

17 hrs.

SHRI S. N. MISRA : That is cause of the delay. I think his salary was Rs 3500 and he is still drawing Rs. 20 per day as allowance. A permanent man getting an allowance Even a High Court Judge does not get any further allowance

SHRI RAGHUNATHA REDDY I understand that when a High Court Judge is appointed and when he is performing duties outside the jurisdiction of the High Court, not as a High Court Judge but as an officer of a different Department or as a Judge performing duties outside the jurisdiction of the High Court, he is entitled to Rs 20 or some remuneration per day Under this provision this particular Judge who happens to be the Chairman of the Monopolies Commission is being given the allowance

SHRI S. N. MISRA A person who is there temporarily may be entitled to a special allowance, not a person who is permanently posted at that job.

SHRI RAGHUNATHA REDDY Though there is some force in the hon. Member's argument, the legal position that has been taken in this case is that the High Court Judge when he goes out of the jurisdiction of the High Court and once outside the High Court where he is presiding as a Judge, he is entitled to some remuneration and some daily allowance.

SHRI G. VISWANATHAN . I have asked whether those companies which are producing in excess of their licensed capacity will be prosecuted

SHRI RAGHUNATHA REDDY If I may say so with great respect, it is a question that strictly falls under the Industries (Development and Regulation) Act and I do not want to trespass into that field and try to answer it.

SHRI K. BALADHANDAYUTHAM . What about Sarkar Commission ?

MR CHAIRMAN : This is another process now If I allow one or two members, all others get up and ask questions.

SHRI RAGHUNATHA REDDY . The Sarkar Commission, if I may say so with respect, comes within the purview of the Ministry of Industrial Development.

SHRI K. BALADHANDAYUTHAM : Why not you take it over ?

SHRI RAGHUNATHA REDDY . The Sarkar Commission is not amenable to any take over bid.

Sir, I am again grateful to all the hon. Members who have participated in this debate and made valuable suggestions I can only assure the House and the hon. Members that, to the best of my ability, I will try to help the process of de concentration and use legislation as an instrument for socialist transformation.

MR CHAIRMAN There are no cut motions So, I put Demand No 91 to the vote of the House .

The question is :

“That a sum not exceeding Rs 1,02,99,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1973, in respect of Demand No 91 relating to the Department of Company Affairs ”

The motion was adopted

17 04 hrs

MINISTRY OF SHIPPING AND TRANSPORT

MR CHAIRMAN The House will now take up discussion and voting on Demand Nos 69 to 74 and 126 to 128

[Mr. Chairman]

relating to the Ministry of Shipping and Transport for which four hours have been allotted.

Hon. Members present in the House who are desirous of moving their cut motions may send slips to the Table within 15 minutes indicating the serial numbers of the cut motions they would like to move.

SHRI M. RAM GOPAL REDDY (Nizamabad): Kachwai Saheb may go, Sir. There is quorum in the House.

MR. CHAIRMAN: Motion moved:

DEMAND No. 69—MINISTRY OF SHIPPING AND TRANSPORT

"That a sum not exceeding Rs. 1,44,14,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1973, in respect of 'Ministry of Shipping and Transport.' "

DEMAND No. 70—ROADS.

"That a sum not exceeding Rs. 21,14,95,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1973, in respect of 'Roads.' "

DEMAND No. 71—SHIPPING.

"That a sum not exceeding Rs. 7,58,36,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1973, in respect of 'Shipping.' "

DEMAND No. 72—LIGHTHOUSES AND LIGHTSHIPS.

"That a sum not exceeding Rs. 1,12,09,000 be granted to the President

to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1973, in respect of 'Lighthouses and Lightships.' "

DEMAND No. 73—PORTS.

"That a sum not exceeding Rs. 4,44,14,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1973, in respect of 'Ports.' "

DEMAND No. 74—ROAD AND INLAND WATER TRANSPORT.

"That a sum not exceeding Rs. 40,83,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1973, in respect of 'Road and Inland Water Transport.' "

DEMAND No. 126—CAPITAL OUTLAY ON ROADS.

"That a sum not exceeding Rs. 71,35,88,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1973, in respect of 'Capital Outlay on Roads.' "

DEMAND No. 127—CAPITAL OUTLAY ON PORTS.

"That a sum not exceeding Rs. 8,50,08,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1973, in respect of 'Capital Outlay on Ports.' "

DEMAND No.128—OTHER CAPITAL
OUTLAY OF THE MINISTRY OF
SHIPPING AND TRANSPORT.

"That a sum not exceeding Rs. 14,66,93,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1973, in respect of 'Other Capital Outlay of the Ministry of Shipping and Transport.'"

SHRI GADADHAR SAHA (Birbhum): Mr. Chairman, Sir, Shipping is very crucial for international trade. We cannot but weigh its importance from the point of view of its contribution to growth of exports. It is unfortunate that shipping and facilities connected with shipping have not kept pace with our ability to expand our engineering goods exports.

17.06 hrs.

[SHRI R. D. BEANDARE *in the Chair*]

Neither has there been any attempt made to identify the problem nor has there been any appreciation of the magnitude and nature of the problem. Our exporters too often face the problem of high discriminatory freight rate and irregular and inadequate shipping services and lack of suitable space. Government has not done much to increase shipping. With the country's limited ship-building capacity our shipping companies are obliged to obtain ships from abroad. Even the Government is carrying so much of cargo in foreign vessels and ordering more and more tankers and huge carriers. Government depends much more on purchase of ships from abroad, foreign technicians, foreign monopolists and foreign collaborators. Self-sufficiency or self-reliance is nothing but a mere slogan.

About development of major ports, I wish to say this. Calcutta port is in a very

deplorable condition. This suffers loss every year. Why does this happen? It happens because the Hooghly has been silting year after year.

SHRI HUKAM CHAND KACHWAI: There is no quorum.

MR. CHAIRMAN: The bell is being rung. Now there is quorum. He may continue.

SHRI GADADHAR SAHA: I was saying that there was a decline in the traffic which are being carried mostly in large carriers and large tankers which required deep drafts. Despite the general decline in traffic, there could have been increase in traffic, had it been possible to arrange deeper drafts so that the huge carriers and tankers could come and stand near the ports.

The Farakka barrage and the Haldia project can surely make the position of the Calcutta port better. But the progress of the project is not satisfactory, nor is the degree of supervision adequate. Government should see that the project is completed according to schedule. In this connection, I may remind the Government that it is over 2 years behind the Schedule.

Monopoly shipowners, Indian and foreign, are reducing the manning day after day in ships and they are earning a lot of profits out of this anti-labour policy, and Government are also supporting them in this unfair labour practice. In the name of modernisation and mechanisation of merchant navy vessels, the shipping companies are reducing the existing manning in ships to a very dangerous level, and the result is that there is unemployment crisis among the Indian seamen. In this connection, I would like to quote some statistics. In 1957, the number of registered seamen was 27251, the number of available jobs was 17086, while the number of registered seamen in 1960 was 24096 and the number

[Shri Gadadhar Saha]

of available jobs was 17086, while in 1969 the number of registered seamen was 12614 and the number of available jobs then was 7670. This shows that during a period of 12th years, the number of registered seamen has gone down from 27251 to 12614 and the number of available jobs has been reduced from 17086 to 7670.

In spite of the Government's talking of *Garibi Hatao and Bekari Hatao*, this sort of unemployment crisis is there, and yet Government are keeping silent; in fact, not only are they keeping silent, but they are supporting the antilabour policy of the monopoly shipowners.

I now come to the question of unemployment benefit for the period of continuous unemployment of Indian seamen. This question has received practically no attention from Government or from the employers. The Government has utterly failed to introduce the Khadijkar formula with its latest amendment about payment of statutory bonus to Indian seamen. There was an agreement to pay 5 per cent Bonus to all Indian seamen, but no payment is being made to any seamen. According to the Workmen's Compensation Act, 1920, any person whose salaries are upto Rs. 50) are workmen and are entitled to compensation for personal injury. As a result of this tricky definition of workman in this Act, a large number of Indian seamen who met with accidents on high seas during working hour are being deprived of the benefit of personal injury compensation. The relevant section in this Act should be amended to extend this benefit to those drawing upto Rs. 1500 per month.

Government and shipping officials practise discrimination in matters of granting recognition to the Seamen's Union. Traffic Managers and Commissioners of Port of Calcutta refuses to renew or issue afresh entry passes to the Forward Seamen's Union which is the most representative union.

श्री हुकमचन्द कच्छवाय : सभापति महोदय, सदन में गसूपूर्ति नहीं है।

MR. CHAIRMAN : The bell is being rung—Now there is quorum. He may continue.

SHRI GADADHAR SAHA : Such restrictions should be immediately withdrawn and recognition granted to this Union. Instructions should be issued not to restrict the trade union activities of this union.

Though there is an enormous increase in the revenue obtained by Central and State Governments from various Kinds of road users the expenditure on road development is inadequate. More money should be spent on road and road transport. In the rural areas, roads play a very important part in our development, but the money that is allotted is not enough. The State Governments should be given more money for road development and Government should see that rural Transports get a much better & effective place in the road Transport planning.

With these words, I resume my seat.

SHRI GADADHAR SAHA : I beg to move .

“That the Demand under the head Other Capital Outlay of the Ministry of Shipping and Transport be reduced by Rs. 100.”

[Need to increase the allocation to States from Central Road Fund for road building works. (10)]

“That the Demand under the Head Other Capital Outlay of the Ministry of Shipping and Transport be reduced by Rs. 100.”

[Failure to grant adequate funds for development of national highways. (11)]

"That the Demand under the Head Other Capital Outlay of the Ministry of Shipping and Transport be reduced by Rs 100 "

[Need for early completion of dredging and maintenance works of river Hooghly to save Calcutta Port from deplorable condition and restore its importance. (12)]

"That the Demand under the Head Other Capital Outlay of the Ministry of Shipping and Transport be reduced by Rs 100 "

[Need to complete early construction of bridge at Hooghly in West Bengal (13)]

SHRI BHOGENDR A JHA (Jainagar)
I beg to move

"That the Demand under the Head Ministry of Shipping and Transport be reduced by Rs. 100 "

[Failure to link lateral highway of Muzaffarpur-Darbhanga with Farbisganj via Nirmali (14)]

"That the Demand under the Head Ministry of Shipping and Transport be reduced by Rs 100."

[Failure to make roads on both sides trafficable by constructing a bridge over Kosi in the Indian territory on the north of Nirmali in Bihar. (15)]

"That the Demand under the Head Ministry of Shipping and Transport be reduced by Rs. 100."

[Failure to link approach roads upto Rajnagar and Babubarahi in Darbhanga district of Bihar on the Nepal border by constructing a bridge over Kamla river (16)]

"That the Demand under the Head Ministry of Shipping and Transport be reduced by Rs. 100."

[Delay in completely linking with one another the roads parallel to Indian border with Nepal in North Bihar (17)]

SHRI BHARAT SINGH CHOWHAN
(Dhar) I beg to move -

"That the Demand under the Head Ministry of Shipping and Transport be reduced to Re 1."

[Failure to develop harbours inspite of the availability of resources in thousands of miles long sea coast of India (18)]

"That the Demand under the Head Ministry of Shipping and Transport be reduced to Rs 1 "

[Failure to provide incentives to States for developing harbours and to give due consideration to their demands (19)]

"That the Demand under the Head Ministry of Shipping and Transport be reduced to Rs 1 "

[Failure to develop several State roads into national highways (20)]

"That the demand under the head Ministry of Shipping and Transport be reduced to Rs 1."

[Failure to constitute a Central Roads Corporation for modernising the important roads in India. (21)]

"That the demand under the head Ministry of Shipping and Transport be reduced by Rs. 100."

[Failure to widen the national highways keeping in view the needs of the modern age (22)]

"That the demand under the head Ministry of Shipping and Transport be reduced by Rs 100."

[Shri Gadadhar Saha]

[Miserable condition of bridges on the national highways. (23)]

"That the demand under the head Ministry of Shipping and Transport be reduced by Rs. 100."

[Failure to equip small ships with the modern equipments. (24)]

"That the demand under the head Ministry of Shipping and Transport be reduced by Rs. 100."

[Need to give financial assistance to provide modern amenities at small ports. (25)]

"That the demand under the head Ministry of Shipping and Transport be reduced by Rs. 100."

[Deplorable condition of national highways in Madhya Pradesh. (26)]

"That the demand under the head Ministry of Shipping and Transport be reduced by Rs. 100."

[Failure to develop some of the roads in Madhya Pradesh into national highways. (27)]

"That the demand under the head Ministry of Shipping and Transport be reduced by Rs. 100."

[Lack of shady trees on roads and acute shortage of water on the national highways. (28)]

"That the demand under the head Ministry of Shipping and Transport be reduced by Rs. 100."

[Failure to develop small ports along the Indian coast stretching to three thousand miles in length. (29)]

"That the demand under the head Ministry of Shipping and Transport be reduced by Rs. 100."

[Failure to utilise small ships for shipment and transportation of goods. (30)]

"That the demand under the head Ministry of shipping and Transport be reduced by Rs. 100."

[Failure to check bus and truck accidents on the national highways by proper maintenance of national highways. (31)]

MR. CHAIRMAN : The cut motions are also before the House.

SHRI M. S. SANJEEVI RAO (Kakinada) : I rise to support the demands relating to the Ministry of Shipping and Transport. At the outset, I have to remark that the allocation made to this Ministry appears to be too meagre to cope with the necessary needs of the country, especially shipping,

I would like to remind the House that we are passing through difficult days, because of revolutionary changes taking place all over the world in shipping technology and harbour construction, and unless we fall in line, I am afraid we are going to be out of gear, because export very much depends upon competitiveness in freight rates. As you know, the prosperity of the country depends upon trade, and trade is always on export. The shipping industry is passing through a big boom with the rise in the price structure of shipping throughout the world. Gone are the days, of deferred payment terms, with loans spread over eight to 10 years at 6½ per cent interest. The yards in Poland and Yugoslavia which used to offer ships on rupee payment basis are none too keen to do business.

Sir, as we take the statistics, we find that in 1959, the shipping tonnage was 640,000 tonnes, and by the end of 1971, we have reached two and a half million tonnes. No doubt the figure looks very impressive, but unfortunately, most of our foreign trade is still carried on foreign bottoms.

and our Indian flag carriers carry only 20 per cent. Since we produce only 50,000 tonnes in our existing shipyards at Visakhapatnam, the demand for more foreign exchange is well-merited, as this is the only industry which starts earning foreign exchange from the very day the ship is launched. Admittedly, the difficulty of the foreign exchange cannot be wished away. It is less to the point than the fact that the country is putting in an annual freight bill of Rs 165 crores. It is indeed a great strain on the country. The growth of Indian shipping can be sustained only if it is given proper encouragement by the planners.

As you know, the very fact that a substantial part of our fleet is overaged and due to be beached fortifies the demands for more foreign exchange for this Ministry. Taking all these facts into consideration, the Planning Commission has put a target of achieving four million tonnes GRT thereby raising our Indian flag carriers' share of international trade from 20 to 35 per cent by the end of the fourth plan.

Alongside the shipping tonnage expansion with special emphasis on bulk carriers, special attention should be paid for modernising our ports. The acute problem facing our country is to develop our large ports. Unfortunately, most of our ports are primitive in varying degrees to handle iron ore, petroleum products, fertilisers and other commodities. It is, therefore, necessary that we should modernise our ports to cope with the technological revolution taking place all over the world both in regard to the size of the ships and the method of handling.

As you know, besides constructing large deep-drafted ports, the Ministry of Shipping has no other alternative except to mechanise the handling of cargo. I must say here that without the cooperation of labour not much progress can be achieved, I am afraid neither the Ministry of Shipping nor the National Harbour

Board has ever acquired any special talent to come to grips with reality. The operation of the ports is measured in terms of turn-round of ships. Export of iron ore and other commodities continues to be hampered due to the absence of proper handling equipment in most of the ports. The turn-round of ships in the port is also poor resulting in extra freight rates. This fact has been very clearly mentioned by the Planning Commission.

As a first step, we must see that most of our major ports are in a position to receive ships of the order of 100,000 tonnes and instal loading equipment to handle loading at the rate of 50,000 tonnes per day. Secondly, intermediate technology like palletization and pre-slinging should be introduced to improve the handling rate. Above all, new techniques like mobile cranes, platform trucks, fork lifts and iron ore handling equipment must be introduced on a large scale in all the ports to attain high speed of handling of cargo. I am happy that the Planning Commission has noted all these factors and made a provision of Rs 280 crores during the fourth plan for improving and modernising our ports.

Coming to the Shipping industry, it is most unfortunate that a large country like ours with 2½ million tonnes of shipping is producing only 40,000 tonnes every year. It is all the more glaring when he remember that the Planning Commission had said that we should achieve a target of 4 million tonnes. How are we going to achieve it? Not by manufacturing because, I am afraid, we can not manufacture even one-tenth of that target. We can do it only by acquiring ships and paying through our nose in hard foreign exchange. In this context, I am happy that the foundation stone of the Cochin Ship-building Yard has been laid by our beloved Prime Minister last month. As per schedule this ship building yard should be in a position to manufacture ships of 85,000 tonnes and have a turnover of 132,000 tonnes per annum.

[Shri M. S. Sanjeevi Rao]

Coming to the Visakhapatnam shipyard, I am happy that we have made a profit of Rs. 5,69,000 this year and we have taken up the construction of pioneer class of vessels with West German design of about 21,000 DWT. With all this, there manufacture is only the order of 40,000 tonnes. The Shipyard has sent a proposal to the Ministry to manufacture 100,000 DWT tankers in the outer harbour area of Visakhapatnam, by manufacturing pre-fabricated sub-assemblies in the existing shipyard. I hope the Ministry will give due consideration to this as the present tendency is to manufacture bigger and bigger vessels all over the world

Lastly, the shipyard has built a beautiful modern dry dock, It has already been commissioned and it has started earning foreign exchange by servicing the submarines of the United Arab Republic. But, unfortunately, it can handle ships only much below its target the reason being that the entrance to the port of Visakhapatnam cannot receive bigger ships, as the dry dock is capable of. So, I appeal to the Ministry to take immediate steps to see that the entrance of the channel is widened and deepened to effectively utilize this dry dock at Visakhapatnam which we have built at an enormous cost of Rs. 4.2 crores.

Finally, I am happy and I congratulate the Ministry for giving a helping hand to the State Governments in improving minor ports, I thank them particularly for allotting Rs. 1 crores to Kakinada port in Andhra Pradesh. I only request that they should allot Rs. 2.6 crores for stabilising Hope Island near Kakinada. This figure has been arrived at by the development adviser's organisation of the Ministry of Shipping after a thorough study and investigation, including new techniques using isotopes. I again congratulate the Ministry for their achievements.

SHRI JYOTIRMOY BOSU (Diamond Harbour) : Sir, I seek your permission to raise an issue which is rather very urgent in character. Just now a piece of news has come over the radio that President Nixon has started blockading the ports of North Vietnam. He has been talking about mining of the ports and water, railways and road communication.

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND SHIPPING AND TRANSPORT (SHRI RAJ BAHADUR) : On a point of order. What have the Demands for Grants of the Ministry of Shipping and Transport to do with it ?

SHRI JYOTIRMOY BOSU : This morning we had raised this matter and had asked the Government to make a statement on this issue and tell us the mind of Government in this regard. But so far they have not come out with it.

MR. CHAIRMAN : I will convey your sentiments to the Government.

श्री भारत सिंह चौहान (घार) । समा-पति महोदय, यह मिनिस्ट्री पिछले बीस पच्चीस सालों में अपने काम में असफल रही है । यदि शिपिंग और ट्रांसपोर्ट के उद्योग को गम्भीरता के साथ ध्यान बढ़ाया जाता, तो केवल भारत की मात्र ही नहीं बढ़ती, बल्कि वह एक समृद्धिवाली देश बन सकता था । प्राचीन काल में हमारे देश में शिपिंग का बड़ा भारी गौरव था । लेकिन आज हम देखते हैं कि कई छोटे-छोटे देश शिपिंग के माध्यम पर इतने समृद्धिवाली और बलवाली बने हुए हैं कि कोई उनकी तरफ ध्यान उठा कर भी नहीं देखता, पर यह दुःख की बात है कि इस देश का तीन हजार बीस लाख समुद्र-तट होते हुए भी हम इस उद्योग को ध्यान नहीं बढ़ा पाये । इस मिनिस्ट्री की यह एक बड़ी भारी असफलता है ।

पिछले पच्चीस सालों में शिपिंग और ट्रांसपोर्ट पर जितना ध्यान दिया जाना चाहिए था, वह नहीं दिया गया। इस देश में बेकारी को दूर करने के लिए कई योजनाओं की चर्चा की जाती है। अगर शिपिंग उद्योग को बढ़ाया जाता, तो हम अपने देश की बेकारी की समस्या को हल कर सकते थे और लाखों करोड़ों बेकार नवयुवकों और शिल्पकार लोगों को काम पर लगाने में सक्षम हो सकते थे। मेजर पोर्ट्स के सम्बन्ध में जो कमीशन बिठाया गया था, अभी तक उसकी रीकमेन्डेशन्स को पूरी तरह प्रमल में नहीं लाया गया है। यह मिनिस्ट्री देश में बड़ी, मध्यम श्रेणी की और छोटी पोर्ट्स को बनाने और प्रोत्साहन देने में बिल्कुल असफल रही है। अगर हम गम्भीरता और डेटरमिनेशन से इस ओर ध्यान दें, तो हम अपने तीन हजार मील लम्बे समुद्र-तट पर छोटी-छोटी बन्दरगाहों का जाल बिछाकर कई छोटे-छोटे उद्योगों को बढ़ा सकते हैं।

अगर हम छोटी-छोटी बन्दरगाहें बनाने की तरफ ध्यान देते, तो हमारा फिशरीज उद्योग एक बहुत बड़ा उद्योग बन सकता था, जिससे हम करोड़ों घरों को रुपये कमा सकते थे और लाखों लोगों को रोजगार दे सकते थे।

बड़ी पोर्ट्स की तरफ कुछ ध्यान दिया गया है, लेकिन बड़ी पोर्ट्स बनाने की तरफ अभी तक ध्यान नहीं दिया गया है। हमारे समुद्र-तट पर जो बैसिक साधन है, उनका उपयोग किया जाना चाहिए। जहाँ तक गोवा पोर्ट का सम्बन्ध है, आजादी से पूर्व भी मैं वह अनुभव करता था कि वह नेचुरल पोर्ट बहुत उन्नति कर सकता था। उस वक्त भी हमारे ध्यान में यह बात आती थी और आजादी के बाद यह विचार में आता था कि

यह एक बहुत बड़ा समृद्धिशाही पोर्ट गोवा का होगा। ऐसे कई नेचुरल पोर्ट्स हमारे इस तीन हजार मील लम्बे समुद्र तट पर मिल सकते हैं अगर हम सच्चाई से उनकी खोज करें और हमारी बेकारी की समस्या बहुत हद तक उससे दूर हो सकती है। हम समृद्धिशाही बन सकते हैं। यह शिपिंग के बारे में मैंने आप लोगों से निवेदन किया और मेरे सामने तो एक नक्शा है कि हम इनसे कई समस्याओं को हल कर सकते हैं अगर पूरी तरह से हम इस पर ध्यान दें। बड़े पोर्ट, मध्यम श्रेणी के पोर्ट और छोटे-छोटे पोर्ट, अगर ठीक तरह से योजनाबद्ध रूप में हम इन पर ध्यान दें तो बहुत सी समस्या हमारे देश को हल हो सकती हैं।

दूसरी तरफ जहाँ तक रोड ट्रांसपोर्ट का सवाल है, भारत एक इतना बड़ा विशाल देश है लेकिन यहाँ पर रोड्स की ऐसी दुर्दशा है, नेशनल..... हाइवेज का अनुभव हमें है कि किस तरह की बुरी हालत उनकी है, विजेंज की कीसी दुर्दशा है? हमारे देश में तो राजपथों के बारे में जिस वक्त हम अपना पुराना इतिहास देखते हैं तो रोड्स के किनारे पर किस तरह से छायादार वृक्ष लगाए जाते थे, पानी की व्यवस्था होती थी, सुरक्षा की व्यवस्था होती थी, इसकी एक कल्पना हमारे सामने है। लेकिन आज इस तरह की सुविधाएँ नहीं पाते हैं। दुर्घटनाएँ राजपथों पर भी होती हैं और उन्हें देखने वाला नहीं है। भारत के नेशनल हाइवेज की भी बहुत दुर्दशा मैंने देखी है। तो मैं चाहता हूँ कि कम से कम केन्द्रीय सरकार इस बात पर ध्यान दे क्योंकि ज्यादातर यह देखने में आता है कि स्टेट्स में जो ये रोड्स हैं नेशनल हाइवेज की उनमें स्टेट्स के मार्फत यह काम कराया जाता है। उसमें कई खामिया हमने पाई हैं। वह ठीक तरह से

[श्री भारत सिंह चौहान]

उन नेशनल हाइवेज को मेन्टेन नहीं कर पाते हैं। तो केन्द्रीय सरकार का यह कर्तव्य होना चाहिए कि ऐसी रोड्स वह अपने हाथ में लें और कोई सेंट्रल एजेंसी कायम करें जो इसके लिए जवाबदेह हो और वह भारत की नेशनल हाइवेज को एक आदर्श रोड बना कर रहे।

यही नहीं बोर्डर रोड्स का जहाँ तक समबन्ध है, राजस्थान में हम ने देखा है राजस्थान स्टेट के लोग फंड की कमी के कारण उन रोड्स को मेन्टेन नहीं कर पाते हैं और यहाँ तक रिपोर्ट आई है कि वह सड़कें ऐसी ही पड़ी रहती हैं। तो इन पर ध्यान देना चाहिए। करोड़ों रुपया जिन बोर्डर रोड्स पर खर्च हुआ है उनकी इस तरह की दुर्दशा होने दी जायगी तो आखिर को इस नेशन का कितना नुकसान होगा? अगर वहाँ की रोड्स को अच्छा करने की ज़रूरत है तो वह हम को करना चाहिए।

मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि यह एक बहुत बड़ी धामदनी का जरिया भारत में हो सकता है अगर दर्शनीय स्थानों, ऐतिहासिक स्थानों और धार्मिक स्थानों को सड़कों से लिंक कर दिया जाय। ऐसा एक नक्शा हम सामने रखें तो करोड़ों की धामदनी के साथ-साथ विश्व में भी हमारा बहुत बड़ा प्रभाव हो सकता है। तो कोई कारण नहीं कि भारत सरकार इस तरह की योजना बनाकर इसकी कार्यान्वित न करे।

यही मेरे कुछ सुझाव हैं जिन पर ध्यान दिया जाय।

श्री यमुना प्रसाद शंभल (समस्तीपुर) :
सभापति महोदय, मैं नीबहन तथा परिबहन

मंत्रालय की यागों का समर्थन करने के लिए सड़ा हुआ है—

श्री हुकम चन्द कछवाय : सभापति महोदय, सदन में गणपूर्ति नहीं है—मैं आप की व्यवस्था चाहता हूँ।

सभापति महोदय :...घन्टी बज रही है...—अब कोरम हो गया है, माननीय सदस्य अपना भाषण जारी रखें।

17.46 hrs.

[SHRI N. TIWARI in the Chair.]

श्री यमुना प्रसाद शंभल : सभापति महोदय, मैं राष्ट्रीय राज-मार्गों के विषय में कह रहा था—स्वतन्त्रता के बाद करीब 24 हजार मील लम्बी और सुन्दर सड़कें इस विशाल उप महादेश में बनी हैं, जिसने देश के एक हिस्से को दूसरे हिस्से से मिलाया है। देश इतना महान और बड़ा है कि एक छोर से दूसरे छोर तक मिलाने का काम केवल केन्द्रीय सरकार के जिम्मे ही नहीं है, बल्कि राज्य सरकारों के जिम्मे भी काफी काम पड़ता है और उन्होंने भी अपने राज्यों की सड़कों का केन्द्र की तथा अपनी सहायता से काफी धाने बढ़ाने की कोशिश की है। नये निर्माण कार्य भी करीब-करीब 3387 किलोमीटर हुए हैं और काफी बड़े-बड़े पुल बनते रहे हैं। फिर भी अभी काफी काम करने की ज़रूरत है।

मैं आप का ध्यान विशेषकर उत्तर भारत के उस हिस्से की तरफ़ दिखाना चाहता हूँ जिसमें उत्तर प्रदेश, बिहार, बंगाल और आसाम आते हैं, जिनकी तरफ़ काफी ध्यान देने की ज़रूरत है। वहाँ पर बड़ी धीमी गति से काम हो रहा है। 1963 में वह प्रस्ताव पास हुआ था कि एक सड़क उत्तर

को धोर नेपाल के समानान्तर आसाम तक बनाई जाय। यह प्रस्ताव कार्यान्वित तो हुआ, लेकिन मुझे बड़े दुख के साथ कहना पड़ता है कि छोटे-से-छोटे लिंक की वजह से बहुत दिनों से रुका पड़ा है। उसको पादार्थवर्ती सड़क—लैंड्रोल रोड कहते हैं, नेपाल के समानान्तर इसको काफी पहले शुरू किया गया था, लेकिन बिहार में दरभंगा तक लाकर फिर छोड़ दिया गया और फारविस गज तक यह सड़क नहीं पहुंच पाई, जोकि बिहार के दूसरे छोर पर है। इसका नतीजा यह हुआ कि बिहार को इस का लाभ नहीं मिल सका। इतने रुपये लगाकर जिस उद्देश्य से इस सड़क को बनाने का काम शुरू किया गया था, वह काम एक कोशी पुल की वजह से बेकार पड़ा है। मैं मंत्री जी से यह निवेदन करूंगा कि आप जिस उद्देश्य से इस पादार्थवर्ती सड़क की पूर्ति करने वाले थे, उसकी पूर्ति के लिये अभी काफी प्रयत्न करने की जरूरत है। बार-बार यह कहा गया है कि जब तक कोशी पर पुल नहीं बनाया जाता यह सड़क काम में नहीं आ सकती और आसाम तक का यातायात यों ही पड़ा रहेगा। हालांकि आप ने गवा के किनारे नेशनल हाईवे पर एक छोटा-सा पुल बनाया है। नगर बरेली-अमीनगांव पादार्थवर्ती सड़क जो दरभंगा से फारविसगज तक है वह अभी तक अधूरा है, आपने उधर बहुत कम ध्यान दिया है। मैं आपसे बार बार निवेदन करूंगा कि आप उसको "टाप प्रायटी" दें ताकि करोड़ों रुपये लगाने के बाद वह काम में भी आ सके। 1971-72 में करीब-करीब 4,819 किलोमीटर सड़क आपने पूरा किया है और चौथी पंचवर्षीय योजना के तहत तीन वर्षों में आपने करीब 220 करोड़ रुपये खर्चाया है। इस देश के लिए यह बड़ा अर्थसाहसीय कार्य कहा जा

सकता है लेकिन यह लिंक मिस कर जाने की वजह से यातायात का उद्देश्य पूरा नहीं हुआ है।

इसके अलावा की बी० सी० अगवती की अध्यक्षता में इनलैंड वाटर ट्रांसपोर्ट कमिटी के सम्बन्ध में जो रिपोर्ट है उसके बारे में भी थोड़ा सा निवेदन करना चाहूंगा। मैं उस रिपोर्ट के पेज 89 को थोड़ा सा पढ़ना चाहूंगा :

Hydrographic surveys of the Ganga between Buxar and Farakka should be taken up on priority basis for ensuring proper organisation of river services.

असल में यह जो नदियां निकलती हैं उनमें काफी सेडिमेंट जमा हो जाने से, जो छोटे-छोटे जहाज चल सकते हैं उनका चलना भी मुश्किल हो जाता है। इसलिए उन्होंने कहा है :

Conservancy measures as may be necessary should be undertaken for the Maintenance and improvement of navigation channel between Buxar and Farakka on the basis of hydrographic surveys. The navigation channels should be suitably demarcated by shore transit, marks, lighted beacons and channel buoys.

इसके साथ-साथ मैं यह भी निवेदन करना चाहूंगा वाटर ट्रांसपोर्ट के सम्बन्ध में इंजिन मिस्टम को भी सुधारने की जरूरत है। जबतक आप ऐसा नहीं करेंगे उसका नतीजा यह होगा कि हम काफी टाइम तक आने नहीं बढ़ सकते हैं। आपको पता है कि उत्तर भारत में हिमालय से जितनी नदियां निकलती हैं वह हर साल अपने साथ केवल सेडिमेंट, मिट्टी ही नहीं लाती, केवल मिट्टी ही नहीं लाती बल्कि बहुत बड़ी विपत्ति बाढ़ के रूप में भी लाती

[श्री यमुना प्रसाद मण्डल]

है। खासकर भगवती कमेटी ने जो कन्जर्वेन्सी के बारे में कहा है वह काम भी करना है। इसके साथ-साथ बिहार सरकार की ओर भी रिक्वेस्टेंस हैं जिनपर आप का ध्यान जाना चाहिए। कोसी एक बड़ी प्रलयकारी नदी है। बिहार सरकार ने जब भी आपसे याचना की है तो आपने बराबर विपत्तिग्रस्त क्षेत्र की सहायता की है। फिर भी मैं इनलैंड वाटर ट्रांसपोर्ट के डेवलपमेंट के जयाल से आपसे निवेदन करूंगा कि ड्रैजिंग सिस्टम का कंजर्वेन्सी का काफी इस्तजाम होना चाहिए। यदि आप ऐसा नहीं करेंगे तो फिर इनलैंड वाटर ट्रांसपोर्ट का पूरा विकास नहीं हो सकता है। इस रिपोर्ट में कम्पैरेटिव फीगर्स दी गई हैं कि यदि 200 मील रोड के द्वारा आप किसी स्थान पर पहुंचते हैं तो नदी मार्ग के द्वारा बहुत कम समय में और कम खर्च में वहां पहुंच सकते हैं। रिपोर्ट में बहुत सुन्दर डंग से इसका विश्लेषण किया गया है।

इसके साथ-साथ गंगा पर हम लोग जो पटना के पास पुल बना रहे हैं उसके लिए आप धन्यवाद के पात्र हैं मगर इस कार्य में बिहार सरकार बहुत धीमी गति से चल रही है। क्यों कि आप की सहायता की जरूरत है।

इस के साथ-साथ मैं यह कहना चाहूंगा कि मुनेष या भागलपुर के निकट गंगा पर एक छोटा सा पुल बन जाने से यह होगा कि दक्षिण बिहार के लोग उत्तर बिहार भी आ सकेंगे और बंगाल की तरफ भी जा सकेंगे और दोनों प्रांतों का काफी योग हो सकेगा। पटना से फरक्का की तरफ भी लोग जा सकेंगे। इस की -

तरफ आप को विशेषकर ध्यान देना होगा जिस से कि यह जलमार्ग सड़क मार्ग की बनिस्वत अधिक तेज बन सके। कभी-कभी ऐसा होता है कि रेल के आवा-गमन में बाधा होती है जब कि दुश्मन की ओर से कोई विपत्ति आती है। ऐसे समय में जलमार्ग से ही लोग आ जा सकते हैं। इसलिये इनलैंड रिचर्स ट्रांसपोर्ट को मजबूत और नेविगेबिल बनाना आवश्यक है। मैं फिर कहना चाहूंगा कि ड्रैजिंग सिस्टम का इतजाम होना चाहिये तभी हम कुछ आगे बढ़ सकेंगे, साथ ही इन सब नदियों में नेविगेशन का और विकास हो सकेगा।

SHRI SHANKERRAO SAVANT (Koiaba) : The Shipping and Transport Ministry is an expanding Ministry. The Ministry has to play a very vital role in the development of the nation because our merchant shipping is increasing year by year. But I want to focus the attention of the House on certain developments in Maharashtra.

The Bombay port is considered to be the biggest and the oldest port in India, but it seems that sufficient care is not being taken so far as this port is concerned. From page 43 of the report I find that the outlay approved at the time of the formulation of the Fourth Plan for the Bombay port was Rs. 48 crores, while the present estimate is about Rs. 145 crores, but out of this, the present outlay is only of Rs. 25 crores. Similarly, from page 108 of the report we find that the approved annual plan outlay for Bombay port is Rs. 9.50 crores. But the total expenditure incurred in 1970-71 is only Rs. 3 crores, and financial assistance from Government for 1970-71 is absolutely nil.

But, actually the financial position of the Bombay harbour is excellent as can be seen from Appendix IV, where we find

that so far as the Bombay port is concerned, it is a profit-giving port. As against that, Calcutta is a deficit port. Several other ports are also deficit ones, but in 1969-70 and 1970-71, the Bombay port has given considerable profit. When the financial field is good, there is no reason why we should not spend more on the Bombay port, especially when we are going to have a new satellite port at Navasheva near Bombay port itself.

18 hrs

Now I will come to minor ports. In Maharashtra, Ratnagiri is taken up for being developed as an all-weather port. For this purpose, the Maharashtra Government has suggested certain modifications and asked for extra assistance. If this is given, we will be able to convert Ratnagiri into an all-weather port. It will then be a very good port between Bombay and Murmagao. This assistance may please be given. The hon. Minister may at least give an assurance that whatever assistance is called for will be given. This is absolutely necessary because in the meeting of the National Harbour Board at Cochin only in last November, the hon. Minister had stated that the needs of Ratnagiri port would be met.

Similarly another assurance given at Cochin was that the fishing harbours, Diggha and Mirkarwada, would be developed by the Central Government, but absolutely nothing has been done.

SHRI RAJ BAHADUR . That is the Agriculture Ministry

SHRI SHANKERRAO SAVANT : But this assurance was given at Cochin by you.

Another suggestion is that the coastal traffic between Bombay and Goa should be taken over by Government. Now this traffic is left to a private company

of Chowgules, it has become absolutely unpopular. It has made several promises, none of which was kept. Their services are irregular. They do not care for the passengers. Therefore, the best way out is to take over these services. Of course, Government will say that the fares may have to be raised. I think this is unnecessary. Just as Government are giving a subsidy of 80 per cent for Laccadive and Andaman islands for ferry boats, a similar subsidy may be given for the coastal traffic in Maharashtra after taking over the traffic itself.

As regards the Road Fund position, on p 137 figures of allocation and expenditure are given. Upto the end of 1970-71, total Maharashtra schemes approved were of the order of Rs 1371 crores but as against that expenditure was incurred only to the tune of Rs. 870 crores. If you look to other States we find a different picture for Gujarat the figures are Rs. 728 crores and Rs. 633, Andhra Pradesh Rs. 451 crores and Rs. 337 crores, Tamil Nadu Rs 882 crores and Rs 734 crores. The allocation for Maharashtra is absolutely meagre. The Central Government should make higher allocations.

Then there is payment in connection with construction and development of state roads of inter state and economic importance. On this account also, the proposed payment during 1971-72 is only Rs. 3.75 lakhs (page 133) which is absolutely poor. The Ministry deserves to be congratulated on declaring the west coast road as a national highway from the 8th of March.

AN HON. MEMBER What about the east coast road ?

SHRI RAJ BAHADUR : The east coast is already developed.

SHRI SHANKERRAO SAVANT : Development is needed mainly on the west coast, both in respect of railways and

[Shri Shankerrao Savant]

in respect of roads. So, that has now been declared as a national highway. Naturally, no expenditure has been mentioned in this report; actually, no expenditure has been incurred. I would only request the Minister to make sufficient expenditure on this road because at several places we will have to build bigger bridges, and the whole road will have to be widened. For that purpose, the Central Government must come forward to make a higher provision and expenditure on this road.

Taking all these facts into consideration, I will again make the request that so far as the new port of Ratnagiri and also the fishing harbour of Digghl and Mirkarwada are concerned, the Ministry should pay special attention, especially when the Maharashtra Government is very keen on developing them.

As a matter of fact, there is no reason why the work in Ratnagiri should take such a pretty long time, especially when heavy funds were spent on Porbander which is also on the west coast, but which has not come up to the standard nor can it come up to the standard of the labour at Ratnagiri. Ratnagiri will become one of the best ports on the west coast if only the facilities are given. I would like to request the Minister to consider the Dabhol port also. It has one of the best drafts. The only difficulty is, it has to be dredged because of the sandbank at the mouth. There is accumulation of sand at the mouth. If that is done, it will become an even better port than either Bombay or Nava Sheva. It has got a very good draft. That also should be taken into account by the Ministry, and they should spend more money both on the ports and on the roads on the Western coast.

They should also consider the taking over of the coastal traffic between Bombay and Goa. The Moghul Lines are already running there. There is no reason why

the Moghul Lines should not take up this traffic. They are already running their ships on that coast.

So, I support the Demands for Grants of the Ministry and hope that the Government will pay greater attention to the needs of both the minor and the bigger ports.

संसदीय कार्य विभाग तथा नौबहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री झोम मेहता) : सभापति महोदय, श्री चौहान जी ने और मेरे दोस्त श्री मंडल जी ने कुछ राज मार्गों और राष्ट्रीय राज मार्गों की बात की है। मैं उनको बताना चाहता हूँ कि 1947 से लेकर अब तक हमने बारह सौ करोड़ रुपया राज मार्गों के लिये और राष्ट्रीय राज मार्गों के लिए खर्च किया है। इससे छः लाख किलोमीटर नई सड़कें बनी हैं।

राष्ट्रीय राज मार्गों का जहाँ तक संबंध है 1947 से जब से राष्ट्रीय राज मार्ग स्टार्ट किये गये थे तब उनकी लम्बाई 21,440 किलोमीटर थी जोकि अगस्त 1969 तक 24,000 किलोमीटर हो गई। इस साल हमने सबसे ज्यादा किलोमीटर इसमें एड किए और उस तरह से अब टोटल लैंग्थ जो है वह 28,819 किलोमीटर हो गई है। जैसा कि इससे पहले भी कहा जा चुका है ग्यारह नये राज मार्गों को राष्ट्रीय राज मार्गों में शामिल किया गया है और इस तरह से इनकी तादाद काफी बढ़ गई है और आज तीस हजार किलोमीटर के करीब है। जिनको हमने राष्ट्रीय राज मार्ग विकसित किया है वे ये हैं :

सिलांग बनारसला रोड

बैलगांव पणजी रोड

नीगां दीकापुर रोड

धन्वाला मनाजी रोड

हरिदासपुर पारादीप रोड

बंगलौर मैंगलौर रोड

वास बोकारो बाराकोट तालचेर जंक्शन
विद्य एन० एच० 42

पठानकोट बीकानेर कांडला रोड

तूसीकोरिन पालानकोटी रोड

बैस्ट कोस्ट रोड

लिक रोड टू मारमागोवा ।

बैस्ट कोस्ट के बारे में कई बार सवाल हुए हैं और कहा गया है कि इसको नेशनल हाईवे डिक्लेअर किया जाए। इस वर्ष हमने इसको नेशनल हाईवे डिक्लेअर किया है।

मडल जी ने मिसिंग लिक्स का जिक्र किया है। हमने 3387 किलोमीटर मिसिंग लिक्स को कंस्ट्रक्ट किया है। 185 मेजर ब्रिज बनाये गये हैं। 18,000 किलोमीटर लो ग्रेड सड़को को हाई ग्रेड बनाया गया है और 8,800 किलोमीटर सिगल-लेन सड़को को डबल-लेन में तब्दील किया गया है। इसमें से 1971-72 में हमने 136 किलोमीटर नई कंस्ट्रक्शन की है, 10 मेजर ब्रिज बनाये हैं, 240 किलोमीटर लो ग्रेड सैक्वान्ज को इम्प्रूव किया है और 860 किलोमीटर सिगल-लेन को डबल लेन में तब्दील किया है।

आप देखेंगे कि सड़को के बारे में जो कुछ भी हो सकता है, उसकी तरफ हम ध्यान दे रहे हैं, ताकि इस मुल्क में अच्छी सड़कों हों, यातायात आसान हो सके और लोग एक जगह से दूसरी जगह आसानी से सफर कर सकें।

इस साल हमने केरल में भीडकरा ब्रिज, पाम्पट्ट पर बोरीघाट पर पुल और बैस्ट

बंगाल में फरक्का बैराज पर पुल को पूरा किया है। हय कई और ब्रिज को भी बना रहे हैं। हमने यू० पी० गवर्नमेंट को उत्तर प्रदेश में, जो गंगा और जमुना का देश है, गंगा पर पुलों के निर्माण के लिए 4.50 करोड़ रुपये देने मंजूर किये हैं। हमने पटना पर गंगा ब्रिज बनाने के लिए स्टेट गवर्नमेंट को 4.50 करोड़ रुपये देने मंजूर किये हैं, ताकि पटना के करीब गंगा पर एक बड़ा पुल बनाया जा सके। इसी तरह कलकत्ता में सैकड़ हुगली ब्रिज के लिए लोन देना मंजूर किया है। अभी-अभी जब प्रधान मंत्री वहां गई थी, तो उन्होंने उसका फाउण्डेशन स्टोन रखा। उम्मीद है कि वह ब्रिज बहुत जल्दी बन जाएगा।

हमने कुछ रुपये रामेश्वरम को मेनलैड से कनेक्ट करने के लिए दिया है। रामेश्वरम बहुत अल्ड मेनलैड से मिल जाएगा और ट्रैफिक बड़ी आसानी से वहां तक जा सकेगा।

आप देखेंगे कि सड़को की तरफ पूरा ध्यान दिया जा रहा है और उनको इम्प्रूव करने के लिए और धागे बढ़ाने के लिए हम वे जो भी हो सकता है, वह हम कर रहे हैं।

हम कोशिश कर रहे हैं कि हर स्टेट में नेशनल हाईवेज के लिये सेपरेट डिपार्टमेंट बनें। मुझे खुशी है कि तामिलनाडू, मैसूर, आन्ध्र, महाराष्ट्र और बिहार वगैरह कुछ स्टेट्स ने रोड्स के लिये सेपरेट चीफ इंजीनियरिंग आर्गनाइजेशन बना दी हैं और काम तेजी से चल रहा है। मैं उम्मीद करता हूँ कि बहुत जल्द ये सड़कें अच्छी हो जायेंगी और उनके इम्प्लायमेंट भी बेसीट होया—जोनों को काम भी मिलेगा।

[श्री श्रीम मेहता]

माननीय सचिव्य, श्री यमुनाप्रसाद मंडल, ने इनलैंड वाटर ट्रांसपोर्ट के बारे में भगवती कमेटी की रिपोर्ट का जिक्र किया है। मैं कहना चाहता हूँ कि उस कमेटी ने 32 प्रोजेक्ट्स पर काम शुरू करने की सिफारिश की थी और उनमें से 19 प्रोजेक्ट्स की संवधान दे दी गई है। कमेटी ने 27.3 करोड़ रुपये खर्च करने की सिफारिश की थी। इस बारे में 5.67 करोड़ रुपये की संवधान दे दी गई है।

इसी साल हमने पटना से गाजीपुर तक एक एक्सपेरिमेंटल-कम-प्रोमोशनल सर्विस जारी की है, ताकि उस एरिया के लोगों को आसानी हो। जैसे प्राचीन काल में दरियाओं के रास्ते यातायात होता था, हम उसको दोबारा शुरू करना चाहते हैं। फरबका बैराज के कम्प्लीट होने पर हम गाजीपुर से पटना तक की सर्विस को इलाहाबाद और कलकत्ता तक एक्सटेंड करने की सोच रहे हैं।

बंगलादेश के आजाद होने के बाद कलकत्ता से आसाम तक की पुरानी सर्विस को फिर से चालू करना मुमकिन हो सकेगा। इस बारे में गवर्नमेंट ने एक हाई-पावर्ड मेटेटी बनाई थी, जिसकी रिकमेंडेशन आ गई है। मैं हाउस को यकीन दिलाता हूँ कि ज्यों ही एक प्रोटोकॉल साइन हो जाएगा, कलकत्ता से आसाम तक बाया बंगलादेश दरिया के रास्ते सर्विस शुरू हो जाएगी। और हमारा यातायात आसाम के साथ शुरू हो जाएगा।

अहाँ तक कोसी ब्रिज का ताल्लुक है उसके बारे में श्री हम जल्दी कोशिश कर रहे हैं कि उस पर ब्रिज बनाया जाय और उसकी संवधान हो रही है।

रामावतार शास्त्री जी का एक कटमोशन था—फेल्योर दू इम्प्रूव दि सर्विसेज थंडर बि डी० टी० सी० इन डैलही। मुझे पता नहीं वह इस कटमोशन को भुव करना चाहते हैं या नहीं, लेकिन मैं उनको बता दूँ कि यह जो डी० टी० सी० है, दिल्ली में डी० टी० यू० को जब कई साल से चाटा हो रहा था और अच्छी सर्विस लोगों को नहीं मिल रही थी, उसमें मोरारका कमीशन बै और वकिंग ग्रुप ग्रान मेट्रोपोलिटन ट्रांसपोर्ट ने सिफारिश की कि गवर्नमेंट एक आटोनामस कारपोरेशन इसका बना दे। इसी मांग को देखते हुए और सदन को यह मालूम है कि पिछले दिनों में किस तरह से यहाँ पर स्टूडेंट्स ट्रेवल हुआ, लाखों रुपये की बसेज जला दी गईं, यह सब देखते हुए और यह जब उन्होंने सिफारिश की तो सेंट्रल गवर्नमेंट ने उसको एक कारपोरेशन डिक्लेअर किया और उसने अपने हाथ में यह ले लिया। उसके बाद जो इम्प्रूवमेंट्स हुए वह मैं सदन के सामने रखता हूँ। अभी तक हम पुरानी बसेज जो डी० टी० यू० की थी उन्हीं को ठीक करके डी० टी० सी० में लिये हुए हैं। कारपोरेशन बनने से पहले डी० टी० यू० की 1089 बसेज रोड पर थी। अब उसकी पोषीशन 1222 बसेज की है जो प्रति दिन सड़क पर आ रही हैं। बड़ी पुरानी बसेज हैं, उन्हीं को ठीक करके हम 150 के करीब बसेज और रोड्स पर ले आये हैं ताकि यात्रियों को सुविधा हो। इसी तरह से 10,738 ट्रिप्स एक दिन में ये बसें आपरेट करती थीं, अब 13,192 ट्रिप्स कर रही हैं। ठाई हज़ार ट्रिप्स प्रति दिन ज्यादा सफर करती हैं। इसी तरह से प्रति बस एक दिन में 180 किलोमीटर एवरेज आता था वह अब 197 किलोमीटर हो गया है। ग्रामवनी पहले 2 लाख 9 हजार प्रति दिन थी, वह अब 2 लाख 60 हजार हो गई है। इस तरह के

50 हजार के करीब प्रति दिन आमदनी में हमने इजाफा किया है। ब्रेक डाउन का रेलियो पहले 1 हजार ट्रिप्स पर 16.22 था और अब हमने उसको 10.76 कर दिया है। ये सब इन्फ्लूवमेंट नवम्बर के बाद पिछले 5 महीनों में हुए हैं।

मैं सदन को यह भी बता दूँ कि डी० टी० सी० बनाते समय ही हमने नई बसेज के लिये आर्डर दिये थे और इसी महीने से वह नई बसेज आनी शुरू हो जाएंगी। जब तक कालेजेज खुलेंगे तब तक 294 बसेज सड़कों पर और आ जाएंगी। इससे लोगों को बेहतर सर्विस मिलेगी। इसके अलावा 1972-73 तक 211 बसेज के लिये हमने प्राविजन रखा है। वह भी सड़कों पर आ जाएगी और उससे मैं उम्मीद करता हूँ कि यहाँ के यात्रियों को और अच्छी इन्फ्लूव्ड सर्विस बसेज की मिल सकेगी।

लेबर को इन्फाल्ज करने के लिये रोज मीटिंग्स की जाती हैं। जो ट्रेड यूनियन्स हैं उनके साथ आफिसर्स मीटिंग करते हैं और मैंने पब्लिक को भी अपोल की है, मेम्बर साहबान से भी मैं कहूँगा कि वह भी पब्लिक को यह कहें कि वह अगर यह चाहते हैं कि यहां पर एक अच्छी बस सर्विस हो तो वह टिकट खरीदा करें जिससे इस वे-टिकट की बीमारी को कम किया जा सके। हालाँकि हमने बिबाउट-टिकट-ट्रैवलिंग को खत्म करने के लिये मजिस्ट्रेट्स और स्पेशल क्वैरंटिन्स सड़कों पर पहुंचा दिये हैं ताकि वे उनका भीकिया कर सकें और राजधानी को अच्छी किस्म को सर्विस दे सकें।

जहाँ तक लेबर का शाल्युक है, हम यह कोशिश कर रहे हैं कि लेबर के साथ ज्यादा से ज्यादा सहयोग हो। उसको इन्फाल्ज करने के लिये हम मीटिंग करते हैं, उनके

लिये इन्सेंटिव स्कीम भी बनाई है। जो ड्राइवर्स या कंडक्टर्स अपनी ड्यूटी पूरी तरह से नहीं देते हैं उनको हम पनिसमेंट देते हैं, लेकिन जो अपनी ड्यूटी पूरी तरह से देते हैं, उनको हम इनाम देते हैं, इन्सेंटिव स्कीम बनाई है ताकि वे फेथफुलो अपना काम करें।

श्री इस्हाक साम्मली (अमरोहा) : उन को मॅनेजमेंट में भी शरीक कीजिए।

[श्री अस्तक समेली (अमरोहा) :
انکو ملجھیلت میں بھی شریک
کیجئے۔]

श्री अशम मेहता : इसके लिए हम सोच रहे हैं और किसी न किसी लेवल पर उनके रिप्रजेन्टेटिव को जरूर लेंगे ताकि मॅनेजमेंट में भी उनकी एडवाइस मिल सके और वह समझ सकें कि इस मॅट्रोपोलिटन सिटी को उन्हें एक अच्छी सेवा देनी है।

इस वकत हमने यही कोशिश की है कि 1964 से जो किराये वाले आ रहे थे, उनको ही कायम रखा है, उनमें तबदीली नहीं की है, हालाँकि पेट्रोल की कीमत, बीजल की कीमत और उनको जो तनकबाहें और एलाउन्सेज दे रहे हैं, सब बढ़ चुके हैं, हमारे खर्च काफी बढ़ गये हैं।

प्राइवेट बसेज जो हमारे साथ हैं, उनके खिलाफ भी हमने सख्त से सख्त एकशन लिया है—वे ट्रिप्स मिस करती थी, स्टाम्प पर जाड़ी नहीं होती थीं—इनमें भी काफी इन्फ्लूवमेंट हुआ है। बढ़े-बढ़े स्टाम्प पर हमने टाइम-टेबिल बना दिये हैं ताकि लोगों को पता लग सके कि किस वकत बस आयेगी, कौन सी बस लेट है और कब आयेगी। मैं आपको यह भी बतला दूँ कि जब हमने डी० टी०

[श्री शोम मेहता]

बू० को लिया था, उस बरत जो बसेज चल रही थीं, उनमें मिंसिंग ट्रिप्स इतना ज्यादा था, कि एक-एक यात्री को भाषा-भाषा घंटा और एक-एक घंटा खड़े रहना पड़ता था, फिर भी बस नहीं मिलती थी। अब हम उसको रिड्यूस करके 33 परसेन्ट से 17 परसेन्ट पर ले आये हैं और मैं उम्मीद करता हूँ कि मिंसिंग ट्रिप्स बहुत जल्द बिल्कुल खत्म हो जाएंगे और जो शेड्यूल लिया गया है, उनके मुताबिक ही ये बसेज काम कर सकेंगी।

हमने एक प्लानिंग सेल बनाया है ताकि मेट्रोपोलिटन सिटी की जरूरत को देखते हुए वह सेल आगे के लिए प्लान कर सके कि हमको कितनी बसों की जरूरत है, कितनी बसों को लाया जाय और क्या तबदीलियाँ की जाएँ।

यही बन्द बातें थी, जिन्हें मैं सबन को बतलाना चाहता था। मैं उम्मीद करता हूँ कि रामाबतार शास्त्री जी जो कहना चाहते थे, अब वह सैटिस्फाइड हो जाएंगे हयारी डी० टी० बू० की बसेज में जो इम्प्रूवमेंट हुई है, उसको देखकर।

SHRI R. D. BHANDARE (Bombay Central) : To what extent has the Nagpur master plan for roads been implemented ?

SHRI RAJ BAHADUR : I will reply to that.

SHRI S. L. PEJE (Ratnagiri) : Mr. Chairman, Sir, I support the Demands of the Shipping and Transport Ministry.

My hon. friend, Shri Savant, has ably pointed out the difficulties and problems regarding coastal traffic of Konkan. Formerly, the coastal traffic of Konkan was being operated by Scindia Steam Navigation Company. Then the passengers had all the conveniences and the fare charged by the company was reasonable and less. But when the services were taken over by Messrs Chowgule and Company, instead of giving regular service and charging reasonable fare, they have not only increased the fare but have discontinued some services. They have got only three ships. One ship is operated to Jaigad and the rest to Goa.

MR. CHAIRMAN : The hon. Member may please continue tomorrow.

18.28½ hrs.

BUSINESS ADVISORY COMMITTEE ELEVENTH REPORT

**THE MINISTER OF PARLIAMEN-
TARY AFFAIRS AND SHIPPING AND
TRANSPORT (SHRI RAJ BAHADUR) :**
I beg to present the Eleventh Report of the Business Advisory Committee.

MR. CHAIRMAN : The House stands adjourned till 11.00 a.m. on May 10, 1972.

18.29 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Wednesday, May, 10, 1972/ Vatsakha 20, 1894 (Saka).