

# भुतही नदी और तकनीकी झाड़-फूंक

दिनेश कुमार मिश्र

## STORY OF A GHOST RIVER AND ENGINEERING WITCHCRAFT

*Dinesh Kumar Mishra*



Barh Mukti Abhiyan





लौकहा-लक्ष्मीपुर के बीच भुतही बलान पर बना पुल  
Bridge on the Bhutahi Balan Joining Laukaha to Lakshmipur



निर्मली-घोघरडीहा रेल लाइन पर बना पुल  
Rail Bridge on Nirmali-Ghoghardiha Section-Numbered  
Pillars and Numbered Days

# भुतही नदी और तफनीकी झाड़-फूंक

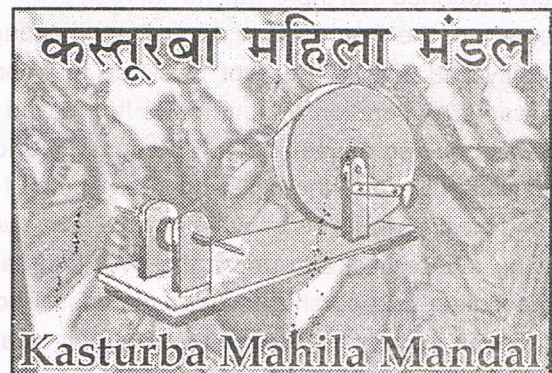
दिनेश कुमार मिश्र

## STORY OF A GHOST RIVER AND ENGINEERING WITCHCRAFT

*Dinesh Kumar Mishra*



Barh Mukti Abhiyan



# STORY OF A GHOST RIVER AND ENGINEERING WITCHCRAFT

—Dinesh Kumar Mishra

## 1. The River Bhutahi Balan

Bhutahi Balan is a small river of Madhubani district in Bihar (India), located between the basins of the Kamla and the Kosi, which are the two major rivers of North Bihar (Fig.1). The river flows closer to the Kosi than the Kamla. It is a small tributary of the Kosi but the devastation that it causes is really disproportionate to its size. It is such an insignificant river that one may not remember its name while listing north Bihar Rivers. This peculiar river did not have any definite flow path nor did it have any definite bed until recently. Local people say that the river rises abruptly in the rainy season, its waters enter the houses, communication goes out of gear and before one could react to the situation, the river disappears leaving a trail of thick sand behind. If a stranger gets trapped in the river, while in spate, the swift current of the river would push him down and the sand contained in the flow would bury him alive. It is impossible to come out of the river alive. To give an idea of the flow in the river, it is said that even if an elephant were caught in the current of the river, it would be delivered at the rail bridge on the Nirmali-Darbhanga rail line near Kisuni Patti (Fig.-2). Half an hour later, the river becomes quiet and can be easily forded. Boats do not ply in this river for obvious reasons. The river rightly derives its name from ghosts (Bhoot) who, possibly, may be there but are not visible.

The local people suggest that after entering India near Laukaha, the river wanders freely between Chikna, Tamuria and Nirmali. Its waters used to come like a wave, the land used to get sand-cast, at some places, and the agricultural production used to come down. But it rarely happened that there was no harvest, at all. The places where the river used to deposit sand changed frequently and just as the river was free to wander, there was a moderation of sorts of its floods and the river never gained devastating proportions. The local people were aware of the hide and seek game of the river and the life had its own flow within that framework. Common masses used to adore the river and called her 'the mother' and worship her like a goddess. People used to wait eagerly for the river in the rainy season and vow to offer sweets to her for her timely arrival that

was treated as a good omen for prosperity. They treat the river as their venerable deity and believe that the town of Phulparas is her parent's place. A puja, both individual and collective, is offered to the river at Brahmasthan in Phulparas even today. Elderly people say that the river had once shifted to 3-4 kilometers west of Phulparas over hundred years ago. The villagers of Suggapatti performed puja and urged the river to come back to their village. A big ceremony was held and the worshippers returned to Phulparas sprinkling sand all the way showing the river its path in the next season. The river answered the calls and returned back the next monsoon. Similarly, a devotee of the river was there in Narahia who prayed the river to get closer to Narahia and the river obliged. So much trust the people had on their river. The river was a part of the family for them and it never bothered them. Those days, safety matches were not popular and the fire used to be exchanged between the houses. Despite many families, virtually, occupying the riverbed, it never happened that food was not cooked in any family for the want of fire. Elderly people tell that there was an old lady, named Labania, who lived in Phulparas during 1952-63, almost right in the middle of the stream but she, too, never complained of the river behaviour to her neighbors or the fellow villagers. So much was the trust of the villagers on their river.

Many people, however, do not treat the Bhutahi Balan as a river. They call it a spring that flows according to its own whims and wishes. The engineers, of course, give all the respect to the Bhutahi Balan that is due to a river and, in return, the river also behaves the way that the services of the engineers are needed to deal with it.

## 2. Changing Courses of the Bhutahi Balan

An important tributary of the Kosi, the Bhutahi Balan originates in the Chure range of Nepal at an elevation of about 910 meters. The river enters Bihar near Laukaha in Madhubani District (Fig. 2). It has a length of 42 kilometers in Nepal and after traveling for about 45 kilometers and flowing under the bridge no 133 on the Darbhanga-Nirmali railway line, it joins the Kosi River. At Laukaha, its total catchment area is 466

# भुतही नदी और तकनीकी झाड़-फूँक

—दिनेश कुमार मिश्र

## 1. भुतही बलान—परिचय

भारत के उत्तर बिहार के मधुबनी जिले में कोसी और कमला नदियों के बीच भुतही बलान एक मुख्य नदी है (चित्र-1) जो कि कोसी के कहीं ज्यादा नज़दीक पड़ती है। कहने को यह नदी हर मायने में बहुत छोटी है मगर इसके आकार को देखते हुये इस से होने वाली तबाहियाँ जरूर बड़ी हैं। फिर भी अगर किसी जानकार आदमी से उत्तर बिहार की नदियों का नाम गिनाने को कहा जाय तो भुतही बलान का नाम आते-आते तक उसकी याददाश्त निश्चित ही खत्म हो जायेगी। अजीब नदी है यह जिसका न तो कोई निश्चित प्रवाह था और न ही निश्चित तल। स्थानीय लोग बताते हैं कि यह नदी बरसात में देखते-देखते चढ़ जाती है। इसका पानी घरों में घुस जाता है, रास्ते बन्द हो जाते हैं और इसके पहले कि बचाव के लिये कुछ किया जा सके, यह नदी बालू की मोटी परत छोड़ कर गायब हो जाती थी। अनजान आदमी अगर नदी की धारा में फंस गया तो पानी उसे पटक देगा और नदी की रेत उसे दफन कर देगी। उसमें से जिंदा बच निकलना नामुमकिन है। धार में हाथी भी फंस जाय तौ सीधे दरभंगा निर्मली रेल लाइन पर किशुनीपट्टी के रेल पुल पर ही जाकर अटकेगा, इतना प्रवाह रहता है नदी में (चित्र-2)। वहीं आधे घण्टे बाद जाइये तो सब शान्त, कहीं कुछ नहीं, पैदल पार कर जाइये नदी को। यही कारण है कि इस नदी में नाव नहीं चलती। कहते हैं कि जैसे भूतों का आना या जाना पता नहीं लगता उसी तरह इस नदी का भी आना जाना पता नहीं लग पाता है। शायद इसीलिये इसे 'भुतही' नाम मिल गया।

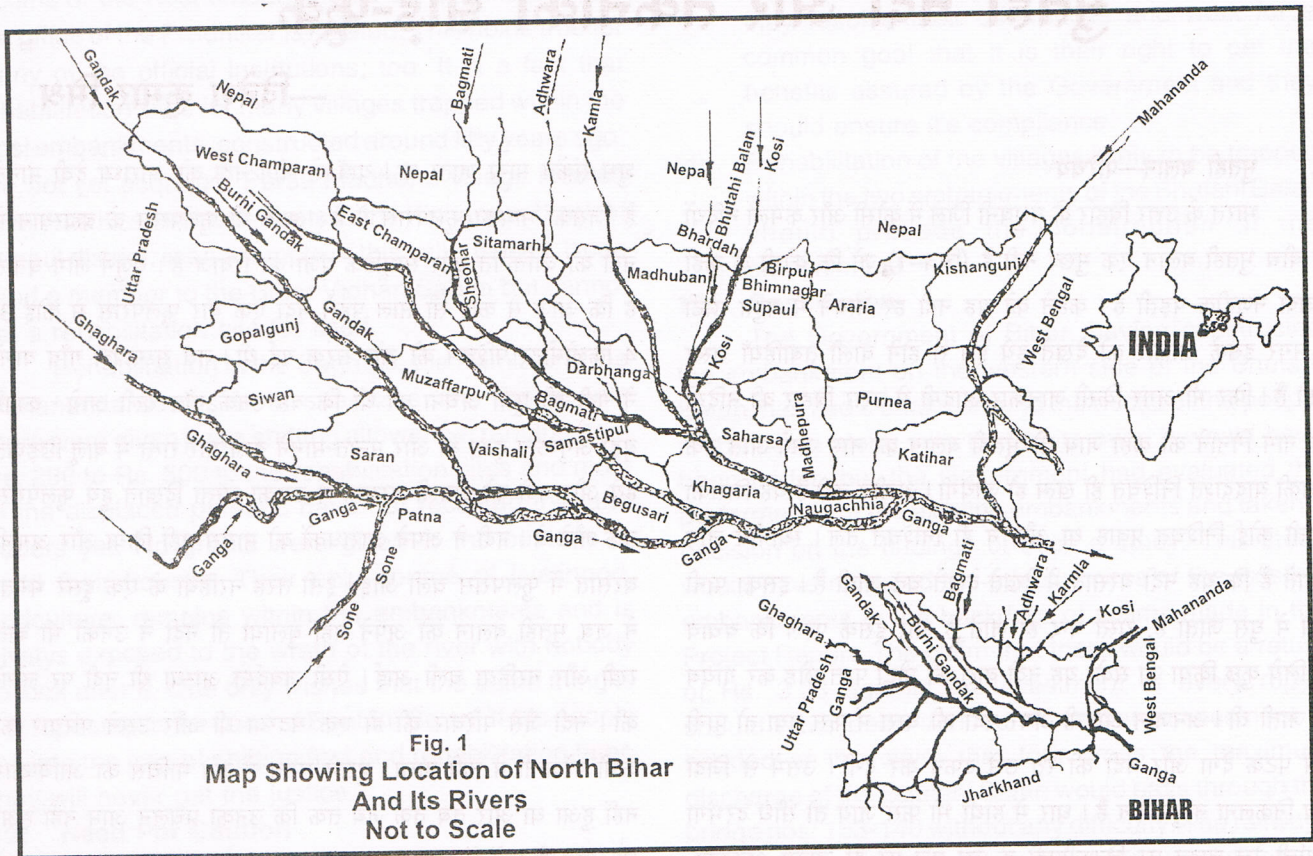
पुराने लोगों का कहना है कि नेपाल से लौकहा में भारत में प्रवेश करने के बाद यह नदी चिकना, तमुरिया और निर्मली के बीच अपनी मर्जी से घूमा करती थी। एक बड़ी लहर की तरह इसका पानी इलाके में आता था, ज़मीन पर बालू पड़ जाता था और कई जगहों पर खेती की उपज पर असर पड़ता था मगर ऐसा शायद ही कभी होता हो कि किसान खाली हाथ खेत से वापस चला आये। बालू पड़ने की जगहें भी बदलती रहती थीं और आज़ाद रहने की वज़ह से नदी का पानी बड़े इलाके पर फैलता था जिससे इसकी बाढ़ का स्तर एक सीमा के अन्दर ही रहता था और नदी कभी खतरनाक नहीं हो पाती थी। लोग नदी की शरारत और आँख मिचौली से वाकिफ थे और इसी लुका-छिपी के बीच जीवन धारा आराम से चला करती थी। आम आदमी नदी को 'माता' कह कर बुलाता था और देवी मान कर उसकी पूजा होती थी। बरसात के मौसम में नदी का बेताबी से इन्तजार होता था, उससे मिठाइयों की सौगात चढ़ाने का वायदा होता था और सही समय पर नदी में उफान आने का एक

शुभ संकेत माना जाता था। यहाँ के लोग नदी को आराध्य देवी मानते हैं जिसका मायका फुलपरास में है। आज भी फुलपरास के ब्रह्मस्थान में नदी की व्यक्तिगत और सामूहिक पूजा का रिवाज है। बुजुर्ग लोग बताते हैं कि आज से कोई सौ साल पहले नदी एक बार फुलपरास से कोई 3-4 किलोमीटर पश्चिम की ओर सरक गई थी। तब सुग्गापट्टी गाँव वालों ने नदी की पूजा अर्चना की थी कि वह उनके गाँव चली आये। काफी बड़ा अनुष्ठान हुआ था और मन्त मानने वाले सारे रास्ते में बालू छिड़कते हुये और नदी को अगली बरसात में उसका रास्ता दिखाते हुये फुलपरास तक लौटे थे। नदी ने अपने आराधकों को मायूस नहीं किया और अगली बरसात में फुलपरास चली आई। इसी तरह नरहिया के एक दूसरे भगता ने जब भुतही बलान को अपने यहाँ बुलाया तो नदी ने उनकी भी बात रखी और नरहिया चली आई। ऐसी जबर्दस्त आस्था थी नदी पर लोगों की। नदी जैसे परिवार की ही एक सदस्या थी और उसने परिवार को कभी परेशानी में नहीं डाला। पुराने समय में जब माचिस का आविष्कार नहीं हुआ था और तब तक जब तक कि उनका प्रचलन आम नहीं हुआ था, गाँव के घरों में आग का आदान प्रदान हुआ करता था। इस इलाके में नदी के बीच में रहने के बावजूद लोगों के साथ कभी ऐसा नहीं हुआ कि आग न मिलने की वजह से किसी घर में चूल्हा न जला हो। पुराने लोग बताते हैं कि 1952-63 के बीच में फुलपरास में एक लबनियों बुढ़िया नदी की धार के प्रायः बीचो-बीच रहती थी और सभी बुढ़िया की बेफिक्री पर आश्चर्य करते थे लेकिन उसने भी कभी नदी के व्यवहार के प्रति अपने पड़ोसियों से शिकायत नहीं की। नदी के साथ इतना सुन्दर तादात्म्य था सब का।

बहुत से लोग भुतही बलान को नदी मानने को ही तैयार नहीं होते और इसे केवल एक सोता मानते हैं जो कि अपनी मर्जी और चाल से बहता है। इन्जीनियर लोग जरूर इसको वह सभी इज्जत देते हैं जो कि एक नदी को मिलनी चाहिये और यह नदी इन्जीनियरों के सामने वह सभी मुश्किलें खड़ी करती है जिसके लिये इन्जीनियरों की जरूरत पड़ती है।

## 2. भुतही बलान और उसकी बदलती धारायें

कोसी की इस सहायक धारा भुतही बलान का उद्गम हिमालय में चूरे पर्वतमाला में लगभग 910 मीटर की ऊँचाई पर नेपाल में अवस्थित है और यह भारत-नेपाल सीमा को मधुबनी जिले में लौकहा गाँव के पास पार करती है। नेपाली हिस्से में लगभग 42 किलोमीटर और भारतीय भू भाग में लगभग 45 किलोमीटर का रास्ता तय करने के बाद यह नदी दरभंगा-निर्मली रेल लाइन के पुल नं० 133 से होती हुई कोसी से संगम



sq km, at Tengrar 515 sq km, and at the bridge no 133, it is 556 sq km. The river has a bed slope ranging from 0.88 meters per kilometer, in the upper reaches, to 0.52 meters per kilometer, in the lower reaches. Just near the foothills, in Nepal, many small streams join it and give it the shape of a river.

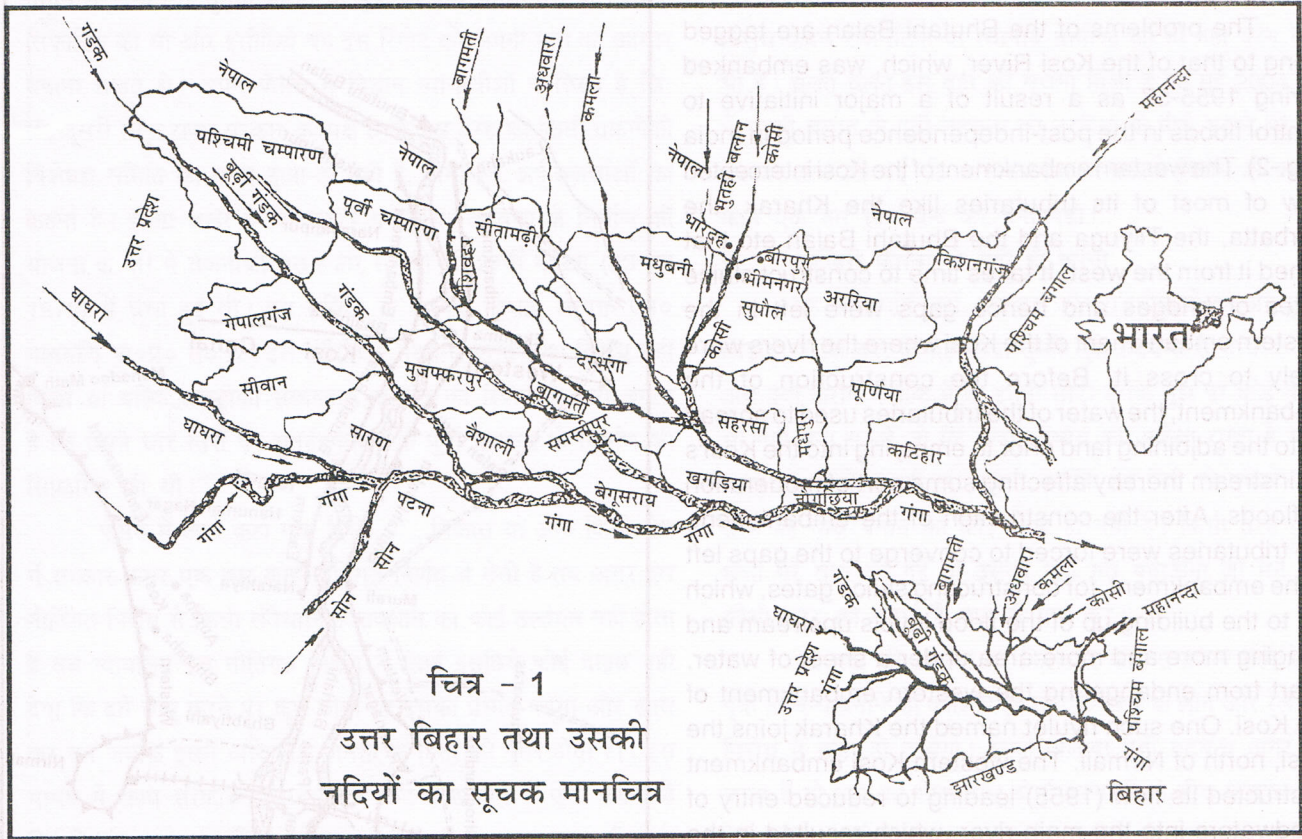
In the Indian portion, 23 kilometers down the border, another rivulet called the Bihul joins it near the village Narahia. In the floods of 1954, the two rivers got separated. Two different streams branched off from the Bhutahi Balan this year, one near Balan Patti and the other near Mahathaur. Both these channels rejoined the mainstream near Murla and the combined stream proceeded towards the Kosi. In 1960, the river encroached its banks near Dhausahi and devastated the villages of Barahi, Dhausahi and Phulparas. In 1968, there was less water in the stream that had branched off near Dhausahi but an offshoot of the river started flowing parallel to the Phulparas-Ghoghardiha road. The river washed away whatever came in its way. In 1970, the Bhutahi Balan and the Bihul rejoined each other near Mahathaur.

This time, a new stream branched off near Bishunpur and the emanating water engulfed the area

between south of Bishunpur, west of Rajpur and east of Ekhatta. All this water went and joined another stream that had branched off near Rajpur. The resulting stream flowed past west of Maharajpur and crossed Phulparas-Khutauna road near Kalapatti bridge. The length of this stream was only five and a half kilometers but that was enough to inundate the villages of Maharajpur, Rajpur, Ekhatta, Siswar and Kalapatti.

The third stream that branched off near Dhausahi, was also only five kilometers long but it crossed Phulparas-Jhanjharpur road and inundated Brahmapur, Lohia Patti, Paita and Phulparas. Besides, two more streams had also branched off near Phulparas and Ghoghardiha.<sup>1</sup>

Change in the course and branching of various streams from the river are the two main problems attached to the river. Most of the streams that have branched off from the river have done so on its right bank. The flow of the river contains excessive sediment load, like any other river of north Bihar, that leads to its change in course, serpentine flow path, shallow beds, overtopping of the banks and instability of the channel. This causes great inconvenience to the people living on either side of the river.



चित्र - 1  
उत्तर बिहार तथा उसकी  
नदियों का सूचक मानचित्र

कर लेती है (चित्र-2)। इस नदी का कुल जलग्रहण क्षेत्र लौकहा में 466 वर्ग किलोमीटर, टेंगरार में 515 वर्ग किलोमीटर तथा 133 नम्बर रेल पुल के पास 556 वर्ग किलोमीटर है। भारतीय सीमा में इस नदी के तल का ढाल ऊपरी इलाकों में 0.88 मीटर प्रति किलोमीटर से लेकर निचले इलाकों में 0.52 मीटर प्रति किलोमीटर है। नेपाल में पहाड़ी के ठीक नीचे बहुत सी छोटी-छोटी धारायें इस नदी में मिल कर इसे एक नदी की शकल देती हैं। भारतीय भाग में भारत-नेपाल सीमा से प्रायः 23 किलोमीटर दक्षिण में नरहिया के पास बिहुल नाम की एक दूसरी नदी इससे मिलती थी। 1954 की बाढ़ में यह दोनों धारायें अलग हो गई थीं। इस बाढ़ में भुतही बलान से दो नई धारायें फूट गई थीं। इनमें से एक बलान पट्टी के पास और दूसरी धारा महधौर के पास अलग हुई थी। यह दोनों धारायें फिर मुरली गाँव के पास मिल जाती थीं और वहाँ से कोसी की ओर बढ़ती थीं। 1960 में एक बार फिर इसने धौसही गाँव के पास किनारे तोड़े और बहते पानी ने धौसही, बरही और फुलपरास आदि गाँवों में ताण्डव मचाया। इसके बाद 1968 में धौसही के पास जो धारा फूटी थी उसमें तो पानी कम आया पर फुलपरास के पास दाहिने किनारे पर नदी की एक नई शाखा निकली और फुलपरास से घोघरडीहा वाले रास्ते के साथ-साथ बहने लगी और रास्ते में जो कुछ भी पड़ा उसे बरबाद किया। 1970 में एक बार फिर महधौर के पास भुतही बलान और बिहुल एक हो गई।

इस बार विशुनपुर गाँव के दक्षिण एक नई धारा फूटी जिसमें विशुनपुर के दक्षिण, राजपुर के पश्चिम और एकहड्डा के पूरब वाला इलाका पानी से घिर गया था। यह सारा पानी बह कर नीचे एक अन्य धारा में जाकर मिल गया जो कि राजपुर के पास से निकली थी। राजपुर से फूटने वाली यह धारा महाराजपुर गाँव से पश्चिम होकर बही और फुलपरास-खुटौना मार्ग को कालापट्टी पुल से होकर पार किया। इस धार की लम्बाई तो सिर्फ साढ़े पाँच किलोमीटर थी मगर इसकी वजह से महाराजपुर, राजपुर, एकहड्डा, सिसवार और काला पट्टी आदि गाँव भुतही बलान की चपेट में आ गये।

भुतही बलान की तीसरी धारा दाहिने किनारे से धौसही गाँव के पास से निकल पड़ी। इसकी लम्बाई भी मात्र 5 किलोमीटर थी और इसने फुलपरास-झंझारपुर मार्ग को पार करके बरहमपुर, फुलपरास, लोहिया पट्टी, पड़ता आदि गाँवों को तबाह किया। इनके अलावा दो अन्य छोटी-छोटी धारायें भी फुलपरास/घोघरडीहा के पास से अलग हुई थीं।

भुतही बलान की धाराओं में परिवर्तन तथा नई-नई शाखाओं में नदी की धाराओं का फूटना एक बड़ी समस्या रही है। इसमें भी नदी की अधिकांश नई शाखायें उसके दाहिने किनारे पर फूटी हैं। उत्तर बिहार की दूसरी नदियों की तरह भुतही बलान नदी के प्रवाह में भी बालू और सिल्ट की मात्रा बहुत अधिक है जिसकी वजह से नदी की धारा में परिवर्तन,

### 3. Compelling Situations To Embank The Bhutahi Balan

The problems of the Bhutahi Balan are tagged along to that of the Kosi River, which, was embanked during 1955-57 as a result of a major initiative to control floods in the post-independence period in India (Fig.-2). The western embankment of the Kosi intercepted flow of most of its tributaries like the Kharak, the Parbatta, the Tilyuga and the Bhutahi Balan etc that joined it from the west. It takes time to construct sluice gates or bridges and hence gaps were left in the western embankment of the Kosi where the rivers were likely to cross it. Before the construction of the embankment, the water of the tributaries used to spread on to the adjoining land prior to emptying into the Kosi's mainstream thereby affecting some sort of moderation of floods. After the construction of the embankment, the tributaries were forced to converge to the gaps left in the embankment, for constructing sluice gates, which led to the building up of the flood levels upstream and bringing more and more area under a sheet of water, apart from endangering the western embankment of the Kosi. One such rivulet named the Kharak joins the Kosi, north of Nirmali. The western Kosi embankment constructed its flow (1955) leading to reduced entry of floodwaters into the main river, which resulted in the flooding of the villages of Bangama, Amchiri, Hirpatti and Bagaha. This had never happened before. The villagers widened the gap on the western embankment of the Kosi by cutting it to facilitate smooth drainage of the floodwaters.<sup>2</sup>

The condition between the Kosi and its western embankment was no better either. Before the embankments were constructed, Bhutahi's water flowed freely into the Kosi. As a part of the plan to control the Kosi, in 1955-56, the level of the Nirmali-Ghoghardiha railway track was raised. The raised track impeded flow of many tributaries of the Kosi. The work on the Ghoghardiha-Madhepur section of the western Kosi embankment started in 1956, but this embankment had to be protected against the onslaughts of the Bhutahi Balan. In order to achieve this, a marginal embankment was built between Kisunipatti and Belha, west of the railway track, which was also meant to provide safety to the villages like Pirojgarh, Chikna, Bhirhar, Biraul located west of Ghoghardiha. This marginal embankment was also expected to protect villages on either side of the railway line till Tamuria. While the benefit was likely to accrue to these villages, the combined impact of the western Kosi embankment, the railway embankment and the marginal bundh, was pointing toward a possible deluge by the Bhutahi Balan because

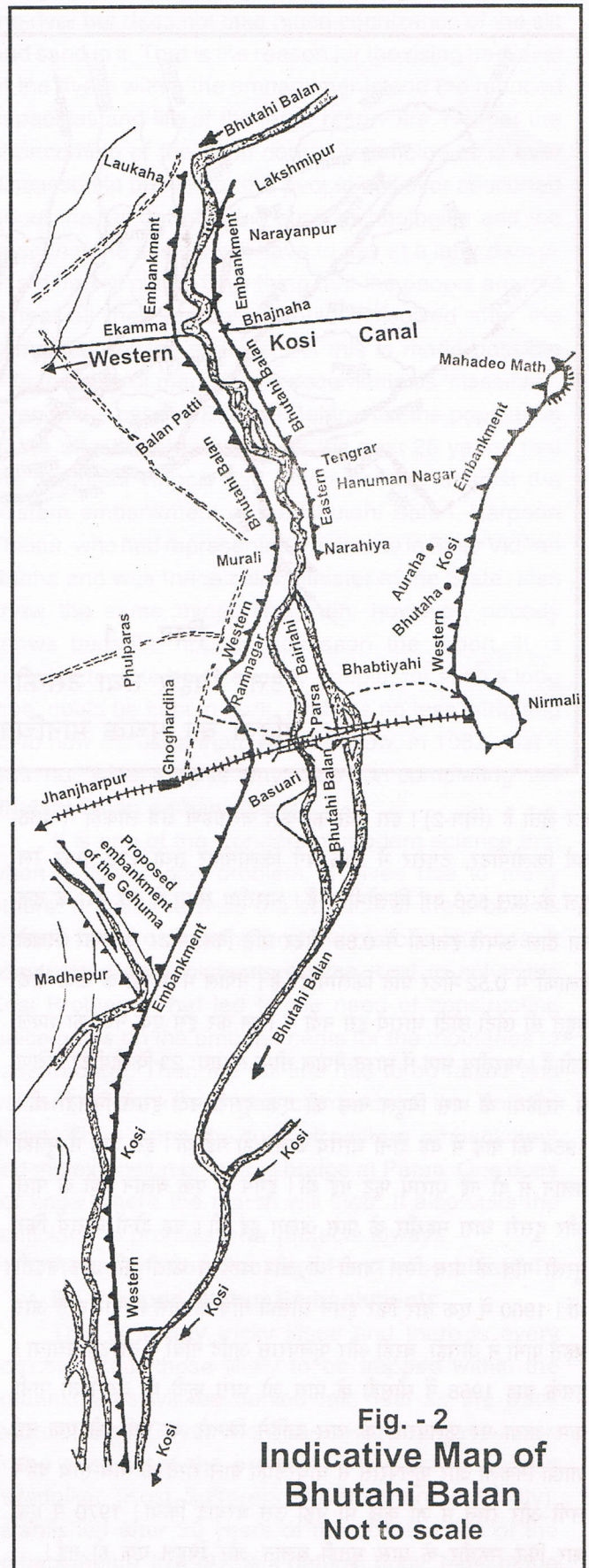


Fig. - 2  
Indicative Map of  
Bhutahi Balan  
Not to scale

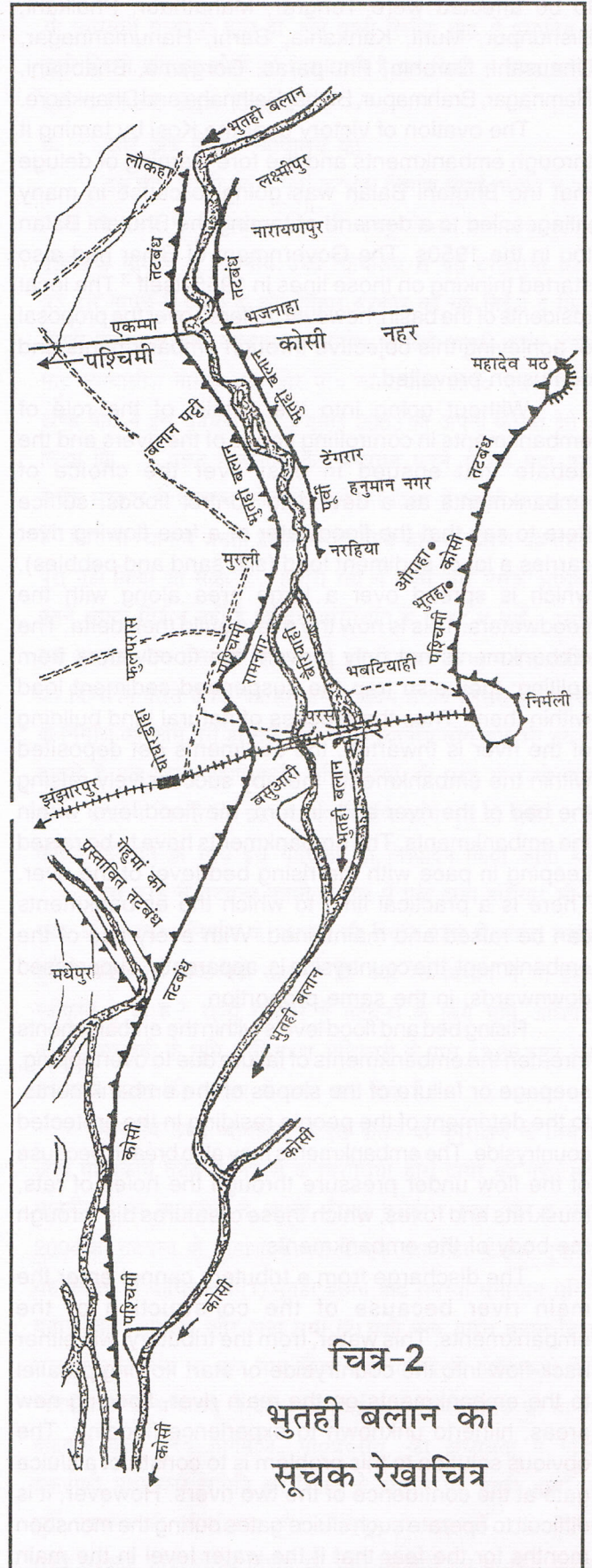


सांप की तरह चलता हुआ बहाव, किनारे तोड़कर बहना, नदी का छिछला और अस्थिर रहना आदि वह सभी गुण मौजूद हैं जो आम लोगों के लिये परेशानी पैदा कर सकते हैं।

### 3. भुतही बलान को बांधने की मजबूरी

1955 में आज़ाद भारत में कोसी को तटबन्धों के बीच कैद कर लेने का बाढ़ नियंत्रण का पहला बड़ा प्रयोग हुआ और उस समय पहले दौर में पश्चिम में निर्मली से कुनौली तक तटबन्ध बना। इस तटबन्ध के निर्माण से उत्तर पश्चिम दिशा से आकर कोसी में मिलने वाली नदियों जैसे खड़क, परबत्ता, तिलयुगा और भुतही बलान आदि के प्रवाह में बाधा पड़ी। स्लुइस गेट या पुल बनाने में समय लगता है इसलिये उन-उन जगहों पर जहाँ यह नदियाँ पश्चिमी कोसी तटबन्ध को काटती थीं वहाँ मिट्टी न डाल कर खुला छोड़ दिया गया। तटबन्धों के निर्माण के पहले यह नदियाँ बरसात में अपने पानी के पूरे फैलाव के साथ कोसी में मिलती थीं जिससे बाढ़ का लेवल और प्रकोप अपने आप कम हो जाता था। पश्चिमी कोसी तटबन्ध के निर्माण ने नदियों के इस फैलाव को संकुचित और सीमित कर दिया जिसकी वजह से पश्चिमी तटबन्ध के बाहर पानी का फैलाव बढ़ा और खुद पश्चिमी कोसी तटबन्ध पर इन नदियों के हमले तेज़ हुये। निर्मली के उत्तर बनगामा और अमचीरी के बीच से खड़क नदी कोसी में मिलती थी और पश्चिमी तटबन्ध बनने के कारण अब उसका रास्ता रुका पड़ा था जिसकी वजह से हिरपट्टी, बनगामा, अमचीरी और बगहा गाँवों में पानी भर गया और ऐसा इसके पहले कभी नहीं हुआ था। यहाँ के किसानों ने पश्चिमी कोसी तटबन्ध को काटने तक की कोशिशें कीं ताकि तटबन्ध के बाहर अटके पानी को कोसी में डाला जा सके।<sup>12</sup>

इसी तरह की समस्या भुतही बलान के साथ भी देखने को मिली। पश्चिमी कोसी तटबन्ध बनने के पहले इस नदी का पानी आसानी से कोसी में मिल जाया करता था। तटबन्ध के निर्माण के एक हिस्से की शकल में निर्मली-घोघरडीहा रेल लाइन की सतह को 1955-56 में ऊँचा कर दिया गया जिसकी वजह से भुतही बलान समेत कई नदियों के प्रवाह के मार्ग में रुकावटें आ गईं। 1956 में पश्चिमी कोसी तटबन्ध का निर्माण कार्य घोघरडीहा से मधेपुर के बीच में शुरू हो गया था और इस तटबन्ध को भुतही बलान की बाढ़ के झोंकों से बचाना जरूरी था जिसके लिये सरकार ने रेलवे लाइन के पश्चिम किशुनी पट्टी से बेलहा तक एक मार्जिनल बांध बना दिया। यह भी उम्मीद की गई थी कि इस मार्जिनल बांध के निर्माण से घोघरडीहा, पिरोजगढ़, चिकना, भिरहर, बिरोल और घोघरडीहा के पश्चिम एवं रेलवे लाइन के दोनों ओर तमुरिया स्टेशन तक के गाँवों को बाढ़ के पानी से कुछ निजात मिलेगी। जहाँ एक ओर यह फायदा होने वाला था वहीं रेलवे बांध, मार्जिनल बांध और पश्चिमी कोसी तटबन्ध के सामूहिक प्रभाव से भुतही बलान टेंगरार, महथौर, फुलकाही, विशुनपुर, मुरली, कनकहिया, बरही, हनुमान नगर, धौसही, नरहिया, फुलपरास, गोरगामा, भबटियाही, रामनगर, बरहमपुर, बेलहा, बथनाहा तथा धनखोर आदि गाँवों पर भविष्य में होने वाली तबाही की पूर्व सूचना दे रही थी।



चित्र-2  
भुतही बलान का  
सूचक रेखाचित्र

its natural flow had been interrupted. The villages likely to be affected were Tengrar, Mahathaur, Phulkahi, Bishunpur, Murli, Kankahia, Barhi, Hanumannagar, Dhausahi, Narahia, Phulparas, Gorgama, Bhabtiahi, Ramnagar, Brahmapur, Belha, Bathnaha and Dhankhore.

The ovation of victory over the Kosi by taming it through embankments and the fore warning of deluge that the Bhutahi Balan was going to cause in many villages, led to a demand of taming the Bhutahi Balan too in the 1950s. The Government of Bihar had also started thinking on those lines in 1955 itself.<sup>3</sup> The local residents of the basin, however, differed over the proposal of achieving this objective through embankments and confusion prevailed.

Without going into the details of the rôle of embankments in controlling floods of the rivers and the debate that ensued in past over the choice of embankments as a device to control floods, suffice here to say that the floodwater of a free flowing river carries a lot of sediment load (silt, sand and pebbles), which is spread over a large area along with the floodwaters. This is how the rivers build their delta. The embankments not only prevent the floodwaters from spilling; they also trap the suspended sediment load within them. Thus the process of natural land building of the river is thwarted, the sediments get deposited within the embankments thereby successively raising the bed of the river and, in turn, the flood level within the embankments. The embankments have to be raised keeping in pace with the rising bed level of the river. There is a practical limit to which the embankments can be raised and maintained. With every rise of the embankment, the countryside is, apparently, suppressed downwards, in the same proportion.

Rising bed and flood levels within the embankments threaten the embankments of failure due to overtopping, seepage or failure of the slopes of the embankments, to the detriment of the people residing in the protected countryside. The embankments may also breach because of the flow under pressure through the holes of rats, muskrats and foxes, which these creatures dig through the body of the embankments.

The discharge from a tributary cannot enter the main river because of the construction of the embankments. This water, from the tributary, will either back-flow into the countryside or start flowing parallel to the embankments on the main river, flooding new areas, hitherto unknown to experience flooding. The obvious solution to this problem is to construct a sluice gate at the confluence of the two rivers. However, it is difficult to operate such sluice gates during the monsoon months for the fear that if the water level in the main

river is high, there is a possibility of the water from the main river flowing back into the tributary. Sluice gates often get jammed after a few years of their installation due to deposition of sand in their front, on the riverside. Thus sluice gates or no sluice gates, the tributary water will spread into the countryside. These sluice gates can be operated only after the rains are over and the water level within the embankments has considerably gone down. By the time the damage is already done, as the tributary cannot discharge its water in the main channel.

When the sluice gates fail to perform, it is often proposed to construct the embankments over the tributary, to prevent its spill. Now, the rainwater that falls within the two embankments, of the main river and that of the tributary, has no escape left. It becomes a case of water locking. This water can only evaporate into the atmosphere or seep through the ground, in such a case. The other option is to pump it back into any of the two rivers. If pumping out the floodwater were the solution, this could have been resorted to even without constructing the embankments, the sluice gates or the secondary embankments. Should a breach occur in any of the embankments mentioned above; the people residing within the two embankments will not find time to react to surges of water emanating out of the gaps and will meet their watery graves. Sometimes, those who are adversely affected by waterlogging outside the embankments, in the countryside, cut the embankments to drain the accumulated water into the river. Besides, no embankment has been built so far, nor there is a possibility of one being built anytime in future, anywhere in the world, that would not breach. Such incidents of breaches in embankments are integral part of this technology and that causes immense hardship and loss of life and property to the people living in the countryside of the embankments.

The embankments prevent the rainwater that would have entered freely into the river and this water accumulates outside the embankments causing severe water logging conditions in the countryside. Water logging is further compounded by seepage through the main body of the embankments. Besides, the river water contains a lot of fertilizing silt in its flow, which used to spread over the land along with the floodwater and rejuvenated agricultural lands prior to the construction of the embankments. This silt gets trapped between the embankments and the countryside slowly loses its fertility which has got to be replenished artificially by adding fertilizers and has got to be paid for.

Sometimes, for topographical or political reasons,

एक ओर पश्चिमी कोसी तटबन्ध के निर्माण और उसके द्वारा कोसी को काबू कर लेने की वजह से उठते हुये जय-जयकार का शोर और दूसरी ओर इन गाँवों पर भुतही बलान की बाढ़ की दस्तक ने इस नदी को भी नियंत्रित किये जाने की मांग को 1950 के दशक में ही जन्म दे दिया था। बिहार सरकार भी इस दिशा में 1955 से ही सक्रिय थी और वह भुतही बलान को नियंत्रित करने की बात करने लगी थी।<sup>13</sup> भुतही बलान पर तटबन्ध बनाये जाने को लेकर तब स्थानीय लोगों में कुछ मतभेद था।

बाढ़ नियंत्रण के लिये तटबन्धों के निर्माण और उनकी भूमिका तथा इस मसले पर पक्ष और विपक्ष की बहस में पड़े बिना यहाँ इतना ही बता देना काफ़ी है कि मुक्त रूप से बहती हुई नदी की बाढ़ के पानी में काफ़ी मात्रा में गाद (सिल्ट/बालू/पत्थर) मौजूद रहती है। बाढ़ के पानी के साथ यह गाद बड़े इलाके पर फैलती है। नदियाँ इसी तरीके से भूमि का निर्माण करती हैं। तटबन्ध पानी का फैलाव रोकने के साथ-साथ गाद का फैलाव भी रोक देते हैं और नदियों के प्राकृतिक भूमि निर्माण में बाधा पहुँचाते हैं। अब यह गाद तटबन्धों के बीच ही जमा होने लगती है जिससे कि नदी का तल धीरे-धीरे ऊपर उठना शुरू हो जाता है और इसी के साथ तटबन्धों के बीच बाढ़ का लेवल भी ऊपर उठता है। नदी की पेटी लगातार ऊपर उठते रहने के कारण तटबन्धों को ऊँचा करते रहना इंजीनियरों की मजबूरी बन जाती है मगर इसकी भी एक व्यावहारिक सीमा है। तटबन्धों को जितना ज्यादा ऊँचा और मजबूत किया जायेगा, सुरक्षित क्षेत्रों पर बाढ़ और जल-जमाव का खतरा उतना ही ज्यादा बढ़ता है।

तटबन्धों के बीच उठता हुआ नदी का तल और बाढ़ का लेवल तटबन्धों की टूटने का कारण बनते हैं। यह दरारें तटबन्धों के ऊपर से होकर नदी के पानी के बहाव, तटबन्धों से होने वाले रिसाव या तटबन्धों के ढलानों के कटाव के कारण पड़ती हैं। तटबन्धों के टूटने की स्थिति में बाढ़ से सुरक्षित क्षेत्रों में तबाही का अन्दाजा सहज ही लगाया जा सकता है। कभी-कभी चूहे, लोमड़ी या छछूंदर जैसे जानवर तटबन्धों में अपने बिल बना लेते हैं। नदी का पानी जब इन बिलों में घुसता है तो पानी के दबाव के कारण तटबन्धों में छेद हो जाता है और वह टूट जाते हैं।

किसी भी नदी पर तटबन्धों के निर्माण के कारण उस नदी की सहायक धाराओं का पानी मुख्य नदी में न आकर बाहर ही अटक जाता है। बाहर अटका हुआ यह पानी या तो पीछे की ओर लौटने पर मजबूर होगा या तटबन्धों के बाहर नदी की दिशा में बहेगा। दोनों ही परिस्थितियों में यह नये-नये स्थानों को डुबायेगा जहाँ कि, मुमकिन है, अब तक बाढ़ न आती रही हो। इस समस्या का जो जाहिर सा समाधान है वह यह कि जहाँ सहायक धारा तटबन्ध पर पहुँचती है वहाँ एक स्लुइस गेट बना दिया जाय। स्लुइस गेट बन जाने के बाद भी उसे बरसात के मौसम में खोलना समस्या होती है क्योंकि अगर कहीं मुख्य धारा में पानी का लेवल

ज्यादा हुआ तो उसका पानी उलटे सहायक धारा में बहने लगेगा और अनियंत्रित स्थिति पैदा करेगा। अपने निर्माण के कुछ ही वर्षों के अन्दर अक्सर स्लुइस गेट जाम हो जाया करते हैं क्योंकि फाटकों के सामने नदी साइड में बालू जमा हो जाता है। इस तरह से स्लुइस गेट के होने या न होने से कोई फ़र्क नहीं पड़ता और सहायक धारा का पानी कन्द्रीसाइड के सुरक्षित क्षेत्रों में फैलता ही है। इन स्लुइस गेट का संचालन बरसात समाप्त होने के बाद ही हो पाता है जब कि नदी में बाढ़ का लेवल काफ़ी नीचे चला जाय। इस समय तक जो नुकसान होना था वह हो चुकता है।

जब स्लुइस गेट नहीं काम कर पाते हैं तो अगला उपाय बचता है कि सहायक धाराओं पर भी तटबन्ध बना दिये जायें जिससे कि बाढ़ सुरक्षित क्षेत्रों में उनका पानी न फैले। ऐसा कर देने पर मुख्य नदी के तटबन्ध और सहायक धारा के तटबन्ध के बीच जो वर्षा का पानी जमा हो जाता है, उसकी निकासी का रास्ता ही नहीं बचता। यह पानी या तो भाप बन कर ऊपर उड़ सकता है या ज़मीन में रिस कर समाप्त हो सकता है। तीसरा रास्ता है कि इस अटके हुये पानी को पम्प कर के किसी एक नदी में डाल दिया जाय! अब अगर पम्प कर के ही बाढ़ की समस्या का समाधान करना था तो मुख्य नदी, सहायक नदी पर तटबन्ध और स्लुइस गेट बनाने की क्या जरूरत थी? और अगर कभी दुर्योग से इन दोनों तटबन्धों में से कोई एक टूट गया तो बीच के लोगों की जल-समाधि निश्चित है।

कभी-कभी तटबन्ध के कन्द्री साइड में बसे लोग जल-जमाव से निजात पाने के लिये तटबन्धों को काट दिया करते हैं। इसके अलावा न तो आज तक कोई ऐसा तटबन्ध बना और न ही इस बात की उम्मीद है कि भविष्य में कभी बन भी पायेगा जो कि कभी टूटे नहीं। यह दरारें तटबन्ध तकनीक का अविभाज्य अंग हैं जिनके चलते कन्द्री साइड के तथाकथित सुरक्षित इलाकों में बसे लोग अवर्णनीय कष्ट भोगते हैं और जान-माल का नुकसान उठाते हैं।

तटबन्धों के कारण बारिश का वह पानी जो कि अपने आप नदी में चला जाता वह तटबन्धों के बाहर अटक जाता है और जल-जमाव की स्थिति पैदा करता है। तटबन्धों से होकर होने वाला रिसाव जल-जमाव को बद से बदतर स्थिति में ले जाता है। इसके अलावा नदी के बाढ़ के पानी में जमीन के लिये उर्वरक तत्व मौजूद होते हैं। बाढ़ के पानी को फैलने से रोकने की वजह से यह उर्वरक तत्व भी तटबन्धों के बीच ही रह जाते हैं। इस तरह से ज़मीन की उर्वराशक्ति धीरे-धीरे समाप्त हो जाती है। उर्वराशक्ति में गिरावट की भरपायी रासायनिक खाद से की जाने लगी है जिसका खेतों पर बुरा प्रभाव पड़ता है और इस तरह के खाद की कीमत अदा करनी पड़ती है।

कभी-कभी स्थानीय कारणों से नदी के एक ही किनारे पर तटबन्ध बनाने पड़ते हैं। ऐसे मामलों में बाढ़ का पानी नदी के दूसरे किनारे फैल

embankments are built only on one side of the river. Everything remains the same in this case too, except that the floodwater is now free to flow on the opposite side of the embankment. Seeking flood protection through embankments is walking into a trap where every action leads to a new initiative and the problem goes on deteriorating with time.

A section of engineers, however, believe that when a river is embanked, the waterway available to the river reduces which results in the increased velocity of the river water. With the rise in the velocity of floodwater, the eroding capacity of the river increases. When the flood-water erodes the banks and dredges the bottom of the river, its width and depth would increase and so will be its discharge carrying capacity. Thus, the river is re-sectioned and it would carry more discharge, causing the floods to decline.

The debate whether the embankments add to, or reduce the flood problem is still inconclusive in the technical circles. We have such a strong case against the embankments, if we do not want to build them. At the same time, the argument in favour of the embankments is equally sound and scientific. Thus, the arguments, for and against the embankments, both, are highly technical and so strong that no body can find any fault with them. The decision, whether to build embankments or not, however, is mostly taken by politicians, for obvious reasons, and engineers are made to defend their decision. The engineers, irrespective of their stature, are so weak that the politicians use them at their will and get the things done the way they like.

Throughout the British occupation of India, this embankment debate remained at the center of flood control measures but since the Government was opposed to embanking of the rivers, its engineers also followed the suit. That, probably, was the reason that when embankments were pushed as a means to control floods, in the post independence period in India, the people were not convinced and the Bhutahi Balan basin was no exception to this general rule.<sup>4</sup>

#### **4. Early Efforts On The Bhutahi Balan Embankments**

In the backdrop of this embankment debate that was going round in the Bhutahi Balan basin, Rasik Lal Yadav MLA raised a question in the Bihar Vidhan Sabha (1957) and in a reply to this starred question (No 133) related to the proposal, Kedar Pandey, on behalf of the Bihar Government, told the Bihar Vidhan Sabha that, '...Local people have opposed the scheme, which is now being revised.'<sup>5</sup> The question of embankment was dropped for the time being, but Bhutahi Balan

continued to threaten the western Kosi embankment, as its drainage remained problematic.

That the Bhutahi Balan embankments were built by just requesting the Government or by taking notice of the deteriorating drainage problem in the area was never the case. The issue was raised once again in the Vidhan Sabha (1962) but Dip Narayan Singh, Minister of Irrigation, on behalf of the government, nipped the Bhutahi Balan problem in the bud by saying, "It is true that the Bhutahi Balan is devastating the Laukahi thana for the past 7 years but the government has no proposal to embank the river. The Bhutahi Balan keeps changing its course and until it starts flowing in a fixed channel, there will be no benefit in embanking it. However, we are studying the problem and we will come out with an appropriate scheme at the right moment."<sup>6</sup> It is obvious from the statement of Dip Narayan Singh (1962) that the Bhutahi Balan was not a problematic river till 1955, before the construction of the western Kosi embankment. He, however, consoled people by saying that the investigations were on and that some appropriate action would be taken at the right moment.

Between 22nd August and 1st September 1966, there was an unprecedented flood in the river. Because of the prolonged floods, the food stocks of the people dwindled and the possibilities of the next crop receded. Houses collapsed in large numbers and there was two meter deep water on the roads and in the villages. People had to take shelter on the trees, rooftops, or by arranging chowkis one above the other. The boats in the area were few and the whole area was cut off from the rest of the world. Around ten panchayats of Phulparas including Dhausahi, Barhi, Phulparas, Brahmapur, Pirojgarh, Chikna, and Ghoghardiha suffered heavily. It so happened that there was a 200 meter long embankment between the villages of Dhausahi and Murlī. This embankment was under attack from the Bhutahi Balan for the past some years. In case of any breach in the embankment, the river water was likely to spread over a vast area and engulf many villages. The residents of the villages that were likely to be affected by this breach approached the local Block Development Officer BDO with a request that the embankment be repaired. The repairs would cost around Rs. 5,000 but that would save a population of about 56,000 from the likely floods of the Bhutahi Balan, they felt. The plans were finalized but the Sub-Divisional Officer SDO of the Minor Irrigation Department rejected the scheme on the plea that if the floods were prevented, then there would not be any irrigation either. He advised against any repairs to be carried out. This led to a fresh initiative in that direction once again. Another scheme

कर तबाही मचाता है और साथ में उपर्युक्त सारी दिक्कतें तो मौजूद रहती ही हैं। तटबन्धों द्वारा बाढ़ का नियंत्रण करना अपने आप को एक ऐसे चक्रव्यूह में फंसाना है जहाँ से निकलना बहुत मुश्किल होता है।

उधर इंजीनियरों के एक बड़े वर्ग का विश्वास है कि नदी पर जब तटबन्ध बना दिया जाता है तो उसकी पानी के निकासी का रास्ता कम होने से पानी का वेग बढ़ जाता है। धारा का वेग बढ़ जाने से नदी की कटाव करने की क्षमता बढ़ जाती है और वह अपने दोनों किनारों को काटना आरंभ कर देती है और अपनी तलहटी को भी खंगाल देती है जिससे उसकी चौड़ाई और गहराई दोनों बढ़ जाती है और उसका जलमार्ग पहले से कहीं ज्यादा हो जाता है। नतीजतन नदी में पहले से कहीं ज्यादा पानी प्रवाहित होने लगता है जो कि बाढ़ के प्रभाव को कम कर देता है। तकनीकी हलकों में आज तक इस बात पर सहमति नहीं हो पाई है कि नदी पर बना तटबन्ध बाढ़ को बढ़ाता है या कम करता है। अलग-अलग नदियों और उनमें आने वाली गाद का चरित्र अलग-अलग होता है—ऐसा कह कर इंजीनियर लोग किसी भी बहस से बच निकलते हैं। इंजीनियर लोग इसी बात का फ़ायदा उठाते हैं और अपनी सुविधा और अपने ऊपर पड़ने वाले सामाजिक और राजनैतिक दबाव के सन्दर्भ में इन तर्कों की व्याख्या किसी योजना को स्वीकार करने या उसे खारिज करने में करते हैं। तटबन्धों के पक्ष में और उनके खिलाफ़ दोनों तर्क इतने मजबूत हैं कि उन पर कोई उंगली नहीं उठा सकता। सच यह है कि बाढ़ नियंत्रण के लिये किसी नदी पर तटबन्ध बनें या नहीं, यह फैसला अपनी समझ के अनुसार राजनीतिज्ञ लेते हैं और इन अनिर्णित तर्कों का सहारा लेकर इंजीनियर सिर्फ़ उनकी हॉ में हॉ मिलते हैं। इंजीनियरों का कद चाहे कितना बड़ा क्यों न हो, राजनीतिज्ञ उन पर अपना फैसला थोपने में कामयाब होते हैं और इंजीनियर उनका कुछ भी नहीं बिगाड़ सकते।

नदियों के किनारे बाढ़ से बचाव पर तटबन्ध की भूमिका को लेकर पूरे ब्रिटिश शासन काल में एक लम्बी बहस चली थी और तब क्योंकि सरकार तटबन्धों के खिलाफ़ थी इसलिये इंजीनियर तबका भी आम तौर पर तटबन्धों के खिलाफ़ था। शायद यही वजह थी कि जब आजादी के लगभग ठीक बाद तटबन्धों के निर्माण की बात उठी तब आम लोगों में उनकी भूमिका पर सहमति नहीं बन पाती थी और भुतही बलान पर प्रस्तावित तटबन्ध इसी दायरे में आते थे।<sup>4</sup>

#### 4. भुतही बलान पर तटबन्ध बनाने को लेकर प्रयास

उभरते हुये इस स्थानीय विवाद के कारण विधायक रसिक लाल यादव (1957) के तारांकित प्रश्न सं० 133 के उत्तर में सरकार की तरफ से केदार पाण्डे ने बिहार विधान सभा को बताया था कि, "...स्थानीय जनता द्वारा वर्तमान स्वीकृत योजना का विरोध किया गया है अतः जनता के परामर्श को ध्यान में रखकर इस योजना का पुनरीक्षण विचाराधीन

है।"<sup>5</sup> उस समय तो यह बात आई गई हो गई मगर नदी का दबाव रेलवे लाइन और कोसी के पश्चिमी तटबन्ध पर बना रहा। इसके साथ पश्चिमी कोसी तटबन्ध से होकर नदी के पानी की जल-निकासी की समस्या भी समय के साथ परेशानी बढ़ती जा रही थी।

भुतही बलान के तटबन्ध सिर्फ़ बिगड़ती हुई जल-निकासी की स्थिति और लोगों के अनुरोध पर बन गये थे, ऐसा नहीं था। तत्कालीन सिंचाई मंत्री, बिहार सरकार, दीप नारायण सिंह (1962) ने विधान सभा में इस मांग को कन्नी से काट दिया था। उनका कहना था कि "यह बात सही है कि दरभंगा जिलान्तर्गत फुलपरास तथा लौकही थाने को भुतही बलान नदी सात वर्षों से बरबाद कर रही है; उक्त नदी पर तटबन्ध बनाने के सम्बन्ध में तत्काल कोई योजना सरकार के पास नहीं है।... भुतही बलान अपना रास्ता बदलती ही रहती है और जब तक इसके मार्ग में स्थिरता नहीं आ जाती, इसके किसी किनारे पर तटबन्ध बनाने का कोई फ़ायदा नहीं होगा।"<sup>6</sup> 1962 में दिये गये सिंचाई मंत्री के इस बयान से इतना जरूर निश्चित होता है कि सात साल पहले तक, यानी पश्चिमी कोसी तटबन्ध बनने से पहले, भुतही बलान की बाढ़ कोई समस्या नहीं पैदा करती थी। उन्होंने इतना कह कर तसल्ली जरूर दी कि इस विषय की अध्ययन जारी है और यथा समय इस नदी से ग्रस्त क्षेत्र की रक्षा के लिये कोई योजना तैयार की जायेगी।

1966 में 22 अगस्त से 1 सितम्बर तक भुतही बलान में जबर्दस्त बाढ़ आई। इतने लम्बे समय तक बाढ़ के टिके रहने के कारण ग्रामीणों की भोजन की व्यवस्था चरमरा गई और अगली फ़सल से उत्पादन की संभावना जाती रही। बड़ी संख्या में घर गिर गये। गाँवों और रास्तों पर 2-2 मीटर से अधिक गहराई का पानी था। लोगों को पेड़ों पर, छप्परों पर या फिर चौकी पर चौकी सजा कर रहने की व्यवस्था करनी पड़ी। नावों का एकदम अभाव था। इसलिये पूरा इलाका बाकी दुनियाँ से कटा हुआ था। फुलपरास थाने की कोई दस पंचायतें इस बाढ़ की चपेट में थीं जिनमें धौसही, बरही, फुलपरास, बहरमपुर, पिरोजगढ़, चिकना और घोघरडीहा आदि शामिल थीं। हुआ यह कि धौसही से मुरली तक के बीच में लगभग 200 मीटर लम्बा एक ग्रामीण बांध बना हुआ था। कुछ वर्षों से भुतही बलान के पानी का थोड़ा-थोड़ा हमला इस बांध पर शुरू हो गया था। इसके टूट जाने की स्थिति में नदी का पानी बड़े इलाके पर फैल जाता इसलिये गाँव वालों ने मिल कर स्थानीय प्रखण्ड विकास पदाधिकारी से इस बांध की मरम्मत करने को कहा। इस मरम्मत के काम में 5,000 रुपया खर्च जरूर होता मगर इन पंचायतों की 56,000 आबादी का भुतही बलान की संभावित बाढ़ से बचाव हो जाता। योजना बनी मगर माइनर इरिगेशन के एस०डी०ओ० ने इसे यह कह कर खारिज कर दिया कि बाढ़ रोकी जायेगी तो पटवन (सिंचाई) भी नहीं होगी इसलिये मरम्मत न की जाय। फिर नये सिरे से कोशिशें शुरू हुईं। मधुबनी के

was prepared in consultation with the Civil SDO of Madhubani and the collector of Darbhanga accorded the sanction to it. Even this scheme could not be implemented because of the dilly-dallying of the officials at the block level. The result was that the Bhutahi Balan, that used to pass through Ramnagar and Parsa to join the Kosi, breached the Dhausahi-Murli embankment and devastated the villages mentioned above, first with floodwaters and later by sand. Not only the crops were lost, the seeds were also not available anymore. Crops in all but one panchayat of Phulparas suffered the damages and Siswar, Kalapatti, Dhamdiha, Jagatpur, Suggapatti, Sujaulia, Garhi Tol, Bel Mohan, Navani and Sangram suffered most. A demand was made by the people to look into the failure of the embankment and a demand to repair the same was made once again. The incident led to a fresh demand for building of embankments along the river.<sup>7</sup>

Tej Narayan Jha (1968), MLA, reminded the Government of the hardships faced by the people in 6-7 circles of Phulparas. He said, '...Flood ruins 6-7 circles; it breaches roads and demolishes railway lines. But there is no attempt to control the river. A vast area is devastated. Last year, the coalition government acted swiftly on the scheme. The chief engineer visited the sites and a project was prepared to save the area from the Bhutahi Balan. It is the duty of the government to place the proposal before the Central Government, take the approval of the Planning Commission, and arrange for the resources so that the people of the area are protected.'<sup>8</sup>

The Government of Bihar yielded to the demand, to an extent, in 1969, but faced a resource crunch. Bilat Paswan MLA raised the question of the safety and security of the 50 villages in the thanas of Laukaha and Phulparas against the attacks of the Bhutahi Balan in the Vidhan Sabha and in reply to that question, the Irrigation Minister of Bihar issued a statement, '...the plans have not been sanctioned and whether there will be any savings in the allocations made for flood control in the Fourth Five Year Plan is also not known. Even if there is some saving, it is difficult to say at this stage whether the scheme can be taken up.'<sup>9</sup>

The floods of 1968 were almost repeated in 1970 but in 1971, the Bhutahi Balan started writing new episodes of devastation. The flood that hit the villages on the 12th June broke all past records. A major portion of the Jhanjharpur-Khutauna road was submerged under floodwaters and the traffic suspended for many days. The residents of Brahmapur village cut the road to drain out the accumulated water and faced trial later for this 'criminal act'. Dhanik Lal Mandal, then an MLA

in the Bihar Vidhan Sabha, who later became a Central Minister and Governor of Haryana, demanded speedy implementation of the scheme, which had been approved by Dr. K.L.Rao, Central Minister for Irrigation, a year earlier. The state government still had not made up its mind to approve the scheme.<sup>10</sup>

It is the irony of Governance that until and unless people force the Government to take a particular scheme in any area, no work is done. The proposals of building embankments on the Bhutahi Balan were stretched up to 1970s. The Irrigation Department of the Government of Bihar, in 1970, proposed to construct an embankment on the west bank of the Bhutahi Balan to protect parts of Laukaha, Phulparas, Ghoghardiha, Jhanjharpur, and Madhepur blocks of Darbhanga District.

Elsewhere, at Ghonghepur, the western Kosi embankment is terminated. This point is 54 kilometers south of Kisunipatti. The floodwaters of the Kosi used to take a U-turn here and inundate many villages west of the western Kosi embankment. The embankments of Kamla were built from Jainagar to Darjia, in early 1960s, and if a flood occurred in the Kosi, the Kamla waters would not find passage and spread in the same area that was inundated by the backwaters of the Kosi. Thus, the area between the Kosi and the Kamla embankments, although technically free from floods of both, faced severe drainage congestion. The floodwaters of the Bhutahi Balan added insult to injury in this region. This led to an added momentum of the demand for flood protection and the embankments on the Bhutahi Balan.

Further, the area lying to the west of the Bhutahi Balan was designed to receive irrigation from the Western Kosi Canal (WKC), and to meet the needs of irrigation, the area had to be made flood free for which embankments would be needed. Under these compelling parameters, the Bhutahi Balan Embankment scheme was prepared in 1970 and an embankment, 33.6 kilometers in length, only on the western bank of the river was proposed. The embankment would start from Laukaha, near Indo-Nepal border, and end up near Parsa on the Ghoghardiha-Nirmali Railway line that acted as western Kosi embankment in that region.

Having worked so hard to prepare the Project Report of the Bhutahi Balan Embankment Scheme, it took two more years for the Government to announce that the work on this scheme would now start. On the 18th May 1972, Radha Nandan Jha made a statement in the Bihar Vidhan Sabha that a 33.6 kilometers long embankment would be built on the western bank of the Bhutahi Balan River, from Laukaha to Gorgama, and that the work on the scheme would start in the same

सिविल एस० डी० ओ० से मिलकर एक दूसरी योजना तैयार हुई जिसे कलक्टर ने भी स्वीकृति दे दी मगर प्रखण्ड स्तर पर अफसरों के हीले-हवाले के चलते मरम्मत नहीं हो पाई। नतीजा यह हुआ कि जो भुतही बलान रामनगर परसा होकर कोसी में मिलती थी उसने धौसही-मुरली बांध को तोड़ दिया और इन सारे गाँवों को पहले पानी से धोया और बाद में बालू से पाट दिया। फ़सल तो मारी ही गई बीहन भी बरबाद हुआ। फुलपरास थाने की एक को छोड़ कर बाकी 27 पंचायतों पर इस बाढ़ का असर पड़ा और सिसवार, कालापट्टी, बैरिया, धमडीहा, जगतपुर, सुग्गापट्टी, सुजौलिया, गढ़ाटोल, बेल मोहन, नवानी और संग्राम आदि पंचायतों की फ़सलें पूरी तरह से साफ़ हो गईं। इस पूरी दुर्घटना की जांच की मांग उठी और धौसही-मुरली बांध की मरम्मत करने की मांग को फिर दुहराया गया। इसके साथ ही भुतही बलान पर तटबन्ध बनाने की मांग ने फिर ज़ोर पकड़ा।<sup>17</sup>

दरभंगा जिले के 6-7 अंचलों की भुतही बलान से तबाही का बयान करते हुये विधायक तेज नारायण झा (1968) ने सरकार को याद दिलाया कि इस नदी की बाढ़ से सड़कें और रेल लाइनें कट जा रही हैं और इलाके को भारी तबाही का सामना करना पड़ रहा है। “...गत साल संयुक्त सरकार ने मुस्तैदी के साथ इस काम को लिया। चीफ़ इंजीनियर वहाँ गये, एक योजना बनी भुतही बलान इलाके को बचाने के लिये। राज्य सरकार का काम होता है केन्द्रीय सरकार के समक्ष इस प्रस्ताव को रखना, प्लानिंग कमीशन की मंजूरी लेना तथा रकम मुहय्या करवाना जिससे उस इलाके की रक्षा हो सके।”<sup>18</sup> सरकार पिछली 1969 में आकर जब विधायक बिलट पासवान के एक प्रश्न के जवाब में, जिसमें उन्होंने लौकहा और फुलपरास थानों के 50 गाँवों में भुतही बलान के आतंक का मुद्दा उठाया था, सिंचाई विभाग के प्रभारी मंत्री ने बताया कि “(योजना की) स्वीकृति नहीं हुई है तथा राज्य के चतुर्थ पंच वर्षीय योजना में बाढ़ नियंत्रण के लिये जो उपबन्ध किया गया है, उसमें कुछ बचत होगी या नहीं और अगर होगी तो इस योजना को लेना संभव है या नहीं, अभी कहना संभव नहीं है।”<sup>19</sup>

1970 में भी यही सब दुहराया गया जो 1968 में हुआ था मगर 1971 में भुतही बलान ने मई के महीने में ही बाढ़ से बरबादी के किस्से गढ़ना शुरू किये। 12 जून को नदी में आई बाढ़ ने पुराने सभी रिकार्ड तोड़ दिये। झंझारपुर-खुटौना मार्ग का काफी बड़ा हिस्सा बाढ़ में डूब गया और रास्ता बन्द हो गया। ब्रह्मपुर गाँव के निवासियों ने पानी की निकासी के लिये सड़क को काट डाला जिसके लिये सरकार ने उनको अभियुक्त बना कर मुकद्दमा दायर किया। धनिक लाल मंडल ने जो कि उस समय विधायक थे और बाद में केन्द्रीय मंत्री और राज्यपाल तक रहे, विधान सभा में मांग की कि भुतही बलान की जिस योजना को पिछले साल डा० के० एल राव ने स्वीकृति दी थी उसका क्रियान्वयन शीघ्र किया जाय। लेकिन राज्य सरकार के लिये यह योजना अभी भी विचाराधीन थी।<sup>10</sup>

सरकारों की यह आदत होती है कि जब तक जनता उसे इतना मजबूर न कर दे कि उसे झुकना पड़ जाय, तब तक कोई काम होता नहीं है। इसलिये भुतही बलान पर तटबन्धों को निर्माण का प्रस्ताव आगे 1970 के दशक तक खिंचता गया। इस साल भुतही बलान के पश्चिमी तटबन्ध की एक परियोजना रिपोर्ट तैयार की गई। इस रिपोर्ट में तत्कालीन दरभंगा जिले के लौकहा, फुलपरास, घोघरडीहा, झंझारपुर और मधेपुर प्रखण्डों को भुतही बलान की बाढ़ से बचाव का प्रस्ताव किया गया था।

उधर कोसी के पश्चिमी तटबन्ध को घोंघेपुर तक ले जाकर खुला छोड़ दिया गया था। यह स्थान किशुनीपट्टी से 54 किलोमीटर दक्षिण में है। यहाँ से कोसी का पानी तटबन्ध के पीछे से घूम कर कोसी के पश्चिमी तटबन्ध के पश्चिम वाले गाँवों को डुबाने लगा था। कमला नदी पर भी जयनगर से दरजिया तक 60 के दशक में तटबन्ध बन गया था। अब अगर कोसी में बाढ़ हो तो कमला के पानी की निकासी में बाधा पड़ने लगी और दरजिया के नीचे तटबन्ध खुला होने के कारण उसका पानी भी आसपास के उन्हीं इलाकों में फैलने लगा जहाँ कोसी का पानी तबाही मचाता था। इस तरह से पश्चिमी कोसी तटबन्ध के पश्चिम और कमला के पूर्वी तटबन्ध के पूरब का इलाका तकनीकी रूप से इन दोनों नदियों की बाढ़ से सुरक्षित था मगर सच्चाई यह थी कि इस क्षेत्र से पानी की निकासी के सारे रास्ते जाम हो गये थे और बाढ़ ने यहाँ स्थायी रूप से घर कर लिया था। दूसरी ओर भुतही बलान का दबाव लगातार पश्चिम की ओर बढ़ने लगा। तब भुतही बलान की बाढ़ से सुरक्षा की मांग और भी बलवती होने लगी।

इसके अलावा भुतही बलान के दाहिने किनारे के क्षेत्र को पश्चिमी कोसी नहर से सिंचाई मिलने की बात थी और उसके लिये यह जरूरी था कि इस क्षेत्र को भुतही बलान की बाढ़ से सुरक्षित किया जाय। इस परियोजना से सिंचाई का समुचित लाभ मिल पाये उसके लिये भी भुतही बलान पर तटबन्ध बनाना जरूरी हो गया। जनता और नदियों के बढ़ते हुये दबाव पर इस तरह से मजबूर होकर नदी के दाहिने किनारे पर 33.6 किलोमीटर लम्बे तटबन्ध की योजना 1970 में बनी जिसमें नदी को लौकहा के पास भारत-नेपाल सीमा से लेकर गोरगामा तक घेरने का प्रस्ताव किया गया जहाँ कि भुतही बलान तटबन्ध को कोसी के पश्चिमी तटबन्ध से जोड़ देने का इरादा था।

इतने सारे कूएँ झांकने के बाद और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट 1970 में बन जाने के बाद दो साल का समय यह घोषणा करने में लग गया कि अब योजना पर काम शुरू होगा। 18 मई 1972 को बिहार विधान सभा में राधा नन्दन झा ने वक्तव्य दिया कि भुतही बलान के दाहिने किनारे पर लौकहा से लेकर कोसी के पश्चिमी तटबन्ध पर बसे गोरगामा तक 33.6 किलोमीटर लम्बे तटबन्ध पर इसी वित्तीय वर्ष में काम शुरू हो जायेगा।<sup>11</sup>

financial year.<sup>11</sup>

Despite the announcement of the Government, it took two more years to begin the work and the construction could start only in 1974. There was a lot of confusion regarding status of the embankment proposed to be built only on the western bank of the river. The villages located on the eastern side of the river were worried because all the waters of the Bhutahi Balan, after being prevented from spilling on to the west, would hit them. Their voices were throttled because soon after works on the embankment started; Indira Gandhi clamped a state of emergency on the nation, which made any resistance to the project impossible.

**The project report of the Bhutahi Balan explicitly suggests that there are many streams on the east of the Bhutahi Balan that start rising in the rainy season. The embankment on the eastern side was not proposed because, according to the Irrigation Department, the embankment on the west bank was not likely to have any significant adverse impact there.<sup>12</sup> This assumption of the engineers was proved wrong as the problems increased on the eastern side subsequent to the construction of the western embankment. In the proposal, it was also written clearly that the bridge nos: 133 to 140, on the Nirmali-Ghoghardiha rail-section, whose waterway width is 800 feet (244 meters) had a cross-section sufficient to allow four times the maximum observed discharge of the Bhutahi Balan to pass through. The report said that after construction of the western embankment, the river would stabilize and its floodwater would pass easily through these bridges. It added that it would be possible to assess the area likely to be flooded on the eastern bank then and, if needed, the embankment would be built on that side, too.<sup>13</sup>**

**The proposed western embankment on the Bhutahi Balan, which would free 0.52 lakh hectares (1.28 lakh acres) from floods, was estimated to cost Rs.9.19 million. The expected return was estimated to be Rs. 3.28 per one rupee invested.<sup>14</sup>**

##### **5. Post Construction Scenarios**

The western embankment of the Bhutahi Balan was completed during 1974-78 in a stretch of about 30 kilometers, from Laukaha to Parsa. When the western embankment was completed, two distinct phenomena were observed: the river continued to mount pressure on to the west with frequent breaches in the embankment and, if this embankment was intact, the river water spread on the other side in the east, flooding the villages there. Soon, about 54 villages on the eastern side came under permanent threat of the Bhutahi

Balan. Incidentally almost half of these villages were located south of Nirmali-Ghoghardiha rail line, within the Kosi embankments. North of this railway line, the remaining villages, although, they had been protected from the floods of the Kosi, were now facing the wrath of the Bhutahi Balan. It was then suggested that the river should also be embanked on the other side, on the east, and the Government lost no time in accepting the proposal. It is altogether a different matter that the Government had invited trouble for itself by acceding to the demands of the embankment on the eastern side of the river. Raising the issue of the eastern Bhutahi Balan embankment, Devendra Prasad Yadav MLA said, on the 4th July 1977 in the Bihar Vidhan Sabha, '...The western embankment is ready but the eastern embankment is not. The result is that every year so many villages are inundated. Thousands of houses are washed away or demolished. The villages like Mahathaur, Phulkahi, Nan Patti, Hanuman Nagar, Bairiahi, Ramnagar, Suriyahi, Giddha, Jahlipatti, Parsa and Basuari suffer deluge every year and the Government should do something to protect these villages.'<sup>15</sup>

The Water Resources Department WRD of the State had sanctioned first phase of the embankment, having a length of 16 kilometers on the eastern side of the river, on the 6th December 1978 vide its letter no:10058. The embankment would extend from Lakshampur to Tengrar. The estimated cost of this component was Rs. 8.152 million and its construction was completed by 1980. Participating in the debate of the Vidhan Sabha, Surendra Yadav (1980) expressed dissatisfaction over the progress and complained, '...(In) the Bhutahi Balan...one only talks about the flood control. There are 54 villages in that area, which suffer the floods every year. The work on the Bhutahi Balan embankments started from Lakshampur to Tengrar. The work on the second phase of the embankment should have started immediately after the first phase was over and the government ought to have completed this work by June 1980 but that has not happened.'<sup>16</sup>

In fact, the government had sanctioned second phase of the construction of the eastern embankment, from Tengrar to Parsa, on the 14th December 1979 vide its letter no, A/321. This work was estimated to cost Rs. 9.52 million and was expected that its construction would be completed by June 1980. This, however, did not happen because there was a severe difference of opinion between the people who lived west of western embankment and those who would now be located east of the eastern embankment. The reason was simple. The natural thrust of the river was on the western embankment and if the river were



इस घोषणा के बाद भी काम शुरू होने में दो और साल लगे जबकि 1974 आ गया। तटबन्ध केवल नदी के पश्चिमी किनारे पर बनना था जिसकी वजह से बहुत से लोगों को परेशान होना लाजिमी था। भुतही बलान के पूर्वी किनारे पर बसे गाँवों के लोग स्वाभाविक रूप से परेशान थे क्योंकि पश्चिमी तटबन्ध बन जाने के बाद नदी का सारा पानी उधर की ओर ही मुंह करने वाला था। मगर उनकी जबान पर ताले लगा दिये गये जबकि योजना का काम शुरू होने के बाद देश में इंदिरा गाँधी की सरकार ने आपात्काल की घोषणा कर दी।

भुतही बलान तटबन्ध परियोजना की प्रोजेक्ट रिपोर्ट में यह साफ तौर पर कहा गया है कि नदी के पूर्वी किनारे पर भी बहुत सी धारायें हैं जो कि बाढ़ के मौसम में चढ़ने लगती हैं पर उस किनारे पर किसी तटबन्ध का प्रस्ताव नहीं किया गया क्योंकि सिंचाई विभाग का मानना था कि भुतही बलान के दाहिने तटबन्ध का कोई विशेष विपरीत प्रभाव नदी के बायें किनारे पर नहीं पड़ेगा।<sup>12</sup> भुतही बलान के पश्चिमी तटबन्ध के निर्माण के बाद नदी के पूर्वी भाग में बाढ़ से तबाही बड़ी और इंजीनियरों की यह मान्यता गलत साबित हुई कि नदी के पश्चिमी किनारे पर तटबन्ध बनने के कारण पूरब में कोई तबाही नहीं होगी। इसके अलावा परियोजना रिपोर्ट में यह भी साफ लिखा हुआ है कि निर्मली-घोघरडीहा रेलखण्ड में पुल संख्या 133 से 140 के बीच में से होकर 800 फुट (244 मीटर) चौड़ा रास्ता पानी के प्रवाह के लिये उपलब्ध है जिससे भुतही बलान के सर्वाधिक प्रवाह के चौगुने से भी ज्यादा पानी के बहाव में कोई बाधा नहीं पड़ेगी। पश्चिमी तटबन्ध के निर्माण से नदी की धारा स्थिर होगी और उसका सारा पानी इसी सीमा के बीच बह पायेगा। तब पूर्वी किनारे पर कितना हिस्सा डूबता है उसका अध्ययन किया जा सकेगा और अगर जरूरी हुआ तो नदी के बायें और पूर्वी किनारे पर भी तटबन्ध बनाया जायेगा।<sup>13</sup>

भुतही बलान पर प्रस्तावित इस तटबन्ध की अनुमानित लागत 91.90 लाख रुपये थी और ऐसा अन्दाज़ा था कि इस योजना से 1.28 लाख एकड़ (0.52 लाख हेक्टेयर) जमीन को बाढ़ से सुरक्षित किया जा सकेगा। यह उम्मीद की गई थी कि योजना पर खर्च किये गये हर एक रुपये पर तीन रुपये अड्डाईस पैसे का फायदा होगा।<sup>14</sup>

##### 5. भुतही बलान का पश्चिमी तटबन्ध बनने के बाद

1974 से 1978 के बीच भुतही बलान का पश्चिमी तटबन्ध लौकहा से लेकर परसा तक, करीब 30 किलोमीटर की दूरी में बन कर तैयार हो गया। भुतही बलान का पश्चिमी तटबन्ध जब बन कर तैयार हुआ तब दो बातें देखने में आईं। एक तो यह कि नदी का पश्चिम की तरफ रुझान बना रहा जिसकी वजह से यह नया बना हुआ तटबन्ध जगह-जगह टूटने लगा और जब तक और जहाँ तक यह तटबन्ध दुरुस्त हालत में रहता था तब तक नदी के दूसरे किनारे पर बाढ़ का पानी फैलता रहता

था। धीरे-धीरे इस बाढ़ के पानी ने बायें किनारे के 54 गाँव अपनी चपेट में ले लिये। इनमें से लगभग आधे गाँव निर्मली-घोघरडीहा रेल लाइन के दक्षिण, कोसी तटबन्धों के बीच में पड़ते थे। इस तरह रेल लाइन के उत्तर में नदी के बायें किनारे के बहुत से गाँव कोसी की बाढ़ से तो बच गये मगर बिना बात भुतही बलान की बाढ़ में फंस गये। गनीमत यही थी कि राज्य सरकार ने लोगों की तकलीफ समझने में बहुत देर नहीं की और नदी के पूरब में भी तटबन्ध बनाने के प्रस्ताव को मंजूरी दे दी। यह एक अलग बात है कि मजबूरी में दिखाई गई इस हमदर्दी की वजह से सरकार ने अपने गले में एक और घंटी बांध ली थी। भुतही बलान के पूर्वी तटबन्ध की आवाज़ उठाते हुये देवेन्द्र प्रसाद यादव ने बिहार विधान सभा में 4 जुलाई 1977 को मांग रखी कि, '...पश्चिमी तटबन्ध तो बन कर तैयार हो गया है लेकिन पूर्वी तटबन्ध अभी तक नहीं हो पाया है। इसका नतीजा होता है कि प्रत्येक साल कई गाँव बाढ़ में दह जाते हैं। हजारों हजार घर बह जाते हैं, टूट जाते हैं। मेरे क्षेत्र के अनेक गाँव जैसे महथौर, फुलकाही, ननपट्टी, हनुमान नगर, बैरियाही, राम नगर, सुरियाही, गिधहा, जहली पट्टी, परसा और बसुआरी आदि इलाका हर साल बाढ़ से तबाह होता है... इसलिये सरकार इसके लिये जल्द उपाय करे।'<sup>15</sup>

राज्य के जल-संसाधन विभाग ने 6 दिसम्बर 1978 को प्रथम चरण के काम के तौर पर भुतही बलान के बायें किनारे पर लक्ष्मीपुर से टेंगरार गाँव तक 16 किलोमीटर की लम्बाई में अपने पत्र संख्या 10058 के माध्यम से निर्माण कार्य की मंजूरी दी। इस पर 81.52 लाख रुपये का खर्च अनुमानित था और यह काम 1980 तक करीब-करीब पूरा कर लिया गया। जल संसाधन विभाग की मांगों पर कटौती प्रस्ताव की बहस (1980) में भाग लेते हुये विधायक सुरेन्द्र यादव योजना की इस प्रगति से सन्तुष्ट नहीं थे। उनका कहना था कि, 'भुतही बलान के बारे में कहना चाहता हूँ कि बाढ़ नियंत्रण की बात सिर्फ कही जाती है। उस क्षेत्र में 54 गाँव ऐसे हैं जहाँ बाढ़ का प्रकोप हर साल होता है। लक्ष्मीपुर से भुतही बलान का पूर्वी तटबन्ध का काम हुआ। पूर्वी तटबन्ध का प्रथम चरण ज्यों ही समाप्त हुआ तो निश्चित रूप से द्वितीय चरण का काम होना चाहिये था और यह काम सरकार को 1980 के जून महीने तक ही पूरा करना था लेकिन यह काम नहीं हो रहा है।'<sup>16</sup>

वास्तव में प्रथम फ़ेज का काम समाप्त होने के पहले सरकार ने 14 दिसम्बर 1979 (पत्र संख्या—अ/321) को टेंगरार से परसा तक के बाकी के पूर्वी तटबन्ध के काम की मंजूरी भी दे दी। द्वितीय फ़ेज के इस काम पर 95.20 लाख रुपये खर्च होने का अनुमान था। यह काम जून 1980 तक समाप्त कर लिया जाना था मगर यह प्रस्तावित काम ही नहीं पाया क्योंकि तटबन्ध को और आगे बढ़ाने पर दायें (पश्चिमी) और बायें (पूर्वी) तटबन्ध की कन्ट्री साइड में बसे लोगों में तीव्र मतभेद थे। इसका कारण एकदम साफ़ था। भुतही बलान नदी के बाढ़ के पानी का

embanked on the east, the floodwater would be prevented from spilling on that side, endangering the western embankment. In that case, the people living in the so-called flood protected countryside of the western embankment would be threatened by breaches in the embankment. They opposed any construction or even extension of the embankment on the east. On the other hand, if the embankment was not built, the people living the 54 villages were likely to suffer perpetually. The residents of these villages wanted the eastern embankment to be built up to Parsa and then joined with the Nirmali-Ghoghardiha railway line. Whether the eastern embankment was extended up to Parsa or not, seeds of discontent were sown and one section of the people would always remain unhappy. Besides, following the construction of the eastern embankment, the plight of the people located within the Kosi embankments and hit by the flow of the Bhutahi Balan would not change. There was also a possibility that some villages would be trapped within the two embankments of the Bhutahi Balan and these people, too, never liked that to happen. The most interesting part of this embankment episode was that when Bilal Paswan wanted the embankments to be built (1969), he had mentioned that some 50 villages would be saved from floods of the Bhutahi Balan. It was now the turn of 54 new villages that joined the inundation list after the construction of the western embankment. The flood problem was, thus, not solved; it was only shifted to other villages.

With some modifications, the Government, on the 29th September 1981, submitted a fresh proposal to the Ganga Flood Control Commission GFCC for sanction of a 30 kilometers long embankment on the eastern bank of the Bhutahi Balan, from the Indo-Nepal border near Laukaha to Parsa Halt railway station on the Nirmali-Jhanjharpur railway line. This scheme had a budget tag of Rs. 25.639 million.

The Railway authorities had reservations about this proposal and did not want the embankment to be joined to the railway-line at Parsa, because, they felt it would endanger the rail-line. Jagannath Mishra, then Chief Minister, assured Surendra Yadav MLA once again (1982) '... We are not giving any time limit, but we will complete the construction of the eastern Bhutahi Balan embankment, from Tengrar to Parsa Halt.'<sup>17</sup> Nothing happened for quite sometime and a new assurance came from the then Chief Minister, Bindeshwari Dubey, on 25th May 1986, when he announced in a public meeting at Ghoghardiha that the eastern embankment of the Bhutahi Balan would be built soon.<sup>18</sup>

But when no action was taken by GFCC and the

Ministry of Planning to build the embankment till 1991, Kripa Nath Pathak MLC brought a call-attention notice in the Bihar Legislative Council.<sup>19</sup> Replying to the motion, Jagadanand Singh, Minister for Water Resources said that in view of the objections raised by the Railway authorities it was decided that the embankment be constructed first for a length of 16 kilometers, from Laukaha to Tengrar. In the second phase, the embankments should be extended from Tengrar to 5 kilometers north of the railway line. Railways would not object to such a construction. In anticipation that the other concerned departments would accord the sanction, the WRD, wide its letter no: 3985 dated 17th February 1982, gave orders to begin the construction. The eastern embankment of the Bhutahi Balan was completed from Tengrar (at 16 kilometers) to Narahia (at 21.5 kilometers), thus, in the second phase. A sum of Rs. 18.7 million was spent on this construction. Between 21.5 kilometers and the rail-line, however, the gap remained.<sup>20</sup>

The people who lived on the countryside of the western embankment and those likely to be trapped within the embankments object to any further extension of the eastern embankment beyond 21.5 kilometers. In the meantime, in 1989, the district administration constructed a ring bundh to protect Pubaria Tol, the eastern hamlet of Phulparas, with funds available from Jawahar Rozgar Yojna. This village, located between the western embankment of the Bhutahi Balan and the river, was protected, thus, from the onslaughts of the Bhutahi Balan. Obviously, no permission was taken from the WRD of the state for this work and the waterway available for the river flow was greatly reduced. It also resulted in the river being further pushed to the eastern side, toward Narahia. This ring bundh, too, has breached at many places now but still it gives some sense of security to those living within the ring bundh.

Due to the breaches in the incomplete eastern embankment and mostly due to the gap beyond 21.5 kilometers till the railway line, the flood situation in the villages located on the eastern bank has significantly deteriorated as the floodwaters take a U-turn near Narahia and submerge the villages there. The people might have braved the impact of inundation but the accompanying sand deposition has made their lives miserable. Because of sand casting, agriculture has faced irreparable damage in the villages of Narahia, Suriahi, Musaharnia, Bairiahi, Auraha, Bhutaha, Ratansera, Dhabahi, Kuriban, Jhitki, Basuari, Nan Patti, Sakhua, Ramnagar, Chhajana-Majhora, Parsa, Dhankhore, Mujiasi and Mathia.

Many houses are now sinking in the sand and the floodwater stays for a much longer period. In Narahia,

झुकाव स्वाभाविक रूप से उसके पश्चिमी तटबन्ध पर है। अगर नदी के दूसरे किनारे पर पूरब में तटबन्ध बनता है या उसका आगे विस्तार किया जाता है तो नदी की बाढ़ का पानी पूरब में फैलने से रुक जायेगा जिससे उसका हमला पश्चिमी तटबन्ध पर पहले से ज्यादा तेज़ होगा और इस वजह से पश्चिमी तटबन्ध के टूटने की संभावनायें बढ़ेगी और वहाँ तथाकथित रूप से सुरक्षित क्षेत्र में बाढ़ से तबाही बढ़ेगी। इसलिये वह लोग नहीं चाहते हैं कि भुतही बलान के पूरब में तटबन्ध बने या उसका विस्तार हो। इसके विपरीत, अगर पूरब का तटबन्ध नहीं बनता है तो भुतही बलान का पानी हमेशा के लिये इन पूरब वाले 54 गाँवों को बरबाद करेगा। इन 54 गाँवों के लोग चाहते हैं कि भुतही बलान का पूर्वी तटबन्ध घोघरडीहा-निर्मली रेल लाइन पर परसा तक बने। इस तरह भुतही बलान के पूर्वी तटबन्ध के बनने या न बनने, दोनों ही परिस्थितियों में, असंतोष का बीज बोया जा चुका था और यहाँ एक न एक पक्ष हमेशा नाराज़ रहेगा। इसके अलावा कोसी तटबन्धों के बीच बसे जिन गाँवों पर भुतही बलान की मार पड़ती है, उनकी हालत पहले से बदतर ही होगी। पूर्वी तटबन्ध बनने की स्थिति में कुछ नये गाँव दोनों तटबन्धों के बीच में फंस जायेंगे इसलिये वहाँ के लोग भी नहीं चाहते कि पूर्वी तटबन्ध बने। सबसे मजे की बात है कि बिलट पासवान ने बिहार विधान सभा में 1969 में 50 गाँवों की सुरक्षा के लिये भुतही बलान पर तटबन्ध की माँग की थी। तटबन्ध बना भी और उसके बनने के बावजूद बाढ़ से बरबाद होने वाले गाँवों की संख्या अब 54 हो गई थी। इस तरह से समस्या का समाधान तो नहीं हुआ मगर उसे दूसरी जगह जरूर भेज दिया गया।

थोड़ी बहुत फेर बदल के बाद सरकार द्वारा एक नया प्रस्ताव गंगा बाढ़ नियंत्रण आयोग के पास 29 सितम्बर 1981 को स्वीकृति के लिये भेजा गया। इस योजना में भुतही बलान के पूर्वी तट पर लगभग 30 किलोमीटर लंबा तटबन्ध, भारत-नेपाल सीमा पर लौकहा से लेकर झंझारपुर-निर्मली रेल लाइन के परसा हाल्ट स्टेशन के पास तक, प्रस्तावित था। इस निर्माण कार्य की अनुमानित लागत 256.39 लाख रुपये थी।

इस प्रस्ताव पर रेल-विभाग को आपत्ति थी और वह नहीं चाहता था कि पूर्वी तटबन्ध को परसा हाल्ट पर रेल-लाइन से जोड़ा जाय। ऐसा करने से रेल लाइन को खतरा था, यह उसका मानना था। इस बहस में विधायक सुरेन्द्र यादव के एक प्रश्न के उत्तर में मुख्यमंत्री जगन्नाथ मिश्र (1982) ने आश्वासन दिया था कि, "समय सीमा तो हम नहीं बांध रहे हैं लेकिन भुतही बलान के पूर्वी तटबन्ध के टेंगरार से परसा हाल्ट तक का निर्माण कार्य हम पूरा करवा देंगे।"<sup>17</sup> इसके बाद फिर एक लम्बे समय तक सन्नाटा रहा फिर 25 मई 1986 को तत्कालीन मुख्यमंत्री बिन्देश्वरी दुबे ने घोघरडीहा में नदी के पूर्वी तटबन्ध के बनाये जाने की घोषणा की<sup>18</sup> गंगा बाढ़ नियंत्रण आयोग और योजना मंत्रालय की स्वीकृति जब 1991 तक नहीं मिली तब बिहार विधान परिषद् में कृपा नाथ पाठक

द्वारा एक दूसरा ध्यानाकर्षण प्रस्ताव लाया गया।<sup>19</sup> इस ध्यानाकर्षण का जवाब देते हुये राज्य के जल-संसाधन मंत्री जगदानन्द सिंह ने बताया कि रेल विभाग की आपत्ति को देखते हुये सरकार ने यह निर्णय लिया कि योजना के प्रथम चरण के रूप में लौकहा से टेंगरार 16 किलोमीटर की लम्बाई में तटबन्ध का निर्माण कर लिया जाय। दूसरे चरण में इसे टेंगरार से शुरू कर के रेलवे लाइन से 5 किलोमीटर पहले ले जाकर छोड़ दिया जाय। इस पर रेलवे को भी आपत्ति नहीं होगी। इस उम्मीद के साथ कि बाकी विभागों से बाद में स्वीकृति मिल ही जायेगी, 17 फरवरी 1982 को जल संसाधन विभाग ने तटबन्ध बनाने के लिये कूच करने की आज्ञा दे दी (पत्र सं०—3985)। इसके बाद काम शुरू हुआ और द्वितीय फेज में भुतही बलान का पूर्वी तटबन्ध टेंगरार (16 किलोमीटर) से आगे बढ़ कर नरहिया (21.5 किलोमीटर) तक आ पहुँचा। इस पूरे निर्माण कार्य पर 1 करोड़ 87 लाख रुपया खर्च हुआ। मगर रेलवे लाइन तक काम पूरा फिर भी नहीं हुआ था।<sup>20</sup>

इसके आगे तटबन्ध को बढ़ाने पर नदी के दायें तटबन्ध के कन्ट्री साइड में बसे हुये लोगों और नदी के दोनों तटबन्धों के बीच फंसने वाले फुलपरास प्रखण्ड के कुछ गाँवों के वाशिनदों को ऐतराज है। इस बीच 1989 में भुतही बलान के दोनों निर्मित तटबन्धों के बीच फुलपरास गाँव के पुवरिया टोल के कुछ ऐसे हिस्से को जो कि तटबन्धों के बीच पड़ता था, एक रिंग बांध के द्वारा जिला प्रशासन की मदद से जवाहर रोजगार योजना के तहत बाढ़ से तथाकथित रूप से सुरक्षित कर दिया गया। इस रिंग बांध के निर्माण के लिये, जाहिर है, जल-संसाधन विभाग से इजाजत नहीं ली गई और इसके बन जाने से नदी के पानी के बहाव के लिये उपलब्ध मार्ग कम हो गया और नरहिया तक बने पूर्वी तटबन्ध पर उसका बुरा प्रभाव पड़ने लगा। यह एक अलग बात है कि ऐसा करने से रिंग बांध के अन्दर बसे लोगों में बाढ़ से सुरक्षा का एक भाव पैदा हुआ है। ऐसी हालत में कभी पूर्वी तटबन्ध टूट जाने की वजह से और कभी 21.5 किलोमीटर पर और उसके दक्षिण खुले पड़े हुये तटबन्ध से पीछे की ओर बह कर आने वाले भुतही बलान के पानी ने पूरब के गाँवों की हालत पहले से भी ज्यादा बिगाड़ दी। पानी की मार तो शायद यह लोग झेल लेते मगर उसके साथ आने वाले बालू ने तो और भी ज्यादा तबाही मचाई जिसके चलते नरहिया, सुरियाही, भबटियाही, मुसहरनियाँ, बैरियाही, औराहा, भुतहा, रतनसेरा, धबही, कुड़ीबन, झिटकी, बसुआही, ननपट्टी, सखुआ, रामनगर, छजना-मझोरा, परसा, धनखोर, मुजियासी और मठिया आदि गाँवों में खेती चौपट हो गई, गाँव-घर में बालू भर गया यहाँ तक कि इन घरों की रेत में डूबने तक की नौबत आ गई और पानी भी ज्यादा समय तक रहने लगा। नरहिया में प्रायः हर घर में बालू भरा हुआ है और हर साल इसकी सतह ऊपर उठती है। गाँव के रास्ते प्रायः बन्द हैं। यहाँ कुछ वर्ष पहले तक दो चावल मिलें चलती थीं जो कि अब बन्द

almost every house is cast with a thick bed of sand and that has become an annual feature. Road communication to the villages has suffered immensely. The village had two rice mills, which do not function any more and the rice trade in this village has come to a standstill. The temple in the village is half-sunk in sand and the school building has become unfit for human occupation. The people, in these villages, want the embankment to be extended down south, to the extent possible, so that they would get some relief from the floodwater that turns back from where the eastern embankment ends. It will also provide them relief from the accompanying sand. The state Government is not in a position to extend it beyond one kilometer because the railway authorities will not allow that to happen. Later, the State Government permitted extension of 1.75 kilometers, up to 23.28 kilometers but it cannot take unilateral decision beyond 25th kilometer. The State Government allocated a sum of Rs. 1.05 lakhs, in 1999, for studying the extension of the embankment up to the rail-line and demonstrated amply that it was interested in extending the embankment.

There are apprehensions about the impact of the proposed 1.75-kilometer length of the embankment, too. The villages that are likely to be located within the embankments and in the countryside of the western embankment feel that if the eastern embankment were extended even marginally, the spreading of the floodwaters on to the east would be hampered and the river will attack the western embankment more vigorously. The river behaviour will put them to inconvenience and they are not prepared to sacrifice their interests. The call-attention motion of Kripa Nath Pathak (1991) had an open threat in it to the Government that the villages that had been suffering, had constituted a front called Bhutahi Balan Purbi Tatbandh Nirman Sangharsh Samiti (Bhutahi Balan Eastern Embankment Construction Committee) and were ready to take to streets. If the Government did not concede to their demands, the people would be forced to agitate and would block the road and the rail traffic. Jagadanand Singh, minister of WRD, Government of Bihar (1991) had assured him, '... We will build and if that is not done, the villages that you have mentioned would be filled with sand. We accept the details given by you and, to save the situation, we will build the embankments up to 22.5 kilometers this year and, up to 25 kilometers, the next year. The gap that will still be left, we shall build it with the consent of the Government of India and the Railway Department.'<sup>21</sup> The Water Resources Minister hinted that there were some obstacles at the work site and they have been removed and the construction work

would start soon after the rains are over. A sum of Rs. 18.7 million was spent on the construction work till 1991. The minister also suggested that despite completion of the tender formalities and allocation of the contract, it had not been possible to extend the work beyond Narahia for the past two years.

In 1994-95, the tenders were floated and the works allotted for extension of the embankment beyond Narahia. By this time, the elections were announced and the model code of conduct was enforced. Consequently, the work was shelved even before it could start. An attempt was made once again in 1996, because an assurance was given in the Vidhan Sabha that the work on the embankment beyond Narahia would be completed soon. The WRD took the initiative to start the work in January but those who opposed the embankment obstructed work and even manhandled engineers.<sup>22</sup> The engineers were not prepared to face such a situation and refused to work unless they were provided with full security. They informed the Secretary of their department, at Patna, accordingly, who raised this issue at the administrative level. He also directed the district administration that adequate security should be provided to the technical personnel and the district administration informed the secretary that arrangement had been made at the work site. But the issue had become so sensitive that despite best arrangements of security, law and order situation was precarious and unpredictable.

The Collector informed the Commissioner of Darbhanga that problems would have to be faced in acquiring land<sup>23</sup> while the Water Resources Minister had assured the local MLA, Dev Nath Yadav, that the work on the 1.75-kilometer long embankment costing Rs. 1.5 million would start soon. If any problem came up in construction, it would be resolved with the help of the district administration.

#### **6. Dharmakshetre Kurukshetre...**

Such help was needed on the 1st February 1996 when the engineers, overseers and the other staff of the WRD arrived at the site to extend the embankment beyond Narahia. An irate mob at the work site greeted them and asked them to go back and warned them of dire consequences if they did not comply with their instructions. The mob also threatened to set their jeep on fire. The work was stopped and everybody went back.<sup>24</sup> The engineers blamed the district administration that it did not provide the security and the district administration, in turn, called the allegations as false.

Bhutahi Balan Purbi Tatbandh Nirman Sangharsh Samiti was engaged in its own way to press for its demands. It, however, suffered from the disadvantage