

SHRI SUKH RAM : Sir, I move :

"That the Bill be returned."

SHRI RAM AWADHESH SINGH : He could not satisfy me.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI H. HANUMANTHAPPA) : He has already said that he could not satisfy everybody.

The question is :

"That the Bill be returned."

The motion was adopted.

[**THE VICE-CHAIRMAN, (SHRI JAGESH DEASI), IN THE CHAIR.**]

STATEMENT BY MINISTER

Accident in River Ganga near Manihari Ghat in Bihar on 6th August, 1988

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT (SHRI RAJESH PILOT) : Sir, this House has learnt with deep regret and anguish the tragic boat accident which took place in the river Ganga near *Maniharighat* of Katihar district in Bihar on 6th August, 1988.

It has been reported by the Government of Bihar that the ill-fated vessel named "JALJARANG" started its journey in the cross ferry service from Maniharighat to Sahebganj on 6th August, 1988. At about 10.45 a.m., after proceeding about 100 yards from Maniharighat the motor launch lost balance and capsized. Reportedly about 300 persons were on board the vessel against the rated capacity of 123 passengers. A number of country boats which were near the site of the accident picked up about 125 persons and brought them to shore. Some of the passengers swam ashore. 22 bodies have been recovered and 66 persons have been registered as missing.

The State Government has further reported that immediately after the occurrence of the accident, the Block Development Officer, Manihari reached the spot within half an hour. The District Magistrate Katihar also reached the spot at

2 p.m. Efforts were made by the local administration to bring out the vessel with the help of tractors which was not successful. Therefore, immediately the Naval Headquarters and Eastern Naval Command were approached for assistance. 7 Naval Divers from Delhi and 30 jawans with 6 boats from Siliguri arrived for rescue and relief operations on 7th August, 1988. The Chief Minister of Bihar, his Cabinet colleagues and other senior officials of the State Government reached the site on 7th August 1988 and supervised rescue and relief operations. The Chief Minister also announced an ex-gratia payment of Rs. 5000/- to the kith and kin of the dead.

Due to the swift current in the river, the salvage operations could not be undertaken effectively. However, with the assistance of a private steamer and one steamer of CIWTC, attempts were made on 7th, 8th and 9th August, 1988 to pull out the submerged vessels on the evening of 10th August, 1988 the rescue vessels succeeded in temporarily lifting the ill-fated ferry launch out of water for about 30 minutes. At this time the local MLA and about 100 persons who had collected there were present and the State Government has reported that no dead bodies were trapped inside the vessel. It has further been reported by the State Government that the ill-fated vessel was built in 1975 and registered in 1976. The State Government has intimated that "the statutory requirement for the purpose of registration, grant of certificate of survey and issuance of certificate of competence of the crew members have been complied with in accordance with the provisions. The competent authority carried out the fitness tests of the vessels and on completion of such tests on 19-2-1988, issued a receipt in form No. 6 as required under Section 7 of the Inland Vessels Act, 1917 which is valid till 18-2-89.

A criminal case under various sections including 304, 304A, 307, 280 and 282 of the Indian Penal Code has been registered against Shri Narain Prasad Singh, the proprietor, the Manager, the Driver and other crews totalling 9. The Manager has been arrested on 7th August, 1988. Other accused persons are absconding. Warrant

of arrest has been issued for the arrest of the absconding persons and the State Government has initiated action to attach the property of the absconding persons. Sir, I have just received a message from the Bihar Government that they have obtained a permission from the court to attach the property of Mr. Bachcha Singh, who is the owners of the vessel. Show cause notice for cancellation of lease of ferry service has also been issued against the proprietor.

The State Government had on 9-8-1988 ordered a high level administrative inquiry by the Division Commissioner, Kosi Division, but subsequently on 13-8-1988 has announced the holding of a judicial enquiry.

I visited Patna as well as the site of the accident on 13th August, 1988 with senior officials of the Surface Transport Ministry. I had also an occasion to meet large number of people at the site of the accident including some survivors and relatives of the victims and I have conveyed to them the heart-felt condolences of the Government of India at the tragic loss of the lives.

As already stated the State Government have decided to order a judicial inquiry into this tragic accident. The full facts will be known after the inquiry report becomes available. In the meanwhile, what is important is that effective action should be taken against those who have not exercised due care and caution in the running of the ferry. Equally important is the need to take steps to prevent recurrence of such tragic accidents. We have received assurances from the State Government that they have initiated deterrent action against the owner of the ferry, the Manager and staff connected with the running of the ferry. We have also been informed by the State Government that all District Magistrates have been instructed to take adequate steps to prevent overloading of the ferries and to ensure compliance with the rules and regulations in order to prevent such mishaps. Other State Governments also have been requested to take similar action. We have also advised Bihar and all the State Governments to

verify the fitness certificates and the availability of safety equipment of all the licensed vessels ferrying passengers.

SHRI CHITTA BASU (West Bengal): Sir, if you don't mind, kindly allow me to seek clarifications first, because I have to leave to catch a train.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): All right.

SHRI CHITTA BASU: This statement conceals even more than what has been revealed in the Press.

First of all, may I know whether it has been drawn to the notice of the Minister that the District Magistrate has stated that 529 passengers were booked on that particular day. Now, he gave a number which does not tally with the number of the passengers who had booked. He says that about 300 persons were on board. Actually according to the statement of the DM, 529 passengers were booked. Is he sure about it and what steps have been taken by the Government to verify the number of the persons who got themselves booked and whether that booking clerk has been forced to give all those receipts or the tickets for verification of these. As far as I know he has been absconding and the Government has failed to take hold of him.

SHRI SHANKER SINH VAGHELA (Gujarat): What about without ticket people?

SHRI CHITTA BASU: I don't know that. As a matter of fact, he says 20 bodies have been recovered and 66 persons have been registered as missing. As a matter of fact this Figure is not correct. How does he come to this figure? What is the evidence on the basis of which he has concluded that these are the number of persons whose bodies have been recovered and 66 persons have been registered as missing.

[Shri Chitta Basu]

It is a fact that this ferry steamer system was run earlier by the Railways. At a certain point of time this ferry system has been licensed over to two private persons. I would like to know what was the reason behind withdrawing the Railways for conducting this ferry services and handing over to the private companies. May I know whether adequate precautions have been taken to verify the capacity of the private owners of the steamers to conduct this ferry? In this case, the private owners did not take adequate precautions to safeguard the security of the passengers. May I know the quantum of compensation so far paid or granted? It has been the demand of the people that the quantum of compensation should not be less than Rs. 1 lakh per person. May I know whether the Government propose to consider it with sympathy?

Lastly, the Ganga river flows throughout the State of Bihar and other States also. In this particular case, we are referring to Bihar. The number of bridges over Bihar connecting the two banks are very few and the Government's lethargy is also there. I only want to mention that the Ganga Road bridge at Patna was proposed as early as 1916 and has been completed in the year 1980. In this connection, may I know from the hon. Minister whether the Government proposes to have more bridges to connect both sides of the Ganga particularly in the urban areas so that the ferry system would be minimised and that would also ensure the safety and security of those who cross from that bank to this bank?

SHRI YASHWANT SINHA (Bihar) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I would like to point out in the beginning that the hon. Minister should be careful about what he is saying on the basis of the report of the Bihar Government. I am saying this because I come from that State, and I am aware of the fact that there is a river mafia operating in Bihar. This is a very powerful mafia. This is not the only ghat that the mafia has got. They have

108 ghats only in two districts in Bihar, namely, Katihar on this side of the river and Sahibganj on the other side of the river between which this motor launch steamer has collapsed or sunk. Now, it is not a question of politics. I would not like to inject any element of politics in this very gruesome human tragedy because whether we are sitting on this side or that side, probably we are subjected to the same influence. The point I am making is that, this mafia which is operating in Bihar has tremendous political clout and they have done it in the past and they have probably done it again. Mr. Vice-Chairman, they are capable of getting the bodies washed away. The Government was trying to recover bodies and the agencies, both private and official, were trying to recover bodies. Earlier, way back in 1948 there was a similar accident. A boat called Naryani capsized between Patna and the other side and this was this mafia it was the same family which was operating that steamer. This has been brought out by a judicial commission which went into this. They took steps to see that bodies floated down the river so that they were not recovered. Now, I am very surprised at the statement which the Minister has made here that a hundred people and local MLAs saw the steamer come up and they found that no bodies were trapped inside. As my friend, Mr. Chitta Basu has mentioned, newspaper reports indicate quoting the local authorities, that 535 tickets were issued. Now, Mr. Vice-Chairman what happens is that they issue the tickets on this side and collect those slips on the other. They do not issue regular tickets. They collect the slips or the papers on the other side when passengers alight because they want to avoid paying taxes. Therefore, this is the manner in which they operate. Now, the steamer got capsized and they all got sunk. So the record should be available that 535 tickets were issued. What has happened to those people? About 100 people were rescued, 22 dead bodies have been found. Where are the rest? They all came from different parts of the districts there. There are people from villages who don't have any awareness to report who is missing, who is not missing. Many of them were families on pilgrimage. So, about the correctness of

figures, I would urge very humbly on the Minister to check, to insist on the Bihar Government that correct figures should come. Now the other thing, Sir, is, this vessel was also carrying 600 bags of wheat. It was not only overloaded with passengeres, it was also overloaded with cargo. This is my information.

Now, the second point which I would like specifically to ask from the Minister is that two kinds of reports had appeared. One is that it was as a result of the engine failure. The Minister himself in his statement says that the motor launch lost balance and capsized. Now, how did the motor launch lose balance? The information is that it hit a sand bank and therefore collapsed. Now, in this connection, I would like to know from the Minister whether he is aware that this service used to operate traditionally even when the Railways were operating it from a ghat called Manihari-Kalafi Ghat. This was a traditional ghat and then sometime ago, this mafia operator changed the ghat to another one which is called the Majihari-Masjid Tola Ghat and this Masjid Tola Ghat is not a safe navigational channel. So, after proceeding a 100 yards, this steamer lost balance because it hit a sand bank. What exactly is the reason which eyewitnesses have given? The reports which have appeared say that it is only because it hit a sand bank that it lost balance and capsized.

Now, the third point which I would like to make is that no salvage operations were carried out for a long time. For 30 hours, nothing at all happened. The Minister in his statement says, the BDO reached there within half an hour. My information is that the BDO took two hours to reach and the District Magistrate took four hours to reach and even after the B.D.O., the District Magistrate and other officers had reached, no salvage operation was carried out for hours on end and the only rescue operation was by the local people who took to boats, who took to any other means which they had and they went and rescued the people. Now one other fact which has come about and about which no reference has been made in the Minister's statement is that the pilot

of the vessel was an apprentice and it is a difficult channel. The river Ganga is a very difficult river. It is not an easy river on which anybody can operate. I am sure, the hon. Minister is aware that when boats come into Calcutta port, what is the extent of care which is taken in piloting there. We pay our pilots a hefty amount every month in order to see that the boats come safely. Now, here the pilot appears to have been an apprentice and he could not control the vessel and fumbled. I would like to know from the Minister whether any enquiry has been made to find out whether the pilot was qualified.

Then the other point which has already been made, Mr. Vice-Chairman, Sir, is in regard to the Railway Ministry. I think, the Railway Minister is not present here but the real criminal of the case is the Railway Ministry because this ferry service and not only this ferry service there are other ferry services in Bihar, which were discontinued unilaterally, totally in disregard of public convenience, public safety by the Railway Ministry all of a sudden and it is basically they who are responsible because the mafia which is operating in Bihar has not only got its grip on Bihar Government but it has its tentacles spread out in Delhi also and they persuaded the Railway Ministry to give up this ferry service and once it was revived in 1981-82, but it was discontinued after a few months and it has not been revived. The real guilty party is the Railway Ministry and I would like to know from the Minister, now that notice has been issued to discontinue this ferry service and the other ferry services which the same party is plying, are also likely to be discontinued, what steps do the Government propose to take specially in the Railway Ministry to see that ferry services are once again introduced so that the travelling public is not put to inconvenience? Lastly, Sir, just one more point which I would like to make and about which I cautioned the Minister that day when I was speaking on the National Waterway bill. There is an Act on Inland Waterway declaring the river Ganga from Allahabad to Haldia as a National Waterway. This Act was passed in 1982. There are certain provisions in this Act which

[Shri Yashwant Sinha]

enjoin upon the Government a certain responsibility and that responsibility under the 1986 Act on National Waterway Authority has been transferred to that Act. Now, what are these provisions? These provisions are and I would like to draw the attention of the Minister to only one or two provisions only.

"Control activities such as throwing rubbish, dumping or removal of material in or from the bed of the national waterway and appurtenant land, in so far as they may affect safe and efficient shipping and navigation, maintenance of navigable channels, river training and conservancy measures."

The Act then says that the Government has the right to levy fees, which shall be collected in the manner prescribed, from all those who use the national waterway. Then it speaks of "the periodical inspection of the national waterway and the submission of the inspection reports to the Central Government." These are the various duties enjoined upon the authority. These are the duties which the Government has taken upon itself under the National Waterway Act as well as the Inland Water Transport Authority Act. I was pointing this out the other day. The Act was passed in 1982. Till date, according to my information, the Government of India has not framed any rules. From 1982 to 1988, six years have gone by. Yet no rules have been framed. Even if the rules have been framed, they have not been implemented. If the rules have been framed and implemented, this would not have taken place. The boat, I am appointing out to this House, Sir, took many hours to sink. It was fully submerged only at 3 P.M. It hit the bank and the capsizing started at 10.30 A.M. But up to 3 P.M. it was not fully submerged under water. And if steps had been taken by the Government or the agencies of the Government in time, a lot of lives could have been saved. This is a great human tragedy. It is unprecedented in recent times. No

such tragedy has taken place as far as navigation on inland waters is concerned. I would like to urge, through you, Sir, upon the hon. Minister, one point. Judicial inquiry will take place. Criminal investigation will take place. Cases will be started. But that Bacha Babu has not yet been arrested. He has applied for anticipatory bail. It shows the weakness of the Government. But the point I am making is, the Government of India must live up to the responsibilities they have assumed under the Act. If they do not, then they are also failing in their duties and responsibilities and they are equally guilty for the loss of human lives.

श्री राम नरेश यादव (उत्तर प्रदेश) :
मान्यवर, मैं एक ही सवाल पूछना चाहता हूँ ।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) :
बाद में पूछिए सबका खत्म हो जाने के बाद ऐसी परंपरा नहीं चलती है ।

श्री राम नरेश यादव : मान्यवर, मैं एक ही सवाल पूछना चाहता हूँ । मान्यवर, मैं माननीय मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि 6 तारीख की यह घटना है और 6 तारीख की घटना पर ब्रिशन 16 तारीख को हो रहा है और 16 तारीख को भी वहाँ के प्रशासनिक अधिकारी को छिपाने की कोशिश की गई है । इसमें यह कहा गया है कि गिरफ्तार करने के लिए कुर्की की कार्यवाही की गई है । मान्यवर, सरकार 6 तारीख की घटना के बाद 16 तारीख तक कुर्की की कार्यवाही नहीं कर सकी तो यह जिम्मेदारी किसकी है ? इसलिए ऐसा लगता है कि जान बूझकर वहाँ सरकार बच्चा सिंह को बचाना चाहती है ...

श्री कलाशपति मिश्र (बिहार) :
उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं उसी प्रदेश से आता हूँ जहाँ यह घटना घटी है । मान्यवर, सदस्य श्री चित्त बसु जी ने कहा है, बिहार की जितनी लम्ब ड है, बिहार के अंदर गंगा की भी उतनी ही लंबाई है । दो खंडों में बिहार बंट

हुआ है गंगा के कारण । सैकड़ों वर्षों से पटना, मनिहारी, साहिबगंज, भागलपुर, बरार घाट, फिर भागलपुर महादेवपुर घाट पर रेलवे स्टामर चलती थी । उपसभाध्यक्ष महोदय, पटना में रेलवे स्टामर चलती थी जब पटना में गंगा के ऊपर पुल नहीं था । उस समय भी प्राइवेट स्टामर चलाने वाले इतने प्रभावी और दबंग थे कि समानान्तर रेलवे स्टामर के उनके स्टामर चलते थे और आज भी वही प्राइवेट स्टामर वहां चलते हैं । गंगा पर पुल बन जाने के कारण किसने यह घोषणा की कि मनिहारी घाट-साहिबगंज तक रेलवे स्टामर ठीक नहीं है, भागलपुर महादेवपुर तक ठीक नहीं है—? रेलवे एडमिनस्ट्रेशन और स्टेट गवर्नमेंट इन सब पर इस प्राइवेट स्टामर के मालिक ने दबाव डाल रखा था । बिहार के साथ बड़ा अन्याय हो रहा है इसकी कल्पना नहीं की जा सकती । 6 अगस्त को उफनती हुई गंगा, अगर बिहार में गंगा के ऊपर कहीं सबसे चौड़ा घाट है तो उसी स्थान पर है । बाढ़ के समय, बरसात के समय मंत्री महोदय भूले नहीं, श्रावण का महीना आता है हर सोमवार को बिहार के अंदर देवघर में बाबा वैदनाथ धाम का तीर्थ स्थान है । हर सड़क पर, हर बस पर देखेंगे हजारों “बोलो बंद, बोलो बंद” का नारा लगाते हुए दिखाई देंगे । जहां कहीं कोई नदी आती है और घाट पार करने की व्यवस्था होती है तीन, चार-चार दिन रात सवारी प्राप्त करने के लिए घाट पर पड़े रहते हैं । क्या आपने जानने की कोशिश की है जब से श्रावण महीना प्रारम्भ होता है उस घाट से एक-एक दिन के अंदर कितने यात्री उस स्टामर के ऊपर चढ़ते हैं...

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : तीन दिन तो हुए हैं...

माननीय सदस्य : 15 दिन से ज्यादा ही हो गये हैं ।

श्री कंशाशक्ति मिश्र : 7-7 दिन पहले से ये यात्री शुरू हो जाते हैं ।

6 अगस्त के दिन उस श्रावण महीने के अन्तर्गत देवघर जाने के लिए बाबा वैदनाथ धाम के दर्शन करने के लिए हजारों हजार लाल कपड़ा पहने हुए “बोलो बंद”, “बोलो बंद” कहते हुए घाट को पार करते हैं । एक दिन ऐसा नहीं 600 से कम लोगों ने टिकट कटाया हो । मेरी जानकारी यह है कि 600 से अधिक यात्री उसमें लदे हुए थे । डेढ़ सौ बोरा चावल उसमें लदा हुआ था । जानकर आश्चर्य होगा कि स्टामर में तीन बी०एम०सी० (?) और एक हवलदार और एक लाख रुपया उस स्टामर में जा रहा था । हम कह नहीं सकते कि बैंक में जमा होने के लिए जा रहा था या किस का रुपया था और किस प्रकार का रुपया था । मैं चाहूंगा मंत्री महोदय इस बारे में जरा बताये । दोनों ओर बैंक हैं । इधर भी बैंक और उधर भी बैंक । पिछले साल ठीक इसी प्रकार से घटना घटते-घटते बची बरारी और महादेवपुर के बीच में । वहां लोग गये । कई माननीय सदस्य रेल मंत्री महोदय के पास गये । वहां रेलवे का दफ्तर है, रेलवे का स्टाफ है बरारीघाट के ऊपर दो-दो स्टामर खड़े हैं, स्टामर ठीक हैं आपने क्यों नहीं उनको चलकर प्राइवेट को इजाजत दी है ? आश्चर्य लगता है कि एक बार नहीं अनेकों बार वहां पर मास मूवमेंट हुआ, पब्लिक एजिटेशन हुआ लेकिन ऐसा वहां पर एक महाजाल बना हुआ है रुपये का प्रभाव कदम-कदम पर, घूस का प्रभाव कदम-कदम पर बना हुआ है । इतनी बड़ी क्षति हुई है । 8-10 हजार लोग इधर से उधर जाते हैं । रेलवे का स्टामर डब गया तो इसकी जानकारी मिली और एक वर्ष के अंदर इन घाटों के सामने 10-10, 20-20 नावें डब जाती हैं । किसी पर 40 आदमी, किसी पर 60 आदमी, किसी पर 30 आदमी डब जाते हैं, पता नहीं चलता । अगर आपने मनिहारी घाट से सारीगली, यह इस घाट का नाम है, रेलवे पुल नहीं बनाया, महादेवपुर घाट से लेकर बरारी तक रेलवे पुल नहीं बनाया तो यही होत

[श्री कैलशपति मिश्र]

रहेगा। पता नहीं प्रपोजल है या नहीं। केवल कभी-कभी समचार पत्रों को पढ़ कर पता लग जात है कि भागलपुर के पास बरारघाट के पास रेलवे पुल ब्रिज बनाने का प्रस्ताव है। प्रस्ताव वह किया गया है, लेकिन मैं जानना चाहता हूँ कि वह कब पूरा होगा? मैं यह कहना चाहता हूँ कि जब तब गंगा पर ब्रिज नहीं बन जाता है तब तक क्या वहाँ पर रेलवे का स्टीमर चलाएंगे? अभी स्थिति यह है कि रेलवे का स्टीमर चलाने के बजाय किसी प्राइवेट आदमी को या किसी माफिया को यह काम सौंप दिया जाता है जो लोगों को लूटते हैं और उनसे मनमाने पैसे लेते हैं। आपको यात्रियों के कष्टों का पता नहीं है। उनसे मनमाना किराया लिया जाता है। यह भी होता है कि अगर बर-बधू शादी करके आ रहे हों और वे सिर्फ दो हों तो उनसे कभी पांच सौ रुपये, कभी ढाई सौ रुपये और कभी-कभी तीन सौ रुपये तक मांग लिए जाते हैं और जब वर देने से इंकार करता है तो शादी करके ससुराल से आता हुआ लड़का मार खाकर अपने घर जाता है। हर साल इस प्रकार की घटनाएँ होती हैं। श्री राजेश पायलट तो वहाँ गये और 15 मिनट रहकर आ गये और उन्होंने वहाँ पर यह स्टेटमेंट दे दिया। मैं कहना चाहता हूँ कि यह स्टेटमेंट गलत है। उन्होंने स्थानीय लोगों से बात नहीं की, राजनैतिक कार्यकर्तारों से बात नहीं की, पत्रकारों से बात नहीं की। अखबार वाले उनसे बात करने के लिए तरसते रहे हैं। वे 15 मिनट वहाँ रहकर चले आए। मैं तीन चार सवाल करना चाहता हूँ। सबसे पहले तो मैं यह पूछना चाहता हूँ कि जब तक गंगा पर ब्रिज नहीं बन जाता है तब तक क्या आप वहाँ पर रेलवे के स्टीमर्स चलाएंगे? आप सीधे कह सकते हैं कि यह आपका विभाग नहीं है। लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि सरकार तो एक है। चाहे ट्रांसपोर्ट विभाग हो, रेलवे विभाग हो या होम मिनिस्ट्री हो, जिम्मेदारी तो आपकी है। इसलिए आप साफ बताइये कि जब तक रेलवे का ब्रिज नहीं बन जाता है तब तक क्या आप रेलवे का स्टीमर चलाएंगे? क्या आप इस

पर विचार कर रहे हैं? आप जानते हैं कि हर साल इसी प्रकार से लोग वहाँ पर मरते हैं, हत्याएँ होती हैं और लोग डूबते हैं। दूसरी बात मैं यह जानना चाहता हूँ कि बिक्री कितने टिकटों की हुई है? क्या आपने पूरा रिकार्ड प्राप्त किया है? कितने दिनों का प्राप्त किया है? श्रावण के महीने से पहले का प्राप्त किया है या श्रावण महीने के बाद का प्राप्त किया है? आपको क्या इन सारी बातों की जानकारी है कि श्रावण के महीने में वहाँ पर भीड़ बढ़ जाती है। आपने लाशों की बात भी की है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि इन दिनों गंगा की धारा इतनी तेज हो जाती है कि कोई भी लाश सीधे फड़क्का पर जाकर रुकती है? इसलिए क्या आपने फड़क्का से मनिहारी तक गंगा की छानबीन की है? सरकार यहाँ पर वक्तव्य तो दे देती है, लेकिन उसको असली स्थिति की जानकारी नहीं होती है। आपने इन्क्वायरी की चर्चा की है। बाद में जूडिशियल इन्क्वायरी भी हो रही है। मेरी समझ में नहीं आता कि इन दो इन्क्वायरीज का क्या मतलब है? जिस क्षेत्र के अन्दर यह घटना घटी है उसके अन्दर माफिया ग्रुप भी है। इसलिए आपके स्टेटमेंट को देखकर आश्चर्य होता है। आपके स्टेटमेंट को पढ़ने के बाद ऐसा लगता है कि आपने सबको पूरा-पूरा पाक-साफ कर दिया है। लगता है कि कोई दोषी ही नहीं, किसी पर इल्जाम कुछ ही नहीं सकता, कोई गलती ही नहीं हुई, कोई गलत है ही नहीं। अगर मंत्री महोदय का इसकी सफाई या इसको सर्टिफिकेट देने के लिये यह स्टेटमेंट है तो इन्क्वायरी किस बात की कर रहे हैं। जो आप दो इन्क्वायरी करा रहे हैं तो दो इन्क्वायरीज का क्या मतलब है यह मेरी समझ में नहीं आ रहा है।

अंत में मुझे बहुत दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि बार-बार इस तरह की घटनाएँ होती हैं। ऐसा भविष्य में न हो इसके लिये आप अपनी सरकार से निर्णय करवायें और फिर से रेलवे स्टीमर वहाँ पर चलवायें। नहीं तो लोग डूबते रहेंगे, मरते रहेंगे। यह पहली घटना

नहीं है। बार-बार इस तरह की घटनाएँ होती हैं। इसलिये भविष्य में इस तरह की घटनाओं की पुनरावृत्ति न हो, इसके लिये मैं आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय संतोषजनक उत्तर देंगे।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई): श्री सुकोमल सेन।

श्री रजनो रंजन साहू (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, इधर का नंबर भी आयेगा या नहीं?

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई): आयेगा, इनके बाद आपका नंबर है।

SHRI SUKOMAL SEN (West Bengal): Sir, I have read the statement. But I am sorry that although the incident is very much tragic and gruesome, the statement has been prepared very casually. It has been said in the statement that there were about 300 persons reportedly in the boat. How does it become 'reportedly'? Who reported it? Who reported that there were 300 persons? Was it the District Magistrate, or the Commissioner or the Proprietor of the steamer? Who is the person who has reported that there were 300 persons on the steamer? So far the Government has not tried to verify as to how many passengers were really there on board. We do not know whether they have seized the ticket books. As some of the hon. Members have pointed out, it has appeared in the newspapers and the Commissioner himself says that 509 persons were on board. After that, the Government says that 300 persons were there. I do not know how the Government of India has come to the conclusion that only 300 persons were there. I would like to have a proper clarification from the hon. Minister as to how they have arrived at this figure of 300 persons.

Now, another point is about the searching of dead bodies about which my respected friends has already mentioned. In fact, in which areas were

the dead bodies searched? Was it only at the spot where the boat sank or further down-stream? In this rainy season, the river flows very speedily. The dead bodies might have been washed away. Up to what area, were the dead bodies searched? According to the Government statement, only 22 bodies have been recovered. According to the statement, 66 persons have been registered as 'missing'. According to available reports, there may be over three hundred persons missing. So, I would like to know in which area the bodies were searched.

Now, I come to the salvaging of the boat on 10th August. The incident occurred on 6th of August. It was salvaged for half an hour only on 10th of August, i.e. after four days. The Minister says that the local M.L.As. were satisfied that there were no bodies stuck up in the vessel. It is possible that during the four days because of the speedy current of the river, the dead bodies might have been washed away. So, it was all the more necessary that the search should have been undertaken up to Farakka barrage. There is no indication up to what range the search was made. The Central Government should have jumped into the matter. They should not have depended on the Bihar Government. They should have come into the picture and ordered the search of the Farakka barrage for the dead bodies.

There was a mention that the fitness test of the vessel was done on 19-2-1988. I understand that according to the statute some life safety measure are required to be taken in the vessels itself such as life jackets or something like that. I would like to know whether the required number of life jackets were there in the boat so that the passengers could use them in case of an emergency. I think this thing was also covered in the fitness test. I would like to know what was the number of life jackets available in the boat. Now, what has happened has happened. Sir, my last

[Shri Sukomal Sen]

point is this: what has happened has appened; and what is to be done to prevent the recurrence of this type of tragedy? Sir, this type of tragedy may occur in other parts also where the private proprietors are allowed to run the ferry services on the rivers. I want to know whether the Central Government is taking up the matter with the various State Governments to look into this aspect so that a strict vigil is kept on the private ferry services or the rules are made more stringent so that a regular check-up is made, a regular vigilance is kept on the ferry services and over-loading and over-crowding is not done because since it is a question of earning more and more money, they do it, and when they do it, ordinary passengers are at the risk of losing their lives.

Sir, previously, when we from West Bengal had to come to North Bengal, we had to cross this river Ganga at this spot by railway steamers. Now after the construction of the Farakka Barrage, we usually go to North Bengal via Farakka Barrage by rail. But the railwaylines are still there upto Maniharighat on this side and Sakrighat on the other side. But the railway steamers have been withdrawn. Now the private steamers have been introduced. Either the river bridge has to be constructed on the river at this spot connecting the two sides or the railway ferry service has to be reintroduced because the private ferry service has been discontinued. It is good that this private ferry service has been discontinued. I want to know, as many Members have already asked, whether the railway ferry service is going to be re-introduced immediately and whether the Government is planning to construct a river bridge at this point because this point is heavily crowded. Many passengers cross this river every day at this point. So, a railway bridge is immediately

required to be constructed at that point. I want to know from the hon. Minister whether the Government is thinking on those lines.

श्री रजनी रंजन साहू (बिहार) : उपसभाध्यक्ष महोदय, 6 अगस्त, 1988 को एक स्टीमर दुर्घटना मनिहारी घाट में घटी। इस में 300 से 500 लोग मरे हैं। मैं सर्व प्रथम इस सदन के माध्यम क मृतकों के परिवारों के प्रति अपना शोसे एवं संवेदना प्रकट करना चाहता हूं। मैं माननीय जसवंत सिंह जी का भी आभार मानता हूं जिन्होंने इसे राजनीति का मुद्दा नहीं बनाया और उससे ऊपर उठ कर बात कही है। यह एक दुखद दुर्घटना है और आगे ऐसा न हो इसके लिए मैं मन्त्री जी से कुछ निवेदन करना चाहूंगा। साथ ही भूतल परिवहन मन्त्री श्री राजेश पायलट जी को धन्यवाद भी देना चाहूंगा क्योंकि उनके हस्तक्षेप से बहुत से तथ्य सामने आए और बिहार सरकार तत्परता से काम करने लगी है। 6 तारीख को यह दुर्घटना हुई, 11 तारीख के बाद से ज्यूडिशियल इन्क्वायरी, कुर्की, जल्ती, उसके मानिकों की पकड़-धकड़ शुरू हुई है। पता नहीं इस बीच में कहां कौन सा मामला था जो रुक गया था इसकी भी खोजबीन और जांच परिवहन मन्त्री जी करवाएंगे। अपने स्टेटमेंट में उन्होंने कहा :

"The State Government has intimated that 'the statutory requirement for the purpose of registration, grant of certificate of service and issuance of certificate of competence of the crew members have been complied with in accordance with the provisions. The competent authority carried out the fitness tests of the vessel...."

तो मैं माननीय मन्त्री जी से यह जानना चाहूंगा कि यह स्टेट्यूटरी रिक्वायरमेंट क्या है, उसके प्रोविजन क्या-क्या है, कितने स्टीमर आज की तारीख में इस प्रोविजन के आधार पर चलाए जा रहे हैं और उसका मेक क्या है, कहां बनाया गया है। जैसे कि उन्होंने स्टेटमेंट में कहा है 1975 में

बनाया गया, कौन सी कम्पनी ने इस स्टीमर को बनाया ? यह मैं जानना चाहूंगा। क्या मैं मंत्री महोदय से उम्मीद करूँ कि 5.00 P.M. 1977 का जो इनलैंड वेसल एक्ट है उसमें भी सुधार लायेंगे ? इस एक्ट की जांच होनी चाहिए। यह एक्ट बड़ा पुराना एक्ट है और जो स्टीमर के फिटनेस तथा क्रू के कम्पीटेंस का मापदंड इस एक्ट में है शायद मैं समझता हूँ कि वह अपने आप में पुराना हो चुका है। 1917 से आज के दिनों में बहुत सी बातें बदल गयी हैं।

मेरा दूसरा प्रश्न है कि स्टीमर घाट के किनारे पैसेंजर्स की सुविधा के लिए और बिना टिकट यात्रियों को जबर्दस्ती जहाज पर चढ़ने से रोकने के लिए क्या कोई व्यवस्था है जो स्टीमर चलाने वाले मालिक वहाँ अपनाये हुए हैं या जितनी टिकट काटी जाये उतने ही लोग उस पर चढ़ें इसके लिए कोई रोकथाम की व्यवस्था है। उसभाध्यक्ष महोदय, मेरा अपना अनुभव है कि ऐसे स्टीमर चलाये जाते थे, पटना में पहले घाट के बीच 20 सालों तक आता जाता रहा हूँ और मैंने देखा है कि जिस तरह से आदमी रैस में दौड़ते हैं उस स्टीमर पर दौड़ कर चढ़ते थे उसी तरह से उन स्टीमरों पर आदमी चढ़ जाते थे चाहे उनके पास टिकट हो या न हो। महोदय, यह प्राइवेट स्टीमर्स की बात है। यह बात भी सही है कि प्राइवेट स्टीमर्स के साथ हुई दुर्घटना के बाद 1948 से रेलवे द्वारा स्टीमर्स चलाये गये और तभी मे कुछ कंट्रोल हुआ अन्यथा जो घाट की व्यवस्था है, जो टिकट काटने की व्यवस्था है और जो उस पर चढ़ने की व्यवस्था है वह दयनीय है, देखने लायक दृश्य होता है जब स्टीमर लगता है तथा उस पर से लोग उतरते हैं और दूसरे चढ़ने को तैयार होते हैं। साथ ही कोई सेफ्टी डिवाइस नहीं होता। जब स्टीमर घाट के किनारे लगता है तो सारे पैसेंजर्स एक किनारे आ जाते हैं इससे कभी-कभी स्टीमर उभी वक्त डूबने लगता है। जो छोटे-छोटे प्राइवेट स्टीमर्स चलाये जाते हैं उनके लिए किसी पक्के घाट या प्लेटफार्म की व्यवस्था नहीं की गयी है जहाँ पर उनको रोका जाये। अतः इस तरह की व्यवस्था की जाये। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा कि क्या इन बातों का निरीक्षण उन्होंने

वहाँ किया ? यदि किया तो उन्होंने क्या पाया और आगे इसके सुधार के लिए क्या व्यवस्था करेंगे क्योंकि अभी जैसा कि पता है, करीब-करीब 50-60 इस तरह के प्राइवेट स्टीमर्स बिहार में चलाये जाते हैं और कभी-कभी दुर्घटनाएँ हो जाया करती हैं लेकिन कोई ऐसी व्यवस्था नहीं है जो इनको मुचारूप से चलाये। इसके बारे में भी मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट करूंगा और आश्वासन चाहूंगा कि इन सबकी व्यवस्था वहाँ करवायेंगे।

तीसरा जो मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूंगा वह है जैसे हमारे मिश्र जी ने अभी कहा कि रेलवे से अनुरोध किया जाये कि वहाँ उनके स्टीमर्स चलाये जायें। मैं समझता हूँ कि रेलवे का तो बिहार के मामले बड़ा कठोर एप्रोच है और अगर रेलवे वाले नहीं चलायेंगे तो क्या मंत्री महोदय रेलवे से उन स्टीमर्स को लेकर अपने विभाग द्वारा चलवाने की व्यवस्था करेंगे ? क्योंकि भूतल परिवहन सिर्फ समुद्रों में जहाज चलाने का मालिक नहीं है ये अपने देश में इनलैंड वाटर में इनको चलाने के भी अधिकारी हैं। इसलिए अगर रेलवे वाले नहीं चलाते हैं तो ऐसी जगहों पर, ऐसे घाटों पर ये अपने विभाग द्वारा क्या इनका संचालन करना चाहेंगे। इन बातों की ओर मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा। आपने समय दिया इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI V. GOPALSAMY (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, this steamer disaster in the swollen Ganga is worst ever in the State of Bihar. These hundreds of pilgrims would never have dreamt that the waters of the Ganges would tend to be their grave. Sir, this unfortunate, ill-fated steamer drowned in the Ganges but truth also is drowned in the statement of the Minister, because according to Katihar District Magistrate, Mr. Madan Mohan Sinha, nearly 300 passengers could have drowned while over 100 swam to safety rescued. According to the register maintained, 535 passengers were on board. But here the statement says: . . . reportedly about 300 persons were on board'. This tragedy is due to criminal negligence of the ferry operators as well as

[Shri V. Gopalsamy]

the Transport Department officials and their callous disregard for human life. Even the elementary concern for safety had been disregarded by these ferry operators who are ruling the waves of the Ganges. They have got their own political bosses. Therefore, this tragedy has happened.

It would be very proper on my part to quote the editorial appearing in 'the Times of India' of 10th August, a newspaper through which this Government releases very important documents. So it is very relevant.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Don't bring politics here also.

SHRI V. GOPALSAMY: It is a very important newspaper from the point of view of the Government.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): In the last sentence.

SHRI V. GOPALSAMY: This editorial says: "...after the overloaded steamer capsized in the river...it took a long, long time before even the pretence of a rescue operation was launched by the state government and the steamer's owners. Indeed, the unplanned and *ad hoc* attempt to tug the steamer out of the sandbanks into which it had apparently sunk served only to submerge it further and possibly resulted in more than had occurred initially, public administration"... the editorial says "itself has capsized in Bihar". It is an established fact that "the construction of bridges is stalled by private steamer operators who make massive profits from controlling this lifeline of the people in the northern and southern parts of the State." This editorial is very interesting. 'The Ganga road at Patna was proposed as early as 1916; it was completed only in the late 1980s. In the meanwhile, the railways, which used to run a relatively efficient and safe ferry, discontinued it, leav-

ing the field open to unscrupulous private operators to run ancient paddle-steamers of the sort Mark Twain worked on in the Mississippi in the 19th century." Because of this, they have got these ferry operators the river mafia who are controlling the waves of the Ganges. They have got their own links in proper places. That is why when the Ganga bridge was built in Patna, "the contract for collecting toll from vehicles was given to the same landlord-cum-ferry operators who had stalled its opening for years". This is the editorial.

Therefore, I would like to urge upon this Government and the hon. Minister to take a very serious view about what is happening in the Ganges due to this river mafia. You should see that at least, in future, such untoward incidents do not happen. Therefore, Sir, this editorial has thrown more light on this issue and I would like to be enlightened by the hon. Minister, the dynamic hon. Minister, on what has been said in this editorial. Thank you.

श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी (आंध्र प्रदेश) : उपाध्यक्ष जी, यह दुर्घटना हुई है 6 अगस्त को और आज वक्तव्य दिया जा रहा है 16 अगस्त को यानी 10 दिन के बाद। इसके बावजूद जो वक्तव्य दिया गया है, वह भी कोई ज्यादा संतोषजनक नहीं है। समाचार-पत्रों में जो हमने समाचार देखे और आपने जो वक्तव्य दिया, इसके जरिये जो समाचार मिला है, उसमें बड़ा अन्तर है। इसलिये यह संतोषजनक नहीं है। हम यह समझ नहीं पा रहे हैं कि असल में जो सही घटनाएँ हुई हैं, उसका जो वाक्या है, वह सरकार तक क्यों नहीं पहुँच पाता। घटना के तुरन्त बाद पत्रकारों ने वहाँ के

जो भी समाचार दिये, उसमें बताया कि 535 यानी उस मोटर-लांच में थे और आपके वक्तव्य के अनुसार 300 के करीब-करीब हैं, वह सही नहीं हैं, 300 के करीब यानी ज्यादा है या कम है, इसमें भी गुंजाइश है। इसमें यह भी कहा गया है कि मोटर-लांच में सिर्फ 123 लोगों के बैठने की गुंजाइश थी, मगर आपके वक्तव्य के हिसाब से 300 के करीब-करीब लोग बैठ गये थे, फिर मरे हुये 22 लोगों की बोडी पाई गई और जो मिसिंग 66 बताये हैं, अगर इन दोनों को मिलाये तो 88 होते हैं, तो बाकी कहाँ गये? इस तरह आपका वक्तव्य पूरा समाचार नहीं दे पा रहा है। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा कि जो रिपोर्ट आपके सामने बिहार सरकार ने भेजी है, उसमें कहाँ तक सच्चाई है कहाँ तक नहीं, इसका आपने इतिमितीन किया या कोई दूसरा जरिया भी अख्तियार किया, जिससे सही वाक्या आपके सामने आ सके क्योंकि सदन के सामने आप वक्तव्य दे रहे हैं, सारे देश को बता रहे हैं। क्या सिर्फ बिहार सरकार ने जो रिपोर्ट भेजी, उसे सही समझ कर आपने यह वक्तव्य दिया या दूसरे जरिये से भी जानकारी ली? एक तो यह बतायें।

दूसरा, जैसा कि मेरे साथियों ने बताया, वहाँ पर बहुत बड़ा माफिया गैंग आपरेट करता है कई सालों से, आज से नहीं और जैसा इसके बारे में कह रहे हैं कि इनकी गलती में या ओवर-लोडिंग की वजह से यह तमाम घटना हुई है। ऐसे वाक्यात पहले भी देखे गये, तो क्या सरकार ने ऐसे कोई कदम उठाये हैं या हिदायत दी है कि इन पर पाबन्दी बराबर हो? यह माना खूब है, रेगुलेशन है, कानून है लेकिन उनको अगर अमल में नहीं लाते हैं तो कोई मतलब नहीं रहता है खूब-रेगुलेशन का।

जो अधिकारी हैं निगरानी रखने वाले, उनके ऊपर आप क्या कार्यवाही कर रहे हैं? आपने इसमें बताया कि जिनकी गलती है, उनके ऊपर कड़ी कार्यवाही की

जायेगी। लेकिन कड़ी कार्यवाही तो बाद में करेंगे आज तक जो आदमी जिम्मेदार है, उसको भी पकड़ा नहीं गया, उसके बारे में कोई कार्यवाही ठीक से हुई नहीं। जो इसका मालिक है, जो मोटर-लांच का मालिक है उसको अभी गिरफ्तार नहीं किया गया। फिर जो चलाने वाला आदमी है, क्या उसको ट्रेनिंग दी गई या नहीं? ये कौन लोग थे, कैसे इंतजाम होता है, इसके बारे में कोई जिक्र इस वक्तव्य में नहीं है। तो मैं सरकार से यह चाहूंगा कि इन दुर्घटनाओं को रोकने के लिये, ऐसी जो जगह हैं, जहाँ फेराँज चलती है या बोट चलती है, वहाँ कोई पाबन्दी होनी चाहिये ताकि आम लोगों को आने-जाने की सहूलियत हो, कोई ब्रिज बनें और ऐसे इंतजाम हों ताकि लोगों को आने-जाने की सहूलियत हो। तो इस तरह तो हर बारिश के मौसम में बड़ी सादाद में लोगों को जाना पड़ता है, इस बारे में सरकार के पास कोई योजना है? इसके बारे में मंत्री महोदय बतायें। इसके अलावा जो लोग मरे हैं, वह गरीब किसान हैं मजदूर हैं, किस किसके लोग हैं, क्या इसके बारे में पता लगाया है? आपने मरने वालों के वारिस को पांच हजार रुपये देने का इसमें जिक्र किया है, पता नहीं यह पांच हजार भी उन्हें कब मिलेगा? आप तो एलान कर देते हैं, लेकिन किसी को पांच सौ भी नहीं मिलेगा। हालाँकि यह पांच हजार रुपये तो कम हैं, लेकिन सरकार ने कौन सा रास्ता अख्तियार किया है जिससे कि मरनेवालों के परिवार के जो बचे हुये लोग हैं उनके जो वारिस हैं उन्हें यह रकम मिलेगी? इसके पहले भी हमने कई बार सरकार की दृष्टि में यह लाया है कि जब कभी आप एलान करते हैं कि मुआवजा दिया जायेगा, लेकिन किसी को उतना मुआवजा मिला ही नहीं है। एक चौथाई भी नहीं मिल पाता है। मैं चाहूंगा कि आप इसके बारे में भी ध्यान रखें और हमें बताये कि किस तरह से यह पांच हजार रुपया उनको मिलेगा।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): That five thousand rupees compensation is by the Chief

[Shri Jagesh Desai]

Minister of Bihar, not by the Central Government.

श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी : वह तो ठीक है, लेकिन यह सरकार को चाहिये कि वह देखे कि ठीक ढंग से रुपया दिया जा रहा है या नहीं।

मैं इतना ही कहते हुये माननीय मंत्री महोदय से चाहूंगा कि ऐसी घटनायें होने का अंदेश रहता ही है, लेकिन सरकार को चौकन्ना रहना चाहिये और ऐसे हर कदम उठाना चाहिये ताकि लोग इस तरह की दुर्घटनाओं के शिकार न हों। धन्यवाद

श्री राम अवधेश सिंह (बिहार) : मान्यवर, इस दुर्घटना की चर्चा करते वक्त मेरा गला भरा हुआ है। यह कोई साधारण दुर्घटना नहीं है। मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि केन्द्र सरकार और बिहार सरकार ने... महोदय, मंत्री जी सो रहे हैं, अपनी ले रहे हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : वौन सो रहे हैं ? Don't say that.

SHRI RAJESH PILOT: Sir, it is very bad on his part to say that.

श्री राम अवधेश सिंह : मैं देखकर बोल रहा हूँ।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : वह नहीं सो रहे हैं बात खत्म हो गयी।

श्री राम अवधेश सिंह : मान्यवर, कुछ ऐसे बुनियादी सवाल इस दुर्घटना से जुड़े हुये हैं, जिनके बारे में मैं पूछना चाहता हूँ। इस संबंध में पूर्व सांसद और कटिहार जिले के अध्यक्ष श्री युवराज ने भी एक बयान जारी किया है और उन्होंने भी इस बारे में अपनी सफाई दी है। मान्यवर, अभी हमारे साथी श्री यशवंत सिन्हा और कैलाशपति जी ने काफी प्रकाश डाला है,

लेकिन मैं इस घटना के बैकग्राउंड में जाना चाहता हूँ।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : आप बोलिये लेकिन समय का ख्याल रखिये। दस मिनट में समाप्त कीजिये।

श्री राम अवधेश सिंह : महोदय, ऐसे मामले में . . .

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : हरेक मामला जो यहां डिस्कस होता है, महत्वपूर्ण है। They are all important. None is less important. But you please speak, whatever you want to speak, within the time given to you. I will not give more than ten minutes. So you please confine yourself to that. बाद में आप कह रहे बात रह गयी मुझे और टाइम दीजिये, तो वह नहीं हो सकता है।

श्री राम अवधेश सिंह : महोदय, इस जहाज का जो मालिक है बच्चा सिंह यह कोई नया आदमी नहीं है। इसका खानदानी पेशा है और इसी के खिलाफ में 1948 में नारायणी घाट दुर्घटना हुई थी। नारायणी नाम का जहाज डुबाया गया था। उस वक्त भी सोनपुर मेले का वक्त उसकी कैपिटली से चार-पांच गुना ज्यादा लोगों को उसमें बैठाकर उसको डुबा दिया गया। उसकी बाबत एक आयोग बहाल हुआ था। आयोग ने रिपोर्ट दी थी कि इस परिवार के किसी व्यक्ति को आगे इस काम में नहीं लगाया जाय। अथ्यर कमीशन बहाल हुआ था और अथ्यर आयोग ने यह रिपोर्ट दी थी कि उस समय बच्चा बाबू के पूर्वज भागौर सिंह - उस भागौर सिंह के ऊपर इल्जाम लगा, वे लोग जेल गये, सजा हुई और इसमें लिखा कि इस परिवार को इस काम में आगे नहीं लगाया जाय और यह भी लिखा था कि सोनपुर घाट में निश्चित तौर पर एक मजिस्ट्रेट रहेगा जो देखेगा कि ओवर लोडिंग न हो। लेकिन बिहार सरकार पर इतना

असर है इस आदमी को, चीफ मिनिस्टर से लेकर चीफ सेक्रेटरी और हरेक अधिकारी तक। जो माफिया शब्द उसके लिये इस्तेमाल किया है यशवंत सिन्हा जी ने उससे भी ज्यादा कोई शब्द किय जा सकता है तो इस्तेमाल किया जाना चाहिये।

मैं इस संदर्भ में राजेश पायलट साहब जी से एक सवाल पूछना चाहता हूँ। उसमें ओवर लोडिंग होने पर उसको पकड़ने की व्यवस्था है। उसके लिये अफसर तैनात रहता है। राज्य सरकार की ओर से भी और जहाँ केन्द्र का जिम्मा है वहाँ केन्द्र की ओर से भी। क्या जल परिवहन ने भी जो नदियों को पार कराने वाले परिवहन हैं, प्राइवेट या सरकारी तो उसमें ओवर लोडिंग को रोकने के लिये या जांच करने के लिये कोई व्यवस्था भारत सरकार से या बिहार सरकार से या कोई राज्य सरकार से है या नहीं? क्योंकि यदि रोड पर ओवर लोडिंग होती है तो उसको सजा होती है, उसको फाइन होता है। रोड में एक्सीडेंट हो जाने पर कुछ बच जाने की गुंजाइश हो जाती है लेकिन जल में एक्सीडेंट हो जाय, परिवहन डूब जाय तो बचने की कोई गुंजाइश नहीं इसके बारे में क्या भारत सरकार सोच रही है कि ऐसा कोई एन्फोर्समेंट आफिसर हो क्यों कि मान्यवर, वह तो एक दिन की बात नहीं है। रोज टिकट कटती थी और मैं दावे के साथ कह सकता हूँ कि किसी दिन वह चार सौ, पांच सौ से कम आदमी एक बार में पार नहीं करते। आप खड़े होकर किसी घाट में बिहार में देख लीजिएगा, जितनी कैपिसिटी है उससे दुगुने-तिगुने आज भी छोटी-छोटी फरियों पर लोग जाते हैं क्योंकि व्यवस्था नहीं है।

तो मैं आज इस बहस के माध्यम से मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि और भी जो घाट बचे हैं, जहाँ डूबना बाकी है, आप अगर डूबाना नहीं चाहते हैं तो क्या ऐसी व्यवस्था करेंगे कि ओवर लोडिंग नहीं हो?

मैं, महोदय, यह कहना चाहता हूँ

कि जब रेलवे से इस घाट पर प्राइवेट जहाज चलने के लिए पैरवी हो रही थी उस वक्त एक जांच बैठ गई। कटिहार के स्थानीय जिला प्रधान अधिकारी ने उन दिनों एक रिपोर्ट दी थी और उसने कहा कि रेलवे फर्री को हटाना बिल्कुल गलत होगा—सुरक्षा की दृष्टि से भी और यात्रियों के आने-जाने की दृष्टि से भी उसने बहुत विरोध किया था, बावजूद इसके राज्य सरकार और रेल मंत्रालय दोनों ने मिलकर के यह साजिश को और यह बच्चा बाबू को वहाँ पर दिया। अब हमारे समने कुछ सवाल हैं। मैं पूछना चाहता हूँ मंत्री जी ने कहा है कि 19 फरवरी को जांच हुई, लडसेस की जांच हुई, सारे कागज त की जांच हुई। सब फिट पाए गए। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि क्या उनका सर्टिफिकेट देखा गया या उसकी कैपिसिटी देखी गई? 123 आदमियों के लोड की कैपिसिटी है, यह उन्होंने खुद स्वीकार किया है। उस दिन ये खुद कहते हैं कि करीब 300 आदमी और 150 बोरा चावल या गेहूँ या अनाज था। तो वह भी करीब 270-75 आदमियों के बराबर लोड हो गया। तो सब भिला-जुलाकर 123 का पांच गुना उस पर लोड था। तो मंत्री जी बताएं कि क्या इनके अधिकारियों ने पूछताछ की राज्य सरकार के अधिकारियों से? क्या जांच पड़ताल की प्रक्रिया थी, क्या मशीन देखने की प्रक्रिया थी?

दूसरे, क्या रेलवे के लोगों ने स्थानीय नाविक या मछुओं से लक्ष्य निकलाने से मना किया और क्या प्रशासन की तरफ से बाधा आई? क्या इसकी जानकारी आपको है?

तीसरे, नदी में डूबे हुए जहाज को बीच मंझधार में 4-5 किलोमीटर दूर क्यों ले जाया गया? इसके साथ ही यह भी बताएं कि बच्चा सिंह का एल०सी०टी० जहाज जो कि मोटर, ट्रक आदि को पार करता है, उसको क्यों तोड़ दिया गया जिसमें कि कुछ मछुबे

[श्री राम अवधेश सिंह]

लोग सवार थे ?

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) :
मैंने आपको शुरू से बता दिया था।
अब मेहरबानी करके सवाल पूछकर बैठ
जाइए।

श्री राम अवधेश सिंह : तो एल०
सी० टी० जहाज इसलिए तोड़ा है कि
उसका अवशेष न मिले। जब जहाज
डूबता है तो उसके डूबने से सब चीजें
नहीं बह जाती, उसकी लकड़ी, उसकी
छाया सब कैसे बह सकती है ? तो मैं
पूछना चाहता हूँ कि यह जो जहाज
निकाला गया तो उसका ऊपर का
छज्जा भी बह गया था ? मेरी जानकारी
के अनुसार उसको तोड़कर यादमियों को
वहाँ से गायब कर दिया गया। तो
इसके बारे में आपकी क्या सूचना है ?

अंत में मैं पूछना चाहता हूँ कि
नौसेना के गोताखोरों का बचान भी
आमक है। वे धार की तेजी के चलते
नीचे साँज में प्रवेश करना नामुमकिन
करार देते हैं और फिर कहते हैं कि
हुबकी लगाकर भीतर प्रवेश करके देखा
तो जहाज पूरा टूट चुका था, मशीन
भी नहीं है, कोई लाश भी वहाँ अंदर
नहीं रह गई है। सारी लशों को उतार
कर बहा दिया गया। मैं आपसे जानना
चाहता हूँ कि इस बच्चा सिंह के काम
को बंद करने के लिए कमीशन ने लिखा
था कि उसको बंद कर दिया जाए,
तो उसे बन्द क्यों नहीं किया गया ?
वह ऐसा माफिया है, एक ही घाट
नहीं है, 108 घाट हैं। तो मंत्री महोदय
को मालूम है कि 108 घाट बिहार में
उन्होंने ले रखे हैं और प्रत्यक्ष रूप से
और सब लेट कर के भारी मात्रा में वह
पैसा इकट्ठा करते हैं और उसका
देता है। क्या पुनः रेलवे सेवा चालू
की जाएगी और प्लानिंग कमीशन ने
रिपोर्ट दी थी कि हर 50 किलोमीटर
पर गंगा पर एक पुल बनाने की जरूरत
है बिहार में तो क्या भारत सरकार
प्लानिंग कमीशन की इस अनुशंसा के

अनुसार गंगा नदी पर जो पूरा बिहार
इस छोर से उस छोर तक दो भागों
में जोड़ता है उस पर पुल बनाने की
सोच रही है। यही मेरे प्रश्न हैं क्या
मंत्री महोदय इनका जवाब दे दें।

SHRI GURUDAS DAS GUPTA
(West Bengal): Sir, the first question
and the most important point I would
like to ask from the Minister, whether
he is entitled to answer it or not, is
what has gone wrong in Bihar? To-
day morning itself we were discussing
Jahanabad. Only a year back we
were discussing Arwal. In between
we have discussed so many massacres.
Now we are discussing Maniharighat.
In all these incidents the victims had
been the rural poor. The human life,
particularly that of the rural poor,
has become a terribly cheap commodi-
ty in Bihar. Therefore, the first ques-
tion I would like the hon. Minister, as
the representative of the Government
to answer is what has gone wrong in
Bihar?

Secondly, the most important point, in
the name of the so-called viability of
each and every project, each and every
service, social viability is being deval-
ued. There is a word 'social viability'
and there is a word 'economic viabi-
lity'. In the name of economic viabi-
lity, social viability is becoming the
greatest victim. You will remember
that at the beginning of the session we
discussed the Railway accidents.
Therein I had said the Railways have
become unsafe because we have enga-
ged contractors for the maintenance
of railway traffic. It is again a
question of viability. Now between
Maniharighat and Sukrohatighat the
railway traffic has been given up be-
cause of the question of viability and
we have given it to the private people.
Therefore, privatisation has been done
to solve the problem of viability.
Whether it is in the case of the Rail-
ways or in the case of the water trans-
port in Bihar, privatisation has been
found to be the answer to solve the

problem of viability. Therefore, I would like to know whether the Government is going to give up social viability while determining the so-called economic viability in respect of many other things. May be the Minister is dynamic and I agree that persons should not be dragged in, but the attitude of the Minister is callous because his statement by itself does not bring out the real gravity of the problem of the accident. It is an unprecedented accident. Whether 80 people have died or 26 people have died, whether some people are missing or whether there had been timely action to save the people, whatever may be the answer to all my questions, the point is that an unprecedented tragedy has taken place. It was an unprecedented tragedy because it was overloaded. It was over-loaded because the owner was a private person. He was after money. It was overloaded not only because of the number of people, it was overloaded because of the commodities it was carrying. It was a colossal irresponsibility on the part of the owner and there was nobody to prevent such an irresponsible act. That is where the situation in Bihar points out to. Nobody can do anything. Mafia gang can operate in Dhanbad. Mafias can operate to massacre people. Even people can blacken the face of the Chief Minister. Anything can happen in Bihar. There is no Governmental apparatus to oversee and to prevent anything. There is no admission. What is the information? He is relying on what the District Magistrate has said that 300 people were there. May be as a result of the Constitutional deligation he is basing his report on the people who were the greatest offenders, the custodian of law and order in Bihar or the custodian of the Bihar Administration. They are the greatest offenders and you are basing all your information on the basis of the statement that they have given to you, to suit their interest. If they said that 500 people were there, then, of course, the indignation of the House will be much more in dimension. Therefore, you are giving a diluted

statement and you are believing in dilution and after giving a diluted statement you are asking us to stomach your dilution. That is the whole trouble. You must be aware that something is wrong in Bihar. Every now and then the situation points out . . .

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Even then it was three times more than the rated capacity.

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: It is not three times but much more than five times. My questions are three: (1) What are you going to do in Bihar? (2) Why this social liability is being sacrificed? (3) The Government at the Centre must make an independent enquiry. It is very difficult to have confidence in the enquiry that is being done in Bihar. Frankly speaking, whatever may be the follow-up enquiry, it is very difficult to have faith in the so-called enquiry being conducted by the Bihar Government. We have got still some confidence in you, at least not the way in which we have confidence in Bihar Government. Please have an enquiry on your behalf, through your agencies. You are having multiple agencies spread out all over the country. Do it. For heaven's sak do that enquiry with the help of those agencies and come out with a statement as to what actually happened. At that part of Ganges the flow of water is turbulent. Therefore, people who have been hospitalised must have died. You are putting that after two days. The ship was raised within 30 minutes the District Magistrate could see that there was no dead body—what an absurd piece of statement contained in the statement issued by the hon. Minister! Can that be relied upon scientifically? Why do you make that as part of our statement? Please tell us that you don't know. But you are saying that after 48 hours, the steamer was raised for 30 minutes and within a span of 30 minutes, the Magistrate and hundred people around there could see that there was no dead body. Who are

[Shri Gurudas Das Gupta]

those people around him? May be sycophants of the District Magistrate? May be your sycophants or may be any body's sycophants. Therefore, it is a false statement, non-scientific evidence, on the premise of which you are building. That is also the responsibility of the Minister of State for surface Transport. It is very unfortunate. Therefore, I would like to get all the three points clarified by him.

श्रीमती प्रतिभा सिंह (बिहार) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से जो मूल्य हैं उनके परिवारों के प्रति अपनी सम्बेदना और दुख प्रकट करती हूँ। मैं उत्तर बिहार की रहने वाली हूँ इसलिए पटना से मनिहारी घाट तक जहाज से यात्रा करती थी। सरकारी जहाज भी होते थे और निजी जहाज भी होते थे। जब सरकारी जहाज छूट जाता था तो निजी जहाज से जाने का अनुभव भी मुझे है। उस पर कितनी धक्का-मुक्की होती थी और किस तरह से हम पहुँचते थे। इसका भी अनुभव है। इन जहाजों पर कहीं तो दुगुने से भी ज्यादा संख्या यात्रियों की हुआ करती थी। इसलिए कई माननीय सदस्यों ने कहा और शब्दों तक में निकला कि उसमें 545 तो सिर्फ टिकट ही थे। हम लोग टिकट वहाँ खरीदे हुए हैं। इसलिये हम लोग जानते हैं कि किस तरह से निजी जहाजों में बिना टिकट वाले भी सफर करते हैं। जब जहाज छल जाता है तब वे जहाज पर कूद जाते हैं। उनको अपने प्राणों की ममता नहीं होती थी कि हम डब जायेंगे, हमारे प्राण निकल जायेंगे। तो वहाँ पर 545 टिकट इश्यू हुए तो ऐसी परिस्थिति में उसमें चलने वाले वे लोग भी होंगे जिन्होंने टिकट नहीं लिया होगा, उस पर कर्मचारी भी होंगे, लेबर भी होगी जो जहाज की रस्सी खींचते हैं, बांधते हैं वे लोग भी उसमें होते हैं। अगर इन सबको जोड़ा जाय तो उनकी संख्या 600 से ऊपर होती है। उस जहाज की क्षमता सिर्फ 125 व्यक्तियों की थी और उसके ऊपर से जैसा कि दूसरे माननीय सदस्यों ने कहा उस पर गेहूँ भी लादा गया था।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहती हूँ कि अगर जहाज इतना अधिक भरा न गया होता तो वह उलटता नहीं बल्कि वह धँस जाता।

श्री राम अवधेश सिंह : आज हिन्दी में बोल रही हैं, अच्छा लग रहा है।

श्रीमती प्रतिभा सिंह : मुझे बीस सालों से इन जहाजों में चढ़ने का मौका मिला है, इसलिये मैं यह बात कह रही हूँ। जब हम लोग चलते थे और ज्यादा लोग होते थे तथा जब वह जहाज हिलता डुलता था तो ऐसा लगता था कि अब बचे, अब गये। यह परिस्थिति होती है। श्री कैलाश पति मिश्र जी ने सही कहा है कि इस समय गंगा बड़ी हुई है और श्रावण का महीना होने के कारण देवघर जाने वालों की संख्या अधिक है, उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके द्वारा मंत्री महोदय से आग्रह करना चाहती हूँ, बड़ी विनम्रता के साथ कि उनकी मही संख्या क्या थी इसकी जाँच करवायें। महोदय, केन्द्रीय सरकार का इसमें कहीं पर कोई दोष नहीं। मैं केन्द्रीय सरकार के मंत्री महोदय को बधाई देना चाहती हूँ... (व्यवधान)...

श्री राम अवधेश सिंह : रेल मंत्रालय का दोष है।

श्रीमती प्रतिभा सिंह : ... वे वहाँ गये। उन्होंने उन लोगों के साथ सहानुभूति प्रकट की, यह हम लोगों के लिये बहुत बड़ा सौभाग्य का विषय है कि हमारे आस पास पोछने वाला भी कोई मंत्री मिला।

श्री राम अवधेश सिंह : दस मिनट के लिये रस्म पूरी की।

श्रीमती प्रतिभा सिंह : मुझे बोलने दीजिये। मैंने आपके बोलने में कोई बाधा नहीं पहुँचाई।

जहाँ तक उपसभाध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्यों ने बड़ा अच्छा सवाल किया कि बच्चा सिंह चाहे कोई भी सरकार सत्ता में हो और मैं भी यही मानती हूँ क्योंकि जब जनता पार्टी की सरकार सत्ता में आई थी तब भी यही लोग थे

जिनको कान्ट्रेक्ट मिला था। उस समय भी कोई दूसरा नहीं आया। इसमें मैं किसी को दोष नहीं देती। यह पार्टी लेवल से ऊपर की बात है। इसलिये मैं सरकार से जानना चाहती हूँ कि... (व्यवधान)... मैं चाहती हूँ कि सही संख्या जो मृतकों की है, सही संख्या उस जहाज पर चढ़ने वालों की क्या थी और उसके ऊपर गेहूँ की कितनी बोřियां लादो गई थी, मंत्री महोदय इसकी जांच करवाये और सही संख्या की हमें जानकारी दें।

दूसरी बात यह है कि 19-2-88 को इस जहाज को फिटनेस सर्टिफिकेट दिया गया और 6 अगस्त को यह घटना हुई। तो वह जो फिटनेस सर्टिफिकेट दिया गया वह किस प्रकार का था क्योंकि यह जो जहाज निजी जहाज है ये बड़े पुराने और खूंखार जहाज हैं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): They get certificates like this.

श्रीमती प्रतिमा सिंह : इसलिये मैं जानना चाहती हूँ कि कौन लोग थे जिन्होंने सर्टिफिकेट दिया। क्या ऐसा करके गरीबों को मार देना ठीक था। आखिर इंस्पेक्टर कौन था। इसको भी देखा जाय कि वे कौन लोग थे और उनको भी सजा दी जाय। ठीक है मालिक को पकड़ लिये, जहाज जो चला रहा था उसको भी पकड़ लिया लेकिन सर्टिफिकेट किसने दिया, उसका क्या हुआ? उसको भी पकड़ना होगा। उसने न सिर्फ जहाज को फिटनेस सर्टिफिकेट दिया बल्कि चालक की भी दिया। अगर चालक ठीक होता तो कितनी भी मुसीबत हो थोड़ा बहुत तो बचा लेता। जब एक दम से उल्ट जाँप केपस इज हो गया यानी चालक का कंट्रोल आपने हैंडल पर नहीं रहा। इसलिए कौन कोई न कोई किसी न किसी की पैरवी पर चालक था तो उसकी क्या क्वालीफिकेशन चलाने के लिए है इसकी भी जांच होनी चाहिये। क्या उसकी सही क्वालीफिकेशन थी या नहीं थी। वहाँ पर उसके साथ साथ और लोग भी जहाज के बचाव के लिए

होते हैं। अगर जहाज किसी दुर्घटना में फँसने लगे बालू में या ज्यादा तेज धार हो तो उसके लिए लाइफ बेल्ट, लाइफ जैकेट होते हैं तो क्या उस जहाज में ये सामान थे। जैसे किसी माननीय सदस्य ने पूछा कि तैरने के लिए जो आवश्यक सामान होते हैं तो क्या वे चीजें उसमें थी या नहीं थी क्या उसमें लाइफ बेल्ट थी या नहीं थी? मैं कहना चाहती हूँ कि इसके मुताबिक यह जो कहा गया कि 5 हजार रुपये दोगे तो सिर्फ 22 लाख बरामद हुई हैं उसमें इतने लोग थे बहुत थोड़े लोग बचे हैं बाकी लोगों का क्या हुआ यह भी मेरा प्रश्न है। बच्चों का टिकट नहीं लगता है। बहुत से लोग चलते हुए स्टीमर पर चढ़ जाते हैं उनका टिकट नहीं होता है प्लम पास होल्डर भी होते हैं तो उनका क्या हुआ? (व्यवधान)

श्री रजनी रंजन साहू : घाट पर रहने वालों का टिकट नहीं लकता है (व्यवधान)

श्री राम अवधेश सिंह : बिहार में रेल में तीन क्लास है फर्स्ट क्लास, सेकेंड क्लास और छत क्लास जो छत पर चढ़कर रेल में चलते हैं। (व्यवधान) गाड़ियां इतनी कम हैं कि छत पर चढ़ना पड़ता है रेल में।

श्रीमती प्रतिमा सिंह : दूसरा सवाल यह है कि आपने जो इसमें कहा है कि पैरा तीन में राज्य सरकार ने बताया कि दुर्घटना के तुरन्त बाद प्रखण्ड विकास पदाधिकारी मनिहारी आधे घंटे में दुर्घटना स्थल पर पहुंच गये। पहुंच तो वे गये लेकिन क्या हुआ। क्योंकि कलक्टर साहब तो दो बजे तक आये नहीं तो हुकमनामा किस ने जारी किया और क्या क्या हुकमनामा जारी हुए और कहाँ-कहाँ से रीलीफ के समान वहाँ लाये गये। यह सभी प्रश्न हैं। इन सारे प्रश्नों के विषय में जब पूरी रिपोर्ट पढ़ी गयी तो मेरे मन में भी कुछ दुविधा और शंका हो जाती है। इतनी बड़ी दुर्घटना हुई। 10 तारीख तक कोई विशेष प्रबन्ध नहीं हुआ।

[श्रीमती प्रतिभा सिंह]

ठीक है अगले दिन सरकार के लोग भी गये लेकिन 10 तारीख तक कुछ खास प्रबन्ध नहीं हुआ तो ऐसा क्यों हुआ ? किन कारणों से हुआ ? जब एक घटना हो गयी तो मेरा यह कहना है कि इससे भविष्य के लिये हम क्यों न सबक सीखें, ताकि आगे कोई दुर्घटना न हो सके। इस हिसाब से मेरा यह प्रश्न है इसलिये नहीं कि किसी को क्रिटीसाइज करें, गलत बताऊँ, सही बताऊँ, वह मेरा यत्न नहीं है। मेरा यत्न है, क्योंकि उसी प्रदेश की हूँ, जब भी दक्षिण बिहार से उत्तर बिहार आती है, तो कहीं न कहीं गंगा क्रॉस करनी होती है, पार करनी होती है। पुल बन गया, तो जान को राहत है नहीं तो हर बार जहाज द्वारा जाते हैं, अगर जहाज निकल गया, तो छः छः घंटे इन्तजार करना पड़ता है और मच्छर काटते हैं। मैं यह जानना चाहती हूँ कि मनिहारी घाट में पुल की व्यवस्था होगी या नहीं। चाहे वह रेल विभाग से हो, चाहे वह रफेस ट्रांसपोर्ट विभाग की ओर से हो। क्योंकि सरफेस ट्रांसपोर्ट के बारे में भी रेल विभाग का एक अधिनियम है कि जहाँ कहीं भी संभव हो, वहाँ पर इन लोगों का अपना कुछ अरेंजमेंट हो। वाटर नेवीगेशन का बिल इसी सदन में बहुत दिन हुए, पास हुआ, उसके मुताबिक इलाहाबाद से कर कलकत्ता तक वाटर नेवीगेशन का प्रबन्ध सरकारी तौर पर होना चाहिये। वह कानून लागू हुआ था या नहीं हुआ उसका अब तक क्या हुआ है, यह भी बताने की कृपा करें। इन शब्दों के साथ मैं मृतकों के परिवारों के प्रति अपनी संवेदना व्यक्त करती हूँ और मृतकों की संख्या की पूरी जानकारी लेने की अपेक्षा करती हूँ।

SHRIMATI BIJOYA CHAKRAVARTY (Assam): Sir, it is really very tragic and unfortunate and it is more unfortunate because these people have been killed because of negligence and carelessness. Moreover, I must say here that the approach of the Govern-

ment is very casual and callous. The Government is guilty of criminal negligence.

Sir, I want to put a few questions to the honourable Minister. First of all, I must say that the statement presented in the House is incomplete. Although the Minister concerned admits here that the ferry was heavily loaded, I would like to ask the Minister why he has failed to indicate here regarding the cargo. I came to know from the newspaper reports that the passengers vehemently objected to heavy loading of cargo and, in spite of their protests, the manager or the owner of the ferry never cared to listen to the protest and this tragedy is attributed to the heavy loading of cargo. Generally, Sir, in such accidents, it is the poor people who are the victims. Why should the poor people be allowed to be killed by these mafia groups? I would like to know whether the Government has got any control over these private ferry services or not or whether they have washed their hands clean because of the mafia that is operating between New Delhi and Bihar. Then, Sir, in the statement of the Minister, the exact number of the people who died in this tragedy has not been given properly. Is it because the Minister concerned deliberately tried to avoid giving the exact number and is it because the Minister wanted to deprive the kith and kin of the victims of the benefit which is offered by the Government to the families of the deceased in such accidents?

Sir, I would like to request the Minister to withdraw all the private ferry services and introduce Government ferry service. I also urge upon the Minister not to give a free licence to the mafia gangs to kill the poor people, the rural people, in this manner. Thank you, Sir.

SHRI RAOOF VALIULLAH (Gujarat): Sir, there are Press reports that when the honourable Minister was returning from the site of this accident on the 13th August, a large number of

people stopped his car and gave him a memorandum, a charter of demands, I would like to know what the demands were. The demands were of the people of that region. Has the Minister assured the people that a bridge will be constructed so that this kind of accidents can be avoided?

Secondly, Sir, was there a demand from the people that the ferry service should not be discontinued and was any assurance given by the honourable Minister that some boats would be brought from Goa and placed at the disposal of the people there so that ferry service is not discontinued?

Thirdly, Sir, when he visited the accident site on the 13th August, was it at his instance that a judicial inquiry was ordered? I am asking this question because it coincided with his visit and probably the announcement about the judicial inquiry came after his visit. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Yes, Mr. Minister.

श्री राजेश पायलट : उपसभाध्यक्ष महोदय, पहले तो सारे हाउस का, चाहे इधर के मैसेम्बर्स बोले या उधर के मैसेम्बर्स बोले, गुस्सा स्वाभाविक था, क्योंकि यह बहुत दुखद घटना थी।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : मैंने भी लिखकर दिया था।

श्री राजेश पायलट : आपने भी लिखकर भेजा। तो सबका गुस्सा स्वाभाविक था क्योंकि ऐसी दुखद घटना पर हर आदमी को दुख होता है। मैंने पहले भी जब यह बात सदन में उठाई गयी थी तो यही कहा था कि जब तक सारे फैक्ट्स एण्ड फिगर्स, सच्चाई सामने न आ जाये, सरकार से पूरे फैक्ट्स पता न लगे, हाऊस को पूरी इन्फार्मेशन मैं नहीं दे पाऊंगा। मैं सभी मैसेम्बरों की एक भावना से बिल्कुल सहमत हूँ कि इसमें लापरवाही हुई।

एडमिनिस्ट्रेशन की तरफ से लापरवाही हुई, जो हल्स एण्ड रेगुलेशन इन्फार्म करने चाहिये, वे नहीं हुए। ओवर-लोडिंग जाहिर है, क्योंकि 125 आदमी तो हम लोग रेस्क्यू करके लाये और टोटल कैपेसिटी 123 थी। 88 आदमी मिसिंग रिपोर्ट किये गये, सरकार को कि हमारे परिवार के ये आदमी मिसिंग है, जिसमें 22 डेड वाडीज मिली हैं और 66 अब भी मिसिंग हैं। तो अगर कुछ भी नहीं तो 125 और 88 को भी जोड़े तो भी ओवर-लोडिंग है। मैं जिस दिन वहां गया, वाइस चैयरमैन सर, कांशिश की गई कि सही पता लगे कितने पैसेंजर्स उस दिन बोट पर चढ़े लेकिन कोई भी ऐसा रिमोर्स नहीं था कि जहां से सच्चाई का पता लग सके। दो स्रोत थे जहां से सच्चाई पता लग सकती थी। वह या तो उनके रेकाइर्ज मिलते कि कितने टिकट बिके या वह क्लर्क होता जिसने टिकट दिए या वह लोग जो बोट को मैनेज कर रहे थे कहते कि इतने लोग हम साथ लेकर चले। वहां पर जब मैं गया तो मैंने लोगों से पूछा। किसी ने कहा, साहब 500 थे, किसी ने कहा 400 थे और जो आनरेबल मैसेम्बर ने कहा कि ज्यादा देर नहीं रुके तो मैं आध घंटे के करीब रुका। सब से यात-चीत की, लेकिन न लोगों में आपस में कोई ओपीनियन बनी हुई थी और एक कह रहा था कि 300 थे, दूसरा कह रहा था 500 थे और आपस में वहां झगड़े की नीवत आ गई तथा कम से कम वहां 400, 500 आदमी इक्कठे हो गए उस बैंक पर जहां कि मैं बोलकर आया हूँ। मेरा अपना ध्येय यह था कि मुझे कुछ पता लगे जिसमें कि सरकार की मदद हो सके। वाइस चैयरमैन सर, मैं यहां कोई किसी पक्ष को लेकर नहीं कि बिहार सरकार ने सब कुछ ठीक किया और कोई गलती नहीं की, यह मेरा ध्येय नहीं है, मेरा ध्येय तो हाऊस को सच्चाई बताना है कि इस ट्रेजेडी में यह-यह सच्चाई है और यह-यह फैक्ट्स हैं और जो सरकार तक पहुंचे हैं और सरकार आगे क्या कदम उठायेगी

[श्री राजेश पायलट]

जिससे ऐसी घटना देश में नहीं हो इस ध्येय को लेकर यह स्टेटमेंट दिया गया और इस ध्येय को रखकर ही मैंने आनरेबल मੈम्बर्ज की सारी बातें सुनीं। यह बात कहां तक सही है, क्योंकि यह रिपोर्ट मुझे भी मिली है कि इसे एक माफिया कहो या एक ग्रुप कहो जो इस काम को बहुत दिन से चला रहा है। आक्शन होते हैं फरीज के जो आज के हालात से पता लग रहा है कि वह किसी को आने नहीं देते और न इसमें पहले क्लॉज है कि बोटमैन या लोकल कोआपरेटिव्स जो हैं उनको प्रायिडटी देनी चाहिए और ने बेचारे गरीब कोआपरेटिव्स के पास इतने बड़े बँसल हैं और न वह आक्शन ले पाते हैं। यह पार्टीकुलर आक्शन इस प्रोपराइटर को 3 लाख 75 हजार में एक साल के लिए हुआ था। ऐसे 6 घाट हैं जिन पर ये मकैनिकली प्रोपैल्ड फॅरीज चलती हैं: बक्सर-उज्जर घाट, मुंगेरखरिया घाट, बराई घाट, मेहदेपुर, घाट, कहलगांव करहा गोला, मनिहारी, साहिबगंज, राजमहल मालदा हैं जिसमें से एक घाट पर तो सी.आई.डब्ल्यू.टी.सी. की फॅरी चलती है और बाकी पांच पर किसी-किसी नाम से चलती है लेकिन यह मैम्बर्ज का कहना सही है कि बिहार प्रदेश में सारी इसी ने दूसरे नामों से ले रखी हैं। यह हवा वहां जरूर है। तो यह हवा जरूरी है कि वहां सारी इस आदमी के नाम से तो हैं लेकिन डिफ्रेंट नामों से हैं।

श्री राम अवधेश सिंह : यह सच्चाई है।

श्री राजेश पायलट : अब एक दिन में मैं कैसे कहूं। जो मुझे पता लगा वह मैं बता रहा हूं और मैं हाउस को विल्कुल सच्चाई के साथ बताना चाहूंगा कि यह मुझे लोगों ने भी कहा और जो मुझसे शिकायत की वह यह की कि ये लोग चलाते थे और एक-एक रुपया और आठ-आठ आने में पैसेजर्स को ले जाते थे जिससे कि रेलवे फॅरीज

फेल हो जाए। यह भी शिकायत लोगों ने की कि यह बराबर में फॅरीज सुबह चलती थी और मुझे खूब याद है वाइस चेयरमैन सर, भागवत झा आजाद एम. पी. थे लेट चीफ मिनिस्टर मि० सिंह उनकी वाइफ जो चुनकर वहां से आई यह 1985 में हमेशा मुझ से कहते रहे कि रेलवे फॅरीज अगर बंद कीं तो कोई इंतजाम करो। मैंने चेयरमैन, इनलैंड वाटर ट्रांसपोर्ट को वहां भेजा मि. डराकल जो एक्स एम. पी. हैं। लेकिन हमारे पास कोई पैसेंजर वॅसलज नहीं थे जो हम फॅरीज में लगा सकते। मैंने भी रेलवे मिनिस्ट्री से रिकवेस्ट की कि ऐसी शिकायतें एन.एम.पीज., की आ रही हैं। मैंने भी अपनी तरफ से रेलवे मिनिस्टर से प्रार्थना की थी लेकिन रेलवे मिनिस्ट्री जब तक 1985-86 में फैसला ले चुकी थी कि हम कोई फॅरीज नहीं लेंगे, और जो उनकी फॅरीज थी वह उन्होंने सारी हटा ली थीं। उस वक़्त यह आक्शन हुई और स्टेट गवर्नमेंट के एक्ट में यह फॅरीज जो वहां थी उन्होंने आक्शन दे-दे कर इन लोगों को दे दीं। अब दो बातें आती हैं।

(व्यवधान)

श्री कंलाश पति मिश्र : मैं मंत्री महोदय को जानकारी के लिए केवल बताना चाहता हूं। रेलवे स्टीमर और यह जो फॅरी स्टीमर रहे हैं यह दोनों एक नहीं हैं, रेलवे स्टीमर का साइज बड़ा रहता है। यह बड़ा स्टीमर है रेलवे स्टीमर सब बेकार पड़े हुए हैं। किसी ने उसको लिया नहीं।

6 P.M. श्री राजेश पायलट : वाइस चेयरमैन साहब, मैंने यह नहीं कहा कि दोनों का साइज बराबर है। लेकिन यह जो पैसेंजर ले जाते थे, इनका इन्टेंशन यह थी कि रेलवे को घाटा जाय, जिससे सरकार उनको बंद कर दे। ऐसी भी शिकायत लोगों ने मुझसे वहां पर दी।

अब सवाल दो बचते हैं, एक तो यह सही पता लगता है कि कितने पैसेंजर थे। हमने, राज्य सरकार ने जो प्रोपराइटर था, बच्चा सिंह ज्यादातर कहते हैं बिहार में, उसका नोन-बेलबल वारंट लिया और जो अभी तक उसने रिपोर्ट

नहीं की तो हमने, जैसा मैंने कहा, कीर्ट से उसकी सारी प्रोपर्टी गवर्नमेंट के साथ अटैचमेंट करने के आर्डर लिए। इसलिए कि, जिससे लोगों को यह पता लगे कि सरकार की नीयत उसको पकड़ने की है क्योंकि वहां यह भी हुवा चली कि उसको कोई पकड़ने वाला ही नहीं है। जो नौ कमेम्बर थे, चाहे वह पायलट थे या मेकेनिकल में थे, उनके भी नोन-वैलेबल वारंट हमने इसू करवाए, जिससे नौ के नौ भागे नहीं, जल्दी पकड़े जायें। कर्लक भी मिसिंग है, जिसने टिकिट बांटे हैं और वहां पर कोई सिस्टम था ही नहीं, लोग आते थे और चढ़ जाते थे। फिर कारगो इस जहाज में एलाऊ नहीं था, लेकिन लोग कहते हैं कि कारगो भी था, कोई कहता है डेढ़ सौ बोरे गेहूं था, कोई सौ बताता है। तो अभी सरकार इस पोजीशन में बिल्कुल भी नहीं कि यह कह सके कि डेढ़ सौ बोरे थे या दो सौ बोरे थे या पांच सौ आदमी थे। यह तो जहां तक सरकार ज्यादा से ज्यादा सच्चाई तक पहुंच सकती थी, कोशिश की। मैंने खुद टेक्नीकल आफिसर्स के साथ बैठकर बातचीत की कि कितनी इसको लंबाई थी, कितनी चौड़ाई थी, पता चला कि 54 फीट और 12 फीट थी, फिर यह लगाया कि कितना क्षेत्तफल इसका आता है, उस क्षेत्तफल में कितने आदमी आ सकते हैं और यह सब हिसाब लगाकर हमने सच्चाई तक जाने की कोशिश की।

वाइस चेयरमैन साहब, मैं इस बात से हाऊस से सहमत हूं कि अभी भी सरकार इस पोजीशन में नहीं है कि यह कह सके कि इतने आदमी थे। वहां मुआदी करवाई तो उस मुआदी में, जैसा सिन्हा जो कह रहे थे, ठीक कह रहे थे कि उसमें उसी जिले के ही आदमी नहीं थे बल्कि कुछ पिलग्रिमेज भी थे, दूर-दूर से आए थे, लेकिन उम्मीद थी कि आकर लोग बताएंगे कि उनके परिवार के यह मेम्बर वहां थे, तो मुआदी जब उन दो जिलों में करवाई तो वहां पर 88 व्यक्तियों की रिपोर्ट करवाई गई कि हमारे परिवार के इसमें इतने व्यक्ति

थे। तो सरकार उसी फिगर को सच्चाई से ले सकती है। इस तरह यह 88 आदमी मिसिंग हैं, जिनकी रिपोर्ट उनके परिवार के लोगों ने करवाई और इनमें 22 की बोडी मिल गई है।

जैसा मैंने कहा अपने स्टेटमेंट में वाइस चेयरमैन साहब, कि नेवी के डाइवरस यहां गए और वह भी डाऊन करण्ट तक। मैंने स्वयं उनसे बात की कि कैसे-कैसे उन्होंने ढूंढा वे कहते हैं कि हमने खुद डाऊन में जाकर ढूंढा जैसा फरवका बेराज का कैलाशपति ज ने कहा, उसका करण्ट बहुत तेज है, मैं खुद वहां देखा कि करण्ट इतना तेज है कि कोई बोडी अगर डूब भी गई होगी तो हो सकता है, 15 किलोमीटर पर आकर फ्लोट करना शुरू करे या 20 किलोमीटर पर आकर फ्लोट करे। तो यह जो आपका सुझाव कि फरवका बेराज तक भी दिखाया जाए मैं आज जाकर इसे स्टेट-गवर्नमेंट व कन्वेय करूंगा कि फरवका बेराज तक देख लें, क्योंकि वहां करण्ट जाकर रुकता है। हो सकता है कि वहां कुछ बोडी हमें और मिल जायें।

तो एक बात यह थी, दूसरी बा सरकार के आगे के कदम क्या होंगे यह तो, जो सरकार सख्त से सख्त कदम उठा सकती थी सरकार ने उठाए इस सरकार ने जुडोशियल इन्क्विररी के आर किए। अब सारे फेक्ट्स सामने आएंगे वाइस चेयरमैन साहब जुडोशियल इन्क्वाय एडमिनिस्ट्रेटिव इन्क्विररी से ऊपर मानो जाता है कि उसमें जुडोशियल आद को लगाते हैं, जिसका एडमिनिस्ट्रेशन कोई लगाव न हो, जो सभी फेक्ट्स सांग लाने का कोशिश करेंगे। आगे के कदम उठाने के बारे में, मैंने जैसा अपने स्टेटमेंट में कहा, बिहार सरकार का कहा है, 3 स्टेटों को लिखा है, सब अपने-अपने इन कामों को देखें। वहां जो चैकिंग हो चाहिए थी, चैकिंग का वहां कोई सिस्टम नहीं था, कितने पैसेजर बेटाए, कितने बेटाए, कोई चेक नहीं था, कभी-कभी पांच घंटे खड़ी रहती थी और जब तक पैसे

[श्री राजेश पायलट]

न आ जायें, नहीं चलती थी, कोई टाइमिंग नहीं थी, कोई उनसे पूछने वाला नहीं था कि कितने लोग ले जा रहे हो ! हालांकि ला में सब कुछ लिखा हुआ है कि इतको चेक करना चाहिए कि इतने से ज्यादा पैसें जर नहीं होने चाहिए, लेकिन मुझे वहां यह लगा कि ऐसा कोई सिस्टम वहां नहीं था, न कोई आफिस था, न बैठने की, चेकिंग की कोई जगह थी, बस एक घाट था और वहां से फेरी जाती थी, आती थी ।

वाइस चेयरमैन सहेब, यहां जो बातें सब लोगों ने कही हैं, दो बातें उनमें आज मेन आई हैं, एक तो आगे के लिए जो हम कदम उठा रहे हैं और दूसरी बात कि फेरीज प्राइवेट को दे रहे हैं या नहीं दे रहे हैं, आगे के लिए क्या कदम उठाने हैं । मैंने उस दिन स्टेट-गवर्नमेंट के आफिसर्स से बातचीत की थी और मैंने कहा कि अभी हमारे पास तो फेरी सी० आई० डब्लू० सी० में है हैं नहीं, आई० डब्लू० आई० टी० में हैं नहीं, अब या तो हम लोन पर स्टेट गवर्नमेंट को दिला कर, आफिसर सेंट्रल-गवर्नमेंट से दिला कर डेपुटेशन पर साल, छह महीने तक चलवाएंगे, जब तक स्टेट गवर्नमेंट अपना इन्फ्रा-स्ट्रक्चर कंप्लीट वहां न कर ले, या हम लोग इसमें दूसरी गवर्नमेंट से फेरीज ले कर सी० आई० डब्लू० सी० के अण्डर में चलाएंगे लेकिन लोगों की जो कठिनाई है उसे जल्दी-से-जल्दी दूर करने की हम कोशिश करेंगे ।

एक बात ब्रिज के बारे में कही गयी । निहारी शहर में मैं जब लोगों से मिलकर आ रहा था तो वहां अखिल भारतीय वैद्यार्थी परिषद के लड़कों और कुछ सड़क सौ आदमियों ने मुझे रोका । उनकी हली शिकायत थी कि सख्त-से-सख्त कदम उठाए जाने चाहिए और यह आदमी कड़ा जाना चाहिए । मैंने उन्हें वायदा दिया कि राज्य सरकार से हर हालत में सख्त-से-सख्त कदम उठाऊंगा जिससे कि लटी को सजा दी जा सके । दूसरे उन्होंने कहा कि रेलवे का ब्रिज बनना चाहिए । ने रेलवे मिनिस्टर के लिए चिट्ठी बनवायी । दूसरे भागलपुर पर जो अपना ब्रिज जाने की बात है, जिसमें कि 23 करोड़

की कीमत आ रही है और एशियन डवलपमेंट की मदद से बनाया जा रहा है, वह प्रपोजल गवर्नमेंट कंसिडर कर रही है । एशियन डवलपमेंट बनाने के लिए मान गया है । उस प्रोजेक्ट की बात चल रही है । पर जहां यह घटना हुई है वहां पर केन्द्र सरकार के दिमाग में ब्रिज बनाने का प्रपोजल नहीं है । मैं राज्य सरकार से पूछूंगा कि इस बारे में उन का क्या प्रपोजल है । महोदय, ज्यादातर लोगों को कुछ यह था कि इसमें सख्ती नहीं बरती गयी । इस में रूल्स एनफोर्स नहीं किए गए और जो माफिया ग्रुप है, उसके खिलाफ सख्त-से-सख्त कार्यवाही नहीं हुई । उस बारे में मैंने आपको आश्वासन दिया है । स्टेट गवर्नमेंट ने जूडीशियल इन्क्वायरी इस इरादे से की है कि हम दोषी को पकड़ सकें । उनकी प्रोपर्टीज अटैच करवायी गयी हैं, इसलिए कि जिससे एन्सकांडिंग लोग रिपोर्ट कर सकें और सख्त कदम उठाए जा सकें । दूसरी बात जो एक्ट के बारे में कही गयी है, मैं भी मानता हूँ कि 1917 का यह फेरी एक्ट है और बंगाल फेरी एक्ट 1885 का है । जब ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर्स की काउंसिल होगी जिसमें कि सारे मिनिस्टर्स आते हैं उसमें हम कार्यवाही करेंगे । इसमें अभी मैं चिट्ठी तो लिख दूंगा कि रूल्स को अप-टू-डेट करें । लेकिन इसमें एजेंडा बनाकर टाइम फ्रेम कर के काम करेंगे कि आगे की कार्यवाही कैसे-कैसे करेंगे । बाकी एक्सप्रेसिधा पैमेंट की बात कही गयी । उन्होंने जो एनाऊंस किया है, मुझे उम्मीद है कि वह राज्य सरकार ने जल्द दिया होगा ।

आखिर में मैं एक बार फिर इस सदन को यह विश्वास दिलाना चाहूंगा कि मैं भी आपकी भावनाओं से जुड़ा हुआ हूँ । जितना गुस्सा आपको है वही सरकार भी ज्यादा गुस्से में है क्योंकि यह वोट अगर इतनी अवरलोड नहीं होती तो यह ट्रेजेडी एवाइड हो सकती थी । हमारे उस चैनल पर हल्लिधा से पटना तक कार्गो शिप भी आते हैं और कोशिश करूंगा कि सख्त-से-सख्त कदम सरकार की ओर से उठाए जाएं । आप लोगों ने जो सुझाव दिए हैं, मैं चाहता था उनके हरेक के बारे में ज्यादा देता, लेकिन आप भरोसा रखें कि जितने

भी कदम उठाने हैं उन्हें उठाकर मैं आप लोगों को इंडीविजुअल को सूचित करूंगा।

श्री राम अवधेश सिंह : महोदय, मंत्री जी ने जो कुछ कहा, उससे मुझे खुशी है। मैं आपके माध्यम से मंत्रीजी से कहना चाहूंगा कि क्या वे दो काम करेंगे? एक तो इसकी जांच संसदीय समिति से करा ले और फिर उसकी रिपोर्ट के आधार पर विशेष अदालत बैठाएं जो कि तीन महीने के अंदर उसको सजा दे अन्यथा वह आदमी बच जाएगा और सबको खरीद लेगा। तो क्या विशेष अदालत के जरिए दोषी को सजा देने की व्यवस्था की जाएगी?

श्री यशवंत सिन्हा : महोदय, मैंने प्रश्न उठाया था कि जो नेशनल वाटरवेज एक्ट है, उसमें यह कब तक क्लस बना देंगे ताकि सरकार अपनी जिम्मेदारी निभा सके?

श्री कलाश पति मिश्र : महोदय, यह स्टीमर तो बंद हो जाएगा, लेकिन यात्रियों के आने-जाने के लिए सरकार क्या व्यवस्था करने जा रही है? क्या सरकार स्टीमर चलाने जा रही है?

SHRI RAJESH PILOT: Sir, the point which has been raised by hon. Member, Sinha ji, has been replied to when I spoke the other day on the Indian Waterways. It is a very important point. And there has been delay in framing the rules. The reason is that we had been consulting the State Governments because the implementing agencies are the State Governments. But I can assure the hon. Member that we will take.....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): It was passed in 1986.

SHRI RAJESH PILOT: We passed it in 1986 for the Inland Water Transport Authority. Two years have since passed. I will certainly take a priority on this. Last point, what Kailashpatiji has said, Sir, we are consulting the Kerala Government, the Government of Goa and the Assam Government for these ferries and on the 18th I have called a meeting. I will discuss with them to start these services. But I have mentioned earlier several officers are on deputation to the State Government or CIW initially taking it up and handing it over, but basically it is the State Government. And if the Central Government starts taking it up for one State, there may be a proposal from each State, all right, you run the ferries for us, which may not be possible and under the Constitution not the responsibility of the Centre.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): The House stands adjourned and will meet again at 11 a. m. on Wednesday, the 17th August, 1988.

The House then adjourned at eleven minutes past six of the clock till eleven of the clock on Wednesday, the 17th August, 1988.