

[Shri Janardhan Poojary]

in the minds of the people through this House. Out of every hundred rupees taken as deposit from the public, seven rupees will be going as cash reserve ratio and thirty-five rupees will be going as provision for statutory liquidity ratio. In all, forty-two rupees would be going to those accounts and out of the balance of fifty-eight rupees, 40 per cent will go to priority sectors. I repeat that 40 per cent of Rs. 58 will go to priority sector, and 40 per cent of this 40 per cent will go to the agricultural sector. That will amount to 16 per cent of the total advances and 50 per cent of the 16 per cent will go as direct advances to the weaker section. As you are aware, 1 per cent of the total advances will go to weaker section under Differential Rate of Interest Scheme at the rate of 4 per cent, and the priority sector, and the concessional rate will vary from 10.25 per cent to 12 per cent and so on. Therefore, it will not be correct to say that we are getting the amount from the Reserve Bank of India at 3 per cent and are lending the same at 13 per cent or 15 per cent to the weaker section.

Then, I fully agree that there are complaints from various parts of the country that the people are harassed by the persons working in the banks. The Government has become very firm, so far as discipline in the banking sector is concerned. We are determined to see that the banking administration is toned up. During the last six months ending June 1982, we have been able to save—I do not say that it is a saving—in the country an amount to the tune of Rs. 14 crores in the form of overtime in comparison to the figures for 1981.

So far as assistance to the weaker section is concerned, I have already mentioned that the requirements of the weaker section will be fully met.

I think, I have made all the rest of the points quite clear.

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That the Bill was amended, be passed."

*The motion was adopted.*

15.13 hrs.

NATIONAL WATERWAY (ALLAHABAD-HALDIA STRETCH OF THE GANGA-BHAGIRATHI-HOOGHLY RIVER) BILL

MR. CHAIRMAN: The House will now take up the next item, namely, National Waterway (Allahabad-Haldia Stretch of the Ganga-Bhagirathi-Hooghly River) Bill.

नौवहन और परिवहन मंत्री (श्री सीताराम केलरी): सभापति महोदय, भारतीय नौवहन एवं नौचालन के इतिहास में यह पहला अवसर है जब किसी जलमार्ग को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने के लिए संसद में एक विधेयक प्रस्तुत किया जा रहा है। इस दिशा में फ़िलहाल इलाहाबाद से हल्दिया तक गंगा नदी के भाग को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित कर पहल की जा रही है।

ऊर्जा की बचत करने और भूमि पर विभिन्न प्रकार के यातायात के साधनों की कमी को पूरा करने की आवश्यकता के संदर्भ में सरकार यह आवश्यक समझती है कि जिन स्थानों में अन्तर्देशीय जल-परिवहन का विकास करने की संभावना है वहां परिवहन के इस प्रकार के साधन का तेज़ी से विकास किया जाए। यह विकास कार्य एक अन्य दृष्टि से भी महत्वपूर्ण है, हम परिवहन के अन्य साधनों की अपेक्षा अन्तर्देशीय जल-परिवहन का विकास करने में जितनी पूंजी लगाते हैं उससे लोगों को परिवहन के अन्य साधनों की अपेक्षा कहीं अधिक रोज़गार मिलता है और इससे प्रायः वे लोग लाभ लाभान्वित होते हैं जो हमारे समाज के कमजोर वर्ग के होते हैं। सरकार यह कोशिश करेगी कि आधारभूत और अन्य सुविधाओं की व्यवस्था कर जल मार्ग को विनियमित और विकसित किया जाए जिससे नौवहन और नौचालन के कार्य

में इसका अभिष्ट उपयोग किया जा सके । यह भी विचार है कि जल मार्गों से सम्बन्धित व्यक्तियों व संस्थाओं आदि के प्रतिनिधियों को शामिल कर एक सलाहकार समिति का गठन किया जाए जो सरकार को इस अधिनियम के प्रशासन से सम्बन्धित विषयों पर सलाह दिया करेगी ।

• सरकार ने गंगा नदी के अलावा 9 और जलमार्गों की सूची बनाई है जिनको राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने के बारे में विचार किया जा रहा है । जब इस सम्बन्ध में अध्ययन पूरा हो जायेगा तब इन जल मार्गों को भी राष्ट्रीय जल मार्ग घोषित करने के बारे में कार्रवाई की जायेगी ।

सभापति महोदय, आपसे निवेदन है कि इस विधेयक पर, जैसा कि राज्य सभा से दिनांक 27.7.1982 को पारित किया जा चुका है, विचार किया जाए और इसे पारित किया जाए ।

\*

मैं प्रस्ताव करता हूँ कि 'गंगा-भागीरथी-हुगली नदी के इलाहाबाद-हल्दिया भाग को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने के लिए उपबंध करने के लिए और उक्त जल मार्ग पर पोत-परिवहन और नौ-परिवहन के प्रयोजनों के लिए उस नदी का विनियमन और विकास करने के लिए और उनसे सम्बद्ध या उनसे आनु-षंगिक विषयों के लिए भी उपबंध करने वाले विधेयक, राज्य सभा द्वारा यथापारित, पर विचार किया जाए ।'

MR. CHAIRMAN: Motion moved:

"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, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration."

\*\*SHRI SATYAGOPAL MISRA (Tamluk): Mr. Chairman, Sir, I support this Bill as a matter of principle and policy and I welcome the object of this Bill. Everybody knows that not only in our country but in other parts of the world too, ancient civilization was born and flourished by the side of the rivers. As a gift of nature the waterways have come into being and in our country the number of rivers are quite considerable. In a vast country like ours, the Shipping industry has received world wide acclaim for a long time and even today they are playing a very important role. Towards the beginning of the 19th century the development of waterways started in our country, specially in the North Eastern region. In 1823 the waterway from Kulpi to Calcutta started functioning. In 1842 a waterway between Calcutta and Agra and in 1863 a waterway between Calcutta-Assam waterway were started. Since then, the development of waterways has come to a standstill. Sir, our public Undertakings Committee had presented reports about the development of waterways at various times in the seventies under the Chairmanship of Late Jyotirmoy Basu. They had laid great emphasis on the development waterways in our country.

Sir, I will like to draw the attention of the hon. Minister to page 1 of the 351st report of this Committee. Here it has been clearly stated about the system of water transport that I quote:

"The Committee note that inland water transport which is an ancient, dependable and the cheapest mode of transport, continues to pay an important role in the transportation system and economic development throughout the world. This is because of its several

\*Moved with the recommendation of the President.

\*\*The original speech was delivered in Bengali.

[Shri Satyagopal Mishra]

inherent advantages over other modes of transport. It is well recognised all over the world that inland waterway transport is the cheapest mode of transport. While the initial investment on providing one kilometre of track of rail is about Rs. 10 lakhs and of road Rs. 4.5 lakhs, it is only Rs. 2 lakhs in the case of inland water transport and that too on waterways which have less of water during the lean season. Similarly while the maintenance cost per kilometre of track per year is Rs. 9,600 for rail, Rs. 4,500 for road, it is as little as Rs. 1,000 for inland water transport. Furthermore, the basic requirement of traction viz., energy—whether it is fuel, oil coal or electricity—to move an equivalent tonnage is far less in waterways. A barge has the lowest relative dead-weight with a minimum of friction loss. One horse power is known to move 150 kilograms on road, 500 kilograms on rail and 4,000 kilograms on water. Inland water transport is thus the lowest energy consuming system of transport."

This is what they had opined about water transport a long time back. At many places on our river system 'port' sort of things have come up. Development of waterways involve much less of expenditure, they have much less maintenance cost and the fuel consumption is also very little. In our country the Railways and roadways have become too congested. Therefore, the necessity has arisen for giving more importance to the development of our waterways. In a country like ours the waterways play a very important role on the economy also. We have to approach foreign nations for obtaining our needs of fuel. This results in staggering trade deficits and affects our economy adversely. To make up this trade deficit we have to borrow heavily from the I.M.F. at a high rate of interest and at the cost of our national prestige, dignity and sovereignty. If we can reduce this trade deficit by developing our own inland waterways this will go a long way in toning up the economy. Furthermore, the development of new waterways will also provide great employment opportunities to the people. This will help in the development of new industries also. In this fast

country transportation of goods through other means cost a great deal and that results in higher prices of the commodities. One of the causes of constantly rising prices is that transportation cost are also rising constantly. By transporting bulk of our goods through the riverways we will be able to reduce the cost of transportation to a great extent and thereby reducing the prices of these commodities in the market. The prices of essential commodities can be reduced to a great extent by transporting them through waterways.

Now I will ask that in spite of our country having so many rivers and so many facilities of water transport why did it take such a long time to bring this Bill before us? This question has to be considered and discussed with the utmost importance. Even the hon. President had mentioned about this Bill in his address at the beginning of the Budget Session this year. Normally no mention is made about any Bill in the President's Address. But this year it was done only because this Bill had so much importance. The Budget Session was over, another session has gone by and now in this session this Bill has finally come before the House. The public Undertakings Committee has again and again laid stress on implementing this proposal but now after such a long time some thought is being given to it, although not fully. Mr. Chairman, Sir, if you notice you will see that at the moment when such an important Bill is being discussed in the House there is probably no quorum and hardly 15 or 20 members of the Ruling Party are present in the House. Why is it so? Sir, at page 13 and 14 of 337th Report of the Public Undertakings Committee it has been clearly stated how the road transport lobby and the vehicle manufacturers of our country are exerting their pressure and influence on the Government. The findings of the Committee have been clearly given in this regard which has been responsible for such a long delay in bringing this Bill. Sir, I quote from page 13 and 14 of the 337th Report mentioned above:

"It was brought to the notice of the Committee that there is a powerful pri-

water road transport lobby, i.e. a group of road transport operators and vehicle makers who totally control the transport system in the Eastern and North Eastern region, and were opposed to the expansion and effective functioning of the inland water transport. This lobby was reported to be operating even at the highest levels, including the Planning Commission, Ministry of Shipping and Transport and its inland Water Transport Directorate. This lobby was reported to be responsible for the closure of the Government-owned Central Road Transport Corporation and was also not allowing the Central Inland Water Transport Corporation to come up. This was also admitted by a number of senior officers of the Corporation during evidence. Private big transport operators were stated to be at the back of this lobby. One of the officers stated: "They feed all along the line... They are paying in lakhs."

The road transport lobby had been pressuring the Government for a long time. They are exerting their pressure on the Planning Commission, Ministry of Shipping & Transport and also on the ruling party. This is not what I am accusing but it has been stated in the report of the Public Undertaking Committee itself. That report has been presented before this august House also. In the various plans and schemes in this respect we find that not only adequate fund are not being allocated but whatever little is allocated is also not being spent properly.

However, ultimately this Bill has come before us and I wholeheartedly welcome it. This Bill has already been passed in the Rajya Sabha and we all hope that it will be passed unanimously by this House also. After this when it receives President's assent, the entire responsibility of this waterways will pass in the hands of Central Government. Therefore, I will request the hon. Minister to pay proper attention to all the things associated with this Bill.

Sir, a waterway can function efficiently only when there is enough water in the rivers. Today, the quantum of

water in the Ganges and the Bhagirathi has itself become a problem. Everybody knows that to keep the ports of Calcutta and Haldia alive 40,000 cusec of water are needed of which there is no guarantee. To discuss this problem an all Party delegation from the West Bengal Vidhan Sabha has come here. I hope that along with the development of the waterways the Central Government will pay sufficient attention to see that enough water are available in the rivers. The upper region of the Bhagirathi river expands much of its water and as a result of that the lower regions of that river are affected to large extent. Sufficient attention should be paid to this also.

A large area of the Murshidabad district is affected by the soil erosion of the Ganges and village after village are getting destroyed by this soil erosion. This problem has also to be studied with due importance.

The Central Government taking responsibility of the waterways between Haldia and Allahabad. But the portion between Haldia and the mouth of the river i.e., where the river falls in the sea is remaining outside its scope. The communication on the stretch and that between this portion and the wider spread small island of Sunderbans area has also to be maintained and proper attention should be paid to them. I will suggest that instead of developing this waterways between Haldia and Allahabad it may be developed right from the Bay of Bengal upto Allahabad. There are also various small canals in the vicinity of city of Calcutta. If these canals can also be brought within the purview of this Bill then local transportation can be improved to a great extent. Therefore, my suggestion is that this waterway may be extended upto the Bay of Bengal; and the small canals in the city of Calcutta may also be brought under the navigational development.

Many industrialists and others are causing pollution in the river Ganges, this has also to be stopped.

[Shri Satyagopal Mishra]

Thousands of fishermen earn livelihood from this river. Their interest should also be safeguarded through this Bill.

I will suggest another thing that a cargo terminal or a container terminal may be established at Farrakka. Here booking for cargo will be possible and small barges or vessels will bring them to the port of Calcutta from interiors. This way goods from the interior of the country can be easily and cheaply exported.

Coming to the Clause of the Bill, Sir, in Clause 6(3) any matters of arbitration, no time limit has been prescribed. If no time limit is prescribed, it may take a long time in requisitioning land by Government and the purpose of this Bill itself may be effected adversely. Therefore, there is need for inserting a provision for time limit in such cases.

Again Sir, in Clause 5(2)(c) of this Bill provision has been made to clear, widen, deepen or divert the channels etc. To do this, the concurrence of the concerned State Government will be necessary. The effects of widening or diverting the rivers should be discussed with the concerned State Governments it will be better if some such provision for consultation with the concerned State Government were included in the Bill.

Again Sir, in Clause 8(1) mention has been made about appointing Advisory Committees. Government should take steps to see that the representatives of all concerned State Governments are also appointed in this Advisory Committee.

While supporting this Bill, I will like to say if all the rivers of our country can be connected through waterways and a net work of such waterways could be developed that would have been of immense benefit to the people. More funds should be provided for undertaking planning in this respect and

the Government should be free itself from the pressure and influence of the road transport lobby which is very powerful. If the Government is interested to do that then there is an unlimited possibility before us for developing our inland waterways and thereby reducing the cost of essential commodities for the poor masses.

I once again extend my support and welcome this Bill.

श्री बी० डी० सिंह (फूलपुर) : सभापति महोदय, इलाहाबाद से हल्दिया तक राष्ट्रीय जलमार्ग बनाने के सम्बन्ध में जो बिल आया है, इसका मैं स्वागत करता हूँ। श्री केसरी जी इस बात के लिए बधाई के पात्र हैं कि वह इस बिल को यहां लाये हैं।

बहुत दिनों से यह महसूस किया जा रहा था कि इस जल-मार्ग को बनाया जाये। गत वर्ष मैंने एक प्रश्न इस सम्बन्ध में यहां पूछा था। उस समय श्री केसरी जी परिवहन मंत्री नहीं थे। उस समय इसका नकारात्मक जवाब दिया गया था कि ऐसी कोई योजना नहीं है। इस से मैं समझता हूँ कि यह केसरी जी के ही प्रयास है जिसके कारण यह संभव हो पा रहा है।

1970 में जो भगवती कमेटी बनी थी, देश में कई राष्ट्रीय जल मार्ग बनाये जाने के सम्बन्ध में उसकी रिपोर्टें आयीं। यद्यपि सभी जलमार्गों के सम्बन्ध में इसमें नहीं कहा गया है, लेकिन कम-से-कम उसका प्रारम्भ तो किया गया है। इससे मैं समझता हूँ और कई लाभों के साथ इसमें 2 तरह के मुख्य रूप से लाभ हो सकते हैं।

एक तो यह कि जब गंगा नदी में बड़े-बड़े जलयान चलाये जायेंगे तो

उसके लिए डि-सिल्टिंग करना जरूरी होगा क्योंकि उसके बगैर उसमें बड़े जलयान चल नहीं सकते हैं। डि-सिल्टिंग करने से एक तो जो बाढ़ की समस्या हो जाया करती है, वह कम हो जायेगी क्योंकि नदियों की तलहटी में काफी रेत आ जाने से भी उसमें बाढ़ आ जाती है। डी-सिल्टिंग होने से बाढ़ रोकने में भी सहायता मिलेगी। यह कलकत्ता और इलाहाबाद के बीच वाला जो मार्ग है, वह चाहे रेल मार्ग हो या जी टी रोड हो उसपर यातायात का बहुत अधिक दबाव रहता है इस दबाव को कम करने में भी इस योजना से सहायता मिल सकेगी। इसलिए यह एक स्वागत योग्य बिल है। लेकिन मैं समझता हूँ कि यह एक बहुत खर्चीली योजना होगी। डी-सिल्टिंग करने पर भी बहुत व्यय होगा। अतः मैं जानना चाहूंगा की माननीय मंत्री जी ने इस योजना के सारे पहलुओं पर विचार कर लिया है या नहीं तथा इस योजना को क्रियान्वित करने के लिए भी कोई समय-बद्ध कार्यक्रम बनाया है अथवा नहीं—इस सम्बन्ध में वे अपने उत्तर में प्रकाश डालने की कृपा करेंगे।

इसके अतिरिक्त इसमें केवल माल ही ढोने की बात कही गयी है, यात्रियों को लाने-लेजाने की बात नहीं कही गई है।—इसका क्या कारण है, इस पर भी श्री मंत्री जी प्रकाश डालने की कृपा करेंगे। एक स्थान पर यह बात भी कही गई है कि सरकार की ओर से जलयान चलाये जायेंगे। मैं समझता हूँ इसमें प्राइवेट लोगों को जलयान चलाने की इजाजत नहीं मिलनी चाहिए। हमारा अनुभव है कि जिस रूट पर सरकारी और प्राइवेट बसेज चलती हैं वहां पर सरकारी बसें घाटे में ही चलती हैं। यहां भी यदि

प्राइवेट लोगों को जलयान चलाने की इजाजत दी गई तो सरकार को घाटा ही उठाना पड़ेगा। अतः प्राइवेट लोगों को इजाजत नहीं मिलनी चाहिए। यदि प्राइवेट लोगों को देने का विचार ही हो तो इस जलमार्ग में जो बहुत से मल्लाह और मछुआरे बेरोजगार हो जायेंगे, उनके द्वारा सहकारिता के आधार पर यदि कोई लाभकारी योजना बनाई जा सकती है तो उस पर विचार होना चाहिए परन्तु पूंजीपतियों को किसी भी दशा में इजाजत नहीं मिलनी चाहिए।

इसके अलावा जनप्रदूषण को जो समस्या होगी उसपर भी सरकार को विचार करना होगा। गंगा के किनारे के जितने भी गांव हैं वहां के निवासी पीने का पानी गंगा से ही लेते हैं। अतः उन गांवों के लिए पीने के पानी की व्यवस्था भी सरकार को करनी होगी। इसके अतिरिक्त उस योजना के लिए भी जो भूमि की आवश्यकता होगी उसके मुआवजे की समुचित व्यवस्था भी सरकार को करनी होगी। इस सम्बन्ध में आर्बी-ट्रेशन में जो अनावश्यक विलम्ब होता है उसको दूर करने के लिए भी समुचित प्रयास करना होगा ताकि मुआवजा मिलने में विलम्ब न हो।

इसके अलावा मैं मंत्री जी से यह भी आग्रह करूंगा कि इस योजना के कारण जो नाविक और मल्लाह पर्याप्त संख्या में बेरोजगार हो जायेंगे उनको यदि कुछ ट्रेनिंग देकर किन्हीं कामों के लिए उपयोगी बनाया जा सकता है तो उसकी व्यवस्था अवश्य की जानी चाहिए। जो मोटे किस्म के काम हैं, जिनको वे आसानी से कर सकते हैं, उन कामों पर

[श्री बी० डी० सिंह]

उनको वरीयता के आधार पर लगाया जाना चाहिए ।

इन शब्दों के साथ मैं इस बिल का स्वागत करता हूँ और मेरा सुझाव है कि आप जो सलाहकार समिति बनायेंगे उसमें स्थानीय संस्थाओं तथा कारपोरेट्स के प्रतिनिधियों को भी सम्मिलित किया जाए । इसमें यू पी, बिहार और वैस्ट बंगाल की सरकारों के प्रतिनिधि होंगे । इन सब लोगों की सलाहकार समिति के द्वारा इस कानून को कार्यान्वित करने में सफलता मिलेगी ।

श्री रीतलाल प्रसाद वर्मा (कोडरमा) : सभापति महोदय, मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूँ । देश को इस योजना की बहुत अपेक्षा थी । अभी तक स्थल मार्ग और समुद्र से परिवहन की व्यवस्था होती रही है । हमारे देश में नदियों का एक जाल सा बिछा हुआ है, जिनमें कई बहुत बड़ी बड़ी नदियाँ हैं । जहाँ तक परिवहन का संबंध है, उनसे सस्ता और सुविधाजनक कोई दूसरा रास्ता नहीं है । सरकारी उपक्रम समिति और राष्ट्रीय परिवहन समिति ने जो सुझाव दिये हैं, अभी तक उनका क्रियान्वयन नहीं हो रहा था । मंत्री महोदय ने इस विधेयक को रख कर एक बड़ा श्लाघनीय कार्य किया है । इस लिए मैं इस बिल का हार्दिक स्वागत करता हूँ ।

राष्ट्रीय जलमार्ग की इस योजना को ट्रायल बेसिस पर लिया जा रहा है । लेकिन देश भर में बहुत बड़ी-बड़ी नदियाँ हैं, जैसे साउथ में कृष्णा और गोदावरी । विभिन्न प्रदेशों में उन्हें राष्ट्रीय जलमार्ग के रूप में निर्धारित किया जा सकता है । जहाँ तक गंगा, भागीरथी और हुगली राष्ट्रीय जलमार्ग का संबंध है,

वह उत्तर प्रदेश, बिहार और वैस्ट बंगाल में से गुजरता है । इसके द्वारा कम भाड़े पर माल भी ढोया जा सकता है और यात्री भी लाभान्वित हो सकते हैं । बहुत सी नदियों के किनारे पर छोटी मंडियाँ और बाजार हैं, जो अभी तक उपेक्षित रह जाते थे । अब उनके लिए विकास का नया आयाम पैदा होगा और वे व्यापार के अच्छे केन्द्र बनेंगे ।

लेकिन इस बिल में बहुत सी खामियाँ रह गई हैं, जिन्हें दूर करने की आवश्यकता है । लेकिन फिर भी जब एक कार्यक्रम प्रारंभ हो जाता है, तो धीरे-धीरे अनुभव के आधार पर उसमें सुधार और संशोधन किया जा सकेगा । इस दृष्टि से यह बिल बहुत उपादेय सिद्ध होगा ।

परिवहन की व्यवस्था करने के साथ साथ नदियों के कटाव को रोकने के लिए कदम उठाने चाहिए । मैंने रूमनिया और अन्य देशों में देखा है कि नदियों के कटाव को रोकने के लिए भूमि-संरक्षण और वृक्षारोपण किया जाता है । बोल्गा और टैम्ज़ नदियों के किनारे किनारे इतने वृक्ष हैं कि वे जंगल का पहाड़ मालूम होते हैं । ये उपाय करने से भू-क्षरण भी रहेगा और सिल्टिंग की भी रोक-थाम होगी । इस बिल में इस बारे में कोई प्रावधान नहीं है । मंत्री महोदय को इसमें यह प्रावधान करना चाहिए था कि राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने के साथ साथ नदियों का कटाव रोकने के लिए वृक्षारोपण भी किया जाएगा । इससे राष्ट्र को वृक्ष भी मिलेंगे और जल-वायु पर भी अच्छा प्रभाव पड़ेगा । इसके अलावा नदियों का कटाव बदलता रहता है । इस दृष्टिकोण से देखकर इसको करना चाहिए । साथ-ही-साथ माल रखने के लिए गोदामों की व्यवस्था होनी चाहिए

इसके अलावा नदियों के किनारे वाले जितने भी शहर हैं, बाजार हैं, उन सबका डबदार-मेंट हो सकता है। इसके साथ-साथ यह भी देखना चाहिए कि नदियों के किनारे रहने वाले बहुत से लोग अनुभवही होते हैं, जो कि पानी की गतिविधियों से परिचित होते हैं। ऐसे परिचित लोगों को प्राथमिकता के आधार पर नियोजन करने के लिए सरकार को प्रोत्साहन रखना चाहिए। होता यह है कि कोई सैन्ट्रल कानून बनता है और उसमें सभी जगह के लोग भर जाते हैं, वहाँ के स्थानीय लोग उससे वंचित रह जाते हैं। जिनको अनुभव नहीं होता है, उनकी बहाली हो जाती है और जिनको अनुभव होता है, वे वंचित रह जाते हैं। इस बात पर भी आपको प्राथमिकता देने की जरूरत है।

इसके अतिरिक्त आपने सलाहकार समिति का जिक्र किया है। ये एक से अधिक हो सकती है, लेकिन लगता है अनिश्चितता है, कोई निश्चितता नहीं है। यदि सरकार चाहे तो दूरी के आधार पर, जैसे 200 मील या 50 मील, सलाहकार समिति बनाई जाए। जो वहाँ की समस्याओं को ध्यान देते हुए, कैसे वहाँ माल रखना है कैसे माल की चोरी होती है, कैसे तस्करी होती है और किस प्रकार नियंत्रण किया जा सकता है—इस बारे में वह अपने सुझाव दे सकते हैं। उन सलाहकार समिति में वहाँ के स्थानीय जन-प्रतिनिधियों को लिया जाना चाहिए। तीनों प्रदेशों की तीन अलग-अलग सलाहकार समितियाँ बनायें या दूरी के आधार पर बनायें—इसका इसमें जिक्र होना चाहिए।

मैं चाहता हूँ कि यदि मंत्री महोदय के दिमाग में कोई और बातें हैं, तो उनसे हमको भी अवगत कराया जाए। मैं इसका

समर्थन करते हुए आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

\*SHRI ERA MOHAN (Coimbatore):  
Hon. Mr. Chairman, Sir, on behalf of my party the Dravida Munnetra Kazhagam, I rise to say a few words on The National Waterway (Allahabad-Haldia Stretch of the Ganga-Bhagirathi-Hoogly River) Bill, 1982, which has been introduced by Shri Sitaram Kesari, the hon. Minister of State for Shipping and Transport. I wholeheartedly welcome this Bill as this seeks to achieve a laudable national objective. The Allahabad-Haldia stretch of Ganga-Bhagirathi-Hoogly river is being declared as a national waterway and the shipping and navigation on that river is also being regulated and developed through the provisions of this legislation. The Uttar Pradesh, Bihar and West Bengal have given their consent to the introduction of this Bill. This augurs well for achieving the other objective of national integration. The inland water transport is much cheaper than road and rail transportation; it also avoid congestion on our roads. I am sure that the movement of goods between these three States will be faster and cheaper. Besides improving the transportation facilities, as I stated just now, the elusive ideal of national integration becomes also possible of achievement.

Here I would refer to some relevant issues. If Narmada and Godavari rivers are declared as national rivers, as has been done now in the case of Ganga-Bhagirathi-Hoogly, then the movement of goods between the States of Gujarat, Madhya Pradesh, Orissa, Maharashtra and Andhra Pradesh will become easier and cheaper. It is not merely the development of inland water transport between the States. It also serves the concomitant purpose of agricultural development. It is no



[Shri Era Mohan]

exaggeration to say that India's civilisation is in fact river-civilisation. The lands on both the banks of the rivers become fertile and fit for agriculture. Agriculture is the first basis of survival for human race. In other words, the inland water transport and the agriculture are linked as much as the rivers link various States in the country. This has also to be borne in mind along with the steps being taken for development of inland water transport.

There is a long-standing demand in Tamil Nadu which has not yet been met by the Centre. The Buckingham Canal, which links Tamil Nadu with Andhra Pradesh should be declared as a national waterway so that its development can be ensured by the Centre. This Canal has been neglected so far. If it is developed the movement of goods between these two States will be fast and cheap I request the hon. Minister to look into this and bring forward a suitable legislation declaring the Buckingham Canal as a national waterway.

I may kindly be permitted to raise another life and death question so far as Tamil Nadu is concerned. For thousands of years Tamil Nadu had been getting the waters of river Cauvery. But now Tamil Nadu is being denied its rightful share of Cauvery waters. The agriculture in Tamil Nadu will soon become extinct without the waters of Cauvery. The Thanjavur and Tiruchirappalli districts, which are known as the granary of Tamil Nadu, may soon become the grave-yard for the entire State. The lands here have started resembling the Thar desert of Rajasthan. The 1924 Agreement had ended in 1974 and even after repeated pleas of Tamil Nadu, the Centre has not taken any effective steps to resolve this tangle. If river Cauvery is declared as a national river, then this problem will be immediately solved. The waters of Cauvery will not only serve the purpose of irrigation but also the cause of inland water transportation.

It is unfortunate that even without the express approval of the Central Government, the Karnataka Government have constructed Hemavathi, Haringi and Kabini dams on the tributaries of Cauvery. A sum of Rs. 250 crores has been invested by the Karnataka Government on these irrigation projects. These reservoirs have become the death-knell for Mettur Reservoir in Tamil Nadu. Today there is just 15 ft. water in Mettur Reservoir, while on the same day last year this Reservoir had 120 ft. water. You can imagine how far the farmers of Tamil Nadu are afflicted. I wonder whether the Central Government is in complicity with the Karnataka Government for building superstructures and skyscrapers on the cemetery of 4.5 crores people of Tamil Nadu.

Since the day of independence in 1947 we are talking about nationalisation of our rivers. It has taken 35 years for the Centre to bring this Bill of nationalisation involving the Allahabad stretch of the Ganga-Bhagirathi-Hooghly river which is linking U.P., Bihar and West Bengal. I appreciate that at last the Government of India is translating the ideal and the conviction into reality. In India there are great rivers with hoary past bearing the imprint of a glorious civilisation and culture. If they are all declared as national assets, not only inland water transport will be developed but it will also improve agriculture immensely.

Some 7, 8 years ago, while addressing a mammoth public meeting in Madras, Mrs. Indira Gandhi, our hon. Prime Minister had assured the gathering that she would solve the drinking water problem of the metropolitan city of Madras by getting water from river Krishna in Andhra Pradesh to Madras. Till today this has not been implemented, and now Madras city is in the grip of acute scarcity of drinking water. The Chief Minister, Shri Gundu Rao of Mrs. Gandhi's Party in Karnataka and the Chief of Andhra Pradesh belonging

to Mrs. Gandhi's party have not respectively given Cauvery water and Krishna water to Tamil Nadu and Madras city. They should be directed to implement their leader Mrs. Indira Gandhi's assurance to the people of Tamil Nadu and Madras. I wonder how they dare to side-step the assurance of our Hon. Prime Minister.

All such problems including the river water disputes between the States can be solved only by declaring rivers as national assets through a Constitution (Amendment) Bill. Then India will become the granary for the entire world in the matter of supplying foodgrains to the countries outside. The hon. Minister of Shipping and Transport should not contain himself with this Bill. He should take it up with his colleagues so that he can build up a net-work of inland water-ways which would serve agriculture also. That will give the much-needed fillip for national integration also. The Government cannot deny that a major portion of our river waters goes waste into the sea. At the same time lakhs and lakhs of fertile land are fast becoming parched earth. While in some northern parts the fields are flooded, in the southern States the fields are fast becoming arid zones. We cannot allow this to happen any more.

16 hrs.

Before I conclude, I would only say that the farmers have invested all their wealth in the land hoping to get a rich harvest. All their assets have been invested in the land. If their lands fail, they are the worst victims. This is not an ordinary issue which can be delayed any further. When the people are confronted with the life and death question, naturally they will rise as one man and neither the Centre nor the State will then be able to contain their violent uprising. We should avoid this catastrophe. The State Government of Tamil Nadu does not seem to be interested in resolving this critical problem. I appeal to the hon. Minister that he should use his good offices with all his colleagues in the cabinet and ensure that the Government of India directs the State Government of Karnataka to supply ade-

quate quantum of Cauvery water to Tamil Nadu in order to save it from imminent death. Kindly declare Cauvery as a national river.

With these words I extend my full support to the Bill under discussion.

श्री भीम सिंह (झुझनू) : सभापति महोदय, माननीय मंत्री ने जो नेशनल वाटरवेज का बिल रखा है, मैं उसका स्वागत करता हूँ और उन्हें बधाई देता हूँ कि यह बिल राष्ट्र के लिए बहुत उपयोगी साबित होगा। इसकी बहुत पहले ही आवश्यकता थी।

इसके साथ-साथ मैं कुछ सुझाव और शंकाएँ भी रखना चाहूँगा। इस बिल के क्लॉज 2 और 3 में जहाँ कि एरियाज को लेने का जिक्र है, इसमें क्लॉज 3 में लिखा है —

"It is hereby declared that it is expedient in the public interest that the Central Government should take under its control the regulation and development of Ganga-Bhagirathi-Hooghly river...."

इसका मतलब यह हो जाता है कि जितना-जितना एरिया इन्होंने अपने शिड्यूल में रखा है, वह सब सरकार के नियंत्रण में आ जाता है। इस शिड्यूल में जो एरिया मैशन है, खासतौर से जो इलाहाबाद का एरिया है, उसके बारे में इन्होंने अपने शिड्यूल के शुरू में लिखा है —

"From road bridge at Allahabad the river Ganga, about 2 Kms. upstream of the confluence of the rivers Ganga and Yamuna at Triveni...."

जिस एरिया का इसमें जिक्र किया गया है, वह गंगा का एरिया है। सिवाय मानसून के बाकी सीजन में वहाँ बहुत कम पानी रहता है। झूसी की तरफ जो आश्रम हैं, वहाँ गंगा में बहुत नरो एक फर्लांग में

श्री भीम सिंह ]

पानी चलता है। वहां गहराई बहुत कम है। यह जरूरी हो जाता है कि जब आप टेक-ओवर करेंगे तो ट्रांसपोर्ट के काम के लिए इसकी गहराई करेंगे। इसका अभि-प्रायः यह होगा कि अभी जहां कुम्भ का मेला लगता है, जहां संगम ग्रांडज हैं यह सब एरिया खुदाई में आएगा। आज भी संगम में स्नान के लिए कुम्भ आता है, मौनीअभावस्या और दूसरे पर्व आते हैं, उस समय वहां कमर और घुटने जितना पानी रहता है, लोग-बाग आराम से वहां स्नान करते हैं। इसकी गहराई के बाद मुझे आशंका होती है कि इस पर जन-मानस का एतराज भी आयेगा।

इसके लिए मैं आपको दूसरा सुझाव देना चाहूंगा। वहां पर जमना का पानी पूरे सीजन के अन्दर चाहे बरसात हो या गर्मी सर्दी हो, सारे साल एक मील चौड़ा जमना में पानी रहता है। जमना की गहराई भी गंगा से ज्यादा है। आपको स्मरण कराना चाहूंगा कि अंग्रेजों के जमाने में जो सीपलेन लैंड करती थी, उदयपुर, झांसी और इलाहाबाद लैंड करती थी, वह जमना में ही आकर लैंड करती थी और पूरे आराम से सीपलेन लैंड करती थी। वहां चौड़ाई भी एक मील की है।

16.04 hrs.

[SHRI CHINTAMANI PANIGRAHI in the Chair].

इतना ही नहीं जो अशोक फोर्ट है, लाल किला संगम पर बना हुआ है, उससे एक किलोमीटर ऊपर जब जमना की तरफ आयेंगे तो मुगल बादशाहों के टाइम का बन्दरगाह भी बना है। वहां मुगलों के समय में जल-परिवहन का काम होता था।

मैंने जो ऊपर निवेदन किया है, मैं सुझाव के रूप में निवेदन करना चाहूंगा कि इसके बजाय वाउंड्री में अगर यह मैशन करें—

“From road-cum-rail bridge at Allahabad across Yamuna river...”

जो जमना पर मेन ब्रिज है, जो कलकत्ता की तरफ जाता है, नीचे रोड़ है, ऊपर ट्रेन जाती है—

“From road-cum-rail bridge at Allahabad across Yamuna river about 2 Kms. upstream of the confluence of the rivers Ganga and Yamuna excluding area of Sangam Triveni.”

उससे आपका परपज सर्व होगा। वहां गहराई भी है, चौड़ाई भी है, और पूरे साल पानी रहता है। मंत्री महोदय उस का सर्वे करायें। गंगा में सिर्फ मानसून में पानी रहता है। गंगा डेढ़ मील चौड़ी है। जबकि यमुना एक मील चौड़ी है, लेकिन उसमें सर्दियों में भी पानी रहता है। वहां पर चार साल रहा हूं और इसलिये मुझे इस बारे में जानकारी है।

सरकार ने यह वाटरवेज का श्रीगणेश किया है? दुनिया भर में गुडज को पहुंचाने का सबसे सस्ता ट्रांसपोर्ट पानी का है। अगर इसमें कामयाबी होती है, तो दूसरी नदियों में भी यह काम किया जा सकता है। आज नेशनल हाईवेज पर ट्रकों का इतना ज्यादा रश है कि वहां पर आये दिन दुर्घटनाएं होती रहती हैं। सड़कों पर ट्रांसपोर्ट का जो बहुत ज्यादा बोझ है, वाटरवेज से वह कम हो जायगा और ट्रांसपोर्ट सस्ता होगा।

वाटरवेज में मानार्डइजेशन करना होगा। अब हवा, मस्तूल और हाथ से चलने वाली वोटस से काम नहीं चलेगा। अब उनका मैकेनाइजेशन करना होगा।

इस बिल को लाने के लिये मैं मंत्री महोदय को बधाई देता हूँ। अन्त में मैं फिर कहना चाहता हूँ कि प्रयाग और त्रिवेणी हिन्दुओं के सबसे बड़े तीर्थ स्थान है और कुंभ उज का बहुत बड़ा पर्व है। मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इस बात का ध्यान रखेंगे कि वाटरवेज को कंट्रोल करने के बाद उस तीर्थ और पर्व की सैक्टिटी में बाधा नहीं पड़ेगी।

SHRIMATI GEETA MUKHERJEE (Paus Kura): Sir, it is curious though welcome coincidence that this Bill is being discussed in the House today when our Prime Minister is talking with the Head of the State of Bangladesh over Farakka waters and other matters relating to it.

Much of the success of this Bill, will greatly depend on the outcome of these talks. Unless we have 40,000 cusecs of water flowing through Farakka barrage in the lean season, there is not a ghost of a chance of success of this Project.

That alone will surely not do unless this question of Brahmaputra waters utilisation for the benefit of both Bangladesh and India is resolved. If this question is not resolved and instead if the water is let go waste and cannot be brought into this channel, then, keeping this channel fully navigable will remain on paper.

So, at the very outset, I would request the Hon. Minister on behalf of the whole House of communicate to our Prime Minister that we would like all attempts to be made to make today's talks with Mr. Ershad successful.

Water is very important in the lower regions but the problem of water in the upper reaches also remains.

The Hon. Minister knows very well that earlier there had been projects in the upper reaches of Ganga which have taken up quite a lot of water for irrigation purposes in Uttar Pradesh which really has made Ganga flow down below even less. That cannot be undone now. To make this project a success, it is very essential

that further water is not taken out from the upper reaches because you yourself have said about the state of affairs in that part of the river near Allahabad. That applies to the whole upper reaches. My hon. colleague was just now saying about dearth of water in that area. This is very pertinent. Therefore, in the beginning itself, I would like to say that, to make this project a success, these things are most vital and should be gone into at great length.

About the introduction of this Bill, I would say this. Though our Government was quite aware of the fact that transport by water is much cheaper, it has taken 32 years for them to bring this Bill. 1950 was the year of adoption of the Constitution when the Central Government had this right to declare any river as a national waterway for the purpose of navigation, etc. Now we are in 1982, and only now this is being done for the first time, as stated by the Minister, in a country like ours which is very poor. This should have been considered long ago. But more important than that is this: now that it has been brought before Parliament, this has to succeed. This should not become just another Bill passed, but it should be taken up in right earnest and this project must be made a success.

Another aspect is proper allocation of funds. This project will require a lot of funds. If, after passing such a Bill, you say later on who will foot this bill, etc., then it will be of no use. The Minister should take up the cudgels in the Cabinet through his principal Minister to have adequate money for this project quickly. This is my second submission.

My third submission is, to make this a success, it is also very essential that the Governments that are in the different parts of the area, that is, the State Governments concerned, have to be made responsible and responsive partners to the implementation of this project. That will be not only in the interest of any particular State but in the interest of all the States concerned in that area. In that respect, this Bill, in my opinion, has really a deficiency. I do not understand why in the Advisory Committee referred to in the Bill there is

[Shrimati Geeta Mukherjee]

not even a mention that the State Governments concerned would be represented on the Advisory Committee. When Pandit Jawaharlal Nehru initiated the Damodar Valley Corporation where three States were involved, he immediately said that all the participating States would be members of the Board. In a thing like this, dispute are likely to arise as you hear in the case of the Cauvery, etc. How is it that the Central Government did not think it necessary to accommodate the representatives of the State Governments in express terms in the Advisory Committee? If that is done, then the third condition for success apart from water and money, that is, proper coordination, can be achieved. In my opinion, this is a great deficiency of the Bill. Now-a-days, the tendency of the Central Government is to centralise the things in the name of finances. Finance is, of course, needed. They should take up the financial responsibility and can also take up the main control according to the Constitution.

It is also necessary to have the cooperation of all the States concerned with the adequate representations. That is a democratic way of doing a thing. It is often denied in one pretext or the other. I think the Central Government even at this late stage can amend it by making it a statutory obligation on the Advisory Committees to have representatives of the State Governments. I had tabled an amendment which was time-barred due to technical deficiency. This is an unfortunate situation. So, I strongly feel that this advisory committee should have the representatives from the State Governments.

I am sure that the Minister *suo motu* will say that it could be done. It has not been done under the statute. It is there under the rules.

With these words, I do support the present Bill. I want that this should not remain a Bill on paper. It is good that he has come with his Bill declaring it as a National Waterway and I wish it to succeed in a big way.

श्री हरीश कुमार गंगवार (पीलीभीत) : माननीय सभापति जी, मैं माननीय मंत्री महोदय को बधाई देता हूँ कि वे बहुत लम्बे अरसे, करीब बीस साल के बाद इस बिल को सदन में विचार करने के लिये समर्थ हुए हैं। शायद इसीलिये कि वे खुद पटना के रहने वाले हैं। इसके साथ मुझे यह भी आशा है कि अधिक लगाव होने के कारण वर्षों तक यह पड़ा नहीं रहेगा, बल्कि जल्दी ही इस पर कार्यवाही की जायगी।

श्रीमन्, इस पर बहुत समय से विचार किया जा रहा था। सबसे पहले इन्लैंड वाटर ट्रांसपोर्ट पर विचार करने के लिये पार्लियामेंट की एस्टीमेट कमेटी 1956-57 में बनी, गोखले कमेटी आन इन्लैंड वाटर ट्रांसपोर्ट 1969 में बनी, कमेटी आन ट्रांसपोर्ट पालिसी एंड कोऑर्डिनेशन 1960 में बनी, फिर एस्टीमेट कमेटी 1968-69 में बनी, इन्लैंड वाटर ट्रांसपोर्ट कमेटी असम के एम० एल० ए०, श्री भगवती जी की अध्यक्षता में बनी। इस प्रकार 24-25 वर्ष हो गये हैं, यह कार्यवाही चलती रही और रिपोर्ट आती रहीं और अब यह बिल बहुत देर से आ पाया है। इतनी देर से इस बिल के आने से हमारे उद्योग व यातायात पर अधिकाधिक दुष्प्रभाव पड़ा है। आप जानते हैं रेल का यातायात, हवाई जहाज का यातायात सड़क का यातायात बहुत मंहगा है। और यदि हम जलमार्गों का विकास करके उसमें यातायात सुविधा प्रदान कर दे तो बहुत सस्ता होगा। सस्ता ही नहीं श्रीमन् सुरक्षित भी होगा। सुरक्षित इस मायने में क्योंकि हवाई जहाज को तो हाई जैक कर लिया जाता है। रेलगाड़ी में डकैतियां होती है, लोगों को मार भी दिया जाता है। सामान तो लूटा ही जाता है। बसें भी घेर ली जाती हैं। परन्तु जलमार्ग पर ऐसी बात नहीं है। मैं यह नहीं कहता कि वहां घटनाएं नहीं होती होंगी, लेकिन

उनका प्रतिशत बहुत कम होगा । हमारे देश में यदि इस प्रकार के जलमार्ग कार्य करने लगे तो मैं माननीय केसरी जी को वास्तव में बधाई दूंगा और उनका नाम स्वर्णाक्षरों में लिखा जायगा ।

एक बात मैं और कहना चाहता हूँ । इस विधेयक को प्रस्तुत करते समय माननीय मंत्री जी ने कहा था कि 9 अन्य जलमार्गों के ऊपर भी राष्ट्रीय घोषित करने के बारे में विचार किया जा रहा है । मैं चाहता था कि मंत्री जी अपना उत्तर देते समय उन मार्गों के नाम भी घोषित कर दें, जिस से सारे देश को पता चल जाय कि कौन-कौन से अन्य 9 मार्ग आप राष्ट्रीय जल मार्ग घोषित करने जा रहे हैं ।

इस विधेयक में गंगा-भागीरथी-हुगली नदी के इलाहाबाद-हल्दिया भाग को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने का प्रस्ताव है । जैसा कि मैंने पहले भी कहा है कि जल मार्ग सबसे सस्ता यातायात का साधन है, इसलिये मैं इसका समर्थन करता हूँ । हमें जलमार्गों के राष्ट्रीय स्तर के महत्व को समझना चाहिये और उनका विकास करना चाहिये । आप जलमार्ग का विकास कैसे करेंगे, यह आपने कहीं बताया नहीं है । जो रेत भर गई है, मिट्टी भर गई है, नदियाँ उथली हो गई हैं, उनकी सफाई कराने का काम आपको करना पड़ेगा और हो सकता है कि उससे कुछ स्थानों पर बाढ़ को रोकने में सफलता मिले, परन्तु यह काम कठिन बहुत होगा । मैं माननीय मंत्री जी का हिम्मत को जानता हूँ और आशा करता हूँ कि अगर अधिक पैसा खर्च भी होगा तो वे घबरायेंगे नहीं । यह बहुत बड़ा काम है, नदियों की सफाई का ।

श्रीमन, बहुत पहले हमारे देश के एक बड़े इंजीनियर श्री विश्वरैया ने भारत की सभी नदियों को जोड़कर बाढ़ को रोकने

तथा जलमार्ग विकसित करने की एक रूपरेखा तैयार की थी । मैं समझता हूँ कि माननीय मंत्री जी उस पर अमल करने की कोशिश ही नहीं करेंगे बल्कि उसको कार्यरूप देंगे ।

श्रीमन, काफी कुछ कहा जा चुका है । मैं एक महत्वपूर्ण बात की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि नदियों में काम करने वाले मल्लाह, केबट, विद, मछली पकड़ने वाले लोग और नौ-परिवहन करने वाले लोग, इनके बारे में आपकी क्या राय है ? जो सदियों से इस काम को नदियों में करते चले आ रहे हैं उनके पुनर्वास की या उन्हें काम देने की कोई व्यवस्था की है ? यदि नहीं तो वास्तव में यह दुर्भाग्यपूर्ण होगा । उनके साथ न्याय कीजिये और उनकी रोजी रोटी का इंतजाम कीजिये और उन को बेकार न होने दीजिये इस मार्ग के राष्ट्रीयकरण करने की वजह से ।

इस देश में और दुनिया के सभी देशों में चाहे फ्रांस अमरीका जर्मनी या पश्चिमी देश या डेनमार्क ही सब जगह बस परिवहन और रेलों के ईजाद होने से पहले सब स्थानों पर नदियों के द्वारा ही यातायात और परिवहन हुआ करता था । हमारे देश में भी अभी कुछ वर्षों पहले तक यह होता रहा है सारे संसार में, नीदरलैंड में प्रति व्यक्ति जल यातायात का रेशिया सबसे अधिक है । वहाँ बहुत विकास किया गया है और डेनमार्क में जल यातायात का विशिष्ट स्थान है । उनकी योजना में बाढ़ से रक्षा, बहते पानी का निकास और परिवहन सभी का एक साथ विकास किया गया है । इसी प्रकार की योजनाएँ हमारे देश में भी बने तो अधिक अच्छा होगा ।

जहाँ तक नदियों के जल मार्गों के राष्ट्रीयकरण का प्रश्न है इसमें बहुत से

## [श्री हरीश कुमार गंगावार]

राज्यों के अन्तर्गत नदियाँ बह कर जाती हैं। मेरा विचार है कि किसी एक राज्य के अन्तर्गत बहने वाली नदी इस नौवहन के कार्य को नहीं ले सकती और इसलिये उन्हें कोई आपत्ति भी नहीं होती जब हमारे केन्द्रीय सरकार ऐसे जल मार्गों का राष्ट्रीयकरण करती है। इसलिये सारे देश के अन्दर जल मार्गों के राष्ट्रीयकरण में राज्य सरकारों की ओर से कोई बाधा नहीं है। इसलिये बहुत आसानी से आप इनका राष्ट्रीयकरण कर सकते हैं। जब आप इनका राष्ट्रीयकरण करेंगे तो उस किनारों पर जो भी छोटे मोटे टाइप के बन्दरगाह आप बनायेंगे, उनका विकास होगा, ऐसे स्थानों पर आप उपजाऊ भूमि का अधिग्रहण न करें। जो बेकार पड़ी हुई जमीन है उसी को लें जिससे अधिक हानि न हो।

साथ ही इस समय सभी नदियों में विशेषकर गंगा के पानी में बहुत प्रदूषण है। उसमें गन्दे नाले, फैक्ट्रीज का गन्दा पानी आ कर मिलता है और बरौनी जैसी रिफाइनरीज जहाँ है वहाँ से जो एफव्यूेंट निकलता है। वह भी इसी में मिलता है। और बड़ा एक बार माचिस जला कर छोड़ दो या ताँ भयंकर आग लग गई थी। इन सब बातों की ओर भी आपका ध्यान जाना चाहिये और प्रदूषण को रोकने की ओर भी विचार करना चाहिये और उनका कार्यान्वयन करना चाहिये। इस पर कोई बात कही जाये और किसी को विरोध हो।

इन सुझावों के साथ में एक बार फिर माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि वह इस बिल को लाये और देश में एक नया नौवहन खोलने की उन्होंने छुना की जिस से हमारे देश को जनता लाभान्वित होगी।

## नौवहन और परिवहन मंत्रालय में

राज्य मंत्री (श्री सीता राम कसरी) : सभापति महोदय, सर्वप्रथम श्री मिश्रा जी ने जो आरोप लगाया है कि ट्रक और बस लार्ब ने इस बिल को लाने में विलम्ब किया, ऐसा बात नहीं है। मैं उनसे कहना चाहूँगा कि राष्ट्रपति जी के अभिभाषण के फौरन ही यदि यह विधेयक राज्य सभा में आया और विगत पत्र में पारित होने के बाद अब आपके बीच में आया है।

जहाँ तक सुन्दरवन की बात है, उसकी भी गणना राष्ट्रीय जलमार्ग के अन्तर्गत होने वाली है और उसका लाभ हम उठायेंगे, इसकी पूर्ण सम्भावना है। जहाँ तक फरक्का के कंटेनर के लिये टर्मिनल बनाने की बात है, इसकी संभावना कम है, इसलिये कि कंटेनर का ज्यादातर इस्तेमाल समुद्री मार्ग के द्वारा ही होता है।

सलाहकार समिति के बारे में उन्होंने प्रश्न किया और गीता बहिन ने भी कहा इस सिलसिले में भी हम स्पष्ट कर देना चाहते हैं कि सलाहकार समिति में उन सभी लोगों का प्रतिनिधित्व होगा जो जल-मार्ग के बनने के कारण संबंधित है, चाहे राज्य का प्रतिनिधित्व हो या उस इलाके का प्रतिनिधित्व हो या मज्लाह, मधुए का प्रतिनिधित्व हो। जो भी इससे इंफैक्टिव होंगे उनका सबका पूर्ण रूप से हित देखा जायेगा।

श्री सिंह ने सिल्टिंग की बात कही और क्रियात्मक रूप देने की बात कही कि इसकी सीमा क्या है। वह भी हम स्पष्ट कर देना चाहते हैं। इधर आपके बीच में बिल उपस्थित है, उधर इन्लैंड वाटर अथॉरिटी के निर्माण का भी हम अपने कार्यालय में काम जारी रखे हैं। इसलिये मेरा विश्वास है और मैं आपको आश्वस्त करता हूँ कि

शोचातिशयोक्त बिना पारित होने के बाद मैं इसको क्रियात्मक रूप देने का प्रयत्न करूँगा।

जहाँ तक प्राइवेट ओनर्स की बात कही है, 2, 3 बातें साफ हैं। मल्लाह या मछुए या जो बेचारे कमजोर वर्ग के लोग इससे प्रभावित होंगे उनका हित तो निश्चित रूप से सर्वप्रथम मैं और मेरी सरकार देखेगी, जहाँ तक को-आपरेटिव बनाने की बात है, इस दिशा में हमारी सरकार और राज्य सरकार उन्हें प्रोत्साहित करेगी कि वह को-आपरेटिव बनावें, लेकिन आपको और मुझे दोनों को अनुभव है कि को-आपरेटिव बनने पर भी बहुत से कमजोर वर्ग के लोग इससे वंचित रह जाते हैं। यदि यह प्रावधान हम देते हैं कि प्राइवेट ओनर्स को अगर हम नाव या कन्टी बोट चलाने की अनुमति नहीं देंगे तो बहुत संभावना है कि मछुए, मल्लाह या केवट जो भी प्रभावित होंगे, वह उनसे वंचित रह जायेंगे।

इसलिये मैं आपसे कहूँगा कि यह प्रावधान हम इसमें रखने नहीं जा रहे हैं और जो भी कमजोर वर्ग के लोग हों, आप जानते हैं कि अधिकतर गांव के लोग 4, 5, 6, 10 मिलकर, एक परिवार भी नाव, चलाता है। इसलिये यहाँ पर प्राइवेट ओनर्स की बात लाभदायक नहीं होगी गरीबों के हित में।

जहाँ तक जल के प्रदूषण की संभावना है, मैं आपको कह सकता हूँ कि यह संभावना इसलिये कम है, हमारे श्री गंगवार जी ने प्रश्न उठाया कि नगर की गन्दी चीजें गंगा में फेंक दी जाती हैं। यह बात ठीक है, उसकी वजह से गंगा जल में जो पवित्रता और पावनता है, उसमें एक खामी आती है। लेकिन जहाजरानी और जलयानों को चलाने से जल प्रदूषण की संभावना नहीं है। जहाँ तक

सिल्टिंग का सम्बन्ध है ड्रेजिंग तो करना ही पड़ेगा। अगर डेढ़ मीटर गहराई न हो और 45 मीटर चौड़ाई न हो, तब जो जहाज और जलयान के चलने की संभावना घट जाती है।

श्री भीम सिंह ने त्रिवेणी की पवित्रता के बारे में कहा है। जितनी उनकी निष्ठा है, उतनी मेरी भी निष्ठा है। लेकिन एक बात ध्यान में रखनी चाहिए कि जब हम जमुना की तरफ जायेंगे तो तकरीबन दो किलोमीटर गंगा के जलमार्ग से अलग होना पड़ेगा। इस विधेयक के द्वारा हम गंगा के एक भाग को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित कर रहे हैं। इसलिए दूसरे जल में जाने का प्रश्न नहीं उठता है और इसकी संभावना भी नहीं है। लेकिन माननीय सदस्य ने जो पवित्रता की बात कही है, उसमें किसी तरह का हस्तक्षेप नहीं होगा, यह मैं आश्वासन देता हूँ।

श्री वर्मा ने कहा है कि दुर्घटनाओं से लोगों को बचाने के लिए दक्ष तैराक रखने चाहिए। खेवट, मल्लाह और मछुए दक्ष होते हैं। उनको सिखाने की जरूरत नहीं पड़ती है। हम लोग उनसे तैरना सीखते हैं। उनको हर हालत में प्रोत्साहन मिलेगा। इस योजना में उनसे ज्यादा काम लेना का प्रावधान होगा।

100, 200 किलोमीटर या राज्य के स्तर पर सलाहकार समिति बनाने की बात कही गई है। मैं इस बारे में कोई आश्वासन तो नहीं देता, लेकिन यह सुझाव अच्छा है, इसको हम देखेंगे।

श्री गंगवार ने पूछा है कि नैशनल वाटरवेज कितने हैं और उनके नाम क्या हैं। वे हैं ब्रह्मपुत्र, सुन्दरबन्ज, नर्मदा, महानदी, ताप्ती, गोदावरी, कृष्णा, मांडवी



(

Stretch etc.) Bill

[श्री सोता राम केशरी]

जुवारी और वॉस्ट कोस्ट कैनल सिस्टम इन केरल। ये राष्ट्रीय जलमार्ग परीक्षा के अन्तर्गत हैं, इन की संभावना है।

श्री ईरा मोहन ने कृषि की सिंचाई की बात कही है। उसमें कोई व्यवधान आने की संभावना नहीं है। सब हितों को मद्दे नजर रखते हुए जल परिवहन की व्यवस्था की गई है। ये सब योजनायें राष्ट्रहित में हैं और ये एक दूसरे से सम्बन्ध सबजेक्ट्स हैं। उसमें किसी तरह का हस्तक्षेप नहीं होगा।

उन्होंने कहा है कि प्रधान मंत्री ने कुछ साल पहले मद्रास में पेय जल के सम्बन्ध में कुछ वादा किया था। मैं नहीं जानता, लेकिन जब प्रधान मंत्री ने वादा किया है, तो उसके पूरा होने की पूर्ण संभावना हमेशा रहेगी।

मैं समझता हूँ कि माननीय सदस्यों ने इस विधेयक का जो हार्दिक स्वागत किया है, उसको देखते हुए वे इस विधेयक को, जिस रूप में मैंने इसे पेश किया है, करतल ध्वनि और समर्थन के साथ पारित करेंगे।

SHRI SATYAGOPAL MISRA: What about 40,000 cusecs of water?

SHRI SITA RAM KESARI: For where?

SHRI SATYAGOPAL MISRA: For Farakka.

THE MINISTER OF SHIPPING AND TRANSPORT (SHRI C. M. STEPHEN): It is not relevant for this.

MR. CHAIRMAN: It is not related to this.

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, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration."

*The motion was adopted.*

MR. CHAIRMAN: The House will now take up Clause-by-Clause consideration of the Bill.

The question is:

"That Clauses 2 to 15 stand part of the Bill."

*The Motion was adopted.*

*Clauses 2 to 15 were added to the Bill. The Schedule, Clause 1 the Enacting Formula and the Title were added to the Bill...*

श्री सोताराम केशरी : सभापति जी, मैं आपकी अनुमति से प्रस्ताव करता हूँ कि विधेयक पास किया जाए।

श्री रामाबन्धर शर्मा (पटना) : सभापति जी, इस बिल का सभी ओर से समर्थन किया गया है। मैं भी इसका समर्थन करते हुए एक बात की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। माननीय मंत्री जी को मालूम है कि भागलपुर के बरारी घाट, पटना, छपरा, गाजीपुर और इलाहाबाद तक देशी जल परिवहन की व्यवस्था चलती है। पानी के जहाजों से माल ढोने का काम लिया जाता है। आज से नहीं, वर्षों से यह काम होता चला आ रहा है। लेकिन इस काम की स्थिति अच्छी नहीं है। भारत सरकार पर इस बात का दबाव

डाला जाता रहा है कि इस परिवहन व्यवस्था को समाप्त कर दिया जाए। यदि माननीय मंत्री जी अपने दफ्तर की फाइलों को देखेंगे तो दर्जनों चिट्ठियां मिलगी। इनलैण्ड वाटर ट्रांसपोर्ट एम्प्लाइज यूनियन, जिसका कि मैं चेयरमैन हूँ, उसकी तरफ से भी आपके पास सुझाव गए हैं कि कैसे इसको विकसित करना चाहिए। सभी लोग इस बात को मानते हैं कि पानी के जहाज से सामान ढोना सबसे कम खर्चीला होता है। लोग अपना माल पानी के जहाजों से एक स्थान से दूसरे स्थान पर भेजना पसन्द करेंगे लेकिन यह तभी सम्भव होगा जब सरकार का ध्यान इसकी ओर विशेष रूप से जाए। अभी जिन स्थानों के नाम मैंने लिए हैं वहाँ जहाज चल रहे हैं लेकिन यदि आप वहाँ पर पुराने डिस्काइड जहाज देंगे तो वे कितना माल ढो सकते? इसके पीछे आपके अधिकारियों की भी मिलीभगत है। आप इसका पता लगायें। सभी यही चाहते हैं कि बिहार में और गाजीपुर से इलाहाबाद तक जो जहाज के द्वारा माल ढोया जाता है उसको बन्द करा दिया जाए। एक स्टेज पर तो आपकी केन्द्रीय सरकार ने यह प्रस्ताव रखा था कि यह काम बिहार सरकार को दे दिया जाए। यदि बिहार सरकार को देंगे तो इसकी क्या स्थिति होगी इस बात को आप समझ सकते हैं क्योंकि आप भी बिहार के हैं और मैं भी बिहार का हूँ। बिहार की सरकार कौसी अद्भुत सरकार है इसको आप अच्छी तरह से जानते हैं। इसलिए आप ऐसा कभी मत करिएगा। यह काम आपको ही चलाना है। बिहार के लोगों की यह आकांक्षा है कि आप इसको ठीक प्रकार से विकसित करें। मैं इस बिल के जरिए इस महत्वपूर्ण पहलू की तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। जैसा कि उन्होंने कहा था कि शायद आप पटना के हैं, इसीलिए आप इस बिल को लाए हैं। आप पटना के हैं, तभी इस बिल को लेकर आए हैं या नहीं लाए हैं, लेकिन आप इस परिवहन व्यवस्था को ठीक से चलाइए। यह आपका दायित्व है और आपके मंत्रालय का भी दायित्व है।

बहुत से लोग व्यक्तिगत रूप से माल को ढोते हैं।

बच्चा बाबू का नाम छिपा हुआ नहीं है। वह कितना बड़ा रैकेटियर है और वह सरकार को बहुत नुकसान पहुंचाते हैं। उनकी वकालत करने वाले हमारे सूबे के बहुत से लोग हैं और शायद इस सदन में भी हो सकते हैं। इनको आपको बन्द करना चाहिए, नहीं तो आपको जो काम चल रहा है, उसमें इससे बाधा पड़ सकती है।

आखिरी बात, अभी जो जहाज चल रहे हैं, उनमें बहुत से कर्मचारी काम करते हैं। उनको प्रमोशन के सिलसिले में, उनके ट्रांसफर के सिलसिले में, उनको और सुविधायें देने के सिलसिले में, आपकी नीति या तो स्पष्ट नहीं है, अगर स्पष्ट है तो उसकी क्रियान्विति नहीं होती है, जिससे कर्मचारियों में असंतोष होना स्वाभाविक है। मैं उस यूनियन से संबंधित हूँ, इसलिए मैं जानता हूँ। उनमें सुविधाओं की तरफ भी आपको ध्यान देना चाहिए। यदि मंत्री महोदय चाहेंगे तो हम लोग आपसे इस सिलसिले में बात करने को तैयार हैं। कैसे बिहार के जलमार्ग को विकसित किया जाए, कैसे आपकी आमदनी बढ़े, अभी तो घाटा ही घाटा होता है। हमारी बातों को आप सुन लें कि किस तरह से इसको विकसित किया जा सकता है।

इन शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ।

श्री सोताराम केशरी : सभापति महोदय, माननीय सदस्य जो बात कही हैं और अन्त में जैसा कि उन्होंने कहा कि वे बात करना चाहते हैं, तो मैं उनका स्वागत करूंगा। जो और भी समस्यायें वे रखेंगे, उनको देखेंगे। यदि जायज होंगी, तो निश्चित रूप से हम उस पर कार्यवाही करेंगे।

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That the Bill be passed."

*The Motion was adopted.*

16.48 hrs.

### ROAD TRANSPORT CORPORATIONS (AMENDMENT) BILL

MR. CHAIRMAN: We now take up item No. 12, namely the Road Transport Corporations (Amendment) Bill. The Minister.

SHRI MOOL CHAND DAGA (Pali): Before he moves, I have an objection to this Bill.

MR. CHAIRMAN: Have you given it in writing?

SHRI MOOL CHAND DAGA: Yes.

MR. CHAIRMAN: When? It is not here. So, I cannot allow it.

\*नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सोता राम केशरी) : सभापति महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ कि—

सड़क परिवहन, निगम (संशोधन) विधेयक, 1981 पर विचार किया जाए।

निःसन्देह माननीय सदस्यों को पता है कि सड़क परिवहन सेवा की कुछ मितव्ययी तथा समुचित समन्वित योजना प्रदान करने के लिए राज्य सरकारों ने सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950 के तहत सड़क परिवहन निगमों की स्थापना की है। अभी 21 ऐसे निगम कार्य कर रहे हैं।

वर्षानुक्रम में इन निगमों के कार्यकरण में कुछ प्रतिक्रियात्मक और व्यावहारिक कठिनाइयों का अनुभव किया गया है। ऐसी

अवधारणा थी कि अधिनियम को न सिर्फ अधिक प्रगामी और आधुनिक प्रबंधकीय पद्धति पर आधारित बनाए जाने बल्कि विभिन्न राज्य परिवहन उपक्रमों को हो रही व्यावहारिक कठिनाइयों पर काबू पाने के लिए अधिनियम को संशोधित किया जाए। इस बात को ध्यान में रखते हुए चालू सड़क परिवहन निगम अधिनियम में थोड़ा संशोधन करने का प्रयास किया गया है और संसद के समक्ष रखा गया है।

इन संशोधनों को तैयार करने में विभिन्न राज्य उपक्रमों, सरकारी उद्यमों, वित्त और रेल मंत्रालय तथा परिवहन विकास परिषद् की सिफारिशों को ध्यान में रखा गया है। इस संशोधन विधेयक के प्रमुख मुद्दे हैं :—

1. अधिनियम की धारा-1 को संशोधित करते हुए इस अधिनियम को संघ शासित क्षेत्र मिजोरम पर लागू करने की अपेक्षा की गई है ;

2. अभी संगठनात्मक और कार्यपालक पक्ष के बीच के अन्तर को स्पष्ट नहीं किया गया है, क्योंकि दोनों को निगम की संज्ञा दी गई है। इसलिए, यह महसूस किया गया कि उनकी भूमिका को स्पष्ट रूप में परिभाषित किया जाए। इसलिए, एक निदेशक मण्डल का सृजन करने का प्रस्ताव है जो कार्यपालक स्तर से नीति निर्धारण स्तर के बीच विभेद करे। इसलिए धारा 5(1) को संशोधित करने की अपेक्षा की गई है।

3. वर्षानुक्रम में विभिन्न राज्य परिवहन निगमों के कार्यकाल में वृद्धि हुई है और उनकी सेवाएं गंवई क्षेत्रों तक पहुंचाई गई हैं जिसके परिणामस्वरूप बड़े की क्षमता में वृद्धि करनी पड़ी। इसलिए बेहतर प्रबंध के लिए यह महसूस किया गया है कि एक समर्थ उपबन्ध लागू किया जाए, जिससे निगमों को