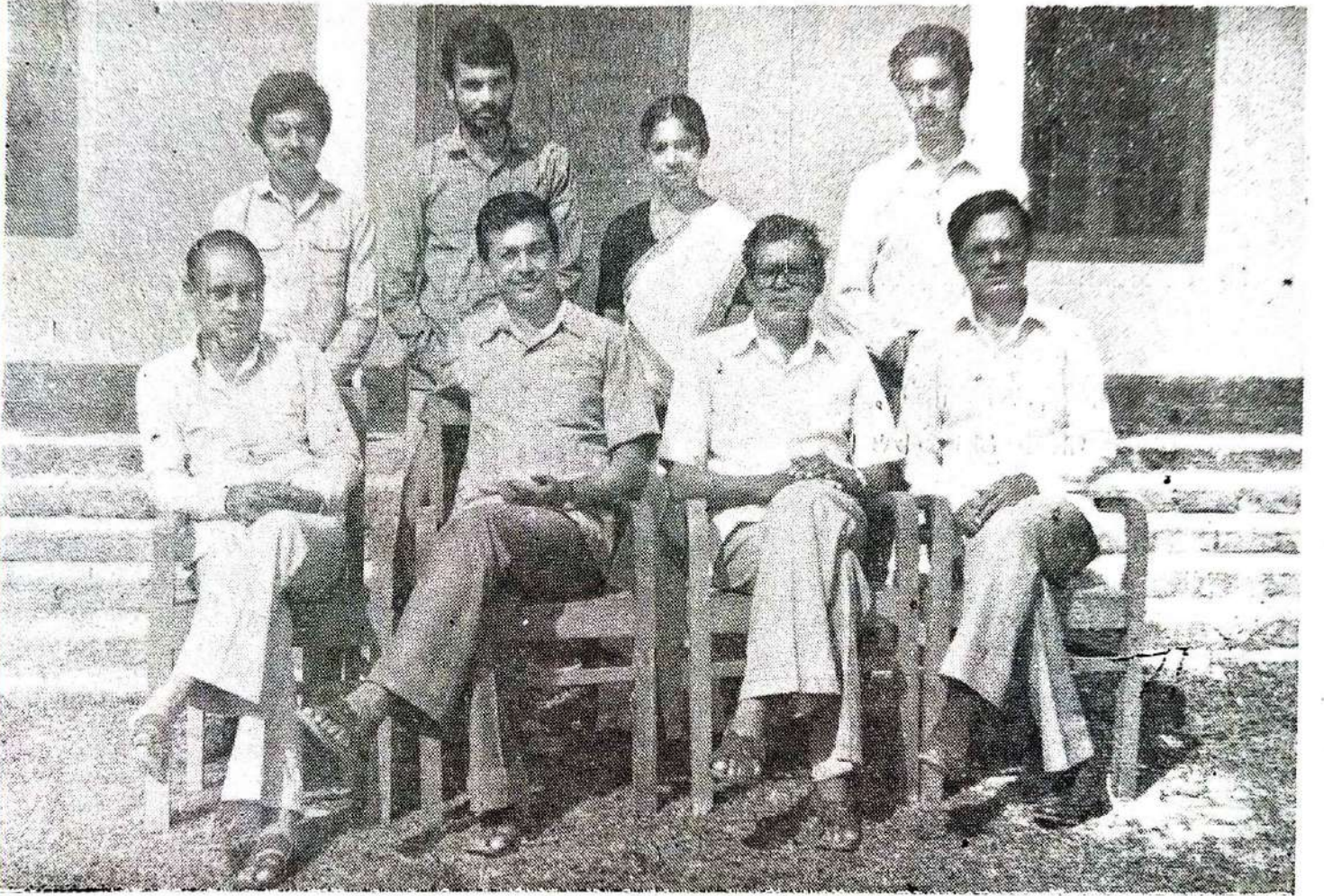


॥ सम्पादना समिति ॥

त्यागवीर हेमवर्करा महाविद्यालय आलोचनी, १९८५-८६



बाउं फालर पबा (बहि) : अध्यापक इन्द्र प्रसाद शईकीया, अध्यापक भवेन बबा, अध्याक् सुबेन दास,
अध्यापक इन्द्रप्रसाद हाजबिका ।

बाउं फालर पबा (थियऱ्ह) : श्रीसूजित सेन, श्रीलोचन बबा, श्रीमती चानुमणि बबर्ठाक्कुर, श्रीप्रणव
फुकन (सम्पादक) ।

তৃষ্ণা

শ্ৰীতৃষ্ণা ভাগৱতী,
স্নাতক, ১ম বাৰ্ষিক ।

বন্ধ পিঞ্জৰাৰ মই যেন এটি পখী
নোৱাৰো বুজাব
বন্ধ হিয়া খুলি
বেদনাৰ জ্বালা
পৰাজয়ৰ তীব্ৰ গ্লানি ।

আছো মই তোমালৈকে বাট চাই
হে মোৰ চিৰ বাঞ্ছিত বন্ধু
তুমি মোৰ কাষলৈ
কেতিয়া আহিবা কেতিয়া আহিবা বুলি !

শ্যামল পৃথিৱীৰ কোমল কোলা
এছাটি বতাহ এমুঠি ব'দ !
সোণৰ সোলেং দলিয়াই দিছো
মোক লৈ ব'লা বন্ধু মোৰ ঘৰলৈ
কোন কাহানিতে এৰি থৈ অহা
বন-বিৰিখৰ তললৈ ।

০০০

অসমৰ নিবনুৱা সমস্যা আৰু আত্মনিযুক্তি

শ্ৰীসংগীতা দেৱী,
উচ্চতৰ মাধ্যমিক শ্ৰেণী
প্ৰথম বাৰ্ষিক।

সমগ্ৰ ভাৰতবৰ্ষৰ লগতে অসমতো নিবনুৱা সমস্যাই জ্বলন্ত ৰূপ ধাৰণ কৰিছে। এই পৰিস্থিত অতি নৈবাস্যময় আৰু হতাশাব্যঞ্জক। নিবনুৱা— আজি যুৱ সমাজৰ সহ জনজীৱনৰ দৈনন্দিন সংগী হৈ পৰিছে। নিবনুৱাৰ তীব্ৰতাই সমগ্ৰ সমাজজীৱনকে অতীষ্ঠ কৰি তুলিছে। ভাৰতৰ দৰে অসমতো প্ৰধানকৈ দুই প্ৰকাৰৰ নিবনুৱা আছে। গ্ৰাম্য নিবনুৱা আৰু নগৰীয়া নিবনুৱা। নগৰীয়া নিবনুৱা সাধাৰণতে দুই প্ৰকাৰৰ— ঔদ্যোগিক নিবনুৱা আৰু শিক্ষিত নিবনুৱা। গ্ৰাম্য নিবনুৱা হ'ল মুক্ত নিবনুৱা, ছদ্মবেশী নিবনুৱা আৰু ঋতুকালীন নিবনুৱা।

বছৰ নিবনুৱাৰ সংখ্যা

১৯৭৫	১,৮৯,০৪৫
১৯৭৬	২,১৪,২৭০
১৯৭৭	২,৪৩,৪৪১
১৯৭৮	২,৮৭,২৪৯
১৯৭৯	৩,১৯,৯২৫
১৯৮০	৩,৪৭,৫৬৭
১৯৮১	৩,৭৩,০৩৫
১৯৮২	৪,০৩,১১৩

নিয়োগ বিনিময় কেন্দ্ৰৰ চলিত ৰেজিষ্টাৰত [১৯৮৫ চনত] নিবনুৱাৰ সৰ্বমুঠ সংখ্যা ৬,৪৫,৬৬০ জন হৈছেগৈ।

১৯৭১ চনৰ লোক গণনাৰ মতে অসমত মুঠ ৪১ লাখ কৰ্মমুখী লোক আছে। এই হিচাপমতে দেখা যায় যে অসমত মুঠ জনসংখ্যাৰ শতকৰা ২৮ ভাগহে কৰ্মীলোক আছে। অসমত কিমানসংখ্যক লোক নিবনুৱা হৈ আছে তাৰ সঠিক হিচাপ পোৱা টান। Employment Exchange ৰ হিচাপমতে নিবনুৱা সংখ্যা দাঙি ধৰিবপৰা যায় যদিও সকলোবোৰ নিবনুৱা লোকে নাম পঞ্জীয়ন নকৰে বা কৰিব নোৱাৰে। Employment Exchange ৰ হিচাপ মতে ১৯৭৫ চনৰপৰা ১৯৮২ চনলৈ নিবনুৱা সংখ্যা তলত দাঙি ধৰাৰ নিচিনা :

এনে নিবনুৱা সমস্যাৰ কাৰণ কি? নিবনুৱা সমস্যাৰ প্ৰধান কাৰণবোৰ অৰ্থনৈতিক আৰু অনা-আৰ্থিক নামেৰে পৰ্যালোচনা কৰিব পাৰি। বিভিন্ন কাৰণবোৰৰ ভিতৰত তলত উল্লেখ কৰা সগৃহেই প্ৰধান :

ক] বিজ্ঞান সন্মত জনপৰিকল্পনাৰ অভাৱ।
খ] গাওঁ অঞ্চলৰ মাটিৰ ওপৰত জনসংখ্যাৰ অত্যাধিক হেঁচা।

গ] শাৰীৰিক শ্ৰমপ্ৰধান বৃত্তিবোৰক সামাজিক মৰ্যাদা নিদিয়া।

ঘ] বৃত্তি নিৰ্বাচনৰ ক্ষেত্ৰত সামাজিক তথা ধৰ্মীয় বাধা।

৩] সামাজিক আৰু ৰাজনৈতিক অস্থিৰতা আদিলৈ আঙুলিয়াব পাৰি।

ওপৰত বৰ্ণনা কৰা গতানুগতিক কাৰণসমূহ বাদ দি আমি যদি অন্য এটা দিশ বিশ্লেষণ কৰি চাওঁ--- তেনেহ'লে দেখিম যে ভাৰতৰ বেছিভাগ মানুহেই স্বাভাৱিকভাবেই সম্বলহীন; প্ৰায় ২২ কোটি লোকে দৰিদ্ৰ ৰেখাৰ তলত বাস কৰে। ফলত আভ্যন্তৰীণ বজাৰৰ অভাৱত শিল্পৰ বজাৰ দ্ৰুত সংকোচিত হৈছে। অন্যহাতে, বৈদেশিক বজাৰত ৰপ্তানি শিল্পও আন্তৰ্জাতিক প্ৰতিযোগিতাত পিছ হোঁহকিছে। অসমৰ প্ৰায়বোৰ কল-কাৰখানাৰ আজি অচলাৱস্থা। অশোক কাগজ কল, হাৰ্ডবোৰ্ড ফেক্টৰী, গ্লাচ ফেক্টৰী আদি অন্যান্য শিল্পোদ্যোগসমূহৰ লগতে অসম উপত্যকাৰ বহুকেইখন চাহ বাগিচা বন্ধ হৈ থকাৰ ফলত অসমত নিবনুৱা সমস্যাৰ তীব্ৰতাই উৎকণ্ঠৰূপ ধাৰণ কৰিছে। এই শিক্ষিত নিবনুৱা লোকসকলৰ বেছিভাগৰেই বৃত্তিগত প্ৰশিক্ষণ নাই। কৰ্ম সংস্থানৰ সুবিধা নথকাৰ বাবে মেট্ৰিক পাছ, নিম্ন স্নাতক, স্নাতক, ডক্টৰ, ইঞ্জিনীয়াৰ আদি লোকে নিবনুৱাৰ গৰাহত মানসিক যন্ত্ৰণা ভোগ কৰিছে।

উল্লেখযোগ্য যে ১৯৭১ চনৰ মুঠ কৰ্মীলোকৰ ৩৭ লাখ গাওঁ অঞ্চলত আৰু ৪ লাখ নগৰ অঞ্চলত বাস কৰে। ভাৰতৰ মাটিৰ শতকৰা পাঁচ ভাগ জমিদাৰৰ হাতত, শতকৰা ছয়ত্ৰিশভাগ আবাদযোগ্য মাটি এতিয়াও আছে। ফলত শতকৰা ৭০ ভাগতকৈও বেছি ভূমিহীন গৰীৱ কৃষকত পৰিণত হৈছে। সেই বাবে কৃষি মজদুৰৰ সংখ্যা দিনে দিনে বৃদ্ধি পাইছে। অসমত ১৯৫১ চনত কৃষি মজদুৰৰ সংখ্যা শতকৰা চাৰি ভাগ আৰু এতিয়া প্ৰায় শতকৰা ত্ৰিশভাগতকৈও বেছি আছে। পুঁজিবাদী উন্নয়ন কৌশল কৃষিবিকাশত প্ৰয়োগ কৰি অৰ্থনীতিৰ গৰা খহাই অসম তথা ভাৰতৰ অৰ্থনীতিক গভীৰ সংকটৰ অভিমুখে অগ্ৰসৰিত কৰিছে।

অসম তথা ভাৰতৰ এই সমস্যা ৰোধ কৰিবৰ বাবে চৰকাৰৰ ভূমিকা কেনেকুৱা? চৰকাৰী পৰিকল্পনাত ৰাজহুৱা শিল্পক্ষেত্ৰত ব্যয় কমাই অনা হৈছে। নিৰ্ভৰযোগ্য তথ্য মতে জানিবপৰা যায় যে--- অসম চৰকাৰে সিদ্ধান্ত গ্ৰহণ কৰিছে--- চলিত বছৰত ছয় হাজাৰ দুশ শিক্ষিত নিবনুৱা যুৱকক আত্মনিযুক্তিৰ সুবিধা দিয়া হ'ব। বৰ্তমান ৰাজ্য চৰকাৰে মত প্ৰকাশ কৰে যে ৰাজ্যৰ ৫০ টা নিয়োগ বিনিময় কেন্দ্ৰ আৰু ২১ টা নিয়োগ তথ্য কেন্দ্ৰৰ যোগেদি নিয়োগৰ সুবিধা আগবঢ়োৱা হৈছে। নিয়োগ বিনিময় কেন্দ্ৰসমূহত 'কম্পিউটাৰ' ব্যৱস্থা প্ৰয়োগৰ যোগেদি আধুনিকীকৰণ কৰিবলৈ বিচৰা হৈছে। ৰাষ্ট্ৰীয় নিযুক্তি সেৱাৰ কাৰ্যকৰী 'গ্ৰুপ'ৰ ২৫ তম সভাত এইটো আলোচনা কৰা হয় যে দেশৰ নিবনুৱা যুৱকসকলক সৰ্বাধিক সেৱা কৰিবলৈ 'সমন্বিত সংস্থা'ৰ প্ৰয়োজন। কৰ্মসংস্থান বিচৰাসকলৰ প্ৰয়োজনীয়তাৰ প্ৰতি লক্ষ্য ৰাখি নিয়োগ দিশত কাৰ্য প্ৰণালী উদ্ভাৱনত শ্ৰমৰ বজাৰৰ প্ৰয়োজনীয়তা আৰু জনশক্তিৰ চাহিদাৰ সৈতে সংগতি ৰাখি যাতে নিবনুৱাসকলক 'আত্মনিযুক্তি' পথৰ সন্ধান দিবপৰা যায় তাৰ প্ৰতি শাসক মহল সজাগ হৈছে। চলিত বিত্তীয় বছৰত উদ্যোগ স্থাপনৰ অৰ্থে ঋণৰ সীমা পঁচিশ হাজাৰ টকাৰপৰা পয়ত্ৰিশ হাজাৰ টকালৈ বঢ়াই দিয়া হৈছে। এই আঁচনিমতে সমাজৰ ধনী শ্ৰেণী যাতে লাভবান হ'ব নোৱাৰে তাৰ বাবে ঋণলাভৰ মাপকাঠি হিচাপে প্ৰতিটো পৰিয়ালৰ বছৰি আয় দহ হাজাৰ টকাত নিৰিখ বান্ধি দিয়া হৈছে। আগৰ বছৰবোৰৰ দৰে জিলা উদ্যোগ কেন্দ্ৰবোৰ এই আঁচনি ৰূপায়নৰ মূল সংস্থা হ'ব আৰু ৰাজ্যখনৰ বিভিন্ন বেংকৰপৰা ১৫ কোটিৰো অধিক টকাৰ ঋণ লোৱা হ'ব। আমি আশা কৰোঁ ৰাজ্য চৰকাৰে এই দিশত লোৱা প্ৰচেষ্টাবোৰ সফল কৰাত সংশ্লিষ্ট বিভাগৰ আমোলা বিষয়াসকলে আগ্ৰহ দেখুৱাব। নহ'লে ঘোষিত

নীতি আৰু সেইবোৰৰ প্ৰতিফলনৰ মাজত সমতাৰ অভাৱ হ'ব পাৰে।

ভয়াবহ নিবনুৱা সমস্যাবপৰা যাতে দেশত বিদ্রোহ, অগ্ৰবিপ্লৱ, ধ্বংসাত্মক কাৰ্যকলাপ আদিৰ উদ্ভৱ হ'ব নোৱাৰে তাৰ বাবে সমস্যাটোৰ সমাধানৰ ক্ষেত্ৰত গভীৰ চিন্তা চৰ্চা আৰু সাংগঠনিক দৃষ্টিভঙ্গীৰে আগবাঢ়িব লগা হৈছে। এইক্ষেত্ৰত তলৰ পৰামৰ্শসমূহ আগবঢ়াব পাৰি :

[ক] ভূমিনীতি সংশোধন কৰি পুঁজিপতি জমিদাৰ, মাটিগিৰিৰ কবলৰপৰা চোৰাংভাবে থকা লাখ লাখ হেক্টৰ মাটি ভূমিহীন কৃষকৰ মাজত বিতৰণ কৰি নিবনুৱাসকলক সংস্থাপন কৰিব লাগে।

[খ] গুৰু শিল্পৰ প্ৰতিযোগিতাত ক্ষুণ্ণ শিল্পসমূহ ধ্বংস হৈ নাযাবলৈ — চৰকাৰী প্ৰচেষ্টাৰে পুনৰ জীৱিত কৰি উন্নয়নৰ ব্যৱস্থা কৰিব লাগে। ক্ষুণ্ণ শিল্পই হাজাৰ হাজাৰ লোকক কৰ্ম সংস্থান দিব পাৰে।

[গ] অসমৰ বুকুত অজস্ৰ শিল্প সম্ভাৰ— খনিজ, বনজ, পশুজাত সম্পদআকাৰে আছে। এইবোৰ আহৰণৰ বাবে চৰকাৰে দ্ৰুত ব্যৱস্থা হাতত লৈ বিভিন্ন শিল্প উদ্যোগ গঢ়ি তুলিব লাগে। ক্ষিপ্ৰ শিল্পোন্নয়নে অজস্ৰলোকক কৰ্মসংস্থান দিব।

[ঘ] দেশৰ উদ্যোগবোৰ ৰাষ্ট্ৰীয়কৰণ কৰাৰ লগতে সম্প্ৰসাৰণৰ ব্যৱস্থা কৰি অধিক লোক নিয়োগৰ সুবিধাৰ সৃষ্টি কৰিব লাগে।

[ঙ] কৰ্মক্ষম শিক্ষানীতি গ্ৰহণ কৰি উৎপাদন কৰ্মৰ প্ৰতি শিক্ষিত ন-পুৰুষক আগ্ৰহান্বিত কৰি স্ব-নিয়োজনক্ষম কৰাৰ ব্যৱস্থা গ্ৰহণ কৰিব লাগে। কৃষি-শিল্প-বাণিজ্য আদি সকলো বিষয়তে, সকলো উৎপাদনশীল কৰ্মতে যাতে শিক্ষিতসকলক নিয়োজিত কৰিবপৰা হয় তেনে শিক্ষানীতি গ্ৰহণ কৰা উচিত।

[চ] প্ৰতি বছৰে যাতে কোটি কোটি নিবনুৱাস সৃষ্টি হ'ব নোৱাৰে তাৰ কাৰণে পৰিয়াল পৰিকল্পনাৰ যোগেদি জন্ম-নিয়ন্ত্ৰণৰ দ্বাৰা জনসংখ্যা বৃদ্ধি হ্রাস কৰিব লাগে।

১৯৭৮ চনত মহাৰাষ্ট্ৰত যিদৰে 'Youth Employment Service' নামৰ স্বেচ্ছাসেৱী সংস্থা গঢ়ি উঠিছিল, তিক সেইদৰে অসমৰ 'নিবনুৱা সংস্থা' সমূহে 'YES' ৰ দৰে নিয়োগ সেৱা আগবঢ়াব পাৰে। 'YES'য়ে কেৱল বিজ্ঞাপনৰ ওপৰতে নিৰ্ভৰ নকৰে। চাকৰি নাপায় হতাশাত কটোৱা দিনবোৰত নিবনুৱাসকলক উৎসাহ দিয়ে। যিবোৰ চাকৰিত বিশেষ কৌশলৰ প্ৰয়োজন হয় সেইবোৰৰ ক্ষেত্ৰত চমু প্ৰশিক্ষণৰ পাঠ্যক্ৰমো আয়োজন কৰে। তাৰোপৰি নিয়োগ কৰ্তা আৰু নিবনুৱাসকলৰ মাজত অহৰহ মত বিনিময় কৰে।

অসমত ঠায়ে ঠায়ে 'নিবনুৱা সংস্থা' গঢ়ি উঠিছে। 'জীৱিকা-সন্ধানী' বা 'আত্ম নিযুক্তি'ৰ উদ্দেশ্যেৰে গঠিত এই সংস্থাসমূহৰ মাজত কিন্তু গঠনমূলক চিন্তা-ধাৰাৰ অভাৱত আৰু ব্যক্তি-স্বার্থৰ বাবে উৰ্ধ্বৈ গতি কৰিব নোৱাৰাৰ ফলত নিবনুৱাসকলক সুনিৰ্দিষ্ট লক্ষ্যত উপনীত কৰিব পৰা নাই। বাতৰি কাকতত বিৱৰ্তিত প্ৰকাশ কৰি, চৰকাৰ আৰু নিয়োগ কৰ্তাৰ ওচৰত স্মাৰক পত্ৰ প্ৰদান কৰিয়েই এই সংস্থাসমূহে নিজস্ব অস্তিত্ব বজায় ৰাখিছে।

কৰ্মহীন জীৱনৰ মানসিক প্ৰতিক্ৰিয়া অতি ভয়াবহ। কৰ্মহীন ব্যক্তিৰ সৃজনী প্ৰতিভা, উৎপাদন নৈপুণ্য প্ৰকাশৰ সুবিধাৰ অভাৱত যে মৰহিয়েই যায় এনে নহয়; ই মানুহক জীৱন, সমাজ, ৰাষ্ট্ৰ আদি সম্বন্ধে হতাশ কৰি তোলে। বৰ্তমান অসমত সম্বন্ধে সংঘটিত হৈ থকা নানা ধৰ্মঘাট, ধোৰাও, ধনা, গণবিদ্বেষ আদি নৈৰাশ্যবোধৰেই জলন্ত প্ৰতিচ্ছবি। এই নৈৰাশ্যবোধেই মানুহক সমাজ বিৰোধ, সন্ত্ৰাসমূলক, ধ্বংসমূলক কাৰ্যত প্ৰৱৰ্ত্ত

কৰায়। নিবনুৱা সমস্যাই অসমদেশৰ বিপুল সম্ভাৱনাৰ অপমৃত্যু ঘটাইছে। এই ভয়াবহ পৰিস্থিতিয়ে আমাৰ গণতন্ত্ৰ ৰূপাই তুলিছে।

গতিকে এই ভয়াবহ নিবনুৱা সমস্যাৰপৰা যাতে দেশত বিদ্ৰোহ, অন্তৰ্বিদ্বেষ, ধ্বংসাত্মক কাৰ্য-কলাপ আদি উদ্ভৱ হ'ব নোৱাৰে তাৰ বাবে 'নিবনুৱা সংস্থা' সমূহে 'আত্মনিযুক্তি'ৰ বাবে আগবাঢ়ি অহা নিবনুৱাসকলক 'স্কীম', বেংক-ঋণ ইত্যাদি বিষয়ত সহায় আগবঢ়াব লাগে। তাৰোপৰি সংস্থাই কিছুসংখ্যক প্ৰাৰ্থী নিয়োগ কৰ্তাক লৈ সাক্ষাৎকাৰৰ ব্যৱস্থা কৰি উপযুক্ত বিবেচিতজনক নিয়োগ কৰিব লাগে।

এনেধৰণৰ কাৰ্যপন্থা হাতত ল'লে স্বেচ্ছাসেৱী সংস্থাসমূহে খলুৱা প্ৰাৰ্থীয়ে চাকৰি পোৱাত 'YES' ৰ দৰে সামান্য হ'লেও নিশ্চয়তা দিব পাৰিব। তেতিয়া শিক্ষাগত অহতা অনুসৰি নিবনুৱাসকলে বিভিন্ন পদত নিয়োগ পোৱাৰ সম্ভাৱনা উজ্জ্বল।

বিশেষকৈ চেলাচ'মেন, কাৰখানাৰ কৰ্মী, দাবোৱান, পিয়ন, অৰ্ডালী, হোটেল বয়, বিচেপ্চনিষ্ট, ড্ৰাইভাৰ, মালী, কাৰ্যালয় সহকাৰী, ষ্টেনোগ্ৰাফাৰ, টাইপিষ্ট ইত্যাদি তৃতীয় শ্ৰেণী আৰু চতুৰ্থ শ্ৰেণীৰ চাকৰিত খলুৱা নিয়োজিত হোৱাটো এশভাগ নিশ্চিত। তাৰোপৰি 'পাৰ্টটাইম', 'কেজুৱেল' ইত্যাদি চাকৰিত ভালে সংখ্যক নিবনুৱাই নিযুক্তি পাব। তেতিয়া সকলোৱে নিজৰ স্বার্থৰ বাবে সমূহীয়া সংগ্ৰাম কৰিব পাৰিব আৰু চৰকাৰেও খলুৱা স্বার্থ ৰক্ষা কৰিবলৈ ব্যৱস্থা গ্ৰহণ কৰিবলৈ বাধ্য হ'ব। অৰ্থনৈতিক দিশত সকলো স্তৰৰ লোকক আগুৱাই নিব পাৰিলে সংহতিৰ পৰিবেশো স্বাভাৱিকতে দৃঢ় হ'ব।

এনেদৰে সুপৰিকল্পিতভাবে কাৰ্যপন্থা হাতত ল'লে এখন সমৃদ্ধিময় অসম গঢ়ি তোলাৰ সপোন দিঠকৃত পৰিণত হ'বই হ'ব। ০০০

Development of Transport in Undivided Darrang

-APURBA KUMAR MEDHI
Lecturer, Deptt. of Economics

The Darrang District covers as alluvial tract between the Brahmaputra river on the south and the foot hills of the eastern Himalayas forming parts of Bhutan, Kameng and Subansiri districts of Arunachal Pradesh on the north. To the east it is bounded by the Lakhimpur district and to the west by the Kamrup district. The district covers a total area of 8,775 sq. kms. and had a total population of 17,36,188 according to the Census report, 1971.

A well developed system of transport and communication not only serves the social needs but also provides necessary infrastructure for rapid economic growth. Transportation plays a crucial role in shaping the destiny of a nation. In fact the whole structure of the industry and commerce rests upon the well laid foundations of transport. There is no other yardstick better than transport to

measure the pace of development of an economy.

(a) Old time route :

The present Darrang District had close cultural and trade links with the rest of India and other neighbouring countries. Its geographical position also favoured such ties. The Brahmaputra along its southern boundary was a natural waterway to other parts of India and passes on the north-west were outlets to Tibet and China. Tributaries of the Brahmaputra were also used to some extent for trade and communication. According to the Tabaquat-I-Nasiri, there were as many thirty passes between Assam and Tibet and through them horses were brought to Lakhnuti. During the reign of Koch King Narayanarayana (1534-1584 AD) the Gohain Kamala Ali (Road) connectnig Cochbihar in Bengal with Narayan-

pur in Lakhimpur district was constructed under the supervision of the King's brother, Gohain Kamala. The great road ran across the Darrang district and was completed in 1547 AD. A few Raj Ali (road) or raised roads or embankments were also constructed by the Assam Kings in the district. Generally speaking, road communication in Darrang district did not make as much head-way during the Ahom period as it did in Sibsagar district.

(b) Road transport :

When the British came into occupation of the district difficulty of communications proved to be serious obstacle to its development. When A.S. Mills visited Assam in 1853, the roads were few and bad. Although the Public Works Department was established in 1868, roads were concern of the Deputy Commissioner assisted by a committee. The Assam Local Rates Regulation of 1879 provided for the levy of a local rate and appointment of a committee in each district to control the expenditure on roads etc. Such committees were replaced in 1882 by subdivisional Local Boards which were entrusted with the maintenance of all roads within their jurisdiction except a

few main lines. It was only in 1890 that Provincial roads and ferries were taken over by the P.W.D. which were also to execute all works costing more than Rs. 500/-.

It was only after the constitution of Road Board in 1926-27 in Assam that the construction of roads made some headway. A separate Board was constituted for the administration of Tea Cess Fund for improvement of roads. Classification of roads into metalled, gravelled and unsurfaced, was proposed and mechanical means of construction was recommended. It was also proposed to finance, construction of bridge over 300 ft. in length by raising separate loans. In 1928, the Road Development Committee called for a change of the road policy of the Government, and suggested taking over of a bigger share of the road building activities. From 1929-30 onwards Assam received a substantial amount from the Central Road Fund. During the Second World War the road building activities were stepped up in Assam but being war-oriented, such activities were mainly continued to the south bank of the Brahmaputra. Till independence, the development of road communication of the district was rather

negligible, except in case of tea garden areas where good roads were constructed connecting with railway stations and steamer ghats.

After independence, in 1948-49 there were only about 100.7 kms. of metalled roads, about 675 kms. of gravelled roads, and about 77 kms. of natural soil roads under the central Assam division of P.W.D. This division comprised Darrang district, a part of Lakhimpur and Balipara Frontier tract. These figures indicate the paucity of road in Darrang district at that time. Some progress was made during the First Five Year Plan at the end of which there were about 957 kms. of all weather roads, about 35 kms. of fair weather roads and about 3 kms. of non-motorable roads giving a total of 995 kms of roads under the P. W.D. in Darrang district. Roads in the district further increased during the Second Five Year Plan. The total area of Darrang district according to the 1971 Census is about 8,720 sq. kms. and it had about 1,371 kms. of road under the P.W.D. of the Government of Assam.

The North Trunk Road which stems from the National Highway No. 31 connects Darrang with Kam-

rup and Lakhimpur district. Total length of this road in Darrang district is 233.56 kms. The importance of the North Trunk Road that runs across the district can hardly be over emphasised. This road recently was converted to National Highway No. 52. The arterial routes connecting various parts of the district with National Highway No. 52 have been gradually improved during the last two decades.

The difficulties of construction and maintenance of roads in the district are stupendous. The swirling currents of the Brahmaputra and its tributaries wash away many bridges and cause extensive damage to the roads. The roads have to be well-raised above the surrounding land level to protect them from floods. The construction of Kalia-Bhomora bridge over the Brahmaputra connecting Kalia-bar (Nowgong district) and Bhomora-guri (Darrang district) will improve the road transport system. The bridge is expected to be completed by April this year. Another proposed bridge over Jia-Bharali at Chowkighat on Tezpur-Jamuguri road which will be a connecting road to Kalia-Bhomora bridge, will give

a fruitful communication and improve the transport system.

(b) Railways :

The Tezpur-Balipara narrow gauge line was constructed in 1895 by a private company to afford outlets to tea manufacture in the district through the river port at Tezpur. There was also another small line about 25 kms. from Orang to Singri on the Brahmaputra to cater to the needs of the tea industry. It was only in 1912-13 that the Eastern Bengal Railway extended the Meter-Gauge railway track up to Tangla from Rangiya. Again in 1930, the Rangiya-Tangla section was further extended up to Rangapara an intermediate station of the Tezpur Balipara line. This was a major Railway Project in Darrang district and the total length of railways in the district came to 160 kms. from only 39 kms. of narrow gauge line in the beginning.

The Tezpur-Balipara Railway continued to function as a separate line till September, 1952 when Tezpur was directly connected with Rangiya-Rangapara North section the conversion of line from narrow-gauge to meter-gauge was completed by 1953-54. In 1960,

Government of India undertook the project of extending the North East Frontier Railway from Rangapara to North Lakhimpur, a total length of about 173 kms. This new railway line was opened to passenger traffic on phases from Rangapara North to Dhalaiabil in March, 1962 and Dhalaiabil to North Lakhimpur on 15th January, 1963. Most of these stations on the new line within the district are situated near tea gardens and rice fields. The important stations of this line like Balipara, Nizchatia, Viswanath Chariali, Monabari, Helem, Gohpur etc. are provided with facilities of water supply, waiting hall for passenger and goods platforms.

(d) Waterways :

As has been mentioned that the Brahmaputra which runs across the state served as a great highway of trade and commerce in the past when roads and railways were not developed. M. Cosh, writing in 1837, stated that a large boat took from six to seven weeks to come from Calcutta to Gauhati, though the post which was conveyed in small canoes rowed by two men, who were relieved every fifteen to twenty miles, reached

Guwahati in ten days and Viswanath Ghat in three days more. The river services had their heyday before "Assam link" in 1950. They continued, however, to carry about 80% of the jute and considerable quantities of petroleum products from Assam to Calcutta till they met with three major setbacks.

Firstly, the earthquake of 1950 caused considerable changes in the course of the Brahmaputra resulting in deterioration of the navigation channel, particularly in the upper reaches resulting in closure of river services by the joint Steamer Company from 1954 onwards. Secondly, the construction of the railcum road bridge known as Sarai-ghat Bridge across the Brahmaputra at Pandu in 1962 greatly improved the overlength road and railway transport system, and thus it dealt a great blow to river services. Thirdly, due to Indo-Pak hostilities in 1965, the Inland Steamer Services connecting Assam with the rest of the country was closed down.

It may be mentioned here that boats which supplemented Steamer

services are still used extensively and they still serve the purpose of trade and commerce to some extent in absence of Steamer service. In 1971-72 there were about 434 private boats and 238 commercial boats in the district. The ferry services in the district, are Tezpur-Silghat route and Panpur-Silghat route. In 1972-73 goods carried by these two services amounted to 6,360 tonnes and 120 tonnes respectively. There are some other ferry services over tributaries of the district which are maintained by the P.W.D. These are the following ferry services under, the Chariali division (1) Lower Borgang and lower Burai ferry service on Monabari-Barangabari road. Hohala ferry on Kalabari-Subansiri road. Other ferry services ply at Lower Gabharu ghat, Chowkighat and Silani-ghat over the Bharali river.

(e) Airways :

The only air field of this district is at Saloni which is, about 11 Kms north to Tezpur. The Indian Air Lines Corporation maintains the flight of this aerodrome with other stations. 000

- References :** 1. Goswami, P.C.—The Economic Development of Assam. 2. Assam District Gazetteer, 1978. 3. Statistical Abstract of Assam, 1951. Deptt. of Econ. & Stats., Govt. of Assam. 4. Transport Statistics of Assam. 5. B.C. Allen, Assam District Gazetteers, Vol V Darrang, 1905. 6. Journal of the North Eastern Council, Vol. VI No. 1 & 2 Jan-Feb. 1984.