

# THE BIHAR LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES.

*The 19th January, 1939.*

**Proceedings of the Bihar Legislative Assembly assembled under the provisions of the Government of India Act, 1935.**

The Assembly met in the Assembly Chamber at Patna on Thursday, the 19th January, 1939, at 11-30 A.M., the Hon'ble the Speaker, Mr. Ramdayalu Sinha, in the Chair.

## UNSTARRED QUESTIONS AND ANSWERS.

COMPLAINT OF INCIVILITY AGAINST THE NURSES OF THE PATNA MEDICAL COLLEGE HOSPITAL.

**113. Mr. SUKHLAL SINGH :** Will Government be pleased to state—

(a) whether it is a fact that the nurses and especially the Anglo-Indian nurses attached to the Patna Medical College Hospital call the patients in general by using the word "tum" and not "ap" ;

(b) if the answer to clause (a) be in the affirmative, what action, if any, Government propose to take in the matter ?

**Mr. BINODANAND JHA :** (a) Government are informed that this is not so.

(b) The question does not arise.

**Mr. SUKHLAL SINGH :** What is the basis of the information ?

**Mr. BINODANAND JHA :** Report from the Superintendent of the Medical College Hospital.

**Mr. HARIKISHORE PRASHAD :** Did the Superintendent enquire from the patients ?

**Mr. BINODANAND JHA :** Government believe that such reports are given after enquiry.

NUMBER OF DEATHS IN THE DISTRICT OF HAZARIBAGH CAUSED BY SMALL-POX, CHOLERA, MALARIA, KALA-AZAR AND BY WILD ANIMALS.

**114. Mr. SUKHLAL SINGH :** Will Government be pleased to state the number of deaths of men and women in the district of Hazaribagh, thana by thana, caused by small-pox, Cholera, Malária, Kala-azar, and also by wild animals, respectively, during the year 1937-38 ?

**Mr. BINODANAND JHA :** A statement is laid on the table.

515 Leg.

I may add that the Appropriation Accounts and the Audit Report will be scrutinised by the Public Accounts Committee in accordance with the provisions of rule 131 of the Bihar Legislative Assembly Rules and that the report of the Committee will be presented to the Assembly in due course.

## RESOLUTION.

APPOINTMENT OF A COMMITTEE CONSISTING OF OFFICIALS AND NON-OFFICIALS TO ENQUIRE INTO THE CAUSES OF THE TRAIN DISASTER ON THE EAST INDIAN RAILWAY BETWEEN THE HAZARIBAGH ROAD AND CHACHAKI STATIONS.

**Mr. SUKHLAL SINGH:** Sir, I beg to move :

That this Assembly recommends to Government to convey to the proper authorities the opinion of this House that a committee consisting of officials and non-officials should immediately be appointed to enquire into the causes of the train disaster on the East Indian Railway between the Hazaribagh Road and Chachaki stations on the 12th January 1939, which has resulted in heavy loss of lives and properties, with a view to avoid such accidents in future.

सभापति जी, यह दुर्घटना तारीख १२ जनवरी सन् १९३९ ई० को सबेरे ३ बजे कर १० मिनट पर हजारीबाग रोड और चिचाकी स्टेशनों के बीच, ई० आई० रेलवे की ग्रेण्ड कोर्ड लाइन पर हुई है। हजारीबाग और कोडरमा कांग्रेस आफिसों से मुझे तार गया कि ऐसा ऐसा वाकया हो गया है, लेकिन चूंकि मैं बाहर गया था मुझे तार देर से मिला और मैं चार बजे शाम को दुर्घटनास्थल पर पहुंच सका। वहां जाकर मैंने जो दृश्य अपनी आंखों देखा उसको आप लोगों के सामने रख रहा हूं। वह जगह देखने में एक खासा बड़ा शमशान सी मालूम होती थी। दृश्य भयानक था, देखने से रोंगटे खड़े होजाते थे। पांच गाड़ियां उलटी हुई थीं जिनमें चार में तो आग लगी हुई थी। इन चारों में से तीन तो एकदम जल कर खाक हो गई थीं सिर्फ जले हुए पैसेजरो को हड्डियां नजर आ रही थीं। एक गाड़ी में आग जल रही थी। पांच गाड़ियां जो आखिर में उलटी थीं उन में थोड़ी सी आग लगी थी और इस तरह उलटी हुई थीं मानों ऊपर से दबा दी गई हों। उन में से पांच छ मुझे निकाल कर वहां रखे हुये थे और कुछ बक्से और कुछ कपड़े जहां तहां छिटफुट पड़े हुये थे। पटरी से गाड़ियां गिरी हुई थीं जो करीब तीन पोरसा यानी पंद्रह बीस फीट नीचे थीं। वहां पर कांग्रेस के लोग मौजूद थे। जिस वक्त मैं पहुंचा उस वक्त पुलिस भी मौजूद थी और लिफ्ट तयार की जा रही थी। वहां पर

गया ज़िले के एक महाजन मौजूद थे बाँको लोग हटा दिये गये थे। मैंने तत्पश्चात् शुरु की कि दरअसल घटना का कारण क्या है? पहले कांग्रेस के जो कार्यकर्ता मौजूद थे उनका बयान लिया। उन लोगों ने कहा कि दुर्घटना ३ बजकर १० मिनट पर हुई और कांग्रेस कार्यकर्ता ६ बजे वहाँ पहुँच गये थे। जिस वक्त ये लोग पहुँचे उस वक्त वहाँ पर डी० एम० ओ० साहब मौजूद थे और जो कांग्रेस के कार्यकर्ता मुसाफिरों के नज़दीक जाना चाहते थे उनको रोकते थे, मगर कांग्रेस के कार्यकर्ता खबरदार थे इसलिये लाचार हो कर उनको जाने की इजाजत देनी पड़ी और तब कांग्रेस के कार्यकर्ता उन मुसाफिरों की सेवा सुश्रूषा में लग गये।

हमने बाबू नागेश्वर राय का बयान लिया और दूसरे लोगों से भी बयान लिया। उन बयानों की मैं आपके सामने रखूंगा। सबसे पहली बात यह है कि दुर्घटना (accident) कैसे हुई। सब से पहले बयान से मालूम होता है कि जिस वक्त गाड़ी कलकत्ते से रवाना हुई उसी वक्त कुछ पैसेजर्स को मालूम हुआ कि गाड़ी खराब थी। देहरादून एक्सप्रेस सब से तेज़ (fast) एक्सप्रेस है और जब यह चलती है तो इसमें धक धक नहीं होता है। लेकिन ट्रेन में बहुत जोरों की जर्किंग (jerkings) को आबाज़ मालूम होने लगी। एक मुसाफिर ने बयान किया कि लिलुषा में गाड़ी कुछ देर तक ठहर गई। वहाँ पर इंजिन ड्राइवर ने इंजिन की जाँच की और देखा कि उसमें क्या गड़बड़ी (defects) है। पर उस गड़बड़ी (defect) की बिना परवाह किये ही वह आगे बढ़ा। महावीर बाबू नाम के गया के एक सौदागर (jeweller) हैं। उनसे मैंने बातें कीं। वह हावड़ा से रवाना होने के थोड़ी देर बाद ही से उस गाड़ी में सो गये थे। सो जाने के बाद आसनसिल में उनको नींद टूटी और जहाँ जर्किंग (jerkings) मालूम हुई और दुर्घटना हुई वहाँ उन्हें बहुत जोरों में धक्का मालूम हुआ। अभी मालूम हुआ है कि पुलिस इस दुर्घटना का आधार चोरों या डकैतों का षड़यंत्र मान रही है। किन्तु ये झूठी बातें हैं। यह मानी हुई बात है कि ऐसी हालत में के कमंचारों सबसे पहला काम जो करते हैं वह यह है कि दो चार फिशप्लेट्स (fish plates) उठाकर बाहर फेंक देते हैं मैं दो चार फिशप्लेट्स (fish plates)

को बाहर फेंके हुये देखा। किन्तु, मैं यह नहीं जानता कि वे किसके फेंके हुये थे। उसी लाइन पर कुछ पहले दो ट्रेन, एक दिल्ली एक्सप्रेस और दूसरा बम्बे मेल, जा चुकी थी। कुछ देर बाद दिल्ली एक्सप्रेस भी डाउन लाइन से गयी। मैं कहता हूँ कि षड़यंत्र करने के लिये समय चाहिये, पर यहां तो लाइन आदि हटाने या कोई दूसरा काम करने का समय ही नहीं था। इसलिये दुर्घटना का आधार षड़यंत्र मान लेना सरासर गलत है और यह कभी संभव नहीं है।

एक महाशय ने यह कहा कि हो सकता है कि ब्रेक (brake) जाम हो गया हो और खासकर जहां दुर्घटना हुई वहां ब्रेक (brake) के जोर से पकड़ने से गाड़ी उखट गयी हो।

अब यह देखना है कि १½ वर्ष के अन्दर ५ रेलवे दुर्घटना हुई और खास कर बिहार में चार हुईं। रेलवे कम्पनियां तो बहुत हैं, पर क्या वजह है कि इस्ट इंडियन रेलवे में ही इतनी दुर्घटनायें होती हैं। यह समझ में नहीं आता। इस बात की जांच होनी चाहिये कि क्या वजह है कि और रेलवे में दुर्घटनायें कम होती हैं पर इस्ट इंडियन रेलवे में इतनी ज्यादा क्यों हो रही हैं।

मैंने अपने जीवन भर में इस तरह की रेलवे दुर्घटना के विषय में नहीं सुना था। बहुत बड़े लोगों का कहना है, जिनकी उमर ८० या १०० साल से कम नहीं होगी, कि रेलवे दुर्घटना तो बहुत हुई हैं पर आग कहीं नहीं लगी। आग लग जाना यह बिल्कुल नयी बात है और इसकी पूरी जांच होनी चाहिये। रेल की पटरी में रगड़ लगने से आग लगी या विजली के बोल्टेज के फ्यूज (fuse) कट जाने से आग लगी, यह सब बातें हैं, जिनकी अच्छी तरह जांच होनी चाहिये। जितने डब्बे उलटे उनमें एक फर्स्ट क्लास, एक सेकेंड क्लास, एक थर्ड क्लास और दो थर्ड क्लास थे। थर्ड क्लास के डब्बे में जो बिजली होती है वह मामूली शक्ति की होती है। उतनी शक्ति की बिजली से आग लगने की संभावना नहीं है। यदि फर्स्ट क्लास के डब्बे में बिजली के कारण आग लगी तो फिर इसी आग का दूसरे डब्बों में फैलना नामुमकिन है। एक डब्बे का दूसरे डब्बे से इतना अन्तर होता है कि एक में आग लगने से यह कभी संभव नहीं कि दूसरे में भी आग लग

जाय। एक बार हो चारों डब्बों में आग लग जाना यह क्यास से बाहर की बात है। आग लगने की एक वजह यह भी हो सकती है कि जब गाड़ी उलटी तो गाड़ी के चक्कों के लाइन के साथ रगड़ होने से आग निकल सकता है। लेकिन इस तरह से जो आग निकलेगी वह तुरत निकलेगी। पर यह तो हुआ नहीं। गाड़ी उलटने के ३० मिनट या ४० मिनट के बाद आग लगी। गाड़ी उलटने के दस-बारह मिनट के बाद बड़काखाना ड्रेन आयी। वह दस मिनट तक ठहरी और दोनों ड्रेनों के ड्राइवरों में बातचीत भी हुई। असेम्बली के मेम्बरान गाड़ी उलटने के समय वहां का जो दृश्य होगा उसका आसानी से अन्दाजा लगा सकते हैं। ज्यादातर लोग बेहोश थे, बहुत से लोग पटरों के नीचे दबे थे, अनेकों चिल्ला रहे थे, रो रहे थे। एक अजीब भयंकर दृश्य उपस्थित हो गयी थी। एक आदमी कहता है कि ५०० रु० लीजिये और मेरी जान बचाइये।

ऐसी हालत में दूसरी ड्रेन आती है, कुछ देर ठहरती भी है पर ड्रेन के ड्राइवर या गार्ड इस विकट परिस्थिति का कुछ भी ख्याल नहीं करके फिर गाड़ी स्टार्ट करके चल देने हैं। इसके बाद ही धुंआं शुरू होता है और सभी गाड़ियों में एक बार हो आग लग जाती है। सभापति जी, मेरी बेधदबी माफ हो, यदि मैं कुछ पसिंजरों के स्टेटमेंट का बयान करूं। ये पसिंजर अपना स्टेटमेंट कहीं भी देने को तैयार हैं। इन का कहना है कि आग जान कर लगाई गई। आग लगाने वाले हैं गाड़ी के क्लीनर्स (cleaners) और ड्राइवर्स (drivers)। इन्हीं को जर्गिये आग लगाई गई। जलती हुई दिबेरियों से आग लगाई गई है। डब्बों में बच्चों रो रहे हैं, स्त्रियां रो रही हैं, ऐसी हालत में उनपर किरासन का तेल छिड़क छिड़क कर निर्दयतापूर्वक आग लगाई गई। सहायता और मदद पहुंचाने के बदले यह निर्दयता का व्यवहार किया गया है। ये सब बातें मुझसे कांयस कार्यकर्त्ताओं ने बयान किया है। इंजिन में पानी रहता ही है। ड्राइवर के पास आदमी पानी और बाल्टी के लिये गया है पर इंजिनड्राइवर और क्लोनर ने पानी या बाल्टी देने से इनकार किया। यदि दो चार बाल्टी पानी भी उस समय डब्बों पर डाला जाता तो आग खतम हो जाती और बहुत आदमियों को जान बच जाती। सभी पसिंजर बेहोश तो थे नहीं। कुछ पसिंजर ऐसे भी थे जो मदद करने को तैयार थे। जहां गाड़ी उलटी वहीं पर एक छोटी

नदी भी है। वहां से भी पानी मिल सकता था पर पानी लाने के लिये बाकटों तक नहीं दी गई। इसे तो दुर्घटना (accident) नहीं कहा जा सकता। यहां तो जान कर निर्दयतापूर्वक जान ली गई है। जो लोग मर गये थे या जो घायल हो गये थे उन्हें तो रेलवे कम्पनी को डेमेज चार्ज (damage charge) देना ही पड़ता। आग इसीलिये लगा दी गई कि जीते बहुत कम बचेगे और सब जल कर भस्म हो जायेंगे जिससे कम्पनी को हरजाना (compensation) कम देना पड़े। मैं समझता हूं कि गाड़ी उलट जाना एक खुदाई घटना हो सकती है पर यह कोई दलील नहीं है गाड़ी उलट जाने पर जीते पसिंजरों को जला दिया जाय।

मैं हाउस से अपील करता हूं कि वह इस दुखद दुर्घटना की जांच के लिये आफिसियल (officials) और नान-आफिसियल (non-officials) की एक कमेटी बनावे। यदि इस तरह की दुर्घटनायें होती रहेंगी तो रेल गाड़ी पर सफर करना मुश्किल हो जायेगा। हमारे नेताओं का भी उस दुर्घटना पर स्टेटमेंट निकला है। देशरत्न बाबू राजेन्द्र प्रसाद जी का स्टेटमेंट निकला है। गिरिडोह के बाबू बजरंग सहाय का भी स्टेटमेंट निकला है। गाड़ी में आग का लग जाना क्यास से बाहर की बात है। इसकी पूरी जांच होनी चाहिये। पब्लिक भी इसमें मदद दे सकती हैं। इस दुर्घटना के कारण एक प्रकार का आतंक छा गया है। इसलिये मैं हाउस से अपील करता हूं कि वह मेरे प्रस्ताव का समर्थन कर के उचित कारवाई करे।

**Mr. HARIKISHORE PRASHAD:**

जनाब सदर, जो प्रस्ताव बाबू सुखलाल सिंह ने पेश किया है, उसमें हम दो संशोधन करना चाहते हैं। पहला यह है:—

*This Assembly further expresses its heart-felt sympathy for the families of the wounded and the dead involved in the disaster.*

दूसरा संशोधन यह है कि कमेटी के बदले एक निष्पक्ष पंचायत (Impartial Tribunal) होनी चाहिये। मेरे संशोधनों के साथ यह प्रस्ताव इस प्रकार होगा:—

*This Assembly recommends to Government to convey to the proper authorities the opinion of this House that an impartial tribunal should immediately be appointed to enquire into the causes of the train disaster on the East Indian Railway between the Hazarbagh Road and Chachaki stations on the 12th January 1939, which has resulted in heavy loss of lives and properties, with a view to avoid such accidents in future.*

This Assembly further expresses its heart-felt sympathy for the families of the wounded and the dead involved in the disaster.

हमारे संशोधन के दो पहलू हैं। बाबू सुखलाल सिंह चाहते हैं कि आफिसियल्स (Officials) और नान-आफिसियल्स (Non-officials) को एक कमेटी बनाई जाय। किन्तु ; मैं चाहता हूँ कि कमेटी के बदले एक निष्पक्ष पंचायत (Impartial Tribunal) नियुक्त हो, जिसके सदस्य इमान्दार पुरुष बनाये जाय। दूसरा संशोधन यह है कि जो लोग मर गये हैं या घायल हुये हैं उनके परिवारों के साथ यह असेम्बली समवेदना प्रकट करे। बाबू सुखलाल सिंह हजारीबाग ज़िला के रहनेवाले हैं। वह वहां गये थे और उन्होंने बहुत खूबो से दर्दनाक वाक्या का बयान किया है। कितने आदमी इस दुर्घटना में मरे इसकी जांच होनी चाहिये आग क्यों लगी, मेल ट्रेन के ड्राइवर ने गाड़ी क्यों नहीं रोकी और तात्कालिक सहायता (first aid) क्यों नहीं दी, ये सब बातें भी हैं जिनकी पूरी तरह जांच होनी चाहिये। अखबारों में जो रिपोर्ट निकली है उससे मालूम होता है कि अब तक २४ आदमी मरे हैं। लगातार रेल दुर्घटनाओं के होने की क्या वजह है इसकी जांच होनी चाहिये। ये दुर्घटनाएँ बिहार ही में क्यों होती हैं यह भी ख्याल करने की बात है। हम लोगों को मालूम था और इसका फल भी था कि इस्ट इंडियन रेलवे का इन्तजाम बहुत अच्छा है। इसमें तेज गाड़ियाँ चलती हैं, डाँक गाड़ियाँ हैं आदि।

लेकिन अब हम समझते हैं कि हमलोगों को अपनी राय बदलनी पड़ेगी। जो राय हम लोगों को बी० एन० डब्ल्यू० के मुतसन्निक थी वही राय हमलोगों को इसके मुतसन्निक कायम करनी पड़ेगी। गरजे हमलोगों की नज़र में बी० एन० डब्ल्यू० गई गुजरी हुई गाड़ी मालूम होती है लेकिन उसमें दुर्घटनाएँ (accidents) नहीं होती हैं जिसके लिए हमलोग उसकी तारीफ करते हैं। हम लोग ई० आई० रेलवे की तारीफ के ढोल पीटा करते थे ; लेकिन जिस रफ्तार से दर्दनाक वाक्या हो रहे हैं उसको देखते हुए हम लोगों को यह निश्चित करना है कि हम लोग उसमें सफर करें या नहीं। ऐसा मसला हम लोगों के सामने पेश है। १९२४ में भी पंजाब मेल उल्ट गगया था और वह घटना भी इसी सूबे में मधुपुर और जैसोडोह के बीच में हुई थी। हम लोगों

के असेम्बली में आने के कुछ दिन पहले जैसी दर्दनाक घटना बिहटा में घटी थी उसी तरह से असेम्बली शुरू होने के चार पांच दिन पहले १२ जनवरी को यह दर्दनाक दुर्घटना घटी है।

इसमें देखना यह है कि इसको इंकारी आफिसियल और नान-आफिसियल पर मुश्तमिल कमेटी द्वारा हो या इम्पारशियल ट्रिबूनल द्वारा जांच हो। अभी इलाहाबाद हाईकोर्ट के जस्टिस टामस कमेटी ने बिहटा दुर्घटना की जांच की है। यह जुडिशियल इन्क्वारी हुई थी और हम लोगों का इस पर विश्वास हो गया था। इसलिए बजाय आफिसियल और नान-आफिसियल की कमेटी बना कर जांच कराई जाय, जुडिशियल ट्रिबूनल द्वारा ही जांच होनी चाहिए। इसलिये हमारी दरखास्त यह है कि बाबू सुख लाल सिंह, आफिसियल और नान-आफिसियल की कमेटी बना कर जांच कराई जाय, इसके बदले में इम्पारशियल ट्रिबूनल कबूल कर लें।

दूसरी बात यह है कि जिस समय बिहटा में दुर्घटना हुई थी करीब २ उसी समय यहां भी दुर्घटना हुई है। उस समय सब लोग सोये हुए थे। सुबह हो रही थी यानो कहने का मतलब यह है कि सब हालत वही थी जो बिहटा की थी। फर्क सिर्फ इतना ही है कि बिहटा में सैकड़ों आदमी काम पाये लेकिन इस में अभी केवल २४ ही आदमियों के मरने की खबर है। लेकिन यह घटना उससे ज्यादा दर्दनाक और बीमत्स है। कारण यह है कि बिहटा में तो तुरन्त सहायता मिली थी। कांग्रेस के लोग तुरन्त पहुँच गये थे और पब्लिक संस्थाएँ भी वहां पहुँच कर उनकी सहायता की। घायलों को अस्पताल हटाया गया और जो लोग दुख में मुबतला थे उनकी पानी तथा मरहम पट्टी की गई। लेकिन हजारीबाग के जंगल में जहाँ यह दुर्घटना हुई है वहाँ आदमी नहीं थे और वहाँ कोई पहुँच भी नहीं सका जिससे उन लोगों को न दवा पानी मिल सका और न दूसरी सहायता ही मिल सकी। नई बात तो यह हुई कि ट्रेन में आग लग गई जिसकी वजह से जो आदमी बचाये भी जा सकते थे नहीं बचाये जा सके। जो पैसेंजर भाग्य से बच गये थे वह भी सहायता कर सकते थे। लेकिन आग लग जाने से धुआँ का बवंडर उठ गया जिससे लोग दिखाई नहीं देते थे। अलबत्ता इतना सुना गया उन लोगों ने चिन्ता कि बचाओ जान बचाओ

रूपया लो, पैसा लो, जान बचावो। इसी में हमारे मित्र नागेश्वर बाबू भी थे जो बहुत चिल्लाये कि भाई बचावो, लेकिन किसी तरह से मदद नहीं पहुँच सकी। आध घंटे के बाद एक पैसेञ्जर ट्रेन गई लेकिन उसकी रफ़ार कम थी। उस गाड़ी को वहाँ पर रोक करके किसी तरह की मदद पहुँचाने की बात नहीं सोची गई। इसलिए इसकी भी इनकारी होनी चाहिए कि रेलवे आफिसरों ने किस तरह अपने फर्ज को अदा किया। उसके बाद यह भी मालूम हुआ है कि बम्बे मेल जो उसी वक्त पास हो रहा था उसको वहाँ खड़ा करके जो पहले दर्जा के पैसेञ्जर थे उनको उसने ले लिया और बाकी लोगों की कोई नहीं मदद की। इस ट्रेन को रोक कर रेलवे आफिसरान उन भाइयों को मदद पहुँचा सकते थे और नज़दीक ही में एक नदी थी जिसमें पानी दह रहा था। बम्बे मेल के पैसेञ्जरों को उतार कर जितने ड्राइवर और गार्ड थे वे सब उन लोगों को मदद पहुँचा सकते थे। लेकिन इस तरह की उदासीनता दिखाई गई कि सोच कर दिल दहल जाता है। वहाँ पर लोग कराह रहे थे, चिल्ला रहे थे और मदद माँग रहे थे। मगर बम्बे मेल के ड्राइवरों और गार्ड ने कुछ ध्यान ही नहीं दिया। इस बात की भी जाँच करनी चाहिए वरना रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन बदनाम हो जायगा।

यह भी सोचा जाय कि जब कि कांग्रेस मेन वहाँ पहुँच गये और डिस्ट्रिक्ट बोर्ड के डाक्टर भी पहुँच गये, लेकिन उन लोगों की घायलों के पास जाने न दिया गया। ३ बज कर १० मिनट पर घटना घटी और दूसरे दिन करीब ११ बजे हजारीबाग से डाक्टर वहाँ पहुँचा और और भी मरहम पट्टी लेकर पहुँचे लेकिन आप को यह सुनकर दुख होगा कि उनको किसी तरह की सहायता नहीं पहुँचाने दी गई। जैसा कि बाबू सुखलाल सिंह ने कहा है कि कांग्रेस मेन जो वहाँ पहुँचे उन्हें रोका गया और उन्हें सहायता नहीं पहुँचाने दी गई। जो भाई उसमें बच भी गये थे, अगर वे अपने भाई को मदद, जो कि कराह रहे थे करना चाहते थे तो नहीं करने दी गई। बाहर के लोगों का तो पूछना ही क्या है।

इसी तरह का बयान हमारे कुछ जिम्मेदार कांग्रेस मेन जो वहाँ गये थे किया है। उससे मालूम होता है कि कांग्रेस मेन भी रोके गये। यह बयान तो उन आदमियों का है जिन्होंने दुर्घटना को दूर से देखा है।

लेकिन कई आदमी जो उस दुर्घटना में सुबतला थे उन्होंने लिखा है कि जब आग लगी तो फायरिंग हुई, बन्दूक की आवाज आई, यह नहीं कहा जा सकता कि आवाज कैसे हुई, कहां से हुई और क्यों हुई, इसके बारे में जांच होनी चाहिए। बाबू सुखलाल सिंह ने इसके बारे में कुछ इशारा किया है कि जब आग लगी तो बन्दूक की आवाज कैसे हुई, कब हुई। मैं उस हद तक तो नहीं कह सकता, लेकिन यह हो सकता है कि जो आदमी कराह रहे थे उनको खत्म करने के लिये ऐसा किया गया हो। इस लिये मेरी दरखास्त है कि गवर्नमेंट पूरी जांच कराये और इम्पारशियल ट्रिबुनल से जांच कराये तो लोगों को तशफ़्फ़ी हो सकती है।

दूसरी बात यह है कि जांच होनी चाहिए कि दुर्घटना कैसे हुई, मौत कितनी हुई, दुर्घटना की क्या वजह है, रेलवे अफसरान ने अपना फ़र्ज कैसे अदा किया।

इतना कह कर मैं चाहता हूँ कि मैंने जो संशोधन पेश किया है उसको अगर बाबू सुखलाल सिंह कबूल कर लें तो बहुत अच्छा होगा।

**Mr. HARINANDAN SINGH :** Sir, the present resolution which my friend Mr. Sukhlal Singh has moved deserves the consideration from various standpoints at present.

The harrowing details that we have heard of the Chachaki disaster is very heart-rending not only because of the occurrence itself but because of one serious matter, and that is, that in the course of 18 months, five of such disasters have occurred one after the other, and one very special feature that presents itself before us is that four of such disasters have occurred unluckily in this Province of ours, Bihta followed by Madhupur and then Bhadaura and last of all Chachaki. Sir, we do not know how many of such disasters are going to happen. What is the underlying cause beneath it; that is a matter to be investigated. I have no quarrel with the hon'ble member's suggestion that for the word "committee" the word "tribunal" be substituted. But, Sir, the way in which the enquiry of Bihta disaster was made, and the tardy way in which the trial proceeded and evidence taken have not given us much satisfaction. The findings after all were of judicial character—I am not going to challenge them—yet they have not given us satisfaction. The underlying causes beneath it have not come out and the most amazing thing is why so many disasters occur in Bihar. Sir, the responsibility of this Government, therefore, also is very important in this matter, and if the miscreants are at the root and if there are some mischief-mongers who are playing from behind, then I say, Sir, the face of this Government and the heads of all of us should hang in shame. But the causes are not so simple. Imagine the mischief of these

miscreants! The train falls down 20 feet down—this can be very well imagined—and five bogies are wrecked. Out of five bogies three are first and second classes but two are admittedly bogies of third class. We can very safely imagine that these two third class bogies are often crowded and the capacity of each bogie is 144. If that be taken into consideration then in the two bogies—it can be very safely inferred—more than 200 lives have been lost. I am supported in this inference of mine by the fact that the fire broke out soon after the occurrence. If the report is correct that only 15 minutes or half an hour after this a mysterious fire broke out, then there was hardly any way by which the passengers could escape. The position of 20 feet down in which the train went down and got wrecked and the instantaneous breaking out of the fire would hardly give an opportunity to the passengers to escape. Considering all these, it can be safely said that the loss of lives is not only 21, as has been reported, but must have been very much appalling. But this, as I have pointed out, can be said only of Chachaki. The causes are far below and the Bihta Tribunal only said that the railway administration was responsible as also the XB Engine. The enquiry was not made on a wider scale.

I, Sir, at that midnight time when the Bhadaura occurrence took place, happened to be at Arrah. I intended to travel to Patna by that very train but I could not. I had on occasion to meet a member of railway officials and railway coolies and then, Sir, I am emboldened here to say one thing which, I hope, will receive the attention of Government also, and that is, Sir, that there is a large discontentment prevailing amongst the subordinates of the railway administration. Sir, the coolies or the gang coolies who have been entrusted with the task of keeping the railway line safe are very much discontented today. Have our attention been drawn to the fact that there has been a considerable retrenchment amongst those people? Has this fact been investigated that the task of inspection which was entrusted to one particular gang, or the distance which was previously entrusted to them, has been very much enlarged? That is to say, one particular gang at present has been given the task of inspection of larger distance of the railway line than it was originally given to it. I was told by many of them that at present there is a great discontentment prevailing amongst the retrenched staffs and the coolies are very much harassed by the higher officials in more than one way. I was told that these poor men are very poorly paid and sometimes they have to pay Nazrana or bribe to higher officers for some thing. Although it is difficult for me to believe this state of affairs but these are matters to be considered. Why do so many of these disasters occur in Bihar?

Sir, the Bihta enquiry, as I have said just now, was confined only to one point. There were three other very important matters that were expected of the Bihta Tribunal to be enquired into. One matter was the XB Engine. The Tribunal declared that this was a very bad thing. Another thing was whether the track was all right. Most of us who have travelled were impressed that the track is also to some extent responsible for that. But Bihta enquiry is silent upon that. Now the third matter was the

opportunity of the miscreants; that matter has been left unconsidered. So I say, whatever tribunal may be constituted, I would not be satisfied and that is the feeling today—whether a Judge or an official is on the tribunal or he sits with a non-official. That sort of tribunal will not satisfy us today. We are very much wounded. Sir, as I have already pointed out, our heads hang down in shame, if it is a work of miscreants of our province; and if it is so, we are responsible for this affair.

I cannot, Sir, believe for a moment, as Mr. Sukhlal Singh has said, that by sprinkling of petrol the fire was started. It is difficult for me to believe this nor do I hope that the House will believe it. But after all, this is a matter which must be particularly looked into. There should be an open enquiry. I again beg to remind Government within whose jurisdiction such disasters are occurring, although for technical reasons we know it that it is not within our jurisdiction but it is in the jurisdiction of another body. But this Government has also got its responsibility to see that the causes are far deeper than they apparently seem to be.

Then there is another thing about the constitution of the tribunal. I would not like that the matter should take a more costlier form or the one like that of the Bihta Tribunal. I would rather wish that the tribunal should consist of such eminent persons and lawyers of this province, who would by cross-examination bring out the truth. The enquiry should be open, and all persons should be given an opportunity to give evidence. This province must be fully represented in the tribunal and Government should take the initiative in the matter and correspond with the Government of India. After all, we are also human beings and we cannot tolerate any such thing.

**MR. BIRENDRA BAHADUR SINHA :**

जनाब सदर, लगभग डेढ़ साल के अन्दर मैं देख रहा हूँ कि इस इंडियन रेलवे में, चाहे जिस किसी वजह से हो, दुर्घटनायें बहुत अधिक हो रही हैं। जब पहले पहल बिहटा में ट्रेन दुर्घटना हुई थी तो मैंने समझा था कि इसका कोई आकस्मिक कारण होगा। लेकिन वहाँ की ट्रेन दुर्घटना के बाद फिर कई जगहें ऐसी ट्रेन दुर्घटनायें हुईं। अब यह प्रश्न उठता है और इसको समझने की कोशिश की जाती है कि आखिर यह दुर्घटनायें अधिकतर होती क्यों हैं? इस के रोकथाम का सुनासिब इन्तजाम हो सकता है या नहीं। बिहटा ट्रेन दुर्घटना के सम्बन्ध में पंचायत (tribunal) ने अपनी जो कुछ भी राय दी है, जो कुछ भी प्रकाश डाला है, वह सभी लोगों के सामने है। हमारे लायक दोस्तों को इस आखिरी ट्रेन दुर्घटना के सम्बन्ध में जितनी बातें कहनी चाहिये थीं उनको उन लोगों ने बहुत सफाई के साथ कही। उन लोगों के ख्यालात से बहुत अंशों

मेरा इत्फाक भी है। लेकिन मैं जिस विचार से इस चीज़ को अपनी तौर पर सोचता आया हूँ मुनासिब समझता हूँ कि उस को हाउस के सामने रख दूँ। मेरा ख्याल है कि शायद अच्छी तरह से जांच पड़ताल की जाय तो ऐसी दुर्घटनाओं के रोकथाम में काफी सहायता मिल सकती है। इन दुर्घटनाओं के कारण भिन्न २ हैं, मैं ऐसा मानने के लिये तैयार नहीं हूँ कि किसी एक ही कारण से ऐसी दुर्घटनाएँ हुआ करती हैं और हुईं। इसके कई एक कारण हैं। उन कारणों का अनुसन्धान करके दुर्घटनाओं के रोकथाम का प्रबन्ध करना ही उचित है और जहाँतक जल्द हो सके यह काम करना चाहिये। इसके साथ ही साथ एक चीज़ और भी है; वह यह कि अनुसन्धान के परिणाम प्रकाशन के पहिले ही क्या हम कुछ ऐसी तदवीरें नहीं सोच सकते जिन के द्वारा ऐसी दुर्घटनाओं के अगर बिल्कुल नहीं तो बहुत कुछ कम हो जाने की गुंजाइश रहजाय। मैं समझता हूँ कि यह मुमकिन है। इस के सम्बन्ध में सात बातें हैं जिन को मैं सोच समझकर लिख लाया हूँ। मैं एक एक करके सभी बातों को हाउस के सामने रखना चाहता हूँ। मुझे यह बात अच्छी तरह मालूम है कि रेलवे प्रबन्ध (Railway administration) के मुतल्लिक सूबे की सरकार का कोई हाथ नहीं है, यह चीज़ मर्कज़ी सरकार यानी केन्द्रीय सरकार के आधीन है। लेकिन इस के साथ ही साथ सूबे की सरकार के लिये यह ज़रूरी है कि इसका इन्तज़ाम जहाँ तक वह कर सकती हो करे। इसी थोड़े अर्से में तीन चार रेलवे दुर्घटनाएँ सूबे के अन्दर हो चुकी हैं। मुनासिब है कि यह सरकार अपनी राय इस मामले पर केन्द्रीय सरकार को लिख भेजे और लिखे कि ड्रेन दुर्घटनाओं में इससे कमो हो सकते है या नहीं। अगर कमी हो सकती है तो इसका उपाय क्यों न किया जाय। पहली बात समझने की यह है कि ड्रेन दुर्घटनाओं का सम्बन्ध सिर्फ तेज़ गाड़ियों (fast trains) से ही क्यों रहा करता है। पैसेन्जर ड्रेन (passenger train) में क्यों ऐसी दुर्घटना नहीं होती। अगर मेरा ख्याल ठीक है तो एक बात इससे ज़रूर साफ हो जाती है कि दुर्घटनाओं को ज्यादा गुंजाइश तेज़ रफ़्तार गाड़ियों के ही साथ पार जाती है। लम्बी २ लाइनों पर दौड़ने वाले तेज़ गाड़ियों में पार्सल एक्सप्रेस (parcel express) भी रहा करती है। अगर इन पार्सल एक्सप्रेस ड्रेनों (parcel expresses) को उठाकर उन की जगह उनके

कुछ डब्बे हर एक तेज़ रफ्तार वाली मुसाफिर गाड़ियों के अगले भाग में जोड़ दिये जायें तो मैं समझता हूँ कि पार्सल गाड़ियाँ जिस अभिप्राय से इतनी तेज़ी से दौड़ायी जाती हैं उसमें फर्क भी न आये और साथ ही साथ ट्रेन दुर्घटना के ऐसे २ भयानक वीभत्स और रोमांचकारी काण्ड भी देखने और सुनने में कम आयें। आम तौर पर परिणामी द्वारा यह देखा गया है कि बीच के और पिछले डब्बों के मुसाफिर (passenger) प्रायः सुरक्षित (safe) रहा करते हैं और सारी आफत आगे जुटे हुए डब्बों के अभागे मुसाफिरों ही के सर गुज़रती है। मैं चाहता हूँ कि हमारी सरकार इन सारी बातों पर गौर करे और देखे कि यह प्रबन्ध कहां तक सुमकिन और कारगर हो सकता है। कुछ माल के डब्बे (goods waggons) अथवा फास्ट पार्सल ट्रेन के वेगन्स (fast parcel waggons) अगर सभी तेज़ गाड़ियों के साथ आगे की तरफ जोड़ दिये जायें तो मेरा ख्याल है कि इस से लोगों की अवश्य कुछ न कुछ फायदा हो कर रहा रहेगा। इस उपाय से अभागे मरनेवालों और हताहतों की संख्या में बहुत कुछ कमी हो जायगी।

दूसरी बात यानी दूसरा point यह है कि हमारी सरकार को चाहिये कि वह अपना विचार, अपनी तजवीज मर्कजी सरकार के पास लिख भेजे कि रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन (railway administration) के लिये लाज़िम है कि ऐसी २ खतरनाक जगहों पर जहां लाइन (line) कुछ ज्यादा टेढ़ी है जिगजैग (zigzag) है या ऊंची नीची है अथवा और किसी ऐसे ही कारणों से जहां कहीं खतरनाक है इन जगहों पर स्पेशल एलार्म सिग्नल (special alarm signal) लगाया जाय। इंजिन ड्राइवरों (engine drivers) को यह ताक़ीद कर दी जाय कि ऐसी २ जगहों पर जहां स्पेशल एलार्म सिग्नल (special alarm signal) देखें गाड़ियों को बहुत सहालकर ले जायें।

तीसरी बात जो मैं कहना चाहता हूँ वह यह है कि कम से कम एहतियातन एक इन्तज़ाम और किया जाय। तेज़ रफ्तार वाली गाड़ियों की गति (speed) खासकर रात में दस से लेकर ४ बजे सुबह तक मुनासिब तौर पर कर दी जाय। रेगुलेशन (regulation) के द्वारा ऐसा

प्रबन्ध हम आसानो से कर सकते हैं। सम्भव है कि इससे भी ट्रेन दुर्घटनाओं की कमी में कुछ सहायता मिले और इस तरह की भीषणा दुर्घटनाएं देखने सुनने में नहीं आयें।

चौथी बात जो मुझे कहनी है, वह यह है कि सभी तेज़ रफ्तार गाड़ियों में कुछ फायर एक्सटिंग्विशर (fire extinguishers) माकूल तरीके से लगाये जायें। इसके साथ ही फर्स्ट एड (first aid) के जरूरी सामान भी तेज चलने वाली गाड़ियों में रहे और इसके लिये जरूरत है कि काम करने वाले कुछ लोग भी ऐसी गाड़ियों में कम से कम रात भर के लिये अवश्य रखे जायें। एक प्रबन्ध और होना चाहिये। वह यह कि गार्ड्स वैन (guards van) में अगर सम्भव हो तो फ्लेक्सिबुल स्पोट लाइट (flexible spot light) भी रखे जायें।

जितनी बातें मैंने इस ट्रेन दुर्घटना के बारे में यहां सुनी हैं उनके आधार पर समझता हूं कि जो भी थोड़ी सहायता उन अभागि हताहतों को वहां पहुंच सकती थी इन्हीं कमियों के कारण नहीं पहुंच सकी। इससे बढ़कर भयानक और वीभत्स दृश्य और क्या हो सकता है। इसलिये मेरा विचार है कि एक फ्लेक्सिबुल स्पोट लाइट (flexible spot light) गार्ड्स वैन (guards van) के साथ अटैच (attach) कर दिया जाय ताकि जरूरत पड़ने पर जिस दिशा में चाहे उसका इस्तेमाल मनमाना कर सके। ऐसा करने से सम्भव है कि ट्रेन दुर्घटनायें जो खास कर अंधेरी रातों में हुआ करती हैं प्रकाश द्वारा लोगों को काफी सहायता पहुंचाई जा सके।

एक बात मैंने और सुनी है। अगर यह बात ठीक है तो बड़ो ही रोमांचकारी है। मैंने अखबारों में भी पढ़ा है कि इस ट्रेन दुर्घटना के गरीब हताहत पानो के लिये तड़प रहे थे, चिल्ला रहे थे लेकिन पानो उन लोगों को नहीं दिया जा सका। अगर पानो उन लोगों को उस वक्त मिलता तो सम्भवतः बहुतों की जानें नहीं जातीं।

सब से बड़ा खेदजनक और अफसोसनाक विषय यह है कि गर्मी के मौसिम में तो पैसेन्जर या दूसरी ट्रेनों में बरफ और पानी का इन्तजाम रहता है। लेकिन जाड़े के अइयाम में ऐसा कोई इन्तजाम नहीं रहता जिसकी वजह से आम तौर से मैंने देखा है कि यात्रियों को

कभी २ बड़ी असुविधा होती है। इस असुविधा के अलावे मैं तो सिर्फ़ ड्रेन दुर्घटनाओं के विषय पर ही चोल रहा हूँ। और मुझे मुनासिब जान पड़ता है कि ऐसी ड्रेनों में पानी का स्टोरेज (storage) मुनासिब तौर पर होना चाहिये। जिसका इस्तेमाल आग और प्यास बुझाने के लिये या ऐसे मौकों पर किया जा सके। यह ठीक है और मैं अपने लायक दोस्त बाबु हरिनन्दन सिंह जी की इस राय से इत्तफ़ाक़ रखता हूँ। हो सकता है कि मेरी यह राय नासाकूल और बेबुनियाद हो, पर ऐसी स्थितियों को देखने से जान पड़ता है कि कुछ अवारे और बदकार लोगों का हाथ इन ड्रेन दुर्घटनाओं में होता है, अगर यह आशंका है तो अनुसाधन द्वारा यह ठीक २ मालूम हो जा सकती है और अगर यह आशंका प्रमाणित हो गई तो इससे बढ़कर दर्दनाक और शर्मनाक और दूसरा नज़ारा और क्या हो सकता है। यह एक चीज़ ऐसी है जिसका असर सूवे की सरकार और सभी लोगों को काफ़ी तौर पर लेना चाहिए। अगर यह सच है तो रोकथाम का मुनासिब इन्तज़ाम होना ज़रूरी है। आखिर क्या बात है कि ऐसी दुर्घटनाएं अधिकतर बिहार में हो हुआ करती हैं। क्या बात है कि ऐसी दुर्घटनाएं रात के पिछले पहर में हो हुआ करती हैं। मैं यह मानने को तैयार हूँ कि मेन लाइन बहुत पुरानी है और समझ सकता हूँ कि इस लाइन में कुछ ऐसी कमियाँ हैं जिनको वजह से या शायद XB टाइप इंजिन की वजह से ही ऐसी दुर्घटनाएं हो सकती हैं। लेकिन इसके साथ साथ मुझे यह भी मालूम है कि ग्रण्ड कोर्ड तो बहुत ही मजबूत और पोख़ता लाइन है। अगर मैं भूलता नहीं हूँ तो ग्रण्ड कोर्ड लाइन में ऐसी भंयकर दुर्घटना इससे पहले कभी हुई नहीं।

मैं समझता हूँ कि यह पहली दुर्घटना है जो चेचाकी और हजारिबाग रोड के बीच हुई है। इस लाइन पर ऐसी दुर्घटना का होना सम्भवतः मेरे निजी ख़्याल के अनुसार उसकी तह में कुछ ग़ैर ज़वाबदेह लोगों का होना ही साबित करता है। चूँकि यह घटना हमारे सूवे के अन्दर का है इसलिए सूवे की सरकार को मुनासिब और लाज़िम है कि अपनी तरफ़ से पूरी तफ़्तीश कराए और जहाँ तक हो सके अपने ज़वर्दस्त हाथ से इसको रोकने का प्रयत्न करे। यह बात तो मैंने इसलिए कही है कि अगर सूवे को

सरकार हमारी इन सभी बातों के साथ है और मुझ से इत्तफाक राय रखती है तो वैसी हालत में उसका फर्ज है कि मेरी इन सभी बातों को या जिन बातों को जिसे वह इस लायक समझे सेड्रल गवर्नमेण्ट यानी मरकजी सरकार के पास बतौर मशिवरा के भेजे और अगर मेरो बताई हुई तरकीबों कारगर होने के लायक हों तो जहाँ तक हो सके जल्द से जल्द उसको पूरा करने की कोशिश करे। इसके अलावे खास तौर से मुझे कुछ खास बातें नहीं करनी हैं। मैं अपने लायक दोस्त के ख्यालात के साथ इत्तफाक रखता हूँ। मैं समझता हूँ कि इस ट्रेन दुर्घटना के सम्बन्ध में हमारी बिहार सरकार को जितनी जवाबदेही है उसको वह समझेगी और अपने कर्त्तव्य का पालन करने में किसी से पीछे नहीं रहेंगी और ऐसी कोशिश करेंगी कि आइन्दा ऐसी दुर्घटनाओं का होना बिल्कुल असम्भव नहीं तो बहुत कम सम्भव तो जरूर हो जाय।

**Mr. JAMUNA KARJEE:**

जनाब सदर, बाबू सुखलाल सिंह ने जो मजमून हाउस के सामने पेश किया है मैं उसका समर्थन करता हूँ। मैं देख रहा हूँ कि रेल दुर्घटना एक साधारण सी बात हो रही है। हम लोगों के सामने पटने से कुछ मिल पश्चिम बिहटा में पारसाल एक रेल दुर्घटना हुई जिससे हम लोग अच्छी तरह वाकिफ हैं।

कहा यह जाता है कि बिहटा में जो रेल दुर्घटना हुई थी वह बहुत ज्यादा भयानक थी, लेकिन मैंने जो समाचार समाचार पत्रों में पढ़ा है उससे पता चलता है कि जो दुर्घटना अभी हाल में हजारीबाग और चेचाकी रेलवे स्टेशनों के बीच में हुई है उसका भयंकरता बिहटा से भी बढ़ गयी है। इन रेलवे दुर्घटनाओं को देखने से मालूम होता है कि रेलवे विभाग के कर्मचारी मुसाफिरों की जिन्दगी के साथ खेलवाड़ करते हैं और यह उनको लापरवाही को वजह है कि इतनी दुर्घटना हो रही हैं। जब जब रेल दुर्घटना होती है रेलवे अधिकारी एक दलील आगे रख देते हैं कि रेल की पटरी की किसी बदमाश ने हटा दिया था और उसी कारण से दुर्घटना हुई। मैं इन बातों में बिल्कुल ही विश्वास नहीं करता हूँ। रेल की पटरी हटाकर रेल उल्टने का उद्येश्य, जैसा कि देश रत्न राजेन्द्र प्रसाद जी ने अपने वक्तव्य में

कहा है, एकही हो सकता है और वह यह कि जब उस ट्रेन से कोई बड़ा आदमी, जैसे बड़े लाट, गर्वनर या कोई बड़ा राजनैतिक नेता जाता हो तो हो सकता है कोई आदमी उसकी जान लेने के मतलब से रेल की पटरी हटा सकता है। लेकिन रेल को पटरी हटा कर उस ट्रेन को उलटने की कोशिश करना जिसमें कोई ऐसा बड़ा व्यक्ति नहीं जा रहा था असम्भव सा मालूम होता है। मैं समझता हूँ इस दलील में कि किसी ने रेल की पटरी हटा दी कोई तथ्य नहीं है और इसे कोई भी समझदार आदमी विश्वास नहीं कर सकता है।

रेल उलट जाने के बाद जो लोगों की तकलीफ होती है और जो भयानक दृश्य उपस्थित होता है उसके बारे में बाबू सुखलाल सिंह ने बयान किया है। रेल उलटने के बाद जो हृदय विदारक और भयानक दृश्य उपस्थित होता है उसका मुझे जाति तौर से तजुर्वा है।

कुछ साल पहले दरभंगा जिले के हायाघाट और किसनपुर रेलवे स्टेशनों के बीच में बी० एन० डबल्यू० रेलवे में एक रेल दुर्घटना हुई थी और मैं उसी ट्रेन का एक सुसाफिर था। मैं जिस डब्बे में बैठा था वह चकना चूर हो गया और मेरे साथ बैठे हुए कई आदमियों की मौत हो गई; लेकिन मैं संयोग से बालबाल बच गया। दुर्घटना के बाद बिल्कुल श्मशान के दृश्य वहां उपस्थित हो गया। कोई डूबर मरा पड़ा है, कोई डूबर कराड़ रहा है और पानों के लिये चिल्ला रहा है। रेल दुर्घटना के बाद सब से ज्यादा ज़रूरत रोशनी और पानों की होती है। न कोई मदद करने वाला होता है और न घायलों की मरहमपट्टी का कोई सामान ही होता है। दुर्घटना के बाद मैंने देखा कि अन्धेरे में लोग पानी के लिए बेतरह चिल्ला रहे हैं। हम लोगों ने, जो बच गये थे घायलों की मदद पहुंचाने की कोशिश की; परन्तु अन्धेरे में सूझना कठिन था। जिन लोगों के पास में लालटेन थी उनसे लेकर हम लोगों ने देखा और जहां तक सम्भव हुआ घायलों की सहायता पहुंचायी।

यह दुर्घटना रात में करीब आठ बजे हुई; लेकिन रात के बारह बजे तक रेलवे का कोई अफिसर या दूसरा कर्मचारी वहां नहीं पहुंचा। हालांकि समस्तीपुर जहां डी० टी० एस० के रहने का स्थान है और जहां रेलवे का बहुत बड़ा कारखाना है वहां से दुर्घटना करीब दस ही मील की दूरी पर

हुई थी और उसको खबर वहां घटना होने के थोड़ी देर बाद कलकत्तापुर रेलवे स्टेशन से पहुंच गया थी, जो घटना स्थल से २ मील पर था। अब आप इसका अन्दाज़ा लगा सकते हैं कि रेलवे के कर्मचारी कितनी लापरवाही करते हैं और पैसेंजर्स की जान की कितनी परवाह करते हैं इन दुर्घटनाओं के बाद तो मैं समझता हूं यदि अब कोई अपने घर से कहीं चले तो उसको कोई अपने सगे सम्बन्धियों से बिदाई लेकर ही चलना चाहिए क्योंकि कोई ठीक नहीं कि कब रेल उलटेगी और लोगों की जान चली जायगी। अब मैं सरकार का ध्यान उधर खींचना चाहता हूं कि वह भारत सरकार पर जोर डाले कि इस दुर्घटना की इन्क्वारी पूरी हो और जो आदमी इसके लिये जिम्मेवार पाया जाता हो उसको कड़ी से कड़ी सज़ा मिले। हम लोगों ने देखा है कि बिड़टा दुर्घटना में जो आदमी उसके लिये जिम्मेवार पाया गया उसको कोई भी कड़ी सज़ा नहीं दी गयी। सिर्फ उसको कुछ रुपये जुर्माने करके छोड़ दिया। मैं समझता हूं कि उस मुकदमे में काफी रुपये उसे खर्च करने पड़े, उसके पास इतने रुपये आये कहां से? जहां तक मैं जानता हूं कि उस आदमी को रेलवे के वड़ २ अफसरों ने मदद की और रुपये दिये। अगर ऐसी बात नहीं होती तो वह कहां से इतना रुपया खर्च करता ?

**The Hon'ble Mr. ANUGRAH NARAYAN SINHA :**

रेलवे यूनियन ने रुपया दिया।

**Mr. JAMUNA KARJEE :**

जो मज़मून हमारे सामने है और उसमें जो तरमीम बाबू हरिकिशोर प्रसाद ने पेश की है, वह माकूल तरमीम है। मैं समझता हूं कि प्रस्तावक महाशय इसको कबूल करेंगे। उसके बाद हम उन आदमियों के कुटुम्ब और रिश्तेदारों को जिनकी मृत्यु हो गयी है, समवेदना प्रकट करते हुए आशा करते हैं कि हाउस के हर एक हिस्से से इस मज़मून की तारीफ की जायगी।

**Mr. KHETRA NATH SEN GUPTA :** Sir, I support the resolution moved by my friend Mr. Sukhlal Singh. Sir, of late there has been a number of railway-disasters and this one has beaten all of them in extent

and intensity. There has been a heavy loss of lives and properties, and, Sir, the stereotyped plea of sabotage has been trotted out by the railway authorities and the railway police. The disaster took place at 3-30 A.M. at a place which is 42 miles from the Dhanbad railway station. A railway officer, for the first time, brought information to the Additional Deputy Commissioner of Dhanbad, at six in the morning. What they had been doing all these three hours passes my understanding. Now hearing of that disaster, the Additional Deputy Commissioner of Dhanbad hurried to the place and he was there up till 4 o'clock. The information leaked out to the public of Dhanbad and Jharia at about 8 o'clock in the morning. Hundreds of people from Jharia and Dhanbad went to the scene of occurrence including doctors who went there with food and also materials for first aid. These men from Jharia and Dhanbad reached there at about 12 o'clock when these bogies were burning and they tried to render help to the injured and also wanted to extinguish the fire, but the railway authorities did not allow them to go near the place. Now, Sir, if these men, who went there ready to render all possible help, had been allowed to do their work, many lives, specially the precious life of our friend, Mr. Nageshwar Prashad Sinha, might have been saved and I do not know what prevented the railway authorities from allowing these volunteers to render help to the injured and distressed. I learnt at Dhanbad railway station that the third class and the inter class booking for that ill-fated train was stopped. It is clear, therefore, that at least so far as third and inter class compartments were concerned, the train was running with full complement of passengers. From that, one can gather the number of passengers that were travelling by that train and from a conversation which I heard, it seemed to me that there were at least 500 passengers in the train and we have been given account of 150. Now what has happened to the rest? I will not speculate upon the causes which led to the disaster, it will be done at proper time by proper authority, but in all conscience, this disaster was a heavy and heart-rending one. Sir, ten injured persons came to the Dhanbad hospital for treatment. I interrogated some of them but they were in a dazed condition and could not throw much light. There was one Mr. Mehra who was travelling from Burdwan to Lahore. He could say this much that he was thrown off his seat and became unconscious. From him we came to know that when he regained consciousness, he found that his belongings had been robbed by somebody. So, Sir, even at that unearthly hour there were thieves there to take away the belongings of passengers. Now, these things should be carefully enquired into and sifted by the Committee or Tribunal whichever is appointed. I would also suggest that special attention should be paid to the fact as to why volunteers were not allowed to render help to the injured and distressed people there.

With these words, Sir, I support the resolution.

**MR. MUHAMMAD ABDUL MAJEED :**

مختلف زاریہ نگاہ سے اور شنی دالی  
جناب صدر - زیر بحث مضمون پر  
گئی ہے اور اسمیں ہر کچھ بہت زیادہ اضافہ کرنا نہیں ہے مگر تاہم

دیکھنے سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ بہار میں اس قسم کے واقعات تھوڑے دنوں کے اندر اس کثرت سے رونما ہو گئے ہیں کہ بحیثیت مجموعی انہیں کسی گہری سازش کا نتیجہ کہا جا سکتا ہے عموماً جب اس قسم کا واقعہ ہوتا ہے تو ریلوے کمپنیاں اپنی بوائٹ ثابت کرنے کے لئے مختلف قسم کی توجیہ کا مختلف عنوان سے اعلان کرتی ہے۔ مجھے بھی چند بار ایسے وقت سفر کرنیکا اتفاق ہوا ہے جب اس قسم کے واقعات ظہور پذیر ہوئے ہیں عام طور پر جب اس قسم کا واقعہ ہوتا ہے تو ریلوے کے ملازمین افسران اس بے رحمی اور بے دلی کا ثبوت ملازموں کے ساتھ اپنی حرکات سے دیتے ہیں کہ بیان نہیں کیا جا سکتا۔ اور میں نے اپنی آنکھوں سے ان حرکات کا مظاہرہ کیا ہے۔ سنہ ۱۹۱۸ء میں ایک دفعہ اس قسم کا ایک واقعہ ہوا تھا۔ میں اُن میں موجود تھا۔ اس وقت میں نے یہ دیکھا کہ ریلوے ملازمین بجائے اس کے کہ لوگوں سے ہمدردی کا اظہار کریں ملازموں سے یہ کہتے پھر رہے تھے کہ ”اپنی اپنی چیزیں سے ہوشیار ہو جاؤ“ اور جب تین کچھ دیر کے بعد دوسرے اسٹیشن پُر پہنچی تو کسی مجروح کا کوئی پریشان حال بھائی نہیں ملتا تھا اور اسٹیشن اسٹاف کوئی خاموشی محض سازش پر حملہ معلوم ہوتی تھی۔

دوسری بات یہ ہے کہ جب اس قسم کا ساتھ ہوتا ہے تو ریلوے اپنے اپنی غلطیوں کا اعتراف نہیں کرتے بلکہ الزام دوسروں کے اُپر عائد کرتے ہیں۔ بابو جمنہ کارجی صاحب نے سچ فرمایا ہے کہ پہلے جب اس قسم کے واقعات ہوتے تھے تو کبھی کبھی یہ الزام رکھا جاتا تھا کہ چونکہ تین میں کوئی بڑی شخصیت سفر کر رہی ہے لہذا اس کو ہلاک کرنے کے لئے کچھ بدعاش پڑی توڑ دیتے ہیں۔ لیکن موجودہ واقعہ تو ایسا ہے جس سے ثابت ہوتا ہے کہ کوئی شخص اس قسم کا بھی سفر نہیں کر رہا تھا۔

بہر حال جب اس قسم کے واقعات آئے دن ہورہے ہیں تو ضرورت اسکی ہے کہ انتہائی کوشش کی جائے کہ آئندہ ایسے واقعات نہ ہوں۔ لہذا بہتر ہے کہ چکرمت بہار مرکزی حکومت سے سفارش کرے کہ ایک انڈیپنڈنٹ کمیٹی بنائی جائے جو اس واقعہ کی پوری تحقیقات کرے۔ اور انہیں الفاظ کے ساتھ میں تجویز کی تائید کرتا ہوں۔

**\*Mr. SAIYED MUHAMMAD MINNATULLAH :**

جناب صدر - میرے خیال میں زیر بحث مسئلہ کا کوئی پہلو ایسا باقی نہیں رہا جس پر اس ایوان میں رائے ظاہر نہیں کی گئی ہو۔ لیکن ساتھ ہی ساتھ چند چیزیں میرے خیال میں ایسی رہ گئی ہیں جنکا ذکر میں اس وقت ضروری سمجھتا ہوں۔ مجھے یہ دیکھ کر اتنی حیرت ہو رہی ہے کہ اسوقت ان تمام حیثیتوں سے اس مسئلہ پر غور کیا جا رہا ہے جس پر انسانی دماغ کچھ کام نہیں کرنا۔ لیکن میں یہ سمجھتا ہوں کہ ان دنوں اس قوم کے واقعات بڑی کثرت سے رونما ہو رہے ہیں اور وہ درحقیقت ہملوگوں کے لئے عبرت ناک ہیں اس نئی دنیا میں نئی عقل نئے شعور اور نئی روشنی والے لوگوں کی جماعت کے نزدیک پرانے زمانے کے رسم و رواج اور پرانے زمانے کے طریقہ مہمل چیزیں ہیں اور خیال ہے کہ تمام چیزیں جو مغرب سے آئی ہیں صرف انہیں کو قبول کیا جائے۔ میں سمجھتا ہوں کہ شاید اس قسم واقعات محض اس لئے رونما ہوئے ہیں کہ اس قسم کے خیالات کے لوگوں کے اندر کس قسم کا تغیر پیدا ہو اور وہ یہ سمجھیں کہ ہمارے لئے موجودہ زمانہ کی ترقی سے درحقیقت بچائے فائدہ کے نقصان پہنچا رہے ہیں ساتھ ہی ساتھ یہ عرض کرنا کہ میں اس ترمیم کے ساتھ ہوں جو ہمارے دوست بابو ہری کشور صاحب نے پیش کی ہے اور مجھے ایک چیز اور کہنی ہے وہ یہ ہے کہ اس قسم کے واقعات کسی گہرے سازش سے تعلق رکھتے ہیں۔ اور جب سے یہ موجودہ حکومت صوبہ کی سربراہ ہوتی ہے ایسے واقعات زیاں، پیش آئے ہیں اسلئے گزارش ہے کہ اس ریاست کے حادثہ کی enquiry کے لئے ایک Tribunal Committee قائم کی جائے جو اس مسئلہ پر غور کرے کہ اس قسم کے حادثات موجودہ حکومت کے اندر کیوں رونما ہو رہے ہیں۔ اور کیا وجہ ہے کہ جب سے حکومت بہار قائم ہوئی ہے یہ حادثات بڑھتے جا رہے ہیں۔ میں اس تحریک کے ساتھ اپنی پوری تجویز کی پر زور تالیف کرتا ہوں۔

**Mr. MUHAMMAD YUNUS :** Sir, I rise to support the resolution which has just been moved, and, as has very rightly been suggested by Maulana Minnatullah, the various aspects of the question have already been fully discussed in this House, but it will not be fair to suggest, as

\*Speech not corrected by the hon'ble member.

the last speaker seemed to indicate, that the present disaster or the series of disasters of this kind have been occurring with greater frequency since the present Congress Government assumed office. It may be that within this short period a large number of disasters did take place, but the first disaster, of great magnitude in the year 1937, which took place in this province occurred just before the present Government took office. So, it really commenced before the present Government came in office, and any suggestion to the effect that Government of this province, was in any way, either due to neglect or through other causes, responsible for these disasters would not be justified. As a matter of fact, I have heard some suggestions being made that due to the release of a large number of terrorist or other political prisoners such accidents may have been more accentuated or that they may have been more or less responsible for them. But even that on scrutiny does not hold good because, after all, when we are talking of the present accident being the result of sabotage, we have to remember that we have not yet had any judicial pronouncement : it is purely an opinion expressed by the police of this province and by Government Inspector of Railways. But we have yet to await a judicial pronouncement or any pronouncement that may be made in this connection after a proper and impartial enquiry.

**Mr. KRISHNA BALLABH SAHAY :** May I inform the hon'ble member that no such announcement has been made on behalf of the police that it was a case of sabotage ?

**Mr. MUHAMMAD YUNUS :** Well, Sir, reports have appeared and as yet Government have not thought it fit to contradict them. Reports have appeared in a number of newspapers that the police of this province and the Inspector of Railways consider that this is a case of sabotage, and as yet Government have not contradicted them.

**Mr. RAMCHARITRA SINGH :** Will the hon'ble member let us know the name of the reliable source from which he has got his information ?

**Mr. MUHAMMAD YUNUS :** I have read the reports in the local press, in the "*Statesman*" and in the "*Patrika*".

**Mr. RAMCHARITRA SINGH :** I said "reliable source" from which he got his information.

**Mr. KHETRA NATH SEN GUPTA :** For the information of my hon'ble friend, I may say that a telegram was received from the Government Railway Police by the Additional Deputy Commissioner that this was a case of sabotage.

**Mr. MUHAMMAD YUNUS :** I suppose my friend, Mr. Ramcharitra Singh has got the answer ; but at any rate, the hon'ble Mr. Ramcharitra Singh considers the *Searchlight* to be a reliable paper. We may differ from him in that respect but that is his views.

Well, Sir, what I do submit with great respect for the consideration of the House is that in fact it is not right for us to form any opinion just now, when we ourselves are desiring that a judicial enquiry committee may be appointed. We have to leave things as they are, express our regret and press on the Central Government the desirability of appointing such a committee for a proper enquiry. The result of the careful examination will follow this enquiry. Various observations have been made. It is true in some cases, it is said, that accidents took place due to X. B. engines. At any rate, when in one case we have a judicial pronouncement that it was really caused due to an X. B. engine, we do not know what type of engine on this particular train was used, what was the cause of this particular accident, but I do not dispute that this is not a case of sabotage, and it will not be out of place to mention that what we do resent on the part of the railway authorities, is an immediate declaration that this is a case of sabotage, before really the news has gone perhaps beyond themselves. It will not be out of place to mention here that the other day when His Excellency was travelling to Darbhanga, one of the carriages of the train got fire; we do not know the reason but it was suggested that probably it was due to hot axle getting fire. The railway people immediately started the news that it was a case of sabotage. Well, whatever may happen, the railway authorities unfortunately start the news that it is a case of sabotage as they think that this is the best defence to put up. What we do object to is that such reports should not be circulated before the real cause is known. It is true, Sir, so far as the cause of fire is concerned, it may be due to various reasons. Some of the hon'ble speakers suggested that it may be an act of accident, if so, it is still more deplorable and it would need careful examination. One of the hon'ble members on the opposite said that probably it was due to sabotage. He also suggested that in cases of disasters of trains such accidents are, at any rate, very few. I would, however, only appeal to the hon'ble members that at this stage we need not express any opinion, as to what is the cause of this accident; and emphasis need not be laid by this House as to what is the cause of this accident, as that is what we wish to enquire into. All that we have to press is that it is necessary to enquire into such cases as took place to prevent recurrence of this kind. It is true, Sir, that it is very unfortunate that these things took place within such a short period and all within this province. In some cases, it is also suggested that it is due to fault in the tracks, rails, slippers and so on. I can only tell you what I personally noticed in the case of Bihta disaster. I was then at Ranchi. The news came to me at about 7 o'clock in the morning. Just before the receipt of this news, the Commissioner of Patna and the Inspector-General of Police were to go to Gaya district in connection with some *Zamindar and Kisan Sabha* trouble. The Commissioner of Patna Division was directed to proceed to the place of occurrence and render all possible help instead of going to Gaya district. Immediately on receipt of this news, we directed the Commissioner to go to this particular place near Bihta and render assistance as much as possible. The hospital authorities were also phoned to take steps for the accommodation of the injured. Two days

later, I was myself on the scene and what I noticed then was that the ballast was disturbed for nearly two to three furlongs indicating that the lines and the train were both running together. Now, in that case whether it was due to X. B. engine or whether it was due to any other defect in the engine, it is too much for me to say. It is a matter for the experts to decide, and now you have already got the report of that committee. Now, Sir, I hope without any dissension, the House will accept the resolution in order to stop recurrence of such regrettable accidents and to have enquiries made as to the causes of such accidents, and with a view to preventing such accidents steps may be taken by the Central Government.

**Mr. SAIYID MOHIUDDIN AHMAD:** Sir, I can add nothing new or helpful to what has been so far said. I did not in fact want to take part in the debate. Yet the word came to me from my chief, that somebody from our party must get up and speak and I appreciated his idea. Let it be known that the resolution has the support of all sections of the House. All of us must strengthen the hands of Government to take up the question earnestly and vigorously. Nothing could be more ridiculous than to suggest that the Government in power today caused the accident in question. Mr. Yunus has refuted the suggestion. He pointed out that it was not the present Government which was in power when the Bihta disaster happened. He said that another Government was then functioning but he did not disclose the identity of Government which was then functioning. (*Laughter.*) I can throw no light, Sir, upon the causes which lie at the root of these disasters on the railways. I came across an interesting advertisement in a paper yesterday. The advertiser was a railway company. They said, "If you want to see this world, travel by our railways, but if you want to see the other world, travel on the East Indian Railway".

Government, I am sure, Sir, will not fight shy of the resolution. They ought to accept it for what it is worth. We know that the railways and the affairs of the railways lie beyond the control of the provincial Government. Yet they are entitled to look into what has been happening within their own territories. Nothing would prevent them from trying to get at the causes of the disasters in question. Let them form their own conclusions and forward them to the Government of India. The Government of India, it goes without saying, would accord a lot of respect to the conclusions which our Government arrive at. The province of Bihar has become the home of these tragedies. The trains would go off the rails no where in India except in Bihar. The name of Bihar is habitually coupled with train disasters. I have nothing more to say. I earnestly support the resolution. Government, I hope and trust; would see no difficulty in accepting it.

**Mr. KRISHNA BALLABH SAHAY:** Sir, we welcome the opportunity that has been presented to us by the resolution presented before the House and I am glad to say that we whole-heartedly endorse the resolution and accept it. An enquiry ought to be made into this Railway

disaster and generally with the question of railway disasters that have taken place, four in number, during the course of the last two years. As hon'ble members have said, Sir, the matter is indeed very serious and though fortunately Government have been exonerated from any responsibility—positive or negative—we feel that we have got to play a part in this matter and to try our best that such disasters do not occur in future. So far as the point which has been mentioned by one hon'ble member that the Criminal Investigation Department have made the announcement that it is a case of sabotage, I may inform the House that no such announcement was made by the Criminal Investigation Department and Government did not consider fit to issue a contradiction because they were seeking an opportunity to make a statement in the House. It is true, Sir, that both the view points have been presented to Government. We have got the materials in our possession, some supporting, it might be a case of sabotage, while some fix the responsibility upon the railways. The matter has got to be enquired into. It will be unfair on my part to refer to any of these points in detail. As a matter of fact, some hon'ble members while speaking on this resolution have mentioned one or two points that might very well be construed in favour of sabotage, e.g., that the railway employees are discontented or that the passengers heard of gun fire after the accident. I do not want to emphasise them. We want to be contented there and to say that we shall urge upon the Government of India to make an enquiry as soon as possible and the enquiry must be entrusted to an impartial tribunal whose judgment will carry weight not only with the Government of India but with the public also.

But as regards the fire that broke out some 20 or 30 minutes after the accident, I think this was rather more tragic than the real disaster itself.

There might be various causes. Two tins were found in the midst of the wreckage which might have contained inflammable material or some passenger in search of his fellow passenger might have lighted match-fire and caused the fire or the fire might be due to the great speed at which the train was running or it might be due to some serious defect in the axle box. I do not want to express any opinion on this matter. When we shall refer the matter to the Government of India we would request them to examine the question of fire which caused the real havoc.

The third thing to consider is the conduct of the Barkakana Express. On this point, Sir, we seem to stand on firmer ground and we feel inclined to condemn the action of the train. I cannot agree with my friend, Mr. Sukhlal Singh, who alleges that this Barkakana Express was responsible for the death of the passengers who were wounded and who were groaning for help. But one thing appears to be clear that if she had chosen this Express could have carried a large number of wounded passengers to the Gomoh Hospital which was not very far off or even to Dhanbad and secondly that the driver and the guard may have taken steps to detach one or two bogies that were burning from the rest. In that case possibly some of the wounded persons would not have succumbed at all. We are taking this matter up to the Government of India

and the railway authorities. We are having a discussion with them. I can assure the House that we want to pursue this matter. It has been said by some hon'ble members that proper medical relief was not given to the injured or the wounded persons. Our information is a bit different. Our information is that by the 4-Down Bombay Mail, the doctor in charge of the Saraiya dispensary, the sub-inspector of Police of Saraiya Beat-house, a dozen constables and the Public Works Inspector of Hazaribagh Road reached the spot at 4.45 A.M., and gave as much relief as was possible. I do not say that more relief need not have been given, but it must be realised that the accident occurred at a place which was remote from any dispensary as it was situated in the midst of jungles and so it was not possible to give better relief than was given. The Deputy Commissioner came to know of it at 8 A.M., at Hazaribagh, and he rushed to the scene of occurrence and reached there at 11 A.M., and from here, at Patna, the Crime Assistant and the Superintendent of Police also rushed to the place. The Additional Deputy Commissioner also came there. Sir, I may assure the House that so far as Government and their officials are concerned they have tried their best to give as much relief as they could. But it has got to be admitted that the accident was very tragic and even the relief that we gave could not have assuaged the pain that had been caused.

Another point has been raised by hon'ble members that congress men were prevented from giving relief. We are looking into these allegations. We would certainly like that on such occasions, the railway authorities and the police authorities should have co-operation not only of congress men but also of all others who want to render relief. But I would like to point out to the House the difficulty of the police men and it is this: the disaster caused the properties of a large number of passengers to be scattered here and there. Now, if in the guise of congress men or in the guise of people volunteering to give relief undesirable persons had come in and carried away the properties, the responsibility would have been of the police. Another point in this connection has got to be considered. The police were at that time collecting evidence to decide whether it was a case of sabotage or whether it was a case in which the responsibility could be fixed on the railway. If undesirable people had been permitted much of the valuable evidence may have been destroyed. When I mention this, I do not mean to say that well-meaning persons should not be allowed to co-operate with the police. As I have already said, we are examining the complaint whether the railway and the police authorities went beyond their limits.

My hon'ble friend, Mr. Birendra Bahadur Sinha, has mentioned a few suggestions that ought to be adopted for preventing such disasters in future. I do not want them to be examined here but I want to convey to the House that the entire proceedings will be sent to the Government of India who will examine these suggestions. Government themselves have been examining one or two schemes, e.g., increasing the number of patrols on the railway lines. The patrols could not be kept standing on the railway line day and night but a contingent of police would be employed as patrols which would pay surprise visit on one line on one

day and on some other line another day. This is a scheme which we are examining. It might be a costly scheme. But we shall have to shoulder the burden if we want to save the province from such disasters. Without committing themselves to the theory of sabotage, Government have as measure of investigation fixed a reward to be given to the person not connected with crime who would give clue leading to the conviction of the criminal.

I say once more that we heartily accept the resolution which has been moved before the House and we would like to convey on behalf of Government our sympathy to those who were injured in the accident and to the families of those who succumbed. In fact, to us it has been a personal loss; as you have already mentioned, in the death of Babu Nageshwar Prashad Singh. We feel very much that such an accident should have happened in this province. We shall forward the resolution to the Government of India and use all our influence to see that full effect is given to the intentions expressed by the hon'ble members of this House.

**Mr. KARU DUSADH:**

समाप्तिजी, शिड्यूल (schedule) जाति के एक आदमी को रिपोर्ट में कहना चाहता हूँ। वह आदमी आसनसोल में गाड़ के डब्बे के पास में बैठा। जब दुर्घटना हुई तो उस आदमी को मालूम हुआ जैसे बज्र गिर पड़ा और वह एकदम ताकता रह गया। वह गाड़ी से उतर गया और १५, २० मिनट के बाद एक दूसरी गाड़ी आयी जिसमें वह चढ़ गया जिसे थोड़ी चोट पायी थी वे भी उस गाड़ी में सवार हो गये। वह आदमी कोडरमा उतर गया। उसका नाम यह है शोहर राम नाम का एक दुसाध और बड़ही बस्ती का रहनेवाला एक धोबी था।

रिखीफ को गाड़ी के आने के समय तक आग नहीं लगी थी। आधे घंटे के बाद आग लगी। आग लगने के दो कारण हो सकते हैं। एक तो बिजली के कारण और दूसरा चक्का को धूरी में रगड़ के कारण। गाड़ी के चलने के समय बिजली से आग लग सकती है; किन्तु जब दुर्घटना के आधे घंटे के बाद आग लगी तो इससे साबित होता है कि बिजली से आग नहीं लगी। एक्सेलरेटर में गरमी के कारण भी आग लग सकती है। छोटा नामपुर में एक गाड़ी होती है जिसे सगड़ कहते हैं। इसके चक्के की धूरी में सन और रड़ो का तेल दिया जाता है। जब यह सूख जाता है तो राई हुई करके एक प्रकार की आवाज़ होने लगती है। मेरे कहने का मतलब

यह है कि धूरी में रगड़ होने से भी आग लग सकती है। इसलिये गाड़ी में आग लगने का कारण एक्सलेरेटर भी नहीं हो सकता है। तब दूसरा ही कारण ज़रूर हो सकता है।

गाड़ी बहुत तेज़ रफ़्तार से चलती है और यह उसके गिरनेका एक बहुत बड़ा कारण हो सकता है। मैं यह चाहता हूँ कि जितनी गाड़ियाँ चलती हैं वे दिन में एक्सप्रेस रहे और रातमें पासिंजर हो जाय (*laughter*)।

रेल की लाइन को देखने के लिये खलासी रखे जाते हैं। रेल के authorities ने खलासियों की संख्या पहले से कम कर दी है। इसका नतीजा यह होता है कि एक खलासी को पहले से ज्यादा काम करना पड़ता है और वह ठीक से काम नहीं कर पाता है। इसलिये आइन्डे से गाड़ियों को गिरने से बचाने के लिये यह ज़रूरी है कि खलासियों की संख्या बढ़ाई जाय, जो लाइन को हमेशा जांच करते रहें।

#### Mr. SHUKHLAL SINGH:

माननीय सभापति जी, बाबू हरिकिशोर प्रसाद का एम्पारिशियल ट्रिब्यूनल (impartial tribunal) का जो अमेंडमेंट (amendment) है उसको मैं स्वीकार करता हूँ और जितने लोगों ने इस दुर्घटना में मृत्यु प्राप्त की है उनके प्रति उन लोगों के परिवार से सहायता रखता हूँ।

एक लफ़्ज़ में और कह देना चाहता हूँ। बाबू हरिकिशोर प्रसाद ने यह जो कहा है कि इस दुर्घटना में केवल २४ आदमी मरे हैं और बिहटा वाली दुर्घटना में सौ आदमी मरे थे; लेकिन तौभी यह दुर्घटना उससे ज्यादा है। लेकिन यह जो उनका अन्दाज़ है वह गलत अन्दाज़ है। पेपर (paper) में हताहतों की संख्या निकल चुकी है और वह करीब द्वाइ सौ की है। चार गाड़ी जो उलट कर जल गई हैं उसमें हम ने सिर्फ़ हड्डियों की ही जलते देखा। आदमी उसमें कितने जले इसका ठीक २ अन्दाज़ा नहीं लगाया जा सकता है। रेल गाड़ी की कुल लकड़ियाँ जल कर खाक हो गई थीं सिर्फ़ लोहे उलटे हुये नज़र आते थे।

यह सभी लोग जानते हैं कि देहरा दून एक्सप्रेस सब से ज्यादा बड़ा पैकड अप (packed up) रहता है।

जैसा कि खेच बाबू ने कहा है कि धनबाद में थर्ड क्लास (third class) के पैसेंजर (passengers) और इन्टर क्लास (inter class) के पैसेंजर (passengers) को बुकिंग (booking) बंद हो गयी थी। कोडरमा के बाबू छट्टराम जो एक बहुत मातवर आदमी हैं वह भी उसी गाड़ी से जाने वाले थे; लेकिन नहीं आए उनसे पूछने पर मालूम हुआ कि वे भी उसी गाड़ी से जाने वाले थे। उन्होंने सेकंड क्लास (second class) का टिकट मांगा; लेकिन गाड़ी में जगह नहीं होने के कारण टिकट उन्हें नहीं मिला। इसलिये वे बच गये। इससे पता चलता है कि सेकंड क्लास (second class) की बुकिंग (booking) भी बंद थी। करीब २ डेढ़ सौ आदमी बच कर उस गाड़ी से भागे थे जिसमें से ७५ आदमी घायल हैं। इसलिये लोगों का अन्दाज़ है कि जो जल गये या मर गये कुल मिलाकर २५० से कम नहीं रहे होंगे। इसका ठोक २ अन्दाज़ा लगाया जा सकता है। जो इन्क्वायरी कमिटी (enquiry committee) बनेगी या इम्पार्शियल ट्रिब्यूनल (impartial tribunal) बैठायी जायगी उसके जरिये हर एक स्टेशन (station) पर जांच करने से पता लग जायगा कि किस स्टेशन पर कितनी बुकिंग हुई थी।

कांप्रेसमेन जो वहां मदद पहुंचाने के लिये गये थे उसको रेलवे अथॉरीटीज़ (railway authorities) ने उन लोगों को मदद पहुंचाने से क्यों रोका और क्यों वहां से उन लोगों को हटाने की कोशिश की। आखिर कार वे लोग वहां से हटे तो नहीं; लेकिन उचित सहायता हताहतों का नहीं पहुंचा सके। ऐसी धाकड़ा होने पर भी क्यों गवर्नमेंट को और से इसकी तार्फ़ की जाती है कि रेलवे कर्मचारी जितनी सहायता वहां पहुंचा सकते थे पहुंचाये। यह सुनकर मुझे बहुत दुःख मालूम होता है। जो रेलवे अथॉरीटीज़ (railway authorities) धनबाद या कलकत्ते से आये थे वे सरिया क्रांप्रेस के लोगों को नहीं जानते थे लेकिन हजारीबाग रोड स्टेशन के रेलवे कर्मचारी ज़रूर क्रांप्रेस कार्यकर्त्ता को पहचानते थे। उस में से बाबू श्यामा रोड के रेलवे प्रयौरीटीज़ (railway authorities) जानते हैं। रेलवे अथॉरीटीज़ (railway authorities) ने इन तीनों आदमियों को गर्दन में हाथ दे कर निकाल दिया। मेरी समझ में यह बात नहीं आती है कि

रेलवे अथॉरिटीज़ (railway authorities) ने उन लोगों के साथ कहीं अमानुषिकता का बर्ताव किया। रेलवे अथॉरिटीज़ (railway authorities) ने ऐसी गलती कहीं की, एक बात मैं और कह देना चाहती समझता हूँ कि इनक्वैरी (enquiry) से यह पता चल जायेगा कि वहाँ कितने आदमी मरे हैं और कितने घायल हुए हैं।

गाड़ियाँ जो तीन पोरसा नीचे गिर गई हैं उनमें पीछे से आग लगी है। इन गाड़ियों में अगर आग नहीं लगती तो बहुत मुमकिन था कि वे आदमी जो बेहोश हो गये थे या जिनके हाथ पैर काट गये थे, बच जाते।

बाबू हरकिशोर प्रसाद ने जो तरमौम पेश की है उसको मैं काबूल कर लेता हूँ।

**Mr. HARIKISHORE PRASHAD:**

On point of personal explanation, Sir, हमने यह नहीं कहा है कि उस दुर्घटना में केवल २४ ही आदमी मरे हैं। मैं कहता हूँ कि यह दुर्घटना ज्यादा भयानक थी और इसमें ज्यादा आदमी मरे होंगे। चूंकि यह दुर्घटना जंगल में हुई है, जहाँ लोग पहुँच नहीं सके इसलिए हमने यह कहा है।

**Mr. KRISHNA BALLABH SAHAY:** I have nothing more to say, Sir, except that from the information that the police has collected the number of persons killed in the railway accident is 24 and the number of persons severely injured is 49. 7 dead bodies were received immediately after the accident and 14 have been found to have been burnt to death and 2 died in the hospital setting a total of 23 killed.

**The Hon'ble the SPEAKER:** The question is :

That for the words " a committee consisting of officials and non-officials " the words " an impartial Tribunal " be substituted.

The motion was adopted.

**The Hon'ble the SPEAKER:** The question is :

That the words " The Assembly further expresses its heart-felt sympathy for the family of the dead and the wounded involved in the said disaster " be added at the end of the motion.

The motion was adopted.

**The Hon'ble the SPEAKER:** Now, the amended resolution runs thus :

This Assembly recommends to Government to convey to the proper authorities the opinion of this House that an impartial Tribunal be appointed to enquire into the causes of the train disaster on the East Indian Railway between the Hazaribagh Road and the Chachaki stations on the 12th January, 1939, which has resulted in heavy loss of lives and properties, with a view to avoid such accidents in future. The Assembly further expresses its heart-felt sympathy for the family of the dead and the wounded involved in the said disaster.

The question is :

That the resolution as amended be passed.

The motion was adopted.

**The Hon'ble the SPEAKER:** There is no other business for the day.

**Mr. CHANDRESHVAR PRASHAD NARAYAN SINHA:** Sir, what about the business of the Assembly for the month of February?

**The Hon'ble Mr. ANUGRAH NARAYAN SINHA:** We have not prepared it as yet. I think we shall be able to let the hon'ble members know it tomorrow.

The Assembly then adjourned till 11-30 o'clock on Friday, the 20th January, 1939.