

MR. DEPUTY SPEAKER: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill further to amend the Indian Penal Code, 1860 and the Code of Criminal Procedure, 1973."

The motion was adopted.

SHRIMATI PRAMILA DANDA-VATE: Sir, I introduce the Bill.

17.30 hrs.

HALF AN HOUR DISCUSSION

NEW MUZAFFARPUR-DARBHANGA AND SAKRI-HASANPUR LINES AND CHANGE OF SOME HALTS INTO STATIONS.

MR. DEPUTY SPEAKER: Now, let us take up the Half-an-Hour discussion. I would very much like that the discussion does not exceed more than half-an-hour.

SHRI BHOGENDRA JHA (Madhubani): Sir, the problem is that I have to refer to names of so many places. But I am sorry that the Minister for Railways is not present.

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS AND IN THE DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI MALLIKARJUN): Sir, the Hon. Minister is attending a standing Committee meeting. At any moment he is expected here.

MR. DEPUTY-SPEAKER: On behalf of the Government, any Minister can reply.

SHRI BHOGENDRA JHA: Sir, this discussion arises out of Question No. 145 and other question which had been split up without my knowledge on 27th. Sir, this question is relating to the Railway system of an area which has not only been neglected but has been taken for behind, that is, from where it was even during the British days. During the British days, we had direct connection from Lucknow-Gorakhpur, Chhitouni-Bagaha-Narkatiaganj, Sitamarhi to Darbhanga and Saharsa. But due to floods in the river Gandak, the route was disrupted and still it stands disrupted. That bridge was inaugurated in 1976 by the Prime Minister. But

no beginning has yet been made. Another point is that formerly, Nirmali-Supoul and Saharsa were having direct rail connection. But due to a breach caused by the Kosi river it got delinked. That breach is still continuing and even after 33 years of freedom, these two important places are disconnected. So, if a person from Nirmali, the block headquarters of Saharsa District, wants to reach the Divisional Headquarters at Supaul, he has to go from Nirmali to Calcutta a distance of 500 kms earlier than to Sapaul, about 10 kms, and then only he can reach the Divisional Headquarters via circuitous route. That rail-route has not been restored so far. These are the two things in which we are lagging far behind. That is why I said that we are not even where we were during the British days.

Sir, I do submit that for the whole Indo-Nepali border, Darbhanga is the only place from where we have got 4 connections. No other point is available to reach the Indo-Nepali border of four points as is available from Darbhanga. These are like 4 fingers of the palm. They are: Darbhanga—Raxaul via Sitamarhi; Darbhanga—Jaynagar; Darbhanga—Lokha Bazar and Darbhanga—Nirmali and beyond which has now been delinked from Supoul. So, what is the only place for reaching the Indo-Nepali border through these 4 routes. And taking this into account, when there was Chinese Aggression in 1962, a big airport was built for defence purposes near Darbhanga, after uprooting more than two dozen villages. Now that airport is there and some people do say that when there is some trouble, some war, we may be attacked, we may be bombarded. But for defence purposes we are not connected with the main parts of the country and important cities like Calcutta, Delhi or even the capital of the State, that is, Patna. So, these are the special drawbacks of that area. In such a situation the question of the conversion of MG into BG, restoration of rail link between Chhitauni-Bagaha and Nirmali and

Supoul and the construction of Sakri-Hasanpur lines has arisen in 1972-73 when the proposal for conversion of Darbhanga—Samastipur line was approved and sanctioned in 1972-73. In 1974, floods, there was a breach in the bridge and again it was re-surveyed in 1975-76. The matter, however, stands where it was. Now, it is heard that the Darbhanga—Samastipur line could be taken up afterwards. The reply of the hon. Minister, Shri Pandey, was very vague and evasive in this respect. The people are beginning to realise that unless they start some effective agitation, they will not be heard. This is the background and how this discussion has arisen.

In my Starred Question No. 145, answered on 27th November, 1980 I had asked:

"Whether survey was held for new Muzaffarpur—Darbhanga direct line via Bandbad".

The answer was:

"Yes, Sir. via Katra. Bharwara and Singhwara."

The question was on a direct line between Muzaffarpur and Darbhanga, almost a straight line, but reply was that a semi-circle, that is Muzaffarpur-Katra, Bharwara—Singhwara—Darbhanga has been surveyed and found unremunerative. That is a strange way of replying. The distance was also increased by more than 50 per cent. The actual distance between Darbhanga and Muzaffarpur is 45 kms, but here it was more than 65 kms. because they have gone through a circuitous route. That made it unremunerative and they said that it was economically not feasible, so it could not be taken up. That is a strange way of answering questions. I fail to understand, who is behind such sort of answer and why was it given like this. I know personally that Dharbhanga—Banibad—Muzaffarpur line had been surveyed. They could say that they could not take it up. There was a Starred Question and despite various supplementaries, this

point was never answered and that is why I said that they had not done the home work to which understandably, the State Minister took an objection.

I am raising this again; they should refer to the question and the answer given by them. If they have an open mind, they would understand the implications of that. I wish that the Minister even makes a correction in reply to the question, whether Dharbhanga—Banibad—Muzaffarpur route had been surveyed and if so, what was the result of the survey and what was the reaction of the Government on the basis of that survey.

The question had arisen with regard to Sakri—Hasanpur line. That line had been sanctioned in 1973. In 1975, I had been given the answer in this House that the earth work would be done by the Government of Bihar and then the railways would take up the work. To that, I do not take objection. I myself had suggested that through hard manual work, through food for work programme, the Bihar Government could have done the earth work. The reply to my Unstarred Question No. 3796 answered on 10th July, 1980, is here. The answer was:

"The construction of a new MG line between Sakri and Hasanpur is an approved work and a beginning is expected to be made on this work in 1980-81. An outlay of Rs. 17.99 lakhs has been proposed in the 1980-81 budget for this project."

Now, Shri Pandey, who comes from Bihar has taken over as the Railway Minister. The answer continue to be more evasive and negative. The latest question asked by me on this subject was on 27th November, 1980. The answer was very strange. Two-thirds of the year has passed, we are in December now; Rs. 18 lakhs had been sanctioned to be spent during this year. The question—Unstarred Question No. 1498—was:—what was the extent of work done so far and proposed to be done during the current financial year. The reply only indicated that nothing could be said at present. It was said in reply:

"... The revised estimate for this work is expected to be received by end of December, 1980."

And on 10th July, 1980 in reply to my Unstarred Question, they had answered that an outlay of Rs. 18 lakhs had been proposed in the 1980-81 budget and the work would be completed by March, 1981. This answer goes back from that. I am not raising a matter of privilege at present, but I would like to have a clarification from the Minister. Whether they are misleading themselves or they are misleading the country, I fail to understand. Sir, the question had been raised with regard to Sakri-Hasanpur line. That line should be under construction at present and, if not this year, that should be completed within 1981-82. Similarly, Sir, there was a question, a part of this question, with regard to getting some halts changed into Stations. The answer has been given to me that those halts which are not running at a loss are to be upgraded into stations. That was so, rightly or wrongly, that was understandable from their point of view. I do not say "Right", Sir, because when any halt is there, you go and ask a particular person, the Contractor, and that person has got a vested interest in seeing that halt never gets upgraded into station because then he loses. He has got a vested interest in always saying that it is running at a loss, that it is always running at a loss, at least on paper. That answer, Sir, they are giving. On 27th July this year, Sir, in answer to my Unstarred Question 5448, the reply was that Tektar, Muraitha and Korahya stations worked on gain and different amounts of gain are given during the last financial year, 1979-80. So, during the last financial year, the halts Tektar, Muraitha and Korahya worked on gain. That is the positive reply and the latest question in November is, simply because they are now running in profit, working on gain, whether you are upgrading this station. Reply is "No, does not arise." Under this, you are again going back

upon what you have said during the last session. Now, you have to say "No". These halts which are running on gain are not to be upgraded. What criteria you want to evolve? Railway is loosing money, people are suffering and the same negative reply, I do not say that it is irresponsible reply, but it is something bordering on that, Sir. So, on the basis of these records, I am not quoting the records of the 4th or the 5th Lok Sabha, which are there, Sir, but simply to save the time of the House, I want to again stress that there should be no higggle-haggling if the records are not ready, they should be ready, and the questions be replied to accurately because these projects which have been sanctioned in 1972-73, Darbhanga-Samasipur, cannot be postponed any longer. People are not silent and you are hearing. You should not say at the end that they are going on the wrong path. Our journey really begins from Patna, from Mokameh. For us, going to Madras is easier, going to Howrah is easier but going to Darbhanga and Madhubani is a tough task. So, Sir, in this background I have to request the Minister to reply to the questions that I have raised.

SHRI MALLIKARJUN: Sir, I do not go into the background which has been expressed by the Hon. Member. It is true it was surveyed in 1916, it was also surveyed in 1927, 1933 like that, like that. But, however to the question which he desired let us see the answers. His question is Muzaffarpur to Darbhanga Via Banibad, and why you have surveyed via Katra, Singhwara and Bharwara? The point here is, Sir, as I have said it is not 45 Kms. Directly the survey between the Muzaffarpur to Darbhanga Via Banibad will be about 60 Kms. The point is, Sir, we can also survey it directly. The purpose behind constructing a new line is that we must also see the convenience of the passengers. We have to see what is the prospect of the profit and so on and so forth. Banibad is a place where there is no such scope. (Interruptions). The railway authority cannot

waste the money on survey. After all, survey means that public money is involved. Therefore, to have this point achieved, instead of directly surveying via Bandbad to Darbhanga, they have just covered some other places like Katra, Singhwara and Bhaiwara from where some traffic can be available. So, that is the point. Otherwise, there is no harm in directly surveying it. We cannot make a survey in forest. (*Interruptions*)

SHRI BHOGENDRA JHA: Does he want that via Bandbad is not surveyed? (*Interruptions*).

SHRI MALLIKARJUN: The hon. member is only particular that Bandbad should be connected, but I am particular, when public money is involved, that it should also serve some purpose, if not today, later on. So, this is the point for which survey has been done.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Whatever area he wanted to survey has been surveyed. Is it not so?

SHRI MALLIKARJUN: It has been surveyed, but via Banibad has not been touched. Instead of touching Banibad, three other populous towns have been touched in a semi-circle manner. Now, he wants straight from this point to this point, whether there is passenger traffic or not. It is immaterial to him. What is material to him is only Banibad. What is material to me is that I must also see that there must be future prospects for the money involved. For that reason, the survey has been conducted from Muzaffarpur to Darbhanga via the towns I have just mentioned. (2) What he wanted about Sakri Hasanpur is this. As the hon. member has correctly mentioned, in 1973, conversion of Darbhanga to samastipur had been approved, but, unfortunately, because of the floods and breaches and so on, it could not be commenced. Now it has to be re-estimated and like that,

Now, the very vital point is that we have taken two projects in which everybody is interested, that is, conversion from Barabanki to Samastipur and the work is rapidly in progress; and it is at completion stage; by the end of the next year, it is going to be completed. Another project is from Barauni to Katihar. This is also in a very progressive stage; it is going to be completed by 1932. In the light of this, a piece of about 45 kms line between Darbhanga and Samastipur has been kept like that, because tomorrow we can also start converting it. But what is the good of it when the traffic will be jammed? The other point is from Sakri to Hasanpur. It has not been taken because it is a link route, and unless we convert this MG to BG, that link will be of no use; and that link is meant to keep the MG system between Sakri and Hasanpur railway.... Therefore, it has been delayed. We are contemplating to take it up also.

The other point is about his Jayanagar line. From Darbhanga to Jayanagar, the survey is in progress. A very vital point which the hon. member should know is that we are going to have a rail link. Our railway system has surveyed a rail link; upto Nepal. There is one cement plant which is coming up, and as a consequence of the emergence of the cement plant there, this Darbhanga to Jayanagar line will also have its potential. Therefore, we would like to inform the hon. member that we are also interested in the development of the backward line; not that we are not interested, but he has just to wait with patience and all these things will be converted to his satisfaction itself.

SHRI BHOGENDRA JHA: He has not replied to my questions.

MR. DEPUTY-SPEAKER: He has given his reply. Shri Madhukar.

श्री कमला मिश्र मधुकर (मोतीहारी):
उपाध्यक्ष जी, मंत्री जी ने जो बयान
दिया है ..

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please
put only one question we have to
complete this by 8 p.m.

श्री कमला मिश्र मधुकर : उपा-
ध्यक्ष जी, माननीय सदस्य ने बिहार के
पिछड़े इलाके के लिए जो प्रश्न उठाया
है वह धन्यवाद के पात्र हैं, और मंत्री जी
ने जो जवाब दिया है कि पिछड़े हुए इलाके
की ओर ध्यान दिया जायगा कनवर्जन के
मामले में, और वहां पर सर्वे कराया जायगा
जहां रेल ट्रैफिक इकोनामिकल होगा, इन
दोनों बयानों से ही मेरा सवाल निकलता है।
और माननीय सदस्य ने भी कहा है जो
आपके विचारार्थ है, पहले भी बजट में
रखा है छितीनी पुल के बारे में। गत
बजट में बहुत कम पैसा दिया है और उसके
चलते छितीनी पुल पता नहीं कब तक बनेगा ?
या रेल मंत्री जी स्पष्ट रूप से कहेंगे कि
छितीनी पुल गंडक नदी पर कब तक पूरा
होगा ? क्या उसके कमप्लीशन के लिए
कोई समय रखा गया है या नहीं, और अगले
बजट में उसके लिए अधिक पैसा दिया जाने
वाला है कि नहीं ?

दूसरा सवाल यह है कि गंडक नदी के
कमाण्ड एरिया में बहुत पिछड़े हुए इलाके
हैं और बहुत से व्यापारिक केन्द्र भी हैं, जैसे
हाजीपुर, लालगंज, वैशाली, साहिबगंज,
कैसरिया, अरेराज, पहाड़पुर, हरसिद्धि आदि।
इन इलाकों को रेल लाइन के जोड़ने के लिए,
जिससे गंडक कमाण्ड एरिया का भी डवलप-
मेंट हो और व्यावसायिक तथा ऐतिहासिक
केन्द्रों का भी विकास हो, इसके लिए क्या
आप कोई योजना बनाने जा रहे हैं ताकि
यहां ब्रांच लाइन खोली जायें ताकि कम-
शियली और ऐतिहासिक केन्द्रों का विकास
हो ? भुज पुरपुर के नरकटियागंज लाइन

आप बड़ी लाइन से जोड़ने जा रहे हैं कि
नहीं ? और सुगौली के गोपालगंज तक
जो पिछड़ा हुआ इलाका है रेल की दृष्टि
से उस को भी रेल लाइन से जोड़ने जा रहे हैं
कि नहीं, इन बातों का आप स्पष्ट रूप से
जवाब दीजिए।

श्री राम विलास पासवान (हाजी-
पुर) : उपाध्यक्ष जी, माननीय सदस्य ने
जो सवाल उठाया है, हमें खुशी है कि
स्वर्गीय ललित नारायण मिश्र के बाद
फिर पांडे जी रेल मंत्री के रूप में आये हैं,
और मैं ऐसा मानता हूँ कि बिहार में होने
के नाते नहीं बल्कि चूंकि बिहार रेल लाइन
की दृष्टि से बहुत पिछड़ा हुआ है इसलिए
उसकी ओर वर्तमान रेल मंत्री जी अवश्य
ध्यान देंगे, और खास कर के जहां का प्रश्न
माननीय सदस्य ने उकाया है वह तो
श्रिलकुल ही पिछड़ा हुआ है और सबसे
पिछड़े इलाके से मंत्री जी हैं पश्चिमी और
पूर्वी चम्पारन से और हमसे ज्यादा
मंत्री जी को कष्ट होता है। स्वर्गीय ललित
नारायण मिश्र जी ने उत्तरी बिहार ही
नहीं अपितु सारे बिहार के विकास के लिए
बहुत सारी योजनायें चलायीं थीं। और
जब नये रेल मंत्री आये हैं तो बिहार के
लोगों की आंखें उनकी तरफ लगी हुई हैं।
मैं जानना चाहता हूँ कि उन विकास योज-
नाओं में मंत्री जी बढ़ोत्तरी कर रहे हैं कि
नहीं। जो प्लानिंग स्वर्गीय ललित
नारायण मिश्र के दिमाग में थी उन्होंने
जो बिहार के विकास के लिए, रेलवे के
दृष्टिकोण से, काम किया था मंत्री जी
उस सम्बन्ध में क्या करने जा रहे हैं ?

जब तक उत्तर बिहार का विकास नहीं
होगा, सीधे पटना से उसको जोड़ा नहीं
जाता है, पटना और पहलेजा के बीच या
पटना और हाजीपुर जहां का भी रूट निका-
लिए वहां से जोड़ा जाये। पटना और
पहलेजा के बीच में रेलवे के पुल के सम्बन्ध
में पद्मनाभन कमेटी की फाइण्डिंग आ
चुकी है, पता नहीं रेलवे के स्टोरेज में

कहाँ सड़ रही हैं, कौन रिसर्च विंग में वह सड़ रही हैं ।

एक माननीय सदस्य : सर्वे चल रहा है ।

श्री राम विलास पासवान : वह अनन्त समय तक चलता रहेगा ।

मैंने मंत्री जी से मिल कर यह कहा था कि इस में कुछ वेस्टेड इण्टरेस्ट के लोग हैं, जो नहीं चाहते हैं कि ब्रिज बने । मंत्री जी ने कहा कि मुझे व्यक्तिगत किसी से दोस्ती नहीं है, लेकिन जहाँ तक प्रशासन का काम होगा, विकास का काम होगा, मैं उसके लिए कटिबद्ध हूँ । मैं उनसे जानना चाहता हूँ कि पुल का बहुत पहले सर्वे हो चुका है, पता नहीं डिपार्टमेंट के किस कोने में वह पड़ा है, क्या वह उसके बारे में कुछ करेंगे ?

जैसे बंगाल है, उत्तर प्रदेश है, यह जितनी जगह है, सब जगह पर रेलवे के जोनल आफिस हैं । हमारे यहाँ डिवीजनल आफिस 6, 6 हैं । वहाँ पर एक भी जोनल आफिस नहीं है । नतीजा यह है कि सब पोस्टऑफिस का काम करते हैं । चले जाइये सोनपुर, मूजफ्फरपुर, धनवाद, कटिहार, समस्तीपुर सब लैटरवक्स का काम करते हैं । असली जगह कहां है ? असली जगह है गोरखपुर में या दूसरी जगह । मैं जानना चाहता हूँ कि क्या मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर है कि बिहार में भी जोनल आफिस खोला जाये और जहाँ भी उपयुक्त हो पटना, सोनपुर, हाजीपुर, समस्ती पुर, जगह का चयन कर, चाहे चन्द्र शेखर बाबू की कांस्टीट्यून्सी में ही हो, वह जोनल आफिस खोलेंगे ? मैं मंत्री जी से मांग करता हूँ कि निश्चित रूप से एक जोनल आफिस बिहार में होना चाहिए ।

श्री धनिक लाल मंडल : उपाध्यक्ष महोदय, दरभंगा जिले का इतना वर्णन हो

चुका है, उसके पिछड़ेपन, आवादी के घनत्व, बाढ़, सुखाड़, पर-कैपिटा इनकम, पर-कैपिटा लैण्ड वगैरह इन सब बातों का इस सदन में इतना वर्णन हो चुका है और एक स्वर में जब उसकी बात आती है तो सभी उसके लिये आहें भरते हैं । वहाँ इतनी आवादी का घनत्व है, इतने रिसोर्सेज का अभाव है, लेकिन पानी का प्रबन्ध नहीं है और दूसरे किसी प्रकार का प्रबन्ध नहीं है । जब वहाँ की पुरानी मिथिला संस्कृति की बात होती है तो सब को बड़ा गर्व होता है, आल्लादित होते हैं, लेकिन जब वहाँ के विकास की बात शुरू होती है तो न जाने कौन बिच्छू डंक मार जाता है, उसके सम्बन्ध में कोई बात नहीं आती है । हम ऐसे ही समझ लेते हैं कि शायद अभी हम लोगों के भाग्य में यही वदा है क्योंकि न तो हम कलकत्ता से जुड़ सकते हैं, न दिल्ली, बम्बई, असम वगैरह से जुड़ सकते हैं ।

यह गंगा के उत्तर में जो भूभाग है और हिमालय के दक्षिण में है, कृषि प्रधान भूभाग है, जहाँ कोई बिजली का काम नहीं है । उधर के भी अनेक माननीय सदस्य इस बात को कह चुके हैं परन्तु वहाँ कोई काम नहीं हो रहा है । उस एरिये में रोड्ज वगैरह का वर्णन मैं नहीं करूँगा ।

18.00 hrs.

मैंने माननीय मंत्री जी से निजी रूप से अनुरोध किया था कि ललित बाबू जब रेल मंत्री बने वहाँ से तो वह वहाँ की विभूति थे, उस जमीन में पैदा हुए थे, उनको जब अवसर मिला तो सचमुच में उन्होंने वहाँ के बारे में सोचा, लेकिन भगवान् को मंजूर नहीं था । वह चले गये, नहीं तो वह कुछ करते । लोग आज भी ललित बाबू को याद करते हैं । पांडे जी उनकी जगह पर आ गये हैं । लोग उनकी तरफ नज़र लगाये हुए हैं । हम उनसे कुछ नहीं सुनना चाहते हैं । वह बता दें कि वह किस

[श्री धनिक लाल मंडल]

तारीख को दरभंगा में जा कर ब्राइगेज में कनवर्शन का श्रीगणेश करेंगे।

श्री भोगेन्द्र झा : उद्घाटन की बात मत कहें। उद्घाटन कर के काम छोड़ दिया जाता है।

श्री धनिक लाल मंडल : ललित बाबू से पहले पश्चिमी कोसी नहर का पांच बार श्रीगणेश हो गया था और पत्थर लग गया था। लेकिन हमें आशा करनी चाहिए कि आगे वही बात रिपीट नहीं होगी। हम पीछे नहीं आगे देखने वाले हैं। हमारा भविष्य उज्ज्वल है। हम पिछली यादगारों के आधार पर आगे नहीं बढ़ सकते हैं। अब पांडे जी आये हैं। हमने उन पर आशा लगाई है।

मंत्री महोदय ने कहा है कि नेपाल से समझौता हुआ है, जयनगर से 35 किलोमीटर दूर नेपाल की सीमा पर सीमेंट का कारखाना लगने वाला है, बड़ी लाइन पहुंच जायेगी, आप चिन्ता न करें। जैसा आश्वासन श्री मल्लिकार्जुन ने दिया है, वैसा आश्वासन हमें कई बार मिल चुका है। लेकिन उस इलाके का विकास तब तक नहीं होगा, जब तक वहां पर दो बातों की व्यवस्था नहीं होगी : एक तो बिजली और दूसरी रेलवे लाइन—कम्युनिकेशन। बिजली के लिए हम बार-बार मांग करते हैं कि कोसी पर बैराज बना कर बिजली जेनरेट की जाये। जहां तक कम्युनिकेशन का सम्बन्ध है, वहां पर एक हवाई अड्डा है, लेकिन वह सिविलियन एयरोड्रोम नहीं है और उसका कोई उपयोग नहीं है। मंत्री आदि बड़े लोग सीधे दरभंगा में लैंड करते हैं। बाकी लोगों के लिए कोई सुविधा नहीं है। व्यापारी, विद्वान, एक्सपर्ट और इंजीनियर वगैरह दरभंगा किस तरह जायेंगे? वहां पर कोई साधन नहीं है।

जब तक वहां पर बड़ी लाइन नहीं होगी, तब तक उस इलाके का विकास असंभव है। मैंने मंत्री महोदय से कहा कि हम बहुत आश्वासन देख चुके हैं, वह एक तारीख, एक फर्म डेट, बता दें, जब वह वहां चलेंगे और वहां के लोगों को आश्वासन देंगे कि यह लाइन बनेगी।

रेल मंत्री (श्री केशार पांडे) : पहली बात छितीनी की है। छितीनी का काम इस साल से शुरू हो रहा है। बोल्टर डाल दिये गये हैं। नेक्स्ट बजट में ज्यादा से ज्यादा रुपया देंगे, ताकि काम जल्दी कम्पलीट हो जाये। मेरा खयाल है कि एक दो साल में बन जायेगी।

पटना से पहलेजा पुल बनाने की योजना है। उसका सरवे हो चुका है। पूना में माडल एक्सपेरिमेंट्स हो रहे हैं कि फ्लड से पटना सिटी को खतरा न हो। वे बहुत जल्दी कम्पलीट हो जायेंगे। माडल एक्सपेरिमेंट्स का रिजल्ट आने पर मैं उम्मीद करता हूं कि वहां पुल बनेगा।

श्री राम विलास पासवान : कब तक ?

श्री केशार पांडे : अब पुल बनना शुरू होगा तब तो उसके बाद समय लगेगा। तीसरी बात (व्यवधान)

श्री धनिक लाल मंडल : दरभंगा में कब पहुंचेंगे आप और कब उसको कम्पलीट करेंगे ?

श्री केशार पांडे : उस में जैसा कहा बाराबंकी से समस्तीपुर तक रेलवे लाइन का कन्वर्जन कान्स्ट्रक्शन में है, काम चल रहा है। अब समस्तीपुर से दरभंगा भी मंजूर हो गया है। हम समझते हैं कि

अब दरभंगा से भी शुरू करें। अगर बाराबंकी से किया... (व्यवधान)

श्री धनिक लाल मंडल : कब करेंगे ? समय बताइए।

श्री कंदार पांडे : एक बात कहूंगा आप से, नेक्स्ट फाइनेंशियल ईयर में हम शुरू कर देंगे।

श्री धनिक लाल मंडल : डेफिनिट डेट बताइए।

श्री कंदार पांडे : मैं डेफिनिट बता रहा हूँ। मेरी भाषा में कोई एम्बेगुइटी नहीं है। मैं क्लियर बात बोलता हूँ, मेरी भाषा के दो माने नहीं लग सकते हैं। बाराबंकी से काम शुरू हुआ है, बनाना है समस्तीपुर तक। लेकिन समस्तीपुर से दरभंगा भी मंजूर हो गया है, श्री हरिनाथ मिश्र जी ने वह आवाज उटायी थी... (व्यवधान)...

SHRI HARINATHA MISRA (Darbhanga): If I could take a minute, is it not a fact that in the interim budget for this financial year....

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nobody other than those four members, whose names are listed, can put questions. You are yourself a Chairman and you know the rules. But you can ask for a clarification.

श्री कंदार पांडे : जो इंटरिम बजट है उस में इस का प्राविजन है।

SHRI HARINATHA MISRA: If you allow me, I will ask for this clarification. Is it not a fact that in this year's budget a sum of Rs. 10 lakhs had been allotted so that the work

may be started from Darbhanga to Samastipur for the conversion of the metre-gauge into broad-gauge line? Not only that, his predecessor in office had assured me that the work would definitely be taken up and started in the current financial year. Does Shri Pandey stand by that commitment, or does he want to take it to the next financial year. This is a clear question and I want a firm answer.

श्री कंदार पांडे : इस में ऐसा है, यह बात सही है कि इसी फाइनेंशियल ईयर में उस के लिए कुछ प्राविजन बजट में है और इसी से मैंने कहा कि नेक्स्ट फाइनेंशियल ईयर में हम काम शुरू करेंगे क्योंकि इधर में इस एण्ड से शुरू करते हैं तो एक बात है कि बाराबंकी से समस्तीपुर तक बनाने में काफी समय लगता है और उधर से भी शुरू करेंगे तो कहीं पर दोनों का मिलान हो जाएगा। अब समस्तीपुर से दरभंगा का काम हम अप्रैल महीने से शुरू करेंगे, कान्स्ट्रक्शन का काम इधर समस्तीपुर से और उधर बाराबंकी से समस्तीपुर हो ही रहा है। जैसा मंडल जी ने कहा दरभंगा के बारे में, हम भी तो दरभंगा के ही आदमी हैं।... (व्यवधान)..... ललित बाबू ने जो वादा किया है उसको हम पूरा करेंगे, क्यों घबड़ाते हैं?.... (व्यवधान).... त्रिपाठी जी ने जो वादा किया था वह भी करेंगे। कर ही रहे हैं। ललित बाबू की बात उन्होंने कही, इसलिए मैंने कहा।

दूसरी बात और आपने कही कि गोविंदगंज तक ब्रांच लाइन ले जाने की योजना है या नहीं? तो वह अभी नहीं है। इसी तरह से गोपालगंज की भी नहीं है।

ऐसे ही बगहा से नरकटियागंज, नरकटियागंज से बेतिया, बेतिया से मोतीहारी और मोतीहारी से मुजफ्फरपुर को ब्राडगेज करने की योजना है।

श्री राम विनायक पासवान : हाजीपुर से नहीं ?

श्री कोदार पांडे : एक बात यह है कि जो आप ने सवाल रखे उन सब का जवाब मैंने दे दिया ।

एक माननीय सदस्य : जोनल आफिस ?

श्री कोदार पांडे : जोनल आफिस के बारे में मैंने पटना में कहा था, इस पर हम विचार करेंगे ।

MR. DEPUTY-SPEAKER: The House stands adjourned to meet again on the 8th December, 1980 at 11.00 A.M.

18.10 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Monday, 8th December, 1980/Agrahayana 17, 1902 (Saka).