

life, I do not remember any occasion when such a huge number of Members of Parliament thought over a problem and took such a tremendous decision. Therefore, the responsibility of taking a final decision lies with this House which represents the whole country. It is not a question of Gujarat; it is not a question of Maharashtra; it is not a question of Bombay city people. It is a question of the entire country and this House, representing the entire country, which took the decision and those friends should remember this thing.

The last speaker, Shri Patel said that it does not matter if Bombay is given to Maharashtra, it does not matter if Bombay is made a separate State, and it does not matter if it is given to a Central territory. What he wants is, Gujarat should be a separate State. But how does it matter, if it is a bilingual big State, for that is the desire of the country. That is the desire of the nation, and that desire was embodied in that decision which Parliament took at that time. (Interruptions.)

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Members should listen to others as well.

Shri Heda: I may tell the House that there were friends in the Opposition and who were defeated in the last elections simply because they supported the larger bilingual State. So, the sincerity of those Members is there, who knew that in the interests of the country, if they recommended that decision their fate was sealed. Even then they recommended it. So, let me state.....

Shri Khadilkar (Ahmednagar): Will they join Tamilnad now in order to get bilingual experience?

Shri Heda: Let me state that the decision that was taken was not taken by the people whose fate had been sealed, but rather, the decision was taken in spite of their individual interests. Let them not make it a

parochial or an individual issue. As I said earlier, it is not an issue of Maharashtra or Gujarat. It is the issue of the whole country. The best thing for them is to sit with us informally, whenever they want, and try to convince such a huge body of Members here and try to win the majority, and then alone I think that decision will be reverted.

Another thing is that when the country had taken the decision, it was expected that that decision would be given a fair trial. Unfortunately, it was not done. What happened is not very difficult to imagine or surmise. Different political parties and different organisations and individuals and different samitis had thrown plans and they organised meetings and played on the emotions of the people, and since there was not much time left between the decision taken by the Parliament and the date of elections, that emotion played in some parts in the elections in different places.

Mr. Deputy-Speaker: Would the hon. Member take some time more?

Shri Heda: Yes, Sir.

Mr. Deputy-Speaker: Then he may continue the next day.

#### CREATION OF NEW ZONE OUT OF N. E. RAILWAY

Mr. Deputy-Speaker: The House will now take up the half-an-hour discussion. Mr. Tiwary.

पं० डा० ना० तिवारी (केसरिया) :  
उपाध्यक्ष महोदय, कुछ दिनों से यह चर्चा चल रही थी कि नार्थ ईस्टर्न रेलवे के दो हिस्से किये जायें और एक भागाम जोन बनाया जाये, लेकिन इस का कोई भी विस्तार पूर्वक विवरण अभी प्रकाशित नहीं हुआ। इसलिये इस सम्बन्ध में तरह तरह की अटकलबाजियाँ हो रही थीं। उस दिन रेलवे

[संक्षिप्त ६:० ना० विचारणी]

के अनुदानों की मांग के समय मंत्री महोदय ने घोषणा की कि एक भासाम जोन बने जा रहा है, जिस का केन्द्र पांडू में होगा। लेकिन उस समय यह नहीं बताया गया था कि उस का विस्तार कहा तक होगा। तत्काल प्रश्न संख्या २६३ के उत्तर में भायब मंत्री जी ने कहा कि इस का विस्तार बरोनी तक भी जायेगा। इससे बिहार में बड़ी हलचल मची। बिहार और खास तौर से नार्थ बिहार शासन की ओर से सदा अपेक्षित रहा है। जब जब कोई ऐसा मामला आया, तो बिहार की पब्लिक प्रोपीनियन का या बिहार सरकार के आवेदन का कोई भी स्थान नहीं किया गया। जिस वक्त रेलवे का जोनल डिस्ट्रिक्ट बन रहा था, उस वक्त गोरखपुर नार्थ ईस्टर्न रेलवे का केन्द्र बनाया जाये, या कलकत्ता बनाया जाये, इस सम्बन्ध में यू० पी० और बंगाल के चीफ मिनिस्ट्रो में बड़ी लड़ाई चली। पोलिटिकल ग्राउंड पर कलकत्ता को केन्द्र बनाया जाने वाला था, लेकिन अन्त में गोरखपुर को ही बनाया गया। उस के बाद जब क्लेम सैकशन की बात चली, तो उस को कलकत्ता में रखने का विचार किया गया, लेकिन बहुत विरोध के बाद उस को गोरखपुर में रखा गया। जब ईस्टर्न रेलवे को दो भागों में विभक्त किया गया, तो यह उचित था कि बिहार में ही—और खास तौर से पटना में—उस का हेडक्वार्टर रखा जाता। अगर माइलेज की दृष्टि से देखा जाये, या केन्द्र का हिसाब लगाया जाये, तो यही उचित था कि पटना में केन्द्र होता, लेकिन उस वक्त भी बिहार की अपेक्षा की गई। कारण यह है कि बिहार एक शान्तिप्रिय प्रदेश है और वह गांधी जी के रास्ते पर चलता है और बहुत ची चपड़ करना नहीं जानता है। आप ने देखा होगा कि तेल का कारखाना बरोनी में बने, या और कहीं बने, इस सम्बन्ध में बिहार ने कोई डिमांड पेश नहीं की और न ही उसे इस सम्बन्ध में कोई आपत्ति है। एकसपटर्स की राय पर

ही यह तय किया गया कि उस को बरोनी में बनाया जाये, लेकिन बाद में उस के बिन्दु एक आन्दोलन शुरू कर दिया गया। हमें इस बात की जरूरत नहीं है कि सब चीजें बिहार में ही रखी जाये, लेकिन बिहार की कास्ट पर, उस की अपेक्षा और हानि कर के कोई कार्य नहीं किया जाना चाहिये। दूसरे प्रदेशों में अच्छी अच्छी योजनाएँ बनाई जाये, अच्छे अच्छे कार्य किये जाये, हमें उस में कोई आपत्ति नहीं है। भासाम के लिये अलग रेलवे क्षेत्र हो, उस का केन्द्र पांडू हो या सिलिगुड़ी हो, हमें इससे कोई मतलब नहीं है। हमारा कहना तो यह है कि इस प्रकार के मामले पोलिटिकल ग्राउंड पर—राजनीतिक दृष्टिकोण से—तय नहीं किये जाने चाहिये। अगर आप इस प्रश्न को इस दृष्टि से देखें कि इस क्षेत्र को या केन्द्र को कहा रखना उचित है, ताकि उस की व्यवस्था सुचारु रूप से चल सके, तो इस में बिहार को कोई उज्र नहीं होगा और न ही किसी को उज्र होना चाहिये। मेरी राय में तो नया क्षेत्र बनाना ही नहीं चाहिये था, क्योंकि जिस वक्त रीयुनिंग हुई, तो वह इस बिना पर हुई कि खर्च कम होगा। और एक कम्पैक्ट एरिया होगा, जिस के प्रशासन में सुविधा होगी। आप जानते हैं कि नार्थ ईस्टर्न रेलवे का नाम पहले प्रो० टी० आर० रेलवे था और वह बी० एन० डब्ल्यू० रेलवे का एक हिस्सा था, जिस का लोगों ने एक अलग ही नाम रख छोड़ा था—अर्थात् बी० के लिये बेहूदा, एन० के लिये नालायक और डब्ल्यू० के लिये बाह्यात। इस नामकरण से भ्रंदाजा लगाया जा सकता है कि वह रेलवे कितनी खराब रही होगी और नार्थ बिहार के लोगों को उससे कितनी असुविधा होती होगी। नार्थ बिहार एक बाटल नेक है। वहाँ पर जीवन-सुविधा की हर एक वस्तु बड़ी मुश्किल से मिलती है और बहुत महंगे दायों पर मिलती है। साउथ बिहार में सीमेंट का काम पाँच रुपये

है, तो नार्थ बिहार में छः रुपये है। साउथ बिहार में कोयले का भाव एक रुपया है, तो नार्थ बिहार में डेढ़ रुपया है। वहाँ पर ट्रांसपोर्ट की बड़ी दिक्कत है और यात्रियों की सुविधा की कोई चीज वहाँ उपलब्ध नहीं है। जब मैंने कहा कि दस वर्ष के बाद भी नार्थ ईस्टर्न रेलवे और खास तौर पर नार्थ बिहार के क्षेत्र में रेलवे की सुविधाये उतनी उन्नत न हो सकेंगी, जितनी कि और रेलवेज में है, तो रेलवे मिनिस्टर महोदय ने इस बात को कबूल किया और कहा कि वह इस बारे में प्रयत्न करेंगे। हम लोगों को आशा थी कि मुकामा पुल बनने के बाद कुछ दिक्कत दूर हो जायेगी, लेकिन मालूम होता है कि नार्थ बिहार के भाग्य में यह सुविधा नहीं है। मुकामा का प्रशासन पाड़ से किया जायेगा, लेकिन मैं यह कहना चाहता हूँ कि अगले दिनों में भी मुकामा से पाड़ आने जाने में तीन दिन लगेंगे और अगर बरसात हो गई और लाइन ढह गई, तो एक हफ्ता लग जायेगा। यद्यपि क्षेत्रीय प्रशासन इस बिना पर हुआ था कि इकानोमी होगी, कम्पैक्टनेस होगी और प्रशासन में सुविधा होगी, लेकिन अब पाड़ रिजन के बनने से सब कुछ समाप्त हो रहा है। कम्पैक्टनेस टूट रही है। प्रशासन में जो सुविधा होती, वह भी खत्म हो रही है और जो खर्च कम हुआ था, वह अधिक बढ़ जायेगा। हम तो यह देख रहे हैं कि रेलवे में बराबर एक्सपेरिमेंट हुआ करते हैं। एक वफा क्लासिफिकेशन का एक्सपेरिमेंट हुआ था—फस्ट क्लास, सेकंड क्लास, स्पेशल सेकंड क्लास वगैरह बनाये गये और उस में खर्चा हुआ, आमदनी घटी और फिर उस व्यवस्था को खत्म कर दिया गया। फिर रीपुर्निंग हुआ। जोनल सिस्टम लागू किया गया। उस को तोड़ कर डिविजनल सिस्टम, डिस्ट्रिक्ट सिस्टम लागू कर दिया गया। हमारा कहना तो यह है कि पाड़ में एक पूरा डिस्ट्रिक्ट बना दीजिये, डिबीजन बना दीजिये, डिटी जेनरल मैनेजर बना दीजिये, उस को पावर्स डेसीगेट

कर दीजिये। जो चाहे कर दीजिये, लेकिन बिहार को टुकड़ों में बांट देने का कोई मतलब नहीं है। इस प्रकार बिहार में चार रेलवेज हो जायेंगी—ईस्टर्न रेलवे, नार्थ ईस्टर्न रेलवे, नार्थ रेलवे और आसाम रेलवे। मान लीजिये कि बरौनी के लोगों को टाटानगर से कोई सामान मंगाना है और वह रास्ते में कहीं गुम हो जाये, तो उन लोगों को उस सामान के लिये या उस के कम्पेन्सेशन के लिये चार रेलवेज से लिखा पड़ी करनी पड़ेगी। एक क्षेत्र होने से यातायात में सुविधा होती है। अगर प्रान्त चार क्षेत्रों में बंट जायेगा, तो लोगों को कितनी दिक्कत होगी। मैं समझता था कि जो पहले रेलवे मंत्री थे, वे बिहार की दिक्कत को नहीं जानते थे, लेकिन हमारे वर्तमान रेलवे मंत्री श्री बिहार के हैं और वह मुजफ्फरपुर, पटना, दरभंगा गये हुए हैं, इसलिये वह नार्थ बिहार की दिक्कतों को अच्छी तरह जानते होंगे, लेकिन न मालूम क्यों—शायद यह वहां के लोगों का दुर्भाग्य है—जो कोई भी आता है, उस तरफ उसका ध्यान नहीं जाता है। अगर आप ने पाड़ को बनाना है, तो बना दीजिये। बिहार का हिस्सा गोरखपुर से इधर १६००, १७०० मील रह जाता है। उस को अलग जोन बना दीजिये। आप ने पहले छः जोन बनाये थे और फिर सात बना दिये। अब आठवां जोन बनने जा रहा है। अगर आप नौ जोन बना देंगे, तो कोई हानि नहीं हो जायेगी। आप ने ईस्टर्न जोन का माइलेज पांच छः हजार रखा था।

Shri Jadhav (Malegaon): May I point out, Sir, that there is no quorum in the House?

Mr. Deputy-Speaker: The bell is being rung. . . . Now there is quorum. The hon. Member, Pandit Tiwari, may continue.

पं० डा० बा० तिवारी : मैं यह कह रहा था . . . . .

उ. प्र. मन्त्री महोदय : अगर माननीय सदस्य उत्तर चाहते हैं तो अब वह अपनी स्पीच खत्म कर दें।

पं० डा० ना० तिवारी : मैं भी मि नट तक बोला हूँ और तीन चार मिनट में खत्म किये देता हूँ ।

करीब पाँच और छ हजार मील के बीच में उस जोन का एरिया था । लेकिन जब ईस्टर्न जोन हुआ, तो उसका २३०० मील का एरिया है । जब आप २३०० मील के एरिया के लिये एक जोन बना सकते हैं तो १७-१८०० मील के लिये भी बना दीजिये ।

रेलवे मंत्रो (श्री जगजीवन राम) :  
१७०० मील कहा पर ?

पं० डा० ना० तिवारी : गोरखपुर से ले कर कटिहर और फकीराग्राम तक । यदि आप ऐसा नहीं कर सकते तो कम से कम फकीराग्राम का जो स्थान है उस का पश्चिम आप गोरखपुर में आने दें और मुकामाघाट और बरौनी को भी इसके साथ ही साथ गोरखपुर में आने दें । यह मैं इसलिये कह रहा हूँ कि लोगों को इससे सुविधा होगी । इसके साथ ही साथ डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर्स को आप डिविजनल हैडक्वार्टर्स के बराबर की पावर्स दे दें । दो डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर समस्तीपुर और सोनपुर पहले गोरखपुर के अधीन थे और उनको आप पूरी पूरी पावर्स दे कर अपना काम सुविधाजनक ढंग से चला सकते हैं । जिस तरह से असम वाले आपका अधिक खर्चा करा रहे हैं उस तरह से इसका यह मतलब नहीं है कि मैं भी आपका अधिक खर्चा कराऊँ । मैं आप का कोई अधिक खर्चा करवाना नहीं चाहता हूँ । लेकिन हमारी सुविधा को ध्यान में रखते हुए, नार्थ बिहार की सुविधा को ध्यान में रखते हुए और बिहार जो तितर बितर हो गया है, उसको एक साथ बनाये रखने के लिये आप ऐसा करें कि फकीराग्राम से द्वापर गोरखपुर में आने दें तथा बरौनी और मुकामाघाट को गोरखपुर के साथ मिला दें और सारे नार्थ बिहार को एक साथ रखें जिससे जो वहाँ पर यातायात का डिफिकल्ट प्रॉब्लेम है वह आसानी से सुलझ सके ।

श्री विनूति सिन्हा (बगहा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैंने माननीय मंत्री जी के पास सिखा कर एक पत्र भी भेजा है जिसमें मैंने उनसे प्रार्थना की है कि यह जो आसाम जोन बनाया जा रहा है और जो हिस्सा आसाम में लिया जा रहा है; और पूर्वोत्तर रेलवे के अवशेष भाग में जिस एरिया को रखा जा रहा है, और किस किस एरिया को और कहीं कहीं रखा जाए, इस बारे में उस एरिया के जो मैम्बर पार्लियामेंट हैं, उनसे सलाह माँगविरा कर लिया जाए और किसी एपीड डिसिशन पर पहुँचा जाए जो अच्छा होगा । यहाँ पर बहस के लिए बहुत थोड़ा समय निर्धारित किया गया है और इसमें किसी किस्म का फैसला हो सकने की सम्भावना बहुत कम है । अधिकार आपके हाथ में है । और मेरी इतनी ही प्रार्थना है कि आप जो एफेक्टिव लोग हैं उन सब को बुला कर कोई ऐसा हल ढूँढिये जिससे कि सब को सुविधा हो ।

एक हैडक्वार्टर सोनपुर में है और उसका जो डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है वह समस्तीपुर में है लेकिन हम लोग जो बम्पारन जिले के हैं और जो गरीब आदमी हैं वे मारे जाते हैं जो मजफ्फरपुर है वह बीच में पड़ता है । उस पर कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है । मैं आपको बतला देना चाहता हूँ कि मजफ्फरपुर मेरा जिला नहीं है लेकिन वह बीच में था और उसके बारे में भी कोई विचार नहीं किया जा रहा है । हम बम्पारन से आते थे । समस्तीपुर दरभंगा से आते थे, सोनपुर से आ जाते थे । सब एक जगह आ जाते थे । डिवीजनल कमिशनर का हैडक्वार्टर तिरहुत में है । उसको आप खत्म कर रहे हैं । छपरा वाले चाहते हैं कि सोनपुर में रहें, दरभंगा और मजफ्फरपुर वाले चाहते हैं कि समस्तीपुर में रहें, लेकिन जो बम्पारन वाले हैं वे मारे जाते हैं । मैं चाहता हूँ कि डिवीजन में वाली जो स्कीम है वह पूर्वोत्तर रेलवे में भी कायम रहे और उसी तरह से वहाँ पर भी लावू हो जिस तरह से और रेलों

पर है और मुम्बईपुर में उसका हैडक्वार्टर रहे ।

अब मैं एक बात पूर्वोत्तर रेलवे की सर्विस कमीशन के बारे में कहना चाहता हूँ । वह कमीशन अलाहाबाद में है और कलकत्ता में भी । लेकिन हम लोग जो बिहार वाले हैं और जिन की आबादी करीब चार करोड़ की है उनको इनसे कोई लाभ नहीं हो रहा है और वहाँ पर आसानी से नहीं पहुँचा जा सकता है । इस बारे में मैं चाहता हूँ आप ध्यान दें और हमारी मदद करें । दिल्ली भारत का कैपिटल है और जिस तरह से यहाँ पर हर प्रकार की सुविधायें उपलब्ध हैं उसी तरह से जो लोग दूर रहते हैं उनको भी सब प्रकार की सुविधायें उपलब्ध होनी चाहिए । मैं माँग करता हूँ कि एक सर्विस कमीशन जो कि पूर्वोत्तर रेलवे के लिये हो उसकी स्थापना की जाए और उसकी स्थापना मुम्बईपुर में हो ।

अन्त में मैं इतना ही कहना चाहता हूँ कि जो डिवीजनल हैडक्वार्टर बने वह मुम्बईपुर में बने और कौन एरिया असाम में रहे और कौन बाहर जाए, उसके सम्बन्ध में मैं माननीय मंत्री जी से यह प्रार्थना करूँगा कि उस एरिया के जो एम० पी० हो उनसे सलाह करके अगर किसी फ़ैसले पर पहुँचा जाए तो अच्छा होगा । हमें देखना चाहिए कि इधर क लोगों को तथा उधर के लोगों को कोई दिक्कत न हो । कटिहार यदि असाम में चला जाय तो हर्ज है । उसको गोरखपुर में रहना चाहिए ।

Shri T. B. Vittal Rao (Khammam): The decision to form this separate zone by splitting the North-Eastern Railway into two zones was taken some time in May, 1957. May I know the reasons for the delay in the formation of this new zone?

I would also like to know what the determining factors for the formation of a separate zone are, because we shall have in this zone only a route mileage of about 2,000, whereas we have got various other zones which have got as much as 6,000 miles. So,

the two things will not be compatible.

Further, in the new zone that is going to be formed, I would like to know whether the divisional system of working or the district system of working would be followed, because we have switched over from the district system to the divisional system.

Finally, I would like to know at what stage the recommendations made by the Estimates Committee to have smaller zones stand. I am specifically asking this question because these recommendations were made nearly two years ago.

Mr. Deputy-Speaker: Shri Jhulan Sinha.

Shri Jhulan Sinha (Siwan): I have already had my answer outside this Chamber. Therefore, I shall not trouble the Minister here.

Shri Shree Narayan Das (Darbhanga): Since the details are lacking, we are not in a position to know what the circumstances were that compelled the Government of India to take up this question of regrouping of railways once again. At the time when this question of regrouping was considered....

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member should only ask one or two questions. That is all that he can do at this stage.

Shri Shree Narayan Das: What were the special circumstances that weighed with Government to have a bifurcation of the North-Eastern Railway? May I also know whether the Government of India have considered the difficulties that arose when regrouping was made, and whether those difficulties will not also come up now and be a great deterrent, and will go against some of the employees who are employed in this railway, by their being transferred, and so on?

Thirdly, what is the opinion of Government now with regard to divisionalisation or 'districtisation'? Have Government taken a decision as to

[Shri Shree Narayan Das]

whether the divisionalisation system will be followed or the other system will be followed, as was the view of Government before. At that time, there was no divisionalisation; there were only district administrations.

My third point is that I support the suggestion made by Shri Bibhuti Mishra that Members of Parliament from that area as well as members of the State Legislature and organisations representing trade and commerce in that area should have been consulted. Why were they not consulted? Why were they not taken into confidence before Government took the decision? I would ask Government to say whether they should not have consulted the Members of Parliament from that area, the Members of the State Legislature and the various representative organisations of trade and commerce there

श्री जगदीश राम : उपाध्यक्ष महोदय मैं ज्यादा बक्त नहीं लगा। यह बता देना आवश्यक है कि इस निश्चय पर पहुंचने की जरूरत किस तरह से पैदा हुई। जो आजकल नार्थ ईस्टर्न रेलवे है इसमें पहले कई एक रेलवेज थी। पहले प्रो० टी० रेलवे थी, आसाम रेलवे थी और मथुरा की तरफ एक छोटी लाइन थी। इन सब को मिला कर एक क्षेत्र बनाया गया। उसके बाद इसका काम ठीक से चल सके इसलिए इसमें गीजनल सिस्टम भी लाया गया और कुछ उपक्षेत्र बनाये गये। एक उपक्षेत्र मुजफ्फरपुर में था। लेकिन यह अनुभव हुआ कि इस उपक्षेत्र का निर्माण करने के बाद भी रेलवे का काम जिस दक्षता के साथ होना चाहिए वैसा नहीं हो रहा था। उसके बाद डिवीजन बन ने का भी निर्णय किया गया। लेकिन आसाम की अपनी एक निराली परिस्थिति है जिसका सम्बन्ध सिर्फ आसाम के साथ ही नहीं है बल्कि जिसका असरसारे देश पर पड़ता है। आसाम का एक स्ट्रेटिजिक इम्पारटेस बन गया है और यह आवश्यक था कि आसाम का सम्बन्ध देश के दूसरे हिस्सों के साथ ऐसा बनाया जाये कि

आवश्यकता पड़ने पर हम आसाम से देश के दूसरे हिस्सों में या देश के दूसरे हिस्सों से आसाम में तेजी के साथ यातायात का प्रबन्ध कर सकें। हम चाहते हैं कि ऐसा प्रबन्ध हो कि यातायात में कोई रुकावट न हो। आसाम के लोगों की जो राजनीतिक भावना है उसका स्थान इस निर्णय करने में गौण है। वह मुख्य विषय नहीं हो सकता। और मैं यह साफ कर देना चाहता हूँ कि जो मैंने यह निश्चय किया है उसमें आसाम की राजनीतिक भावना का खयाल नहीं रखा बल्कि देश की राजनीतिक परिस्थिति का ध्यान जरूर रखा है और किसी भी रेलवे का विस्तार करने में या उसको मजबूत करने में यह विचार तो हमको अपने सामने रखना ही पड़ता है कि सारे राष्ट्र पर इसका क्या असर पड़ता है। यह देखा गया कि हम आसाम रेलवे को सुदृढ़ नहीं कर सकते अगर आसाम के साथ उस रेलवे का सीधा सम्बन्ध न जोड़ा जाये। इस अनुभव के आधार पर वह सिद्ध हुआ कि जब तक हम आसाम में ही उस रेलवे का हेडक्वार्टर नहीं रखते हैं तब तक उस काम को तेजी के साथ नहीं कर सकते। इसलिए मैं यह बता देना चाहता हूँ कि हमने यह निश्चय आसाम की राजनीतिक भावना के कारण नहीं किया है। बल्कि जब मैंने यह निश्चय किया था उस समय वह चीज हमारे सामने थी ही नहीं।

एक चीज और मैं बता देना चाहता हूँ कि जिस वक्त डिवीजनल स्कीम चल रही थी उस वक्त जिन-जिन जगहों पर उपक्षेत्रीय दफ्तर खुलने की सम्भावना थी वहां के लोगों को तो कुछ प्रसन्नता थी लेकिन मैंने साथ ही साथ यह भी देखा कि उत्तर प्रदेश और बिहार दोनों स्थानों में जहां से डिस्ट्रिक्ट हटने वाले थे वहां के लोगों में काफी बेचैनी थी और मुझ से पार्लियामेंट के सदस्यों ने और वहां के दूसरे बहुत से लोगों ने भी अनुरोध किया कि हमारे यहां से डिस्ट्रिक्ट न हटाये जायें। लेकिन

डिबीजन धीर डिस्ट्रिक्ट एक साथ नहीं चल सकता था। इसका अभी भी कुछ नबारा सबन में माननीय सदस्य देख सकते हैं। दो-दो पंडित, श्री डी० एन० तिवारी धीर भी विमूक्त निम्न, वहाँ बैठे हैं पर एक मत नहीं हो सकते। मैं तो हर वक्त इस बात का स्वागत करता हूँ कि पार्लियामेंट के सदस्य भुक्त से मिलें. . . . .

उपस्थित सदस्य : यहाँ तो सभी पंडित हैं।

श्री जगदीश्वर राम लेकिन ये दोनों आपस में यह निर्णय नहीं कर पाते कि वह सोनपुर में होना चाहिए या मुजफ्फरपुर में होना चाहिए। अगर ये दोनों सदस्य आपस में निश्चय करके हमारे सामने पेश कर दें तो हमारा काम आसान हो जायेगा।

श्री सिंहासन सिंह गोरखपुर) वह तो गुजरात और महाराष्ट्र जैसा मामला है।

श्री जगदीश्वर राम : जनाब, मैं आपको बता देना चाहता हूँ कि लोगों को काफी परेशानी हो रही है कि उत्तर बिहार का ट्रेड, कामर्स और इंडस्ट्री सब कुछ बरबाद हो जायेगा लेकिन कैसे हो जायेगा यह किसी सदस्य ने नहीं बताया है। मैं बताना चाहता हूँ कि आज स्थिति क्या है। यह सोचना कि देश के किसी भी प्रदेश में केवल एक ही रेलवे चले यह असम्भव है। आप किसी भी प्रदेश को ले लें, चाहे आप बिहार को लें, या बंगाल को लें, या उत्तर प्रदेश को लें, या मध्य प्रदेश को लें, आपको मानना पड़ेगा कि उस प्रदेश में दो, तीन या चार रेलवे सिस्टम चालू हैं। और यह बिल्कुल मुनासिब बात भी है कि हमारा मुक्त इतना बड़ा है। यहाँ पर कई रेलवे सिस्टम हैं। आप छोटे से राज्य बंगाल को लें। उसमें भी नार्थ ईस्टर्न, साउथ ईस्टर्न और ईस्टर्न रेलवे सिस्टम हैं।

श्री सिंहासन सिंह : मद्रास।

उपस्थित सदस्य : पंजाब।

श्री जगदीश्वर राम : पंजाब में भी बोझ सा दूसरा रेलवे सिस्टम आ जाता है। तो मैं कह रहा था कि आपको सभी को कई रेलवे के साथ डील करना पड़ता है। बिहार के बारे में मैं अभी ईस्टर्न और साउथ ईस्टर्न के सम्बन्ध में नहीं कहूँगा, नाथ ईस्टर्न के सम्बन्ध में कहूँगा। अभी भी बिहार में जो रेलवेज हैं उनमें से २७४ मील पाडू रीजन में है और बाकी मुजफ्फरपुर रीजन में है और कुछ लखनऊ के इलाके में पड़ती है। मैं वहाँ बतलाना चाहता था कि सदस्यों में यह काफी गलतफहमी है कि हमारा काफी हिस्सा पाडू में चला जा रहा है। मैं उस गलतफहमी को दूर करना चाहता हूँ। आज भी नार्थ ईस्टर्न रेलवे का बिहार में १२६८ मील का माइलेज है। इसमें से २७४ मील अभी भी पाडू जोन में पड़ता है। अब जो नया जोन बनाया जायेगा, जिसका अभी हमने नामकरण नहीं किया है, उसमें यह २७४ से बढ़ कर ४५५ हो जायेगा। यानी १८१ मील और चला जायेगा। पंडित द्वारकानाथ तिवारी ने कहा कि हमारे यहाँ इतनी रेलवे माइलेज है तो उसको नया जोन बना दीजिये। शायद उनको प्राकट्य नहीं मालूम है या उत्तर बिहार की लम्बाई को उन्होंने इनप्लेट कर दिया है। जैसा मैंने आपसे कहा टोटल माइलेज १२६८ है जिसमें से अभी भी कुछ दूसरे हिस्से में है।

लोग यह कहते हैं कि अगर क्षेत्रीय कार्यालय पाडू चला जायेगा तो लोगों को गोरखपुर के बजाय पाडू जाना होगा और इसमें दिक्कत होगी। लेकिन अभी भी तो बिहार के कई सेक्शन हैं जिनको पाडू जाना पड़ता है। आप कहेंगे कि यह भी गलत है। लेकिन जैसा मैंने आपसे कहा कि यह तो सम्भव नहीं हो सकता कि हम इस तरह का जोन बनायें कि एक प्रदेश के लोगों को एक ही स्थान पर जाना पड़े, दो स्थानों पर न जाना पड़े। रेलवे के फंक्शनिंग के हिसाब से यह असम्भव है। यह बदकिस्मती की बात है कि हमारे यहाँ रीजनल भाषना इतनी प्रबल है।

श्री श्री नारायण दास : सवाल यह है कि आसाम जाने जाने में जो असुविधा अभी है वह बहुत दिनों तक दूर होने वाली नहीं है चाहे आप दूसरी रेलवे भी कायम कर दीजिये ।

श्री जगजीवन राम : मैं वही कह रहा था । माननीय सदस्य उसको फिर से समझने की कोशिश करें । अभी भी बिहार का २७४ मील का रेलवे का हिस्सा पांडू से है । उस हिस्से के लोगों को पांडू अभी भी जाना पड़ता है मुजफ्फरपुर नहीं जाना पड़ता ।

उपाध्यक्ष महोदय : जैसा कि माननीय सदस्यों ने कहा है वह श्रीर मिनिस्टर साहब आपस में बैठ कर इस मामले को तै कर लें । यह बिहार का मामला है । इसका फैसला तभी हो सकता है जब वह आपस में बैठ कर तै करें । यहां पर तो हर एक मيمबर की अलहिदा अलहिदा राय है ।

श्री जगजीवन राम : जो प्वाइंट यहा उठाये गये हैं उनको तो मुझे यहां जवाब देना ही है । मिलने के लिए तो जब चाहें वे मिल सकते हैं ।

श्री श्री नारायण दास जी ने कहा कि पार्लियामेंट के सदस्य, बिहार विधान सभा के सदस्य और मिनिस्टर साहब मिल कर इसका फैसला करें । लेकिन अगर जिस प्रदेश से सम्बन्ध हो उस प्रदेश के विधान सभा के सदस्यों से, पार्लियामेंट के सदस्यों से और दूसरे लोगों से मिल कर ही हम कोई फैसला करें तब तो हमारे लिये कोई निर्णय करना सम्भव ही नहीं होगा । इसलिए मैं इस सुझाव को तो किसी भी हालत में मानने के लिए तैयार नहीं हूँ ।

श्री श्री नारायण दास : सब की राय तो आप सुन लें उसके बाद जो चाहे करें ।

श्री जगजीवन राम : मैं इस सिद्धान्त को मानने को तैयार नहीं हूँ कि हमको अगर किसी राज्य के सम्बन्ध में निर्णय लेना हो तो उस राज्य की सरकार से ही नहीं बल्कि

वहां की असेम्बली के सदस्यों के मिल कर निर्णय करें । इस तरह से हमारा काम करना सम्भव हो जायेगा । कहां तक हम यह कर सकते हैं कि हम हर भीके पर वहां के असेम्बली के सदस्यों से राय लें और असेम्बलें आफ कामसे से बात करने जाएं ? उनके लिए रास्ता सुझा है, उन को जो कहना हो उस के लिए वह मेमोरेन्डम या रिप्रेजेंटेशन दे सकते हैं । हम आकर उन से राय लें, यह बात कोई मेरी समझ में नहीं आती, और मैं इस सुझाव को मानने के लिए तैयार नहीं ।

हां, मैं यह कह रहा था कि दिक्कत है । पहले तो यही बात मेरी समझ में नहीं आती है कि कितने लोगों को हेडक्वार्टर्स में जाने की आवश्यकता पड़ती है ? बहुत कम लोगों को वहा जाने की आवश्यकता पड़ती है, यह मैं नहीं कहता कि बिस्कुल नहीं पड़ती, और उसका उपाय किया जा सकता है । डिवीजनल सिस्टम को तो हम ने तय कर लिया है कि वहां नहीं करेंगे । छोटी रेलवे है, इसलिए वहा डिस्ट्रिक्ट सिस्टम ही रखेंगे । हा डिस्ट्रिक्ट के लोगों को जो अधिकार होते हैं वह डिवीजन वालों से कम होते हैं । लेकिन मैं इस चीज को भी देख रहा हूँ कि किस तरह से हम डिस्ट्रिक्ट को लिबरलाइज कर के उन्हें अधिक अधिकार दे सकते हैं ।

एक चीज दूसरी भी है जो हम सोच रहे हैं । यह प्रश्न पैदा किया गया कि सिर्फ आसाम का जो हिस्सा है फकीराघाट तक वह आसाम में रहेगा । इस की तह में एक प्निशंस प्रिंसिपल ( pernicious Principle ) उठाया गया है और वह प्निशंस प्रिंसिपल (Pernicious principle ) यह है कि जिस प्रदेश में जितनी रेलवे हैं वह उतनी :

बाहर न जाए । मैं इसे कबूल करने को तैयार नहीं । इस चीज को कबूल करने से रेलवे प्रशासन जो है वह कभी भी एफिशिएंटली फंक्शन ( efficiently function ) नहीं कर सकता है । हमें रेल को एक से अधिक प्रान्तों से हो कर के जाना पड़ेगा ।



हमारा एक ऐसा रेलवे सिस्टम भी है जो मुम्बई के एक हिस्से से लेकर दूसरे छोर तक पहुँचता है। अगर इस तरह से हर प्रान्त वाले सोचने लें कि जहाँ एक प्रवेश की सीमा खत्म होती है वहाँ पर उस की रेलवे की सीमा भी खत्म हो जाए और दूसरे राज्य से दूसरी रेलवे प्रारम्भ हो, यह असम्भव है, और चल नहीं सकता है।

एक यह बात उठाई गई कि बरोनी नये जोन में जाय या न जाय। तो हम ने यह निष्कर्ष किया है कि फिलहाल कटिहार तक ही पांडु में जाएगा। मोकामा ब्रिज बन जाने के बाद बरोनी का महत्व बहुत बढ़ जाएगा। शायद यह हमारे देश के बड़े मार्शलिंग यार्ड्स में से हो जाएगा। मैं सदन को यह भी बता देना चाहता हूँ कि बरोनी से जो हमारा आयात निर्यात होगा वह अधिकतर बरोनी में पूर्व के हिस्से में रहेगा। जितना हमारा सामान जाएगा, गुड्स ट्रैफिक होगा वह अधिकतर पूर्व को जाने वाला या बहा में आने वाला होगा। वास्तव में रेलवे को एडमिनिस्ट्रेटिवली एफिशिएंटली चलाने के लिए बिल्कुल मुनासिब सी बात जान पड़ती है कि बरोनी का हिस्सा भी पूर्व के साथ चला जाए। लेकिन यह अभी प्राविजनल फैसला समझिए, इस तरफ देखते हुए कि जब तक गंगा ब्रिज पूरा तैयार नहीं हो जाता है, तब तक इस सम्बन्ध में कुछ निश्चित फैसला करना मुनासिब नहीं है। लेकिन रेलवे के एफिशिएंट फंक्शनिंग के लिये ऐसा लगता है कि यह करना जरूरी है।

एक चीज में और भी सोची है, और वह यह कि इस समय बिहार का कुछ हिस्सा

पड़ता है या उत्तरी बंगाल का कुछ हिस्सा पड़ता है, जब तक आसाम लिंक नहीं बढ़ जाता है, तब तक वहाँ के लोगों को पंहुचाने में ज्यादा बक्त लगेगा या उन को परेशानी होगी। हम कोई ऐसा भी इन्सिचार्ज करना चाहते हैं कि उन्हें पांडु न जाना पड़े और उन का अधिकतर काम कटिहार में निकल जाया करे। इसका स्वरूप क्या होगा, यह मैंने अभी निश्चित नहीं किया है, लेकिन मैं कुछ इस तरह का इंतजाम करना चाहता हूँ कि इस इलाके के लोगों को पांडु न जाना पड़े, चाहे वह नार्थ बिहार के उस हिस्से के ही क्यों न हो जिस का सम्बन्ध पांडु से अभी भी है। मगर मैं एक आश्वासन देना चाहता हूँ कि यह फैसला किसी राजनीतिक बहस से नहीं हुआ है। हा, आसाम का एक अपना महत्व है, हमारी अन्तर्राष्ट्रीय सीमा बन जाने की वजह से उसका स्ट्रेटेजिक इम्पोर्टेंस (Strategic Importance) के उसका महत्व और बढ़ जाता है। इस दृष्टिकोण को हमें नहीं भूलना चाहिये, और इसलिए हम लोगो को यह निर्णय लेना पड़ा कि आसाम रेलवेज को हम मजबूत बनायें, दृढ़ बनाएँ और ऐसा बना दें कि आवश्यकता पड़ने पर देश के किसी हिस्से से भी आनाम में हम लोगो को और चीजों को जल्द से जल्द पहुँचा सकें। इसलिये हमें यह निष्कर्ष करना पड़ा। हा, डम पुनर्गठन में रेलवे कर्मचारियों का थोड़ा सा डिस्लोकेशन जरूर होता है, लेकिन हम प्रयत्न करेंगे कि कम से कम डिस्लोकेशन हमें करना पड़े।

18-07 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Saturday, the 17th August, 1957.