

**HALF-AN-HOUR DISCUSSION ON  
POINTS ARISING OUT OF ANSWER  
TO STARRED QUESTION NO. 4&  
GIVEN ON 23RD FEBRUARY, 1983,  
REGARDING DHARRIANGA  
SAMASTIPUR BROAD-GAUGE LINE**

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Shri Paswan.

श्री राम कृष्ण पासवान (बिहार) :  
उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आप ने उत्तर बिहार की करीब 3 करोड़ जनता की फरियाद सुनने के लिये जो दरभंगा और समस्तीपुर ब्राड गेज लाइन के निर्माण हेतु है इस सदन में आधे घंटे की चर्चा का अवसर प्रदान किया। यह उत्तर बिहार का इलाका बहुत ही पिछड़ा हुआ है हर दृष्टिकोण से और खास कर रेलवे के विकास के कार्य में। जब से आजाद हुए हैं तब से वहाँ रेलवे का कुछ भी विकास कार्य नहीं हो पाया है। फलतः यह उत्तर बिहार हिन्दुस्तान के बड़े-बड़े औद्योगिक शहरों से और दक्षिण भारत से कटा हुआ है। फलतः यह उत्तर बिहार हिन्दुस्तान का सब से पिछड़ा हुआ इलाका माना जा रहा है। उपसभाध्यक्ष महोदय, अभी भी उत्तर बिहार में ऐसी ऐसी जगहें हैं जहाँ से 40-60 और 70 किलोमीटर से 80 किलोमीटर पार कर के रेलवे लाइन को पकड़ने के लिये लोग आते हैं वहाँ पर रेलवे की कुछ योजनाएँ थीं लेकिन उनको अभी तक कार्यान्वित नहीं किया जा सका है। दरभंगा से पटना की दूरी 130 किलोमीटर है और पटना से दिल्ली की दूरी 900 किलोमीटर है, लेकिन दरभंगा से पटना आने के लिये 12 घंटे लगते हैं, 130 किलोमीटर की दूरी तय करने के लिये और दिल्ली और पटना की दूरी 900 किलोमीटर है लेकिन उसे पार करने के लिये कुल 14 घंटे लगते हैं। इस का कारण यह है कि उत्तरी बिहार से जो गाड़ी आती है वह

समस्तीपुर में आ कर रुक जाती है और फिर वहाँ मुसाफिरों को ब्राड गेज की गाड़ी पकड़नी पड़ती है और इस में 5, 6 घंटे लग जाते हैं और लोगों को काफी परेशानी होती है। इसी तरीके से कलकत्ता से जाने वाली गाड़ियाँ समस्तीपुर जा कर रुक जाती हैं। दिल्ली से पटना हो कर समस्तीपुर जाते हैं और दक्षिण भारत से जाने वाली गाड़ियाँ समस्तीपुर तक जाती हैं और वहाँ पर मीटर गेज पर स्थगित हो जाती हैं और वहाँ जितना माल आता है रेल गाड़ी के डिब्बों में उस को वहाँ उतारा जाता है और वह माल वहाँ 8, 10 और 15 दिन तक पड़ा रहता है और इस से व्यापारियों को बड़ा कष्ट और असुविधा होती है। वहाँ गाड़ियों के बदलने का प्रश्न उपस्थित हो जाता है और सरकार को वहाँ माल को उतारने चढ़ाने और उस को गोदाम में रखने में काफी खर्च करना पड़ता है। कम से कम 10 हजार रुपये गोदाम की सुरक्षा के लिये और माल को उतारने चढ़ाने के लिये सरकार के खर्च होते हैं। यह तो मेनटेनेंस चार्ज हैं और ट्रांसपोर्ट के लिये खर्च होता है और इसके साथ ही वहाँ यात्रियों को भी बहुत कठिनाई होती है और इसलिये बहुत दिनों से मांग है कि समस्तीपुर दरभंगा के बीच और दरभंगा और जयनगर के बीच ब्राड गेज लाइन होनी चाहिए। समस्तीपुर दरभंगा ब्राड गेज लाइन का एक बड़ा इतिहास रहा है। इसके लिये बहुत प्रयास किया गया है और बहुत से रेल मंत्रियों ने आशवासन दिये हैं वहाँ जा कर इस रेलवे लाइन के निर्माण के लिये आप के सर्वेक्षण के अनुसार 12 करोड़ खर्चा दिखाया गया है, इस 30 किलोमीटर को बनाने के लिये, मेरे ख्याल से आप के ठेकेदारों का कमीशन भी इस में है रेलवे के जो बड़े अधिकारी हैं उन का टी० ए० भी इस में शामिल है और इस को बढ़ा चढ़ा कर

दिखाया गया है और इसीलिये सरकार इसको टेक-अप नहीं कर पा रही है। समस्तीपुर और दरभंगा लाइन के दोनों किनारों पर जो जमीन है उसे अधि-कारियों ने ठेके पर दे रखा है और वे उन से पैसा वसूल कर रहे हैं और जब आप ब्राड गेज लाइन बनाना शुरू करेंगे तो आप को वहां जमीन की कमी नहीं रहेगी क्योंकि बिहार सरकार ने उसका कंपेंसेशन दे दिया है। जमीन का कंपेंसेशन दे दिया है। आपके पास जमीन भी है, जमीन की अब कोई कास्ट नहीं लग रही है। लेबर की कास्ट तीस किलोमीटर के लिए ज्यादा से ज्यादा 30 हजार लेबर चाहिए। इस लाइन के महत्व को देखते हुए वहां 5 हजार स्थानीय जनता ने स्वेच्छा से श्रमदान करने का वायदा किया है। इसकी जिम्मेदारी मैं लेता हूं। 5 हजार जनता फ्री खटने के लिए तैयार है तो 25 हजार लेबर की मीनिमम मजदूरी के हिसाब से ढाई लाख रुपया मजदूरी का कास्ट है। अगर 50 हजार हो तो 5 लाख रुपये लगेंगे।

दरभंगा समस्तीपुर के बीच में दो नदियां हैं दोनों पर पुल हैं मीटर गेज के। ब्राड गेज के लिए ज्यादा से ज्यादा दो करोड़ रुपया और लग सकता है। तीन छोटे-छोटे पुल हैं जो पचास-पचास हजार रुपये में बन सकते हैं। तो कुल साढ़े तीन करोड़ रुपये में यह काम हो जायेगा। तो ब्राड गेज लाइन का सब मिलाकर 5 करोड़ के अन्दर दरभंगा से समस्तीपुर तक निर्माण हो जाएगा जिसको बढ़ा चढ़ाकर 12 करोड़ रुपये कहा गया है। इसीलिए मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि ब्राड गेज से वहां पर ट्रांसपोर्ट के बदलने से गोदामों से जो अभी खर्चा हो रहा है वह बच जाएगा और नेपाल से लेकर उत्तर प्रदेश तक

कनेक्ट हो जाएगा और कलकत्ता से हो जाएगा, दक्षिण भारत से हो जाएगा इसके साथ ही आपके रेलवे को राजस्व में 20 करोड़ रुपये प्रति वर्ष की आमदनी होगी और उस पिछड़े हुए इलाके का कल्याण होगा और उसका विकास हो सकेगा। इसलिए मंत्री महोदय आपसे प्रार्थना है कि आप इस बात पर गौर करें कि पांच करोड़ रुपये के चलते 20 करोड़ रुपये की रेलवे के राजस्व में आमदनी होगी और उत्तर बिहार का पिछड़ापन दूर होगा लोगों की अपार कठिनाइयां दूर होगी इसलिए आप इसके निर्माण कार्य को प्राथमिकता दे तथा इसे आरम्भ करें।

उपसभाध्यक्ष महोदय, इस रेलवे लाइन का महत्व इसलिये भी बढ़ गया है कि यह मानवता के दृष्टिकोण से, धार्मिक दृष्टिकोण से और व्यापारिक दृष्टिकोण से भी लाभदायक है। हमारे भूतपूर्व रेल मंत्री स्वर्गीय ललित नारायण मिश्र जी जो कि हिन्दुस्तान के बहुत कर्मठ मंत्री थे और समाज के बहुत बड़े सेवक थे, कोई भी याचक उनके दरवाजे से खाली नहीं वापस जाता था, उनके जीवन की अंतिम यात्रा भी इसी रेलवे लाइन से शुरू हुई थी। वे दरभंगा से चढ़े थे और समस्तीपुर में उतरे थे। समस्तीपुर में उद्घाटन सामारोह के बाद हत्यारों ने गोली से उनकी हत्या कर दी। मरने से पहले उन्होंने यह आश्वासन दिया था कि यह ब्राड गेज लाइन अगली वसन्त पंचमी को शुरू किया जायेगा। दूसरी जो लाइन थी सपरी, हसनपुर, उसका भी उन्होंने आश्वासन दिया था इस सभा में। कुतेसर — स्थान से लहेरिया सराय तक रेलवे लाइन के लिये उन्होंने आदेश दिया था। इस ब्राड गेज लाइन का महत्व इसलिये बढ़ गया है कि उनकी अंतिम

[श्री राम भगत पासवान]

आज जब इस दुनिया से हुई थी तो इसी समस्तीपुर-दरभंगा के बीच वह चढ़कर आये थे और समस्तीपुर में उनकी हत्या कर दी गई थी। उन्होंने वचन दिया था कि इस लाइन को पूरा करने का। उनके साथ ही तीन आदमी जो रिप्रेजेंटेशन लेकर आये थे, उनकी भी हत्या हुई थी, उसी मंच पर। मैं भी था वहां, मुझे भी गोली लगी थी, अभी भी बम के टुकड़े हमारे गांव में पड़े हुये हैं। तो ललित नारायण मिश्र जैसे कर्मठ मंत्री की वहां पर समाधि बनी हुई है। अगर वहां पर ब्राड गेज लाइन हो जायेगी तो उनकी आत्मा को शान्ति मिलेगी। उपभाष्यक्ष महोदय, इसके साथ-साथ जब जनता पार्टी का राज आया तो इस समय में यह कार्य स्थगित हुआ। कमला-पति त्रिपाठी जब इसको पूरा करने के लिये तैयार हो रहे थे तो जनता पार्टी का राज आ गया और हमारी यह योजना रसातल में चली गई। उसके बाद 1980 में हमारी सरकार आई केदार पाण्डे जी जो अभी रोगशैया पर पड़े हुए हैं उन्होंने 19 अप्रैल, 1981 को जाकर इसका विधिवत् उद्घाटन किया था। उन्होंने आश्वासन दिया था कि तीन साल के अन्दर यह हो जायेगा। सारा मेट्रियल वहां गिर गया था। टेंडर इन्वाइट हो गये थे। कर्मचारी सभी वहां पहुंच गये थे और यह सुना जाता है कि फस्ट इंस्टालमेंट भी ड्रा कर ली गई थी। कार्य प्रारम्भ करने के लिये वहां पर अधिकारी पहुंच गये थे। जिस कार्य के लिये टेंडर इन्वाइट कर दिया गया था, मेट्रियल गिर गया था। और हम यह प्रतीक्षा कर रहे थे कि यह कार्य प्रारम्भ हो गया है लेकिन उसी बीच में मंत्री जी बदल गये। और सेठो साहब आ गये। उस समय भी हम लोगों ने इस प्रश्न को

उठाया था। उन्होंने ही यह आश्वासन दिया था कि यह कार्य प्रारम्भ हो गया है। लेकिन अब फिर दूसरे मंत्री आ गये। अब रेलवे के अधिकारिगण जनता की फर्याद को, जो चिरकाल से, लम्बे समय से चली आ रही है, दफना रहे हैं। यह कहते हैं कि हमारे पास फंड नहीं हैं। जिस कार्य के लिये उद्घाटन कर दिया गया, मेट्रियल गिरा दिया गया, जिसके लिये जनता को यह आश्वासन मिल गया था कि तीन साल के अंदर यह बन जायेगा उसी के लिये अब यह कहते हैं, कि मंत्री जी के बदल जाने पर कि क्योंकि फंड नहीं हैं इसलिये यह काम नहीं हो पायेगा। इन्होंने जनता की फर्याद को दफना दिया है। आज के पेपर में भी यह है। क्योंकि यह काम नहीं हो रहा है इसलिये वहां आंदोलन शुरू हो गया है। वहां अरेस्ट हो रहे हैं, लोग जेल जा रहे हैं। उन्होंने यहां तक तय कर लिया है कि वे लोग दिल्ली में आकर आमरण अनशन करने के लिये तैयार हैं। यह पेपर में है। अगर किसी मंत्री के पास यह पेपर हो तो वह देख ले। वहां पर कई रोज से आंदोलन शुरू हो चुका है और अब वे दिल्ली आने वाले हैं आमरण अनशन मंत्री महोदय के घर के सामने शुरू करने के लिये। हो सकता है मैं भी उनके साथ आमरण अनशन में शामिल हो जाऊं क्योंकि रेलवे बोर्ड ने बहुत विश्वासघात किया है उनके साथ। ललित नारायण मिश्र द्वारा शुरू किये गये कार्य को, केदार पांडे द्वारा शुरू किये गये कार्य को इन्होंने दबा दिया है। इसमें सिर्फ पांच करोड़ का प्रश्न है। इसलिये मंत्री महोदय से मेरा

आग्रह है कि इस कार्य को आप टेक-अप कीजिये और आज आश्वासन दीजिये कि यह कार्य शुरू कर दिया जायेगा ।  
( 1 मिनट 45 सेकेंड )

मैंने कुछ बातें और कहनी हैं । एक महात्मा गांधी सेतु गंगा नदी पर बनाया गया है । गंगा पर सेतु होने की वजह से उत्तरी बिहार की जितनी गाड़ियां हैं, उन सबको इन अधिकारियों ने नाकामयाब कर दिया है । कैसे नाकामयाब किया है ? पहले गाड़ियां स्टीमर से कनेक्टेड थीं रेल और अब सेतु से कनेक्टेड हो गई है । स्टीमर उधर जाता है 6 बजे और उधर से गाड़ी जाती थी 10 बजे । इस तरह से चार घंटे यात्रियों को उसका इन्तजार करना पड़ता था । चार घंटे तक कौन यात्री वहां पर प्रतीक्षा करेगा । वहां से हाजीपुर तक आने में भी चार घंटे लगते हैं । इस तरह से आठ घंटे कौन यात्री प्रतीक्षा करेगा । इस तरीके से इन लोगों ने गाड़ियों को नाकामयाब कर दिया है । इन लोगों को चाहिये कि महात्मा गांधी सेतु द्वारा पटना से हाजीपुर जहां तक यात्री आता है वहां से स्टार्टिंग प्वाइंट देना चाहिये । वहां से गाड़ी खुलनी चाहिए, वहां से गाड़ी नहीं खुलती है । हाजीपुर से पलेजाघाट आने में चार घंटे गाड़ी को लगते हैं और चार घंटे वहां से हाजीपुर आने में लगते हैं । रेल मंत्री महोदय से मेरा आग्रह है कि इससे रेल को कितनी ही क्षति हो रही है क्योंकि इन्होंने सारी गाड़ियों को नाकामयाब कर दिया है । इसलिये मैं चाहता हूं कि वहां पर महात्मा गांधी सेतु बनने से वहां लोगों ने बसें चलानी शुरू कर दी हैं, ट्रक्स चलाने शुरू कर दिये हैं । वहां पर प्राइवेट सवारियां चलने लगी हैं उससे रेलवे को बहुत बड़ा नुकसान हो रहा है । रेलवेज को नाकामयाब करने के लिए

प्राइवेट लोग प्रयत्न कर रहे हैं । इसलिये मैं चाहता हूं कि 78 डाउन को फिर से चलाया जावे । इसमें सात-आठ जिले होकर गाड़ी सोनपुर, मुजफ्फरपुर, मुंगेर, समस्तीपुर और दरभंगा से होती हुई यह गाड़ी नरकटियागंज तक जाती है । इसको अभी बंद कर दिया गया है । यह बहुत महत्वपूर्ण मामला है । बड़े-बड़े पूंजीपति इसमें मिले हुए हैं । वे अपनी बसें और ट्रक्स चला रहे हैं । मेरा यह निवेदन है कि इस 78 डाउन को फिर से चलाया जावे । हाजीपुर में गंगा पर रेलवे ब्रिज का सर्वेक्षण भी हो चुका है । हाजीपुर और पटना के बीच में पुल बनाना चाहिए । यहां पर ब्रिज का बनाया जाना बहुत जरूरी है । यह एक सोशल सर्विस है, कामर्शियल सर्विस नहीं है । मैं चाहता हूं कि अविलम्ब आप इस ब्रिज को बनायें । अभी वहां पर जो बसें और ट्रक्स चलते हैं उनमें बहुत भ्रष्टाचार है । अधिकारी भी घूस लेते हैं । इसलिए मेरा निवेदन है कि आप इस ब्रिज को शीघ्र बनायें ।

उपसभाध्यक्ष (श्री आर० रामकृष्णन्) :  
श्री शिवचन्द्र झा ।

श्री शिव चन्द्र झा (बिहार) :  
श्रीमन्, आप नियम को मत तोड़िये, पहले मंत्री महोदय का जवाब होने दीजिये । उसके बाद हम लोग बोलेंगे । पहले हम मंत्री महोदय का जवाब सुन लें ।

उपसभाध्यक्ष (श्री आर० रामकृष्णन्) :  
ठीक है ।

THE MINISTER OF STATE IN  
THE MINISTRY OF RAILWAYS  
(SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF): Sir,  
I am extremely happy with the sen-

[Shri C. K. Jaffar Sharief]

timents of the hon. Member. I may say that I am also one with him in his sentiments and in his anxiety and in his aspirations about this particular railway line. Sir, what one has to appreciate is that the Samastipur-Dharbhanga line is the only line for North Bihar. Without (taking any alternative link if we convert this line into broad gauge right now then the entire North Bihar area will get isolated from the rest of the M.G. line with regard to passenger traffic, with regard to the freight movement and the North Bihar people will get cut off from the rest of the country.

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव (बिहार) :  
आप तो व्यावहारिक आदमी हैं ।  
उल्टी बात क्यों कह रहे हैं ?

श्री सी० के० जाफर शरीफ : आप  
पहले सुनिए तो ।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : छोटी  
लाइन से फायदा होगा या बड़ी लाइन  
से, यह आप सोचिये । बड़ी लाइन से  
नुकसान होने के बजाय फायदा होगा ।

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: Sir,  
he was dealing with the Health portfolio.  
Now he is talking of the railways. Let  
him hear first and later on he can speak.

Sir, this line, however, was initiated, as  
the hon. Member has pointed out by the  
late Shri L. N. Mishra when he was the  
Railway Minister, and to speak in reality  
it is Shri Kedar Pandey who was the  
Minister for Railways just before, who  
inaugurated the work in 1981. Sir, the  
length of the Samastipur-Dharbhanga  
railway line is about 38 kilometres. And  
the cost is about Rs. 12 crores. As I said  
earlier, this line is the only link to  
connect the rest of North Bihar but this  
work cannot be undertaken without  
making an alternative arrangement. And  
till then, we have to maintain the  
connection with North Bihar M.G.  
system. Then we have

also to take up Hassanpur M.G. line  
which is again about 75 Km in length  
and would cost about Rs. 10.38 crores.

Sir, we have not given up this  
Samastipur-Dharbhanga line. After Shri  
Kedar Pandey laid the foundation in  
1981-82, we provided about Rs. 60  
lakhs. In 1982-83 we provided Rs. 20  
lakhs. Now, the new policy, as has been  
reflected by the Railway Minister in his  
budget speech is to give priority to the  
on-going projects which are nearing  
completion so that we can complete  
those projects which are on hand and  
then go in for other projects, so that we  
are able to complete them also. We are  
hastening the projects which are nearing  
completion so that the country can gain  
in productivity and in economy and so  
that the resources that we could earn  
could be pooled together for further  
investment over the projects about which  
the hon. Members are agitated. For this  
reason, about Rs. 75 lakhs have already  
been spent on this line for material  
collection. Because of the policy  
decision to complete the ongoing  
projects nearing completion, we are  
giving priority to such projects. It is no  
use giving or making allocations here  
and there if we are not able to complete  
those projects. So our policy is to take up  
the projects which are nearing  
completion and then go in for others on  
hand so that we can make proper  
investment.

SHRI RAM BHAGAT PASWAN:  
Point of order.

प्वॉइंट ऑफ आर्डर ।

मंत्री महोदय कहते हैं कि जिस काम  
को टेक-अप किये हुए हैं पहले उनको  
पूरा करेंगे, तब इस काम को हम करेंगे ।  
तो वे काम कब पूरे होंगे भगवान जानता  
है । उत्तर बिहार में, वहां प्रति दिन,  
अरेस्ट जनता हो रही है । इसके पीछे  
जो है वह रेलवे लाइन का इतिहास  
है । उन्होंने जो कहा है कि बिहार  
को मीटर गेज के द्वारा कनेक्ट किये हुए हैं ।

उत्तर बिहार, आपका मालूम होना चाहिए कि पश्चिम उत्तर बिहार समस्ती-पुर-मुजफ्फरपुर ब्राड गेज लाइन बन गई हैं। इसके बाद जो है बछवारा-हाजीपुर के बीच बन रही है। उत्तर-पूर्वी भाग बाकी जो बचा है अगर उसको बनाते हैं तो वह नेपाल से कनेक्ट हो जाता है, कलकत्ता से कनेक्ट हो जाता है। इसलिये यह कोई प्रश्न नहीं उठता है कि मीटर गेज के द्वारा ही उत्तर बिहार को दूसरी जगहों से कनेक्ट किया गया है।

उपसभाध्यक्ष (श्री आर० रामकृष्णन्) :  
आप अब बैठ जाइये।

श्री राम भगत पासवान : यह कोई नीति नहीं है (बख़्तान)... वह हो गया है जहां पर इतना हो चुका है, वहां से ले लेना यह सरकार की नई नीति नहीं होनी चाहिए। इसलिए मैं मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि आप वहां की करोड़ों जनता की फरियाद सुनिये तथा श्री एल० एन० मिश्र की आत्मा को सुनिये जिन्होंने मरते समय आश्वासन दिया था, केदार पांडे स्थान अवस्था में है, उनकी जिदगी बच जाय भगवान से यह प्रार्थना है, उन्होंने उसका उद्घाटन किया है। उस चीज के लिये उन्होंने कहा था कि तीन वर्ष में कार्य पूरा हो जायेगा। आप उन लोगों की मर्यादा को देखते हुए घोषणा कीजिये कि वहां पर ब्राड गेज की लाइन का कार्य आरम्भ हो जाएगा।

श्री घनश्याम सिंह (उत्तर प्रदेश) :  
मायवर, मंत्री जी अपना जवाब देते हुए माननीय सदस्य ने जो भावनाएं बताई और हमारे माननीय सदस्य भी धायल हुए थे उसी वक्त में इन

सब तथ्यों को ध्यान में रखते हुए जवाब दें जिससे इनको यकीन हो कि वास्तव में यह कार्य कर रहे हैं तब तो अच्छा लगेगा वरन् भाषण तो कुछ भी दे लीजियेगा।

श्री सी० के० जाफर शरीफ :  
उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं मननीय सदस्य (बख़्तान) माननीय सदस्य ने जो भावनाएं रखी हैं उनका मैं आदर करता हूं। इसलिए मैंने कहा कि जो भावनाएं उन्होंने बताई हैं उनसे मैं बिलकुल सहमत हूं। उनकी भावनाएं शायद ललित बाबू के साथ में हों यहां मैं भी उनके साथ हूं और सारा सदन उनके साथ है। हमारे मित्र श्री केदार पांडे जी अस्पताल में हैं हम चाहते हैं कि वह जल्दी से अच्छे हों और हमारे बीच में फिर से आकर के हिस्सा लें। तो इसलिए मैं यह कहने जा रहा था कि हमारी भावना यह नहीं है कि इस लाइन के बारे में ललित बाबू की जो आत्मा की पुकार है जो वे कह रहे थे मैं उनकी बात से उनकी आवाज से बिलकुल सहमत हूं। तो हमने जो कुछ कठिनाइयां बताई हैं। यह नहीं कि उस लाइन को छोड़ना चाहते हैं। हमारा मकसद यह है जैसा कि मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में कहा कि जो भी हमारी प्रोजेक्ट्स आन गोइंग हैं जो बिलकुल पूरी होने के करीब हैं उनको जल्दी से पूरा करें। जैसे कि सारा सदन जानता है कि चाहे नयी लाइनों का सवाल हो या कनवर्शन का सवाल हो, हम को पैसा बहुत कम मिला है सारा पैसा जो भी मिला है हमने सिक्क प्लान को कहा है कि रिहिविलिटरी प्लान है। रिन्यूल्ज पर ज्यादा, चाहे ट्रेक हो, रोलिंग स्टॉक का रिप्लेसमेंट हो इसके लिए ज्यादा खर्च लग रहा है और

[श्री सी० के० जाफर अरोफ]

जहां तक कन्वर्शन आफ लाइंस का सवाल है माननीय सदस्य यह बता रहे थे कि बहुत सी लाइंस हैं जिन पर कन्वर्शन में खर्च लगेगा तो शायद इससे उनकी भावना यह है कि यह लाइन कभी भी किसी भी समय आने वाली नहीं है। तो मैं यह बताना चाहता हूं कि आज इसीलिए हम लोगों ने सारी लाइनों को नहीं लिया इण्डियन रेलवे में सिर्फ सात लाइनों को हम लिये हुए हैं जो प्रायर्टी पर पूरी हो सकती हैं और यह आन गोइंग प्रोजेक्ट्स नियरिंग कम्प्लीशन हैं। तो इसलिए यह नहीं कि बहुत सी लाइंस हैं। बहुत सी लाइनें होती तो शायद और भी कम लाइनें लेते जो पूरी कर सकते थे। आज प्रायर्टी लाइंस जो हैं वह सिर्फ सात हैं। तो इससे घबराने वाली बात नहीं है। जैसे कि मैंने पहले भी कहा कि मैं उनकी भावनाओं से सहमत हूं और मैं उनसे दरखास्त करता हूं कि हमारी यह जानकारी है कि वहां के लोग एजीटिड हैं वे सत्याग्रह कर रहे हैं। जब लोगों के इन्ट्रस्ट के लिये हम यहां बात करते हैं तो हमारा यह भी फर्ज बनता है कि देश के हित के लिये भी उनको समझाएं। तो मैं यही इनसे गुजारिश करूंगा कि वे आशा न छोड़ें और जैसा हमने कहा कि कुछ 75 लाख रुपया उस पर खर्च हुआ है और मैटीरियल वगैरह जो भी रेलवे लाइन के कांस्ट्रक्शन में जमा करना होता है, वह जमा हो गया है। तो मैं उम्मीद दिलाना चाहूंगा कि इस लाइन को उतना ही आदर मिलेगा जितना वे चाहते हैं। सिर्फ सवाल टाईम का है। मैं उम्मीद रखता हूं कि जो हम लोग लानिंग कमीशन और फाइनेंस मिनिस्ट्री से बार-बार पूछ रहे हैं ज्यादा एलोकेशन के लिये, वे शायद हमारी पुकार को सुन लें और हमें पैसा मिल जाये। तो मैं इनको उम्मीद

दिलाना चाहूंगा कि हम इस पर कुछ और ज्यादा करने की कोशिश करेंगे।

श्री शिव चन्द्र झा : उपसभाध्यक्ष महोदय, समस्तीपुर और दरभंगा ब्राड गेज लाइन को बनाने में, कन्वर्जन में देरी हो रही है, इसके पीछे निर्विवाद रूप में एक साजिश है, रेल मंत्रालय और रेलवे मंत्री की साजिश है। इन दोनों की साजिश है कि यहां का काम ठप्प रहे और दूसरी जगहों पर काम हो इन द नेम आफ आन गोइंग प्रोजेक्ट्स। इसका सबूत काटिहार बारोनी लाइन आन गोइंग है कि नहीं और उसमें भी पैसा इन्होंने नहीं दिया नहीं देते हैं। सारा पैसा डाइवर्ट करके माल्दा और जितने अपने-अपने जहां कहीं पेट प्रोजेक्ट्स हैं उन पर लगाते हैं यह बिल्कुल साजिश है। इसीलिये जनता में रिसैटमेंट है और लोग जेल में जा रहे हैं दरभंगा में। हम लोग केदार पांडे जी के लिये कामना करते हैं कि वे जल्दी अच्छे हो जायें। श्री केदार पांडे को धन्यवाद देते हैं और श्री कमलापति त्रिपाठी जी को भी इस लिये धन्यवाद देते हैं कि उन्होंने दरभंगा टु जयनगर बड़ी लाइन के सर्वे करने को अपने बजट भाषण में इन्क्लूड किया। आपको यदि पढ़ने की ताकत है देखने की है तो आप देखें कि कमलापति त्रिपाठी जी के बजट भाषण में दरभंगा टु जयनगर का जिक्र है। ये नार्थ बिहार की बात करते हैं तो नार्थ बिहार दरभंगा में खत्म नहीं होता है। नेपाल की सीमा है जयनगर और जहरत है कि समस्तीपुर टु जयनगर बड़ी लाइन हो, इसका उद्घाटन हो गया था समस्तीपुर टु दरभंगा का तथा दरभंगा टु जयनगर का सर्वे भी कमलापति त्रिपाठी जी ने शुरू करवाया था, वह भी काम ठप्प है। यह सारी साजिश है। तो मेरा सवाल है कि आपके

सामने प्रायोरिटी का क्या मापदण्ड है ? ताकि हम जानें कि जो मापदण्ड में नहीं आते हैं या अभी देर हो गई है इसका क्या कारण है, क्या मापदण्ड है, क्या काइटेरियन है या विहम्स है अथवा कोई आब्जेक्टिव काइटेरियन है, यह मैं जानना चाहता हूँ और इसकी सफाई के लिए बतायें कि वरीनी टु कटिहार में कितना पैसा आपने अलाट किया है, यदि वह आन-गोइंग प्रोजेक्ट है ? तीसरा, उपसभाध्यक्ष महोदय, अब जो हुआ सो हुआ, क्या अब आप इसको प्रायोरिटी प्रोजेक्ट में इन्क्लूड करेंगे, समस्तीपुर-दरभंगा लाइन को, या नहीं करेंगे और उसी तरह से दरभंगा टु जयनगर के सर्वे के काम को एक्सपेडाइट करायेंगे या नहीं करायेंगे ? क्या आप खुद, आज जनता में कितना रिसेंटमेंट है इसको जानने के लिये स्पॉट पर, दरभंगा में जायेंगे ? मैं चाहूंगा कि आप वहां जायें और देखें कि किस तरह से लोग गिरपतार हो रहे हैं, फास्ट कर रहे हैं। वह आंदोलन बड़ा भी हो सकता है और आसाम के आंदोलन का भी रूप एक न एक दिन धारण कर ले तो कोई आश्चर्य की बात नहीं है। इसलिये आपकी यह जो साजिश है इसको न होने देने के लिये और जो आपकी मुस्ती है, इसको खत्म करके क्या आप इसको आन-गोइंग प्रोजेक्ट में इन्क्लूड करने जा रहे हैं या नहीं ? यदि नहीं, तो बजट में एक स्पेशल प्रोजेक्ट के रूप में आप इसे डालने जा रहे हैं या नहीं ?

**श्री जगदम्बी प्रसाद यादव :** श्रीमन्, मैं मंत्री जी की भावना को साफ समझना चाहता हूँ कि इस भावना का वे अर्थ क्या लेते हैं। स्वर्गीय ललित नारायण जी का उस रेलवे लाइन पर शहीद होना और हमारे प्रश्नकर्ता का उसमें गोली खाना ... हमारे भूतपूर्व रेलवे मंत्री का दण्डावस्था में क्रिटिकल अवस्था में

पड़ा हुआ रहना, यह कौनसी भावना कहते हैं कि कम से कम उन स्वर्गीय, दण्डावस्था गोली खाए हुए को, कौनसी उनकी भावना को स्वीकार किया और स्वीकार करके आप क्या आश्वासन देते हैं जिससे इन स्वर्गीय, डेथ बेड पर पड़े और गोली खाने वाले को यह संतोष हो कि यह हमारे मंत्री निश्चयपूर्वक इस लाइन को पूरा करेंगे।

दूसरी बात जो मैं जानना चाहता हूँ अगर कोई क्षेत्र पिछड़ा हो हिन्दुस्तान का, चाहे रेल लाइन के कारण, चाहे उद्योग के कारण, तो सरकार यह नीति तय करती है कि पिछड़े क्षेत्र को वरीयता देकर उसका विकास किया जाये। क्या यह बात ठीक नहीं है। अगर कहीं हम विकास करना चाहते हैं तो सबसे पहली उसकी आवश्यकता है आवागमन के साधन, अब वह साधन कैसे हो ? सुविधाजनक, सरल, सस्ता हो, निश्चयपूर्वक हो। जब तक यह नहीं होता है, तब तक न बिजली पहुंचती है, न सिंचाई होती है, न शिक्षा का प्रचार होता है, न उद्योग-धंधा जो गांव में होता है कुटीर या लघु उद्योग का प्रचार होता है। अगर यह सारी चीजें इस पर निर्भर हों, तो मंत्री को इस लाइन को ब्राड गेज बनाने में क्या दिक्कत है ?

मैं एक बात और जानना चाहता हूँ कि यह जो छोटी लाइन है मीटर गेज, क्या आज वह आऊट आफ डेट नहीं हो रही है ? अगर आऊट आफ डेट नहीं होती, तो बड़ी लाइन पर एक्सप्रेस, सुपर एक्सप्रेस, मेल चलाने की आवश्यकता क्यों होती ? उससे भी पूर्ति नहीं हुई, तो वायुयान चलता है, वायुयान से भी पूर्ति नहीं हुई, तो वायुदूत चलता है। तो क्या यह सारी सुविधायें जो विकसित क्षेत्र है, उसको देते रहेंगे या इस क्षेत्र के लिए भी इसकी योजना आप करेंगे ?



[श्री जगदम्बी प्रसाद यादव]

इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि इस काम के लिए अभी तो उन्होंने टालमटोल की बात कही है और टालमटोल की बात मैं फिर याद दिलाना चाहता हूँ आपको, एक स्वर्गीय आत्मा को, कर रहे हैं, वैसी आत्मा को कर रहे हैं जिन्होंने शुरू किया था, उस व्यक्ति केदार पांडे जी को कर रहे हैं और जो वर्तमान में इस प्रश्न को पूछने वाले हैं, स्वयं इस लाइन पर गोली खाये हैं, तो आप क्या मेहरबानी करना चाहते हैं ? कौन-सी भावना से शरीक होना चाहते हैं, क्या झूठे दो बूंद आंसू गिराकर आप इनके विकास के लिये या किसी के कहे हुए वचन को पूरा करता चाहते हैं ? और यह भी कहने के दम में नहीं हैं कि इसकी पूर्ति आप कब तक करेंगे, क्या इस बजट में या एप्रोप्रिएशन में या सप्ली-मेंटरी में, किसी में पूरा करने की बात आप करते हैं ?

इसलिए मैं चाहता हूँ कि आपकी

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: Sir, as has been said by me earlier, the hon. Member wanted to know the priorities that we have laid down...

श्री शिव चन्द्र झा : प्रायर्टीज़ का क्राइटीरियन क्या है, वह बताइये ?

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: Kindly bear with me. This has been spelt out in the Railway Budget Speech itself. Project-oriented ongoing projects which are nearing completion—this is our priority. Again the criteria for that is, high traffic density and the lines where we have

to avoid transshipments. Secondly, where substantial expenditure has been incurred and which we may be able to compete. The third criterion is the strategic lines. These are the three criteria. In view of these criteria, we have taken only seven lines as priority works which are purely based on these criteria.

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : उत्तरी बिहार में कोई है कि नहीं ?

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: With regard to the feelings that have been expressed by the hon. Member for the late Lalit Narain Mishra, he was a very prominent leader of our party who served the nation in various capacities and with whom I had the privilege to work. Sir, we are no less in our love, affection, regard and respect for him.

SHRI JAGDAMBIPRASAD YADAV: But not in action.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: In addition to that, I had the privilege to work along with Shri Kedar Pande: he was my senior colleague. Unfortunately, he is critically ill. We pray to God that he will recover soon and he will be with us.

Sir, I also appreciate the sentiments and feelings expressed by my hon. friend who initiated this discussion and who, having been a victim of circumstances, was himself injured along with Shri L. N. Mishra in that episode. Sir, it is not a question of merely expressing sympathy with one or the other. The question is of taking a realistic view of the whole aspect. If we say that we are going to give something...

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : क्या आप समझते हैं कि ललित नारायण मिश्र जी का, केदार पाण्डे जी का और त्रिपाठी जी का जो विचार था वह अनरियलिस्टिक था ? मैं इतना ही आप की स्मरण करा देना चाहता हूँ ।

**SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF:** Sir, I have already said that we have clearly spelled out our priorities and I have assured the hon. Member that it will be our endeavour to pursue the Planning Commission and the Finance Ministry for making more allocation. As and when we got some more allocation, we will certainly consider this.

**THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN):** The half-an-hour discussion is now concluded. Now we come to the Appropriation Bills. The time is very short. Dr. Adisesiah, please continue... *(Interruptions)*.. Please help me to complete the Bills quickly.

श्री कृष्णदेव नारायण यादव : कल्पनाथ  
उनको रोक रहे हैं । आपही की  
पार्टी बदनाम हो रही है । लोग  
डेली जेल जा रहे हैं । जो लोग जेल में  
पड़े हुए हैं, उनको जेल से निकलवाइये,  
उनको रिहा करवाइये । नयी रेल लाइन  
बनायेगे . . .

संसदीय-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री  
(श्री कल्पनाथ राय) : बैठो ।

**(I) THE APPROPRIATION (VOTE  
ON ACCOUNT) BILL, 1983—Contd.  
(II) THE APPROPRIATION BILL,  
1953—Contd.**

**(111) THE APPROPRIATION (NO. 2)  
BILL, 1983—contd.**

**DR. MALCOLM S. ADISESHIAH:** Mr. Vice-Chairman, Sir, in view of the lateness of the hour and your desire and the Government's desire to finish voting on these three Bills by today itself, I shall be very brief.

First I support the Appropriation (Vote on Account) Bill, 1983, and I give the following comments on that Bill. I note that the total vote on account requested is Rs. 21,658 crores out of the Union Budget proposed to us of Rs. 34,836 crores. That is to say, this is three-fifths of the Union Budget. If I am not mistaken, the Minister, in introducing this, said that this vote on account is for two months' expenditure. Now I realise that some expenditures cannot be broken up like, mayh?, grants to the States or debt charges, but I wonder whether there is an explanation for the difference between what ought to be one-sixth of the total Union Budget and the three-fifth? that is now being requested.

My second question is the question which I ask every year but never get an answer, and I wonder whether this Minister can give me the answer. What is the basis on which certain sums are allocated to the Consolidated Fund not voted by Parliament and certain sums which are allocated to vote by Parliament?

**THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN):** To my knowledge, you asked this three times.

**DR. MALCOLM S. ADISESHIAH:** Every year I ask and I never get the answer. What is the basis for this allocation? It is very curious because, apart from the transfer to the States and the repayment of debts and pension, the largest is to be found in Home Affairs and in Agriculture.

My next comment is that we have a large sum of over Rs. 1,100 crores requested for Defence, which is the first part out of the total of Rs. 5,900 crores which is the Union Budget.