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Come back to the Bill.

SHRI BHUPESH GUPTA: This is the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We are not discussing Mr. Naik.

SHRI BHUPESH GUPTA: Then you should tell us, Mr. Tripathi, the exact amount of compensation that you are going to pay or you are likely to pay under clause 10(2). I have asked for this information because I know how this compensation has been calculated. We were getting reports from various sources that there was a move on the part of the Government to pay him as much compensation as possible because having come to know that the company was going to be nationalised he has manipulated in such a way. Having been here for long years I know what the trend in such matters is, how the whole thing is matched by bribes and consideration given to certain people responsible for settling accounts for compensation.

Let me now come to clause 7(2) (a). It says:—

“no claim or wages, provident fund, pension, gratuity, cesses, taxes or wharfage or any other dues in respect of any period prior to the appointed day in relation to the Konkan passenger ships shall be enforceable against the Central Government or the Government company;”

What about the claims of wage? I would not put everything in the same category. If the wages are due to the workers you should deduct this amount from the money you are likely to pay for compensation whatever the amount. Pay the workers their wages. The workers should not suffer. Now you are taking it over. If they are denied their wages you should make it a point not to put a premium on this kind of denial on the part of the workers. You should deduct their wages from the compensation amount, whatever it is. And compensation need not be paid in one lump sum. You can spread it over 13-14 years. This Rs. 90 lakhs should be spread over a period of a number of years instead of making commitment to pay in one instalment which is the implication of this Bill. They can go to the court.

Clause 8(3) provides for the delivery of papers, documents etc. relating to the Konkan passenger ships to the Central Government. Suppose they do not do it. What happens then? There is no penalty clause here. Therefore, along with this clause there should be a penalty clause that if the papers are not delivered to the Government one would be liable to imprisonment. Some such thing should be provided; otherwise, it is only a pious thing. And in this connection the relevant question that comes to my mind is as to why papers were not seized in a surprise raid. Do you think you are now going to get the papers suited to the company and which will prove your case for reducing the compensation or for

making other calculations? That has been our experience in the coal industry and many other industries which have been taken over. Here since you are going on the basis of an Ordinance what prevented Mr. Tripathi or his Government from ceilling the papers? As you yourself made serious allegations against this Chowgule company, why did you not act in order to get hold of the papers of this shipping company?

Sir, these are some of the suggestions that I had to make at the fag end. I do not know what would be done. All the same I would oppose the compensation clause. That is why I am here. I would vote against it. I would ask for division on it. I will divide even as one man on this clause of compensation.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: All right, when we go to that stage we will divide. Mr. Joachim Alva.

SHRI BHUPESH GUPTA: My friend, Mr. Alva, will be speaking and I hope he will give some strength to the proposition that I have brought to the notice of the House.

SHRI JOACHIM ALVA (Nominated): Sir, I beg to support the Bill moved by the hon. Minister. I want to congratulate the hon. Minister for bringing his first Bill before the House. He has been a very popular Chief Minister in Uttar Pradesh. He is a very experienced person and a great lover of his motherland. He has newly come into this Ministry and has brought forward an important Bill affecting the passengers. Sir, I hope he will have a very successful career as Shipping Minister before he goes to any other Ministry.

Sir, India's coastline is a golden triangle. It has got three sides, the third side being along Kanyakumari. But the passengers are completely neglected. Nobody is worried about them. The British went on the P&O which was going round the world. They never worried about the

[Shri Joachim Alva]

Passengers from Karachi to Bombay, from Bombay to Kanyakumari, from Kanyakumari to Calcutta and from Calcutta down to Indonesia. They have been completely neglected. I would like the hon. Minister to look at the map of India and see that these passengers are looked after. Our boys and girls have to go round and see India. They must be helped to go by steamers at subsidised rates and see their great land. They should even go to Pakistan which is part of this sub-continent. The Scindias were running ships from Karachi to Cochin even after partition. What has happened? I belong to that part. I have travelled as a small boy of seven in steamers. We have seen passengers going at midnight. Mr. Lal Bahadur Shastri once came with me and saw Karwar. He said "It is one of the beautiful harbours of the world. I shall provide a dumping ground so that passengers can stand there". It has not been done till now. The hon. Minister should seriously consider this. He wanted to give us a railway line of 90 miles. But he could not do it because the Egyptian war came. What are you doing now for these passengers? Every time I saw Mr. Raj Bahadur, I asked him about the difficulties of the passengers coming from Cochin. The passengers are poor. They cannot afford air travel from Bombay to Cochin, Bombay to Mangalore and Bombay to Karwar. They have not got the money. They pay Rs. 50 or Rs. 60, one-third of their salary every month, for the buses. Nobody seems to worry about them. Here is the Konkan ship. For the first time in the history of Indian Constitution, we have taken over a company registered in Goa. I happen to know Mr. Chowgule. He is the richest man in India. According to the income-tax returns, he is the richest man of India. With all fanfare he got the ships. He took Mr. Naik to Yugoslavia and got the ships. Now what is the position? How do these things happen? The poor people along the coast were being benefited by this service. The boys used to come in

the morning and go back in the evening. The fishermen were also there. You will not find any dishonesty in these people. Now they have to go by buses. Nobody seems to worry about them. My friend, Mr. Trivedi, is sitting behind. He was part of the Scindia Steamship Company. They were running ships to South-east Asia, to the Atlantic and the Pacific. But what about the western coast? Now the Chowgules have also miserably failed. You have mentioned Rs. 90 lakhs. But how much did they pay for both the ships? Anyway the passengers on this golden triangle are not properly looked after. I was a member of the Haj Committee for six long years. We had been sending out 30,000 people by the Mughal ships. Now we are sending so many Haj pilgrims. Even Mohammed Ali Jinnah could not send so many. The Government of India have brought wonderful ships for the use of Haj pilgrims. These things the Muslim League does not mention. But see what our Government has done. It has done what no other Government in the world has done. It sent such a large number of Muslim pilgrims from India to Haj. But now you are not worried about these passengers. I want you to do everything with regard to these passengers so that they can have better travelling facility. What do we want? We want better ships. I mentioned it on the last occasion, I do not want to mention it now. Scindia Steamship was once going to be drowned. It was not going all right. They did not pay their engineers well. Only the managers and contractors built lovely houses for themselves on the beach side. My friend, Mr. Trivedi, said, make the land richer, and then....

SHRI H. M. TRIVEDI: No, I did not say that.

SHRI JOACHIM ALVA: You meant that. Anyway, don't disturb me. I did not interrupt you. Now I want to know from the Government what it is going to do about the passengers. The Government makes so much of

money from post and telegraphs. It makes a heavy money. Here are people running ships in the Atlantic, in the Pacific, in South Asia, in Japan, all over the world. But they are not worried about the poor people. It is the right of the Government to take it over into the public sector. Let it not be impaired by these motives. No, we shall run it for the sake of the people....

SHRI H. M. TRIVEDI: Mr. Alva, one of the objectives of the Bill itself says—if you read the Objects of the Bill—"to run them on no-profit-no-loss basis". For your information, the Scindia Steamship Company continued service. . .

SHRI JOACHIM ALVA: Please do not interrupt me. Don't be very sensitive. You must be tough-skinned. You have come to Parliament only recently.

We have got ships running between Asia and Africa. Where are the ships now? Then there are sailing ships from Arabia, from Africa, to Cochin, Mangalore, Malpe and other places. I remember I have got a small painting. About 200 pieces of furniture I gave the shipping company. Then I was told all the furniture was thrown out. When a ship goes, they take care of all the furniture. They bring so many beautiful things. Nobody knows about their insurance. Nobody knows anything. We have got a moral duty towards shipping. These ships have been our mainstay. These old ships have gone down. They carried our ancient Hinduism to a Muslim land like Indonesia. Where are our flags now? Where is the flag of Hinduism? Not in Scindias. Not in Birlas. Not in Tatas. Our ancient ships were lost from the Cochin Port, from the western coast, from the African coast. We conquered nobody. I hope the new Minister, able Minister, will bring forth a proposition where the Bill will be only for 15 small steamship companies with no more than 100, 200 tons. These

people cook there. They eat there. They carry luggage.

What about the poor men? From where do they get money? We MPs can afford it. Even we can go because we have got passes. Otherwise, at least I cannot afford it, I cannot go. I would request the honourable Minister to see that at least next year, right next year, at any cost, more steam ships carry passengers on the western coast from Karwar. It is one of the most beautiful harbours in the world. These ports are neglected altogether. There is no steamer going there now. We want the Minister to see that ships come to Cochin, Karwar, Mangalore, and Malpe so that the poor people can take advantage of it. We are not rich people. India is not for the rich man. In the olden days the passenger could take £ 100 worth of beautiful things which he can never do now. Unless you provide for them our country cannot be put right. And these companies will remain like this. All the rich men want to be ship-owners. Who gives them the money? For that there is one Shipping Development Corporation. Whose money is it? Is it their grandfathers' money? It is the money of the people of India. It is the money of the poor man of India who pays it as tax. But who takes that money? Birlas have taken that money. Tatas are taking that money. I met a man in Calcutta. I told him: "You were an ordinary fellow the other day. But you are a ship-owner today. What has happened to you?" He said: "We do like that".

Sir I have been on board the Dufferin. Young boys come there. They say: "Good evening". They will be asked: "Are you prepared to jump into the water when you see a man there?" They will say: "We will have to think it over". Then they are not taken to Dufferin. But there are some Harijan boys who will say: "Yes, we will jump into the water" These boys become Dufferin boys

[Shri Joachim Alva]

after three years or four years of training. And they will be paid Rs. 1,500 or Rs. 2,000. Then they will ask: "Please give us jobs on the shore". Then who will run the ships? This is a racket which we have to stop. Our boys, like Englishmen, should sail around the country all over the seas upto Indonesia. Only these men can build up our shipping industry and build our country.

श्री कमलापति त्रिपाठी : मान्यवर, मुझे ज्यादा कुछ नहीं कहना है, दो तीन बातों का जवाब दे देना है ।

एक तो मैं निवेदन कर रहा था कि दो राय हैं सीधे । माननीय ग्रामधर जी ने कहा कि कंपेंसेशन कन दे रहे हो, देख लो श्री माननीय गुप्ता जी ने कहा कि हम तो डिवाइड करेंगे हाउस को कंपेंसेशन पर । यह तो है । हम सेंद्रलिस्ट हैं, इन्क्लाइंड टु वर्ड्स लैफ्ट, इसलिए जो ऐमाउंट रखा है वह सब मोन समझ कर रखा है ।

अभी एक बात आपने सुनी कि इस कम्पनी ने इन्श्योरेंस कम्पनी से । करोड़ 25 लाख ऐज कंपेंसेशन पाया, इनका एक जहाज डूब गया था 'रोहिणी'

SHRI BHUPESH GUPTA: How much?

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: One ship named Rohini has gone down and they got a compensation from their insurance company to the extent of Rs. 1,25,00,000. That was referred to हमने उसको सोच-समझकर ऐट दि हाइयेस्ट लेवल 90 लाख उनका रखा है । by the Hon. Minister there. My personal opinion is that no compensation is to be given to anybody. Moreover, whenever you acquire a service of public utility why should there be compensation paid? But Constitutional requirement is there. You have to pay a reasonable amount as compensation.

SHRI BHUPESH GUPTA: Nobody says that.

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: All right. This is the amount which is supposed to be decided at the highest level.

SHRI BHUPESH GUPTA: What is that highest level?

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: You can understand in a Parliamentary Democracy what is the highest level. I need not teach you that.

SHRI BHUPESH GUPTA: Is it by implication the Prime Minister? The hon. Minister was very kind to me and said that I understand which is the highest level. I do not know what is the highest level. I should have thought of you as the highest level.

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: There is a higher level than myself.

SHRI BHUPESH GUPTA: Higher than the highest.

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: That is Cabinet and also we discuss these things with so many Departments like Law Department, Economic Affairs Department, etc.

SHRI BHUPESH GUPTA: These are not levels. But you said Cabinet has done it.

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: But you are going to oppose it.

SHRI BHUPESH GUPTA: But after knowing it, I will have sympathy for you.

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: Never was this procedure adopted that a Member who stands for public sector should be consulted in giving compensation. It was never adopted up till now. I think your suggestion is good and I will think it over.

SHRI BHUPESH GUPTA: Think it over.

Mr. Tripathi, never did I think that the Chief Minister of UP will come here to run the ships. Never did I think so.

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: There are so many things which you would never have thought, but, they have happened.

श्री एस० डी० मेनश्रः श्रीमान्, क्षमा करे, एक प्रश्न अभी कर लूं। (Interruption) आप सुन लीजिये। मैं जानना चाहूंगा तो आप हमको रोक नहीं मकेगे। मैं केवल यह जानना चाहता हूं कि मैं कम्पेंसेशन के सम्बन्ध में नहीं कह रहा हूं, मैं प्रामाण्य जानना चाहता था। जब मैंने अपनी बात कही तो मैंने पूछा कि बुक वैल्यू है, डेप्रिशीएटेड वैल्यू है, मार्केट वैल्यू है या रीमोन्ड वैल्यू है या क्या है, क्या आपने किया है।

श्री कमलापति त्रिपाठी : मैं आपसे कह रहा था कि जब रीजनेबिल समझ कर देंगे तो बुक वैल्यू, मार्केट वैल्यू, इन्श्योरेंस वैल्यू, उसकी शक्ल, उसकी सूरत, सब देख करके हायस्ट लेवल पर यह तय हुआ कि उनको 90 लाख का कम्पेंसेशन दे दिया जाय। अब दूसरी बात यह है कि आपने कहा कि आठ लाख क्यों दे रहे हो। That is the expense of the survey and it will be paid by the Government only when the Government is satisfied that those things have been done.

SHRI BHUPESH GUPTA: Why don't you say that? You have said in the Memorandum that it is about eight lakhs.

श्री कमलापति त्रिपाठी : हम इनको देंगे तो वैटिफिकेशन के बाद ही देंगे।

एक बात और बताऊं कि यह मारा पैसा जो है यह मुगललाइन्स वाले देंगे। मुगल-

लाइन्स जिन्होंने इसको अवकायर किया है उनके यहाँ से यह पैसा उनको दिया जायेगा जांच पड़ताल कर ली गई है और तब यह पैसा उनको दिया जायेगा।
On more point about the penalty clause.

SHRI BHUPESH GUPTA: What does it say?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: He probably read up to 13(2) only.

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: Then penalty clause is clause 14. It says:

"(c) wilfully withholds or fails to furnish to the Central Government or any person specified by that Government, any document, or copy or part thereof, relating to the Konkan passenger ships or any of them which may be in his possession, custody or control or fails to deliver to the Central Government or the Government company any assets, books of account, registers or other documents in his custody relating to the Konkan passenger ships or any of them or copy of the relevant part of such documents, or. . ."

SHRI BHUPESH GUPTA: It is all right. I have read it.

SHRI RANBIR SINGH: Now he says he has read it.

श्री कमलापति त्रिपाठी : तो यह पैनाल्टी क्लॉज उसमें मौजूद है।

श्यामधर जी ने एक बात कही कि आपने बढ़ा दिया उनका फेयर 30 परसेंट आपने कर दिया। मैंने पहले ही निवेदन किया था कि इसके लिए उन्होंने रिपोर्ट दे दी थी और रिपोर्ट देने हुए उन्होंने कहा था कि यह बढ़ाया जा सकता है अगर फ्यूल की

[श्री कमला पति त्रिपाठी]

कीमन बढ़े, बेजोड़ बढ़े, मेट्रीनेम की जॉर्जेज बढ़ें। छः सात महीने बाद जब देखा गया तो यह लगा कि वे चीजें बढ़ी हैं। यह बात ठीक है कि अगर पब्लिक सेक्टर को चलाना है, तो भले ही प्राफिट मॉटिव उसके पीछे न हो, पर लाभ भी न हो। इन सवाल से यह 30 परसेंट बढ़ाया गया। महाराष्ट्र की सरकार का यह कहना था, सरकार का ही नहीं वहां की पब्लिक का भी कि अगर किसी प्राइवेट सेक्टर को चलाना है यह सर्विस और उसको किराया आप किराया बढ़ाने देते हैं, तो बड़ा भारी एजीटेशन होगा। लेट द पब्लिक सेक्टर रन दीज् सर्विसेज्। मेउस अगर आप कुछ बढ़ाते हो तो साथ ही उनकी कांविनिंम, उनके ठीक टाइम पर पहुंचने की सुविधाएं दे देते हो, तो शायद जनता इसको कबूल कर लेगी। इम प्वाइंट आफ व्यू मे यह एक चॉंस लिया गया है। जैसा कि एक पब्लिक सेक्टर है, इट शूड नाट रन आन लास। अब मैं और अधिक

SHRI BHUPESH GUPTA: Wages?

श्री कमलापति त्रिपाठी : एम्पलाइज का तो मैं आपसे कह चुका हूँ कि जिन टर्म पर ये चीजों के साथ थे, उन्हीं टर्म पर इनको मुगल लाइन्स में ले लिया गया है और यह विचार कर लिया है कि इनकी ग्रैच्युटी का, प्राविडेंट फंड का, जितना रुपया इनके यहां बकाया है, या इनके यहाँ पड़ा हुआ है वह सब मुगल लाइन्स के साथ ट्रांसफर कर देंगे और वह कर दिया गया है। इन्होंने कर्ज भी लिया है शिपिंग डेवलपमेंट फंड से। करीब 70, 71 लाख रुपया इन पर बकाया है। पहले जब इन्होंने तीन जहाज खरीदे थे तब यह रुपया लिया था। उनका बहुत सा रुपया पे कर दिया गया है। अभी 70, 71 लाख रुपया बकाया है। वह 70, 71 लाख रु० काट लिया जायेगा इनके कम्पेंसेशन से।

Then it will be paid.

SHRI BHUPESH GUPTA: About wages?

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: They will get the same as they got previously....

SHRI BHUPESH GUPTA: What is due?

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: I told you that provident fund, etc. is being deposited with Moghul Lines. I will keep that point in my mind that the labour does not suffer.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

"That this House disapproves the Konkan Passenger Ships (Acquisition) Ordinance, 1973, (No. 4 of 1973), promulgated by the President on the 7th November, 1973."

The motion was negatived.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

"That the Bill to provide for the acquisition and transfer of the Konkan passenger ships in order to serve better the needs of the maritime passengers of the Konkan coastal region and for matters connected therewith or incidental thereto, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up the clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 to 9 were added to the Bill.

Clause 10 (Payment of Amount)

SHRI BHUPESH GUPTA: Sir, the Minister said that he will consider our suggestion when he fixes the amount. I suggest that the people who are committed to public sector should be consulted in the matter of fixing the amount. The Minister conceded that he would consider this new suggestion. . .

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: I said that this procedure was never adopted. Now you have suggested this. I will keep it in mind.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: He said that he would keep it in mind...

SHRI BHUPESH GUPTA: He said that this was not the procedure. He is quite right. But after that he added something. Why is he going back?

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: I am not going back. I told you that I am not going to consider this suggestion at this stage?

SHRI BHUPESH GUPTA: What will you do?

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: I will talk to you. . .

(Interruptions)

SHRI BHUPESH GUPTA: That is to the point. This is the Uttar Pradesh Congress style: I will talk to you. I shall talk to Yashpal Kapoor, I will talk to Bahuguna or I will talk to Shrimati Indira Gandhi ... (Interruptions). Anyhow, I do not want to press for division. But

this clause should be separately voted upon.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: All right. The question is:

"That clause 10 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clauses 11 to 20 were added to the Bill.

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

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: Sir, I move:

"That the Bill be passed."

The question was put and the motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The House stands adjourned till 11 o'clock tomorrow.

The House then adjourned at forty-five minutes past five of the clock till eleven of the clock on Friday, the 21st December, 1973.