

हैं और इसका कारोबार पूरी तरह से ठप्प हुआ है। गाँव के बाहर के मंदिर में खिड़की तक बालू पटा हुआ है और स्कूल का भवन तो है मगर वह भी किसी लायक नहीं बचा है। इन कारणों से इन गाँवों का आवागमन भी प्रभावित हुआ। इन गाँवों के लोग चाहते थे कि पूर्वी तटबन्ध थोड़ा आगे खिसक जाय तो इन गाँवों को राहत मिलेगी। सरकार इसे एक किलोमीटर से और आगे यानी 22.5 किलोमीटर से आगे बढ़ा सकने की स्थिति में नहीं थी क्योंकि रेल विभाग ऐसा होने ही नहीं देगा। बाद में तटबन्ध को आगे बढ़ाने की सीमा 1.75 किलोमीटर कर दी गई और राज्य सरकार ने भारत-नेपाल सीमा से इसे 23.28 किलोमीटर तक ले जाने की स्वीकृति दे दी पर वह किसी भी हालत में 25 किलोमीटर से आगे जाने के बारे में कोई निर्णय नहीं ले सकती थी। इतना जरूर था कि राज्य सरकार ने 1991 में रेलवे लाइन तक तटबन्ध के विस्तार के अध्ययन के लिये 1.05 लाख रुपये की स्वीकृति देकर तटबन्ध को आगे बढ़ाने की अपनी मंशा साफ कर दी थी।

मुश्किल इस 1.75 किलोमीटर को लेकर जनता के बीच भी कम नहीं थी। ऐसा करने पर तटबन्ध के अन्दर जो गाँव पड़ते हैं उन पर खतरा बढ़ता और उधर फुलपरास गाँव के बाशिन्दों को भी आशंका है कि नदी के पानी को अगर पूरब में फैलने से रोका जायेगा, जो कि पूर्वी तटबन्ध को आगे बढ़ाने पर जरूर होगा, तो नदी का हमला पश्चिमी तटबन्ध पर पहले से तेज होगा और उनको मुश्किल में डालेगा। यह परेशानी उठाने के लिये वह लोग तैयार नहीं हैं।

बिहार विधान परिषद में कृपा नाथ पाठक के ध्यानाकर्षण प्रस्ताव (1991) में सरकार को आगाह किया गया था कि भुतही बलान के पूर्वी किनारे के उक्त गाँवों ने अब भुतही बलान पूर्वी तटबन्ध निर्माण संघर्ष समिति का गठन करके जनता संघर्ष करने के लिये भी तैयार है और अगर सरकार ने युद्ध स्तर पर तटबन्धों का निर्माण तुरन्त शुरू नहीं किया तो आन्दोलन शुरू हो जायेगा और सड़क तथा रेल को जाम कर दिया जायेगा। जल-संसाधन मंत्री जगदानन्द सिंह का कृपानाथ पाठक को आश्वासन (1991) था कि, "हम निर्माण करेंगे और जिन विभिन्न गाँवों की चर्चा आप ने यहाँ की है, यदि नहीं निर्माण होगा तो बालू से भर जायेंगे। हम स्वीकारते हैं इसको और इसी चीज़ को बचाने के लिये हम 22.5 किलोमीटर तक बांध को इस वर्ष बना लेंगे और 25 किलोमीटर तक जो निर्णय है बनाने का उसको भी हम अगले साल बना लेंगे और शेष जो गैप रह जायेगा वह भारत सरकार की और रेलवे डिपार्टमेन्ट की सहमति से ही बनायेंगे।"²¹ उन्होंने यह भी बताया कि कार्य-स्थल पर कुछ अवरोध थे जो कि समाप्त हो चुके हैं और जैसे ही बरसात खत्म होगी, काम में हाथ लगा दिया जायेगा। 1991 तक पूर्वी तटबन्ध पर 1.87 करोड़ रुपये खर्च किये गये थे और मंत्री महोदय ने ऐसा संकेत दिया कि टेण्डर की औपचारिकता और काम के आवंटन के बावजूद पिछले

दो वर्षों से नरहिया के नीचे तटबन्धों को आगे बढ़ाने का काम नहीं हो पाया था।

वर्ष 1994-95 में भी टेण्डर और ठेकदारों का चुनाव कर लिया गया था कि तटबन्ध पर नरहिया के नीचे काम शुरू होगा। तब तक चुनाव की घोषणा होने की वजह से आदर्श आचार संहिता लागू हो गई और काम शुरू होने के पहले ही बन्द हो गया। 1996 में एक बार फिर कोशिश हुई क्योंकि विधान सभा में एक बार फिर आश्वासन दिया गया था कि नरहिया के नीचे तटबन्ध का काम पूरा कर दिया जायेगा। जनवरी माह के अन्त में जल संसाधन विभाग ने काम शुरू करने की पहल की मगर जो लोग इस तटबन्ध के खिलाफ थे, उन्होंने मौके पर जाकर छेंका-छांकी की और इंजीनियरों के साथ कुछ जोर-जबर्दस्ती तक हुई।²² जल संसाधन विभाग के लोग इस परिस्थिति के लिये तैयार नहीं थे और उन्होंने पर्याप्त सुरक्षा मिलने तक काम करने से इन्कार कर दिया और इसकी सूचना विभाग के सचिव को पटना भेज दी। सचिव ने इस मामले को प्रशासनिक स्तर पर उठाया और जिला प्रशासन से समुचित सुरक्षा व्यवस्था करने के लिये कहा। जिला प्रशासन ने सचिव को सूचित किया कि मौके पर पर्याप्त सुरक्षा की व्यवस्था थी मगर यह मामला अब इतना संवेदनशील हो गया है कि चाहे कितनी ही सुरक्षा व्यवस्था क्यों न कर ली जाय, कानून-व्यवस्था गड़बड़ हो सकती है। इसके साथ ही जिलाधिकारी ने दरभंगा के आयुक्त को यह भी बताया कि तटबन्ध निर्माण के लिये भूमि के अधिग्रहण में समस्याएँ आयेंगीं।²³ उधर विधान सभा में विधायक देव नाथ यादव को जल-संसाधन मंत्री यह आश्वासन दे चुके थे कि 1.75 किलोमीटर लम्बे और 15 लाख रुपये लागत वाले इस तटबन्ध का निर्माण शीघ्र करवाया जायेगा और इसमें अगर कोई बाधा आती है तो जिला प्रशासन की मदद ली जायेगी।

6. धर्मक्षेत्रे कुरुक्षेत्रे...

इस मदद की जरूरत 1 फरवरी 1996 को पड़ी जब विभाग के इंजीनियर, ओवरसियर और कर्मचारी भुतही बलान के बायें किनारे पर नरहिया के नीचे तटबन्ध निर्माण के काम को अंजाम देने के लिये पहुँचे। वहाँ विरोध में एक उग्र भीड़ पहले से ही तैयार थी और उसने इन लोगों को चले जाने के लिये कहा वरना गंभीर परिणाम और जीप जलाने की धमकी दी। तब काम बन्द हो गया और सब लोग अपनी-अपनी जगह वापस चले गये।²⁴

उसके बाद एक नया मोर्चा जिला-प्रशासन और जल संसाधन विभाग के बीच खुल गया और उनके बीच आरोप-प्रत्यारोप का सिलसिला चल पड़ा। इंजीनियरों का कहना है कि जिला प्रशासन उन्हें सुरक्षा नहीं देता और जिला-प्रशासन का कहना है कि इस तरह की कोई बात ही नहीं है।

उधर भुतही बलान तटबन्ध निर्माण संघर्ष समिति अपने तरीके

that Phulparas, a politically very powerful village, was on the other side of the fence and commanded clout to influence decisions. Phulparas has produced many MPs, MLAs and ministers and no Sangharsh Samiti

could match the political might of this small town, the members feel. See Box below (We Cannot Do Anything Even If We Want To).

It is interesting to note that Devendra Yadav, MP.

We cannot do anything even if we want to

Dev Narayan Kamat, (56), Mukhia—Ramnagar-Suriahi Panchayat, Block—Phulparas, Dist.—Madhubani

'...The eastern embankment of the Bhutahi Balan is incomplete while the western embankment has been completed and it has been extended up to the railway line at Parsa. The eastern embankment has been terminated at Narahia and that has led to the virtual destruction of that village. Bhutahi Balan is, possibly, the only river in the world that has been embanked only on one side. If the Government was so keen to build the embankment, it should have built them on both sides of the river or, else, it should not have built them at all. But politics can swing the things the way it likes.

The Bhutahi Balan used to flow through the places where the Sub-divisional office, the Block office, the Registry and the Thana is now located. Now, this river has shifted to the east. Phulparas and its neighbouring villages have given many leaders like Dhanik Lal Mandal (Belha), who became a Central Minister and Governor; Devendra Prasad Yadav (Phulparas) another minister at the Center and Rasik Lal Yadav (Barhi), M.L.A. The Bhutahi Balan embankment was built to save these areas from its recurring floods. But whenever there was some move to construct the eastern embankment, there was opposition to it from people of Phulparas. The incomplete eastern embankment of the Bhutahi Balan offers little protection to the land located on the eastern side and some 54 villages located between the Bhutahi Balan and the Bihul bear the brunt of the floods contributed by Bhutahi Balan. Life between the western embankment of the Kosi and the Bhutahi Balan becomes 'unnatural' during the rainy season.

In 1978, Dhanik Lal Mandal, when he was the minister of state in the ministry of Home Affairs at Delhi, called a public meeting to discuss local development issues at Belha. In that meeting, a demand for the building of the eastern Bhutahi Balan embankment was raised. But one really does not know what made him say that the eastern embankment would be built, but only over his dead body. We were hurt hearing him say so. This embankment was built partly but the construction was stopped at Narahia. If this embankment were extended a bit further, more villages would have been benefited but devastation is in our fate.

There was a proposal to extend this eastern embankment in 1995-96. This time, we had voted for Dev Nath Yadav to the Vidhan Sabha hoping that he would do

something in the direction of extending the embankment further. He is also from Phulparas but he had promised that he would complete the embankment if he were elected to the Vidhan Sabha. This time the Government had given an assurance in the Vidhan Sabha, the WRD had sanctioned the extension of the eastern embankment, tendering and contracting formalities were complete then, and when the work was about to start, we also thought of offering shramdaan and people from affected villages reached the site with their spades and the baskets under the leadership of Dev Nath Babu. There were volunteers from Suriahi, Narahia, Bhabtiahi, Chhajna, Majhaura, Bairiahi, Musaharnia, Jahali Patti and Ratan Sera and their numbers must have been higher than one thousand. We had not anticipated any problem as all the formalities had been completed. When we reached the site, we found that there were people from Barhi and Phulparas to stall the work and they had come with full preparation. There was a fight between the pro and anti embankment groups while the administration remained a silent spectator. Three persons from Ratan Sera were badly injured and one of them died later. We had gone there to offer shramdaan with our spades and baskets and had no intention of fighting anybody but the other side had come prepared. The result was that we got the beating though we were in greater number and the work could not start.

The Collector of Madhubani was present there, engineers were there on the job, everything was in our favour and had the administration helped us, the embankment was sure to be built but we returned empty handed. What more can we tell about our misery? The river dumps sand up to a depth of 5 feet in one go. Houses get ruined and it becomes difficult to handle the cattle. We cannot do anything even if we want to.

'I should silently face the fire and the floods, I should remain thirsty and sleep without meals, I should let my children remain deprived of education and my parents die for the want of medicines. If I do not raise any voice then I am a responsible citizen of this country. If I complain it to anybody then that becomes an unpardonable offence. If the son of a poor man complains that he was roughed up by a rich man's son, then his father also gets a bashing. That is in our tradition. I do not know, what freedom means to us other than the freedom of getting bashed up from time to time.

who was first to propose the embankment on the eastern side of the river in Vidhan Sabha, in 1977, suddenly turned against its construction. Dev Nath Yadav, MLA (1996), charged him of working against the interest of the people. In order to save a population of 10 thousands, he wanted to consign 60,000 people to the Bhutahi Balan. These two leaders were face to

face with each other over the issue of the eastern embankment of the Bhutahi Balan.²⁵

With so much of bitterness in the hearts of the people, for whom the embankment remained a dream, those who aimed to stall its construction were not too happy, either. See box : They trade in bogus erosion and false security.

से कार्यरत थी मगर वह कमज़ोर इसलिये पड़ जाती थी कि भुतही बलान के पश्चिमी तटबन्ध के बाहर फुलपरास कस्बा पड़ता है जो कि राजनैतिक रूप से बहुत ताकतवर है। यहाँ से कई विधायक, लोकसभा सदस्य और मंत्री इत्यादि होते रहे हैं और राज्य तथा केन्द्रीय स्तर पर सरकार के निर्णयों

को प्रभावित करने की क्षमता इनमें लम्बे समय से रही है। इस राजनैतिक प्रभाव के सामने कोई भी संघर्ष समिति टिक नहीं सकती। देखें बॉक्स—
‘हम चाहते हुये भी कुछ नहीं कर सकते।’

हम चाहते हुये भी कुछ नहीं कर सकते।

देव नारायण कामत, मुखिया—राम नगर-सुरियाही पंचायत, प्रखण्ड—फुलपरास, जि० मधुबनी

मैं भुतही बलान तटबन्ध निर्माण संघर्ष समिति का उपाध्यक्ष था। अध्यक्ष थे राम नगर के सूर्य नारायण यादव। भुतही बलान का पूर्वी तटबन्ध अधूरा है। पश्चिमी तटबन्ध तो रेलवे लाइन तक चला गया मगर पूर्वी तटबन्ध नरहिया में आकर रुक गया है जिसकी वजह से नरहिया तो बरबाद ही हो गया। भुतही बलान शायद दुनियाँ की अकेली नदी होगी जिसके एक ही तरफ तटबन्ध बना है। सरकार को अगर तटबन्ध बनाना ही था तो वह नदी के दोनों तरफ बनाती या फिर एकदम ही नहीं बनाती मगर राजनीति जो न करवा दे।

पश्चिम में फुलपरास एक महत्त्वपूर्ण गाँव है। कभी प्रखण्ड कार्यालय, अनुमण्डल, कार्यालय, थाना और रजिस्ट्री ऑफिस से होती हुई भुतही बलान बहती थी। अभी यह नदी काफ़ी पूरब चली गई है। धनिक लाल मण्डल बेलहा के रहने वाले हैं जो कि पहले विधायक बने, फिर बिहार विधान सभा के अध्यक्ष, केन्द्रीय मंत्री और राज्यपाल तक रहे। फुलपरास के देवेन्द्र प्रसाद यादव भी केन्द्रीय मंत्री रह चुके हैं। पूर्व विधायक रसिक लाल यादव बरही के रहने वाले थे। इस तरह फुलपरास राजनीतिक दृष्टि से बड़ा ताकतवर गाँव रहा है। इसकी रक्षा के लिये भुतही बलान का पश्चिमी तटबन्ध बना जिसे घुमा कर इन इलाकों को बचाया गया। मगर जब पूरब वाले तटबन्ध की परसा तक विस्तार की बात उठती है तो फुलपरास में जबर्दस्त विरोध होता है। कोई काम न हो पाने से भुतही बलान और बिहुल के बीच के 54 गाँव बाढ़ से तबाह होते हैं और तबाही में भुतही बलान का अंश ज्यादा होता है। कोसी के पश्चिमी तटबन्ध और भुतही बलान के बीच का जन-जीवन बरसात में एकदम असामान्य हो जाता है।

1978 में धनिक लाल मण्डल ने, जब वह केन्द्रीय गृह राज्य मंत्री थे, बेलहा में क्षेत्रीय विकास के लिये एक आम सभा बुलाई। उस समय हम लोगों ने भुतही बलान के पूर्वी तटबन्ध की मांग उठाई। उनके समझ में पता नहीं क्या आया कि उन्होंने सभा में कहा कि यह तटबन्ध उनकी लाश पर ही बनेगा। यह सुन कर हम लोगों को बड़ा दुःख हुआ। भगवान धनिक लाल जी को लम्बी उम्र दे क्योंकि यह तटबन्ध बना तो जरूर मगर नरहिया पर आकर थम गया। यह अगर आगे बढ़ गया होता तो कुछ इलाका बच गया होता मगर बरबादी तो हमारे भाग्य में लिख गई है।

यह बड़ी ही दिलचस्प बात है कि वर्तमान सांसद देवेन्द्र प्रसाद यादव ने खुद 1977 में, जब वह बिहार विधान सभा के सदस्य थे, भुतही बलान के पूर्वी तटबन्ध की मांग विधान सभा में की थी और वह एकाएक इस तटबन्ध के खिलाफ हो गये। देव नाथ यादव, तत्कालीन विधायक ने 1996 में उन पर यह आरोप लगाया कि 10,000 जनसंख्या के हितों

1995-96 में तटबन्ध को आगे बढ़ाने की बात हुई। इस बार हम लोगों ने देवनाथ यादव को विधान सभा में जिता कर भेजा कि वह तटबन्ध निर्माण के लिये कुछ करेंगे। घर उनका भी फुलपरास में ही था मगर उन्होंने सार्वजनिक घोषणा की थी कि जीतने पर पूर्वी तटबन्ध का निर्माण करवायेंगे। सरकार की घोषणा थी, जल-संसाधन विभाग की स्वीकृति थी, टेण्डर-टेका सब का फ़ैसला हो चुका था और हम लोग देवनाथ बाबू के नेतृत्व में श्रमदान करने के लिये डलिया-कुदाल लेकर गये। सुरियाही, नरहिया, भबटियाही, छजना, मझोरा, बैरियाही, मुसहरनियाँ, जहली पट्टी और रतनसेरा के लोग थे—एक हजार के ऊपर की संख्या रही होगी। हम लोगों को बिल्कुल यह अन्दाज नहीं था कि सारी औपचारिकतायें पूरी कर लेने के बाद भी कुछ रुकावट आयेगी। निर्माण स्थल पर जाकर देखा कि बरही और फुलपरास के लोग काम रोकने के लिए पूरी तैयारी के साथ खड़े थे। आपस में मार-पीट हो गई और प्रशासन मूकदर्शक बना सब कुछ देखता रहा। रतनसेरा के तीन आदमी घायल हुये और बाद में उनमें से एक मर भी गया। हम लोग डलिया-कुदाल लेकर मिट्टी काटने गये थे, कोई मार-पीट करने तो गये नहीं थे जबकि उधर के लोग पूरी तैयारी से आये थे। नतीजा हुआ कि हम लोग संख्या में ज्यादा होने पर भी मार खा कर लौटे।

मधुबनी के कलक्टर मौजूद थे, इंजीनियर तैयार थे और सारी चीज़ें हमारे पक्ष में थी। प्रशासन अगर मदद करता तो तटबन्ध बन गया होता, मगर हमें खाली हाथ लौटना पड़ा। अब अपनी तबाही के बारे में क्या कहें? एक एक बार में नदी 5-5 फुट बालू पाट देती है खेतों पर। घर बरबाद हो जाते हैं। माल-मवेशी सम्भालना मुश्किल हो जाता है। हम चाहते हुये भी कुछ कर नहीं सकते।

मैं आग झेल लूँ, बाढ़ झेल लूँ, प्यासा रह जाऊँ, भूखा सो लूँ, मेरे बच्चे पढ़ाई-लिखाई से वंचित रह जायँ, मेरे माँ-बाप इलाज के अभाव में मर जायँ और मैं चूँ तक न करूँ तब तो मैं इस देश का एक जिम्मेवार नागरिक हूँ। और अगर मैं इसकी शिकायत किसी से कर दूँ तब वह अक्षम्य अपराध हो जाता है। गरीब का बेटा अगर किसी बड़े आदमी के बेटे द्वारा पीटे जाने की शिकायत करता है तो उसका बाप भी मार खाता है। हमारे यहाँ का दस्तूर यही है। मार खाने के अलावा और आज़ादी क्या है, हम नहीं जानते।’

के लिये वह 60,000 लोगों को भुतही बलान को भेंट चढ़ा देना चाहते हैं। भुतही बलान के मसले पर यह दोनों नेता आमने सामने खड़े थे।²⁵

जहाँ बांध के निर्माण न होने से लोगों के दिलों में इतनी कड़वाहट है वहीं तटबन्ध के निर्माण को रोकने वालों की परेशानियाँ भी कम नहीं है। देखें बॉक्स ‘यहाँ तो झूठे कटाव और झूठी सुरक्षा का धंधा चलता है।’

They Trade in Bogus Erosion and False Security Here.

Hari Narayan Yadav (52), Mukhia Phulparas, Dist Madhubani.

"...In 1962-63, a small embankment was built on the Bhutahi Balan, which diverted the flow of the river, and this diverted stream directly hit the village of Radha Nandan Jha, former Speaker of the Bihar Vidhan Sabha. He still is a towering Congress leader and was, naturally, concerned about the developments. Lalit Narayan Mishra was an upcoming star in Indian politics then and it was decided with his help to prevent the Bhutahi Balan from shifting to west. That is how the embankments were built on the western bank of the river. I do not know, why they did not propose the embankment on the left side of the river, that time. The proposal was ready in 1970-71 but it took 1974 to start the work. The student's movement of Bihar was at its peak those days and they were opposed to the embanking of the Bhutahi Balan. They gave the slogan, 'Stop Building the Embankment- Do Not Harass the People'. There was a big public meeting of students and common people in Dhabaha Parti, which was attended by Parmeshwar Yadav and Dr. D.P. Yadav of Nirmali. The villages located on the eastern embankment of the Bhutahi Balan had also opposed the embankment.

It was around this time that the 'emergency' was clamped and barring Congressmen, voices of all others were throttled. Political workers were arrested and put in jails and slowly the resistance melted. This embankment could be built only because of the 'emergency'. It could not have been built under normal circumstances. The impact of this embankment was felt in 1975 itself. In 1977-78, the Bhutahi Balan joined the Bihul and the very existence of Bairiahi was threatened. Bairiahi is a village with good connections and, in Narahia, there was money. The combination clicked and the demand for the embankment on the eastern side was made.

Karpoori Thakur came to power in 1977 and a committee was constituted under the chairmanship of N. Nagmani, Irrigation Commissioner, to look into the problems of the Bhutahi Balan. The main recommendation of this committee was that the Bhutahi Balan should be led to the Kosi, near Nirmali, along with the Dhanjaiya and the Bihul. Karpoori Government did not last long and with the fall of his Government, the Nagmani report, too, went in cold bag or it was suppressed.

Then came the new Government and the work on the eastern embankment started from Lakshmipur to Tengrar. The opposition to this embankment started building up as it moved forward. Residents of Phulparas were in the lead role in opposing and we had on our side the villages of Dhausahi, Goargama, half of Nan Patti, Mallah Toli of Śuriahi, Baluahi, Beldari, Chetharu Tol, Mujiasi, Dhankhore, Kalipur (Kamat) and Kisuni Patti. All these villages are located down the river. Besides, the land of the villages Ghoghardiha, Deorh, Brahmapur, Bathnaha and Belha also falls within the proposed embankments. The residents of these villages were also opposed to the eastern embankment of the Bhutahi Balan. We all met Karpoori Thakur who was the leader of the opposition in the Vidhan Sabha then. He exercised his influence and the work on the embankment was stopped.

The situation here is such that every year both the

parties remain busy throughout the earth cutting season in demonstrations, Dharna, processions, Rasta Roko and Rail Roko in support of their demands, some for starting the work and the remaining for stopping it. Karpoori Thakur had told Bindeshwari Dubey to bury this project for all times to come otherwise a population of 50,000 would be ruined and the agriculture would go to the dogs. He told him to get this issue thoroughly probed. Then came some Mr. Sharma, an engineer, to probe the things here. We asked him whether he had come to make some serious study or was it just a drama? The problem here was that the engineers never showed any visitor the Narahia/ Bihul as the main channel. They always showed a dead channel of the river as the main channel. We showed both the channels to Sharma Ji and he was shocked to know how the things are manipulated here. We do not know what was his report but heard later that he had retired and with that ended one more chapter of the embankments.

As a matter of fact, they trade in bogus erosion and false security here where the engineers, the politicians and the contractors are equal partners. This all goes well in embankment construction. I do not remember the year, but there was a move to build the embankment between Tengrar and Mahathaur. When we got this news, there was a virtual panic here. I contacted the Mukhia of Mahathaur and invited him to the work site. In response to my call, contractors and criminals came to the site. We were hurt very deeply and the next day, we chased away the contractors. The criminals fled away, on their own. Then came the people from Bairiahi, Narahia, Bhabtiahi, Purab Nan Patti, Parsa, Basuari, Belha and Ratansera together to put pressure on us. I am a Gandhian and do not believe in violence. Dev Nath Babu (then MLA) had got the Assurance Committee constituted in Vidhan Sabha and he had a program that the members of the Assurance Committee would be present there and would ensure that the eastern embankment was built. If this embankment was built, our death was certain. We collected people by beating drums in a very short time and contacted Devendra Babu, MP, and told him that if the earth filling was not stopped, we would be ruined. In the meanwhile, police and the magistrate also arrived at the site. The magistrate was gheraoed by our women folk. The supporters of Dev Nath Babu blocked the movement of trains and we stopped the road traffic, in retaliation. We were threatened that next time the other side would return with arms and ammunitions. We accepted the challenge and returned with traditional arms. The administration was present with ambulance as it had anticipated trouble. I, as a person, was under surveillance because the embankment builders believed that unless the Mukhia of Phulparas was arrested, the embankment could not be built.

We confronted the opponents with all our might and chased them away. Some drubbing also took place and the builders fled away leaving their arms behind. The people of Ratansera suffered a bit more of injuries. This entire tussle was useless and imposed on us. If we had not stopped the construction, the railways would have done that because their consent was also needed. We are fighting among ourselves for nothing because the embankment was not going to be built, anyway.'

यहाँ तो झूठे कटाव और झूठी सुरक्षा का धंधा चलता है... हरि नारायण यादव

मुखिया—फुलपरास, जिला—मधुबनी

“1962-63 में एक छोटा-सा तटबन्ध भुतही बलान पर बना था जिससे उसकी धारा मुड़ गई थी और तब इसकी सीधी चोट मधेपुर के पास राधानन्दन झा (भूतपूर्व अध्यक्ष-बिहार विधान सभा) के गाँव पर पड़ती थी। वह एक कद्दावर कांग्रेसी नेता हैं और उनका चिन्तित होना स्वाभाविक था। ललित नारायण मिश्र की उन दिनों तूती बोलती थी, उनके सहयोग से यह तय हुआ कि भुतही बलान के पानी को पश्चिम जाने से रोका जाय और इसके लिये नदी के दायें किनारे पर तटबन्ध बनें। उस समय बायीं ओर पर तटबन्ध बनाने का प्रस्ताव क्यों नहीं किया गया, यह मैं नहीं जानता। 1970-71 में योजना बनी मगर काम शुरू होते-होते 1974 आ गया। उस समय बिहार का छात्र आन्दोलन अपने चरम पर था और आन्दोलनकारियों ने भुतही बलान तटबन्ध का जम कर विरोध किया। उन्होंने नारा दिया था—‘तटबन्ध बनाना बन्द करो-जनता को मत तंग करो।’ धबहा परती में छात्रों और आम जनता की जबर्दस्त मीटिंग हुई जिसमें छात्र नेता परमेश्वर यादव और निर्मली के डॉ० डी० पी० यादव भी आये थे। पूरब के गाँवों का भी पूरा पूरा विरोध था।

ऐसे ही समय एमरजेन्सी लग गई और कांग्रेसियों को छोड़ कर सबकी ज़बान पर ताले लग गये। कार्यकर्ता पकड़ कर जेल में डाले जाने लगे और विरोध धीमा होने लगा। यह तटबन्ध एमरजेन्सी लगने की वजह से बना वरना यह बन नहीं पाता। 1975 से समस्या बढ़ गई। 1977-78 में भुतही बलान की धारा बिहुल में जा मिली और बैरियाही पर खतरा बढ़ने लगा। नरहिया में पूंजीवाले लोग थे और बैरियाही वालों के सम्पर्क सूत्र अच्छे थे। दोनों के संयोग से भुतही बलान तटबन्धों के पूर्वी तटबन्ध की मांग उठी।

1977 में कर्पूरी ठाकुर की सरकार बनी और उस समय सिंचाई आयुक्त एन० नागमणि की अध्यक्षता में एक कमेटी बनाकर भुतही बलान की समस्या का अध्ययन करवाया गया जिसकी मुख्य सिफारिश थी कि भुतही बलान को बिहुल और धनजैया नदियों के साथ निर्मली के पास कोसी में समाहित कर दिया जाय। डेढ़-दो साल में कर्पूरी ठाकुर की सरकार भंग हो गई और उसी के साथ नागमणि रिपोर्ट भी ठंडे बस्ते में चली गई या फिर दबा दी गई।

फिर नई सरकार आई और पूर्वी तटबन्ध बनना शुरू हुआ—लक्ष्मीपुर से टेंगरार तक। जैसे-जैसे तटबन्ध आगे बढ़ता गया, उसका विरोध मुखर होता गया। इस विरोध का नेतृत्व फुलपरास के हाथ में था और हमारे साथ में धौसही, गोरगामा, ननपट्टी का आधा भाग, सुरियाही की मल्लाह टोली, बलुआही, बेलदारी, चेथरू टोल, मुजियासी, धनखोर, कालीपुर (कामत) और किशुनीपट्टी—यह सब प्रस्तावित तटबन्धों के बीच फँसने वाले लोग हैं। इसके अलावा घोघरडीहा, ड्योढ़, ब्रह्मपुरा, बथनाहा और बेलहा गाँवों की भी ज़मीन पड़ती है। इन गाँवों का भी विरोध था। यह सब लोग मिलकर विपक्ष के नेता कर्पूरी ठाकुर से मिले। उन्होंने अपने प्रभाव का इस्तेमाल किया। तब कहीं पूर्वी तटबन्ध का काम रुका।

यहाँ की हालत यह है कि हर साल अब मिट्टी डालने के समय, जनवरी से मई तक, दोनों पक्षों के लोग धरना, जलूस, रास्ता रोको, रेल रोको जैसे कार्यक्रम में व्यस्त रहते हैं। कोई काम शुरू करवाने के लिये तो कोई रोकने के लिये। कर्पूरी जी ने बिन्देश्वरी दूबे को कहा था कि इस काम

को हमेशा के लिये बन्द कर दीजिये वरना पचास हजार की आबादी बरबाद हो जायेगी और खेती चौपट हो जायेगी। इस पूरे प्रकरण की जांच ठीक तरह से करवा लीजिये। उसके बाद कोई शर्मा जी नाम के इंजीनियर यहाँ आये। हम लोगों ने उनसे पूछा कि आप जांच करने आये हैं या नौटंकी करने? यहाँ दिक्कत यह थी कि इंजीनियर लोग नरहिया / बिहुल की धारा को मुख्य धारा नहीं दिखलाते। वह पूरब की एक मृत धारा को मुख्य धारा बना कर दिखाते थे। हम लोगों ने शर्मा जी को दोनों धारायें दिखाई तो वह हैरत में पड़ गये कि कैसे इतना कुछ हो जाता है? शर्मा जी ने क्या रिपोर्ट जमा की वह तो पता नहीं पर बाद में पता लगा कि रिटायर हो गये और इसी के साथ वह बात भी खतम हो गई।

यहाँ तो झूठा कटाव और झूठी सुरक्षा का धंधा चलता है जिसमें ठेकेदार, इंजीनियर और राजनीतिज्ञ सभी बराबर के शरीक हैं। तटबन्ध के निर्माण में यह सब चलता है। साल मुझे अब याद नहीं है मगर टेंगरार से महधौर तक तटबन्ध बनने की बात थी। हम लोगों को खबर मिली तो वहाँ खलबली मच गई। हमने महधौर के मुखिया से सम्पर्क किया और उन्हें कार्यस्थल पर बुलाया। जवाब में ठेकेदार और जरायम पेशा लोग आये। हमें अपमानित किया और चले गये। हम लोग बहुत दुःखी हुये और दूसरे दिन ठेकेदारों को खदेड़ दिया, जरायम पेशा लोग अपने आप भाग गये। फिर बैरियाही, नरहिया, भवटियाही, पूरब ननपट्टी, परसा, बसुआरी, बेलहा और रतनसेरा के लोग संगठित होकर दबाव डालने आये। मैं गाँधीवादी हूँ और हिंसा में विश्वास नहीं करता। देवनाथ बाबू (तत्कालीन सदस्य-विधान सभा) ने आश्वासन समिति बनवा ली थी और उनका कार्यक्रम था कि आश्वासन समिति के लोग खुद खड़ा होकर पूर्वी तटबन्ध बनवायेंगे। यह तटबन्ध बन जायेगा तो हमारी मृत्यु निश्चित है। हमने ढोल बजा कर पूरे इलाके के लोगों को थोड़ी ही देर में इकट्ठा कर लिया। देवेन्द्र बाबू (सांसद) से सम्पर्क किया कि मिट्टी डालना अगर बन्द नहीं होगा तो हम बरबाद हो जायेंगे। इस बीच पुलिस और मजिस्ट्रेट भी आ गये। मजिस्ट्रेट का तो हमारी महिलाओं ने घेराव कर दिया। देवनाथ बाबू के समर्थकों ने रेल जाम कर दी तो हम लोगों ने सड़क जाम की। हमें धमकी दी गई कि अगली बार बांध बनाने के लिये गोली-कट्टा के साथ आयेंगे। हमने भी चुनौती स्वीकार की और पारम्परिक हथियारों के साथ, मुकाबले के लिये अर्ध-चन्द्राकार व्यूह बना कर पहुँचे। प्रशासन भी झगड़े-झंझट की आशंका से ऐम्बुलेन्स के साथ मौजूद था। व्यक्तिगत रूप से मेरे ऊपर भी खतरा कम नहीं था और दूसरे पक्ष का मानना था कि जब तक फुलपरास का मुखिया गिरफ्तार नहीं हो जाता तब तक तटबन्ध नहीं बन पायेगा।

हमने जम कर मोर्चा लिया और बांध बनाने वालों को खदेड़ लिया। मार-पीट भी हुई। वह सब हथियार छोड़ कर भाग गये। रतनसेरा वालों को कुछ ज्यादा ही चोट लगी। यह पूरा झगड़ा-झंझट व्यर्थ का था जिसकी कोई जरूरत नहीं थी क्योंकि बांध के निर्माण को अब हम लोग नहीं रोकते तो रेलवे वाले रोकते। उनकी भी तो सहमति चाहिये जो कि मिली नहीं थी। तटबन्ध बनने वाला तो है नहीं मगर हम लोग जरूर आपस में लड़ रहे हैं।

The embankments are disputed all along their length, from Laukaha to Parsa. The western embankment has a history of breaches even north of the Western Kosi Canal WKC in Barmotar, Kharhuria and Madhwapur. People, too, cut this embankment quite often, sometimes to take water from the river and, sometimes, to drain the water into the river. Acute waterlogging takes place between western embankment and the WKC because the drainage line is very badly obstructed by these structures. The local villagers tell that if only they had had the slightest inkling of the events to come, they would never allow the embankment or the canal to be built. 'We would have cut it right then, but if we do it now, the river will kill us' they suggest. These villages were cast with 4 feet deep sand following the breach of the western embankment in 1987.

7. Embankment-Ignorance or Conspiracy ?

The mess of the Bhutahi Balan was created by a mistake, whether willful or otherwise, of building the embankment only on one side of the river. It has pitted people against each other although they may be having blood relations. It has created a conflicting situation in various hamlets of the same village also because of their locations in relation to the river and the embankment. It has created a rift between the WRD and the general

administration. It further led to a competition between politicians and the political parties, the sole beneficiaries of this lapse, as they are always on the look out for issues and the unsettled Bhutahi Balan issue gave them that opportunity. It is the people who have suffered the risk of their livelihood.

Because the people did not know the consequences of the western Bhutahi Balan embankment, the resistance to it was not that vocal and the emergency helped the Government in building the same. The protesters ran the risk of being thrown behind the bars. If the eastern embankment of the Bhutahi Balan were constructed simultaneously with the western embankment, there would not have been any problem. The way embankments breach all over the state during the flood season, the Bhutahi Balan embankments also would have breached wholesale, and nobody would blame the other side for this unfortunate occurring. Even now, the embankment is no way safe and breaches on both sides. Bhajnaha and Balan Patti are, probably, the two villages where the Bhutahi Balan embankment has not breached so far (till 2003). It is essential to tell, at this stage, that Basania and Balan Patti villages were located on the riverside of the western embankment, according to the original alignment.



देव नारायण कामत-पूर्वी तटबन्ध हमें चाहिये

Dev Narayan Kamat - Eastern Embankment is a must for us.



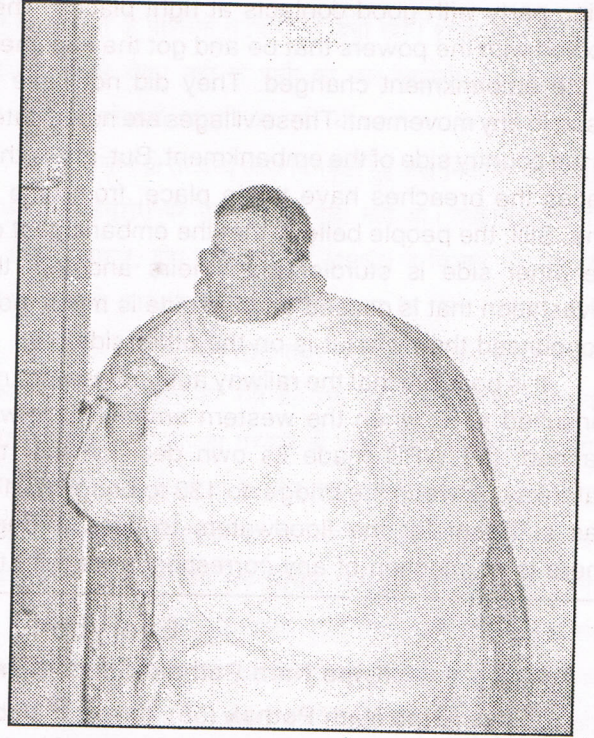
हरि नारायण यादव-मुखिया फुलपरास (अपनी पत्नी के साथ) पूर्वी तटबन्ध बना तो हम मारे जायेंगे
Hari Narayan Yadav Mukhia Phulparas (With His Wife)
We Will Be Ruined If The Eastern Embankment Is Built



राम जुलुम मिश्र - रतनसेरा
Ram Julum Mishra - Ratansera

रतनसेरा गाँव के किसान राम जुलुम मिश्र (93) बाकी की कहानी बताते हैं, "...जब पूर्वी तटबन्ध पर मिट्टी पड़ने का कार्यक्रम चल रहा था तब मैं वहाँ मौजूद था। मेरे ऊपर इल्जाम है कि मैं भी लड़ाई में शामिल था। मेरी उम्र को देखते हुये तो यह बात सच नहीं ही लगती होगी। फुलपरास का सर्किल ऑफिसर बड़ी हिम्मत करके तटबन्ध बनवा रहा था। इस निर्माण को तकनीकी और प्रशासनिक स्वीकृति मिली हुई थी। विधान सभा का आश्वासन था, सरकार के इंजीनियर काम पर आये थे और प्रशासन मौजूद था। तब गलत क्या हो रहा था? जिन्हें मार पड़ी वह तो तटबन्ध पर मिट्टी डाल रहे थे। मैं तो भाग भी नहीं सकता था। भबटियाही के कुछ लोग अगर मुझे लेकर भागते नहीं तो मैं भी मार खाता। हमारे गाँव के तीन आदमियों, जागेश्वर सिंह, घोघन सिंह और ठिड्डर मण्डल को बुरी तरह चोट लगी। किसी का हाथ टूटा तो किसी की जांघ। बस! यह लोग किसी तरह से जिन्दा लौट आये लेकिन हम लोग इनका बहुत इलाज करवाने के बावजूद इन लोगों को बचा नहीं सके। अब यह तीनों हमारे बीच नहीं हैं। यहाँ हम लोगों को अब बड़ी तकलीफ है। आप जहाँ बैठे हैं यहाँ घुटने भर पानी रहता है बरसात में। घरों में बालू पट जाता है। हर दो तीन साल बाद घर ऊँचा करना पड़ता है। फुलपरास वाले पूर्वी तटबन्ध बनने ही नहीं देते। हम लोग क्या कर सकते हैं?"

तटबन्ध पर विवाद की स्थिति लौकहा से लेकर परसा तक बनी हुई है। पश्चिमी कोसी नहर के उत्तर में भी भुतही बलान का तटबन्ध कभी बरमोतर तो कभी खरहुरिया या मधवापुर में टूटता या लोगों द्वारा



कृपा नाथ पाठक - पूर्व विधान पार्षद
Kripa Nath Pathak - Former MLC.

कटता रहता है। नहर और पश्चिमी तटबन्ध के बीच में एक-एक बांस पानी लगता है क्योंकि बारिश के पानी के रास्ते में तटबन्ध और नहर खड़ी रहती है। यहाँ के गाँवों के रहने वाले लोग बताते हैं कि अगर उन्हें जरा भी अन्दाजा रहा होता कि उनकी यह हालत होगी तब वह न तो पश्चिमी कोसी नहर बनने देते और न ही भुतही बलान का तटबन्ध। 'तभी काट दिया होता मगर अब काटेंगे तो नदी हम को मार देगी'। 1987 में तटबन्ध टूटने से इन गाँवों में 4-4 फुट बालू पड़ गया था।

7. तटबन्ध—भूल या साजिश?

भुतही बलान तटबन्ध के पूरे मसले पर नदी को केवल दायें तरफ बांधने की एक छोटी सी जान-बूझ कर, या अनजाने में, की गई तकनीकी भूल ने इस पार और उस पार के लोगों को आपस में लड़ाया भले ही उनके बीच खून के रिश्ते रहे हों। कहीं-कहीं तो एक ही गाँव के दो टोलों के बीच लड़ाई के आसार बनने लगे। प्रशासन और जल-संसाधन विभाग को एक दूसरे के आमने-सामने ला खड़ा किया और अलग-अलग हितों की रक्षा करने के लिये राजनीतिज्ञों और उनकी पार्टियों में वर्चस्व की लड़ाई को तेज किया। राजनीतिज्ञों को तो मुद्दा चाहिये कि वह जनता के बीच बने रहें और भुतही बलान तटबन्धों ने इनको यह सुविधा प्रदान कर दी। उनको तो इस भूल का फायदा ही हुआ। रही सरकारी विभागों की बात, तो उनका पन्नाचार कुछ ज्यादा हो गया। रोटी के लाले तो लोगों को पड़े।

क्योंकि इस तटबन्ध के दुष्परिणाम उस वक्त लोगों को नहीं मालूम

These villages were having their allegiance to then ruling party with good contacts at right places. They lobbied with the powers that be and got the alignment of the embankment changed. They did not have to resort to any movement. These villages are now located on the country side of the embankment. But, at all other places the breaches have taken place, from time to time. Still, the people believe that the embankment on the other side is sturdier than theirs and that the devastation that is caused on their side is much more pronounced than what it is on the other side.

It is possible that the railway authorities were not consulted at all when the western embankment was planned: the WRD made its own decision that the waterway between the bridge no 133 to bridge no 140 was sufficient for the floodwaters to pass through. There is no mention of any correspondence with the

railway authorities in the Project Report (1970) of the Bhutahi Balan. Taking people on the either side of the river into confidence was ruled out because there had never been any precedence to inform or take the consent of the people in Water Resources Projects. The engineers did not take the cognizance of the possible impact of sand deposition on embankments, railway line and the bridges. In fact, they ignored sediment load and its impact in future when they asserted that the waterway was sufficient. The people, however, understand very well the consequence of the extension of the eastern embankment and they want to be heard. The WRD is having the last laugh having engaged the people on the either side of the river, one with a so called protection against the floods and the other aspiring to get one, in a never ending feud. See Box below (Everybody Needs Their Votes).

Everybody Needs Their Votes

Kripa Nath Pathak (55), former member of the Bihar Legislative Council

Says Kripa Nath Pathak (55), former member of the Bihar Legislative Council and a resident of Mansapur village, located on the eastern side of the river, in the Bhutahi Balan basin, '...When the embankment was built in 1970s, that was the need of the hour. People wanted it to be built and the influence of Lalit Babu worked in its favour. It was built as an emergency measure and I am not sure whether proper investigation or designs were carried out then. I am also not sure why the eastern embankment was not built at that time. We wrote to various departments raising the matter, raised questions in the Vidhan Sabha and Vidhan Parishad and even began a movement for constructing the eastern embankment. The embankment was built only after these efforts as the floodwaters of the river and its accompanying sand was bothering 54 villages on the eastern side of the river. We succeeded in building it from Lakshampur to Narahia, but it got stopped there.

After the construction of the western embankment, the farmers on the eastern side of the river, who used to produce thousand maunds of paddy earlier, could hardly produce any. Now, they have to purchase grains for their survival. We, on the eastern side, also wanted flood protection and an embankment there. This is only partly completed. The embankment has to extend from Narahia to Parsa but that has not been done. This area was once the constituency of Karpoori Thakur who could not correct the situation although he was the Chief Minister. There are two reasons for this. The Railway Authorities object to the construction

of the eastern embankment on the ground that the rail-bridge near Parsa is incapable of passing the discharge of the Bhutahi Balan and unless the bridge is extended further, it will not allow the WRD to build the embankment. Secondly, if the eastern embankment is built, some villages will get trapped between the western embankment of the Bhutahi Balan and the proposed extension of the eastern embankment. These villages do not want to be displaced. It is certain that Pubaria Tol of Phulparas, Gorgama, Parsa and Jahali Patti will be trapped, in any case, and will have to be rehabilitated. There may be other villages but that we will know it only when the alignment of the eastern embankment is finalized.

If the Government had been serious about the issue, it would have contacted the Railways and resolved the problem. I do not know the state of correspondence between the Bihar Government and the Railways but since nothing is happening then it is obvious that the sanction has not been received. Railways were demanding the cost of extension of the rail bridge from the Bihar Government, which it is not giving. The politics over this proposed extension of the eastern embankment is at its peak. Those 54 villages, which, get flooded due to the western embankment of the Bhutahi Balan, vote en masse, irrespective of caste or creed, small or big, in the hope to get their demands fulfilled. Everybody needs their votes but in almost 20 years, nothing has been done for them.'

थे जबकि दायें तटबन्ध का निर्माण हुआ, तब विरोध उतना मुखर नहीं था और यह काम तो वैसे भी तब पूरा किया गया जब देश में एमरजेन्सी लगी हुई थी। जबान खोलते ही सीकचों के अन्दर भेज दिये जाने का डर था। बायां तटबन्ध भी उसी समय बना लिया गया होता तो किसी को कोई परेशानी नहीं होती। जिस तरह से राज्य की बाकी नदियों पर बने तटबन्ध बरसात में नदी के दोनों तरफ़ जगह-जगह टूटते रहते हैं उसी तरह भुतही बलान के तटबन्ध भी दोनों तरफ़ टूटते और किसी को यह लगता भी नहीं कि वह किसी दूसरे की वज़ह से मुसीबत में फंस गया है। आज भी इस नदी का जितना भी तटबन्ध बना है वह किसी भी मायने में सुरक्षित नहीं है और दोनों तरफ़ लगातार टूटता है। भुतही बलान के पूर्वी तटबन्ध पर भजनाहा शायद अकेला ऐसा गाँव है जिसके सामने तटबन्ध बनने के बाद कभी नहीं टूटा और ऐसी ही सुखद स्थिति पश्चिमी तटबन्ध पर बलान पट्टी गाँव की है (2003)। बसनियाँ और बलान पट्टी गाँवों के बारे में यह बता देना जरूरी है कि यह दोनों गाँव मूल डिज़ाइन के अनुसार भुतही बलान के पश्चिमी तटबन्ध की रिवर साइड में पड़ने वाले थे। उस समय यह तत्कालीन सत्तारूढ़ पार्टी के समर्थक गाँव हुआ करते थे और इनके निवासियों ने अपने सम्पर्कों का फायदा उठाते हुये पैरवी पैगाम करके तटबन्ध का अलाइनमेन्ट बदलवा दिया और यह गाँव तटबन्ध के कन्द्री साइड में चले गये। सरकार से अच्छे सम्पर्क होने के कारण इन गाँवों को कोई आन्दोलन नहीं करना पड़ा। इसके अलावा तो प्रायः हर जगह तटबन्ध का टूटना/काटना जारी है। मगर अब इस विश्वास का क्या किया जाय कि उस पार वाला तटबन्ध हमारे तटबन्ध से ज्यादा

मजबूत है और जितनी बरबादी हमारे यहाँ होती है उसके मुकाबले उस पार की परेशानी कुछ भी नहीं है ?

इस बात की भी पूरी संभावना है कि विस्तृत परियोजना रिपोर्ट बनाने के समय रेलवे विभाग से कोई सम्पर्क ही नहीं किया गया था और जल-संसाधन विभाग ने खुद ही यह फैसला कर लिया कि रेल लाइन की पुल संख्या 133 से 140 के बीच से नदी का पानी बड़े आराम से दूसरी तरफ निकल जायेगा। भुतही बलान की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में इस बात का कहीं भी जिक्र नहीं है कि रेलवे से किसी प्रकार का कोई सम्पर्क किया गया था। नदी के दोनों तरफ के गाँवों को विश्वास में लेने का तो प्रश्न ही नहीं उठता क्योंकि योजनाओं के निर्माण में आम जनता की सहमति ली जाय, ऐसा दस्तूर ही हमारे यहाँ नहीं है। भुतही बलान के प्रवाह में आने वाले बालू का तटबन्धों, पुलों और रेल लाइन पर पड़ने वाले प्रभाव का तो इंजीनियरों ने संज्ञान ही नहीं लिया। मगर इस समय तो सभी पक्षों को साफ समझ में आ रहा है कि तटबन्ध को आगे बढ़ाने या न बढ़ाने का अंजाम क्या होगा। अब तो भुस में आग लगा कर जल-संसाधन विभाग की शक्ति में जमालो दूर खड़ी सिर्फ तमाशा देख रही है जिसमें एक ओर नदी के दायें तटबन्ध से अब तथाकथित बाढ़ से सुरक्षित लोग तथा उनके सरपरस्त राजनीतिज्ञ हैं तो दूसरी तरफ 54 गाँवों की करीब साठ हजार की आबादी है जो कि पूर्वी तटबन्ध पूरा न बन पाने के कारण परेशान है। राजनैतिक नेतृत्व इन गाँवों को भी मिला हुआ है। देखें बॉक्स—(उनके वोटों की जरूरत सबको है)।

उनके वोटों की जरूरत सबको है

कृपानाथ पाठक, पूर्व सदस्य, बिहार विधान परिषद्

“सत्तर के दशक में जब नदी पर पश्चिम में तटबन्ध बना तब वह समय की मांग थी। जनता की मांग थी, और ललित बाबू का प्रभाव था, बन गया। यह तटबन्ध हठात् बना। पता नहीं इसका सही-सही अनुसंधान भी हुआ या नहीं और डिज़ाइन भी ठीक से बनी या नहीं, मगर पश्चिमी तटबन्ध बन कर तैयार हो गया। पूरब वाला तटबन्ध पता नहीं क्यों उस वक्त नहीं बना, इसके लिये हम लोगों को लिखा पट्टी, विधान सभा और विधान परिषद में सवाल-जवाब और आन्दोलन तक करना पड़ा। तब जाकर पूर्वी तटबन्ध लक्ष्मीपुर से नरहिया बाज़ार तक बना। पूर्वी तटबन्ध के निर्माण की मांग के पीछे कारण था कि इस किनारे पर नदी आज़ाद रहने के कारण 54 गाँवों को पानी और बालू से पाटने लगी। हजार मन धान का किसान हजार छंटाक भर धान का मुहताज हो गया। उसे भी अनाज़ खरीद कर खाना पड़ता है। पूरब में तटबन्ध बने रहने पर उधर भी फ़सल का बचाव होगा। अब इसे नरहिया के आगे परसा के पास रेलवे लाइन तक जाना है—यह काम नहीं हो पा रहा है। यह इलाका कर्पूरी ठाकुर का विधान सभा क्षेत्र रहा है मगर वह भी मुख्यमंत्री रहने के बावजूद कुछ कर नहीं पाये। इसके दो कारण हैं। एक तो रेल विभाग मना करता है कि उनका परसा के पास का पुल नदी के प्रवाह को बर्दाश्त करने के काबिल नहीं है और जब तक

उस पुल को और लम्बा नहीं किया जायगा तब तक वह भुतही बलान के पूर्वी तटबन्ध को नहीं बनने देगा। दूसरी बात यह है कि अगर पूर्वी तटबन्ध बनता है तो कुछ गाँव दोनों तटबन्धों के बीच में पड़ जायेंगे और यह लोग अपना गाँव छोड़ कर पुनर्वासित नहीं होना चाहते। जब तक पूर्वी तटबन्ध का अलाइनमेन्ट तय नहीं हो जाता, तब तक यह कहना मुश्किल है कि कौन-कौन से गाँव इसमें फंसेंगे मगर इतना तय है कि फुलपरासा का पुबरिया टोल, गोरगामा, परसा और जहली पट्टी तो बीच में आ ही जायेंगे और इनका पुनर्वास करना पड़ेगा।

सरकार अगर इस समस्या के प्रति गंभीर रहती तो पहले ही रेल विभाग से सम्पर्क करके इसे पूरा कर लिया होता। बिहार सरकार और रेल विभाग के बीच पत्राचार की क्या स्थिति है यह तो हम नहीं जानते मगर जब कोई काम नहीं हो रहा है तो लगता है कि स्वीकृति नहीं मिली है। रेलवे वाले बिहार सरकार से रेल पुल को बड़ा करने का खर्च मांगते थे जो कि बिहार सरकार ने नहीं दिया। अब इस बांध को लेकर राजनीति अपने चरम पर है। वह 54 गाँव जो कि अब भुतही बलान से प्रभावित होते हैं वह अपनी मांग मनवाने की उम्मीद में जात पाँत, ऊँच-नीच का भेद छोड़ कर एक साथ वोट देते हैं। उनके वोट की जरूरत सबको है मगर 15-20 साल हो गया, उनके लिये कुछ हुआ नहीं है।”

The entire area of the Bhutahi Balan is full of sand. Nobody knows when and where this river will carve a path for itself between two hamlets or two houses of a hamlet. Its behavior is pretty uncertain. Where the ditches would be formed or which field would get sand-cast is also not known. Roads and fields lose meaning in such cases. The meter gauge rail section between Kisuni Patti and Nirmali is in a precarious shape. The bed level of the river has reached the level of this rail line in major portion of the bridge. The rail bridges, which the Project Report said had enough waterways to pass four times the maximum discharge of the river, are defunct. Even the staunchest atheist would surely remember God while crossing these bridges. There are many bridges on the road that connects Ghoghardiha with Nirmali but every year river water passes over the road and the bridges; the train service between Ghoghardiha and Nirmali has to be suspended in many rounds. As the train services are discontinued, the entire stretch, from Ghoghardiha to Kunauli (Indo-Nepal Border), is cut off from rest of the world.

The changing course of the river and its sediment load has taught some difficult lessons to engineers. The most recent example of this is the R.C.C. bridge built on the road that connects Parsa to Mujiasi. In 1999-2000 the foundation laying ceremony of this bridge was done with much fanfare but never came the occasion to inaugurate the bridge. After the construction of the bridge was over, the river changed its course, bypassed the bridge and stuffed it with sand. A sum of Rs. 1.6 million that was spent in its construction was lost as the piers got fully buried in sand.

The river has damaged surface communication system of the region that is fit only for bullock carts, tractors and pedestrians. Some enthusiasts drive motorcycles but it may get stuck anywhere on the way. The problem with Bhutahi Balan is that because of short-lived heavy currents, boats cannot ply in the river.

When the river was not embanked, it used to wander at will and the flood levels were tolerable. There were inconveniences but the river was never lethal. Crops were never fully lost, which is the case today. The river water has started attacking areas, which were not even touched when inundation occurred in the pre-embanking days. When the rains begin, villagers who live close to the river, send their women, children and cattle to their relatives because during the

rains, food and fodder, both, become scarce. There is no access to medical facilities during the flood season and medicines become a symbol of aristocracy. Fuel is scarce and the risk of breaching of the embankments (where they exist) and inundation (where they do not) haunt the people throughout the months of the rainy season. After Durga Puja festival (October) is over, people breathe a sigh of relief. Under the circumstances, if the external assistance is not available, immediate survival becomes difficult and without job opportunities in Delhi, Haryana and Punjab, the survival through the year becomes impossible. The ratio of those covered under any relief programme of the Government or the NGOs, to that of the population hit by any disaster is well known. The life only crawls under such circumstances.

8. Court Also Supports Extension

In the meanwhile Bhutahi Balan Purbi Tatbandh Nirman Sangharsh Samiti had filed a writ in the Patna High Court (Case No: CWJC-17717 of 1999) and requested the Honourable Court to intervene in the matter and to direct the Government of Bihar to take necessary action to construct the eastern embankment of the Bhutahi Balan. A bench comprising of Mr. Justice Nagendra Rai and Mr. Justice R.S.Garg of the Hon. High Court of Patna, had ruled on the 3rd July 2003, as follows. '...From perusal of the counter affidavit, it appears that the Government has taken steps to complete the embankment. However, due to objections raised by the local public the embankment has not been completed. ...In our view, the State and its officers are not powerless to manage such a situation. Accordingly, we dispose of this writ application with a direction to the Commissioner, Water Resources Department to take all steps to complete the embankment and in case any resistance is made by the local people, the District Magistrate concerned will take steps to help the authority in completing the embankment. With aforesaid direction, this application stands disposed of.'

This judgment gave another tool in the hands of the embankment builders to strengthen their position but it is not clear whether the Railway Authorities have given their consent. The State Government has deposited a sum of Rs. 4.336 million on 31, March 1999, with the Land Acquisition Officer, Madhubani for acquiring land for the purpose of constructing the embankment.

Two separate writs were filed in the Patna High Court requesting Hon. Court to review its decision but the Hon. Court reaffirmed its judgment on the 6th April

आज भुतही बलान का पूरा क्षेत्र बालूमय है। यह नदी कब किसी गाँव के दो टोलों या घरों के बीच बहकर नया रास्ता बना लेगी, कोई नहीं जानता। कहाँ खाइयाँ बन जायेंगी और कहाँ बालू की मोटी परत पड़ेगी, यह भी तय नहीं है। ऐसी जगहों पर रास्तों और खेतों का कोई मतलब नहीं रह जाता। किशुनीपट्टी से लेकर निर्मली तक के रास्ते की हालत तो और भी बदतर है। इस दूरी में घोघरडीहा से लेकर निर्मली तक की छोटी लाइन बिछी हुई है। यहाँ नदी की पेटी का बालू जमाव अब रेल लाइन तक पहुँच गया है। जो भी पुल बने हुये हैं और जिनके बारे में परियोजना रिपोर्ट में लिखा हुआ है कि उनसे होकर भुतही बलान के अधिकतम प्रवाह के चार गुने से ज्यादा पानी बड़ी आसानी से गुजर जायेगा, अब प्रायः बेकार हो चुके हैं। इन पुलों पर से गुजरते वक्त घोर से घोर नास्तिक भी भगवान को एक बार जरूर याद कर लेता होगा। अब हर साल इन पुलों पर से नदी का पानी बह जाता है और घोघरडीहा-निर्मली रेल-सेवा कई चक्रों में बन्द रहा करती है। और रेल-सेवा बन्द तो निर्मली से लेकर कुनौली तक का सम्पर्क बाकी दुनिया से छिन्न-भिन्न हो जाता है।

नदी की बदलती धारा ने बहुत से पुलों को धत्ता बता दिया है और इसकी सबसे ताज़ा मिसाल है 1999-2000 में बना परसा को मुजियासी से जोड़ने वाले रास्ते पर बना एक कंक्रीट का पुल। यह पुल 2000 में बन कर तैयार हुआ और उसी साल भुतही बलान ने पुल को ही पाट कर उसके बगल से नया रास्ता बना लिया और पुल के निर्माण पर खर्च हुये 16 लाख रुपये बड़े खाते में चले गये। इस पुल का शिलान्यास तो बड़े लाव-लशकर और गाजे-बाजे के साथ हुआ मगर उद्घाटन की नौबत ही नहीं आई। नदी के प्रवाह में आने वाली रेत ने परिवहन व्यवस्था को चौपट कर दिया है। अब यहाँ या तो बैलगाड़ी या ट्रैक्टर चल सकते हैं या पैदल चला जा सकता है। कुछ दुस्साहसी लोग मोटर साइकिलें भी चलाते हैं। इसके आगे जान हथेली पर लेकर कुछ भी किया जा सकता है। भुतही बलान के साथ दिक्कत यह है कि उसमें बहुत ही तेज और क्षणिक प्रवाह के कारण नावें भी नहीं चल सकतीं।

पहले जब नदी बंधी नहीं थी तब वह अपने मर्जी के मुताबिक घूमती थी। बाढ़ का लेवल आज इतना बढ़ने नहीं पाता था। परेशानी जरूर होती थी मगर नदी घातक नहीं बन पाती थी। पैदावार एकदम न हो, ऐसा कभी नहीं होता था। मगर अब जो इस इलाके की हालत है उसमें बरसात शुरू होते ही माल-मवेशी, औरतों और बच्चों को लोग अपने रिश्तेदारों के यहाँ भेज देते हैं क्योंकि तब न चारा मिल पाता है न भोजन-भात की व्यवस्था हो पाती है। दवा-दारू की व्यवस्था हो जाए तो लोग अपने आप को रईस गिनने लगते हैं। ईंधन होता नहीं है और इन सब के ऊपर किसी भी समय तटबन्ध टूटने का खतरा। कम से कम तीन महीने तक लोग इसी आतंक के साये में जीते हैं। दुर्गापूजा अगर सकुशल बीत गई तो गंगा स्नान हो गया। ऐसी हालत में अगर रिलीफ न मिले तो तात्कालिक जीवन खतरे में पड़ जाय और दिल्ली, पंजाब में

कमाई के स्रोत न हों तो बाल-बच्चों की परवरिश ही न हो सके। सरकारी या स्वयंसेवी संस्थाओं द्वारा दी जाने वाली रिलीफ बाढ़ से प्रभावित होने वाले कितने प्रतिशत लोगों को मिल पाती है यह किसी से छिपा नहीं है। ऐसे में ज़िन्दगी केवल धिसटती है।

8. और अब फैसला न्यायालय का

इस बीच भुतही बलान पूर्वी तटबन्ध निर्माण संघर्ष समिति ने पटना उच्च न्यायालय में याचिका संख्या सी०डब्लू०जे०सी क्रमांक : 17717/1999 के माध्यम से माननीय उच्च न्यायालय से यह दरखास्त की कि वह इस मामले में दखल दे और बिहार सरकार को यह निर्देश दे कि वह भुतही बलान के पूर्वी तटबन्ध के निर्माण के लिये जरूरी कदम उठाये। मा० न्यायाधीश नागेन्द्र राय और मा० न्यायाधीश आर० एस० गर्ग की खण्ड पीठ ने इस याचिका पर 3 जुलाई 2003 को अपना फैसला देते हुये लिखा कि, "...पलट हलफनामों का अध्ययन करने से यह पता लगता है कि सरकार ने तटबन्ध को पूरा करने की दिशा में जरूरी कदम उठाये हैं। फिर भी स्थानीय जनता द्वारा आपत्ति किये जाने के कारण यह तटबन्ध पूरा नहीं किया जा सका है... हमारी राय में राज्य और उसके अधिकारी इतने क्षमता विहीन नहीं हैं कि इस परिस्थिति से निबट न सकें। इसलिये हम आयुक्त, जल संसाधन विभाग को इस हिदायत के साथ इस याचिका का निष्पादन करते हैं कि वह हर जरूरी कदम उठाये जिससे इस तटबन्ध के निर्माण का काम पूरा हो सके और अगर स्थानीय लोग कोई भी रुकावट डालते हैं तब जिला पदाधिकारी अधिकारियों की मदद के लिये जरूरी कदम उठायेगें जिससे कि तटबन्ध का निर्माण कार्य पूरा हो सके।... इस कथित हिदायत के साथ इस याचिका का निष्पादन किया जाता है।"

इस तरह से तटबन्ध बनाने के पक्ष में एक अन्य हथियार भी आ गया और तटबन्ध निर्माण के पक्षधरों की स्थिति पहले से ज्यादा मज़बूत हुई है मगर यह स्पष्ट नहीं होता है कि क्या रेल विभाग ने भी इसकी स्वीकृति दे दी है? राज्य सरकार ने तटबन्ध के लिये भूमि अधिग्रहण के लिये मधुबनी के भूमि अधिग्रहण अधिकारी के पास 43.36 लाख रुपये 31 मार्च 1999 की तारीख में जमा कर दिये हैं।

माननीय उच्च न्यायालय के इस फैसले के पुनरीक्षण के लिये दो अन्य याचिकायें तटबन्ध निर्माण के विरोधियों द्वारा दायर की गईं। मगर माननीय उच्च न्यायालय ने अपना फैसला बरकरार रखा और 6 अप्रैल 2004 को तटबन्ध के निर्माण के पक्ष में एक बार फिर फैसला सुनाया। यह फैसला दो याचिकाओं (1) भुतही बलान बाढ़ समस्या समाधान समिति बनाम बिहार सरकार और अन्य तथा (2) बंशी लाल यादव बनाम बिहार सरकार तथा अन्य पर एक साथ दिया गया था जिसमें अपीलकर्ताओं ने माननीय उच्च न्यायालय से अपने 3 जुलाई 2003 वाले फैसले की तामील रुकवाने तथा एन० नागमणि, भा०प्र०से०, की अध्यक्षता में गठित तकनीकी सलाहकार समिति की रिपोर्ट के आधार पर भुतही बलान के पूर्वी तटबन्ध की वांछनीयता और औचित्य को ध्यान में रखते हुये ही राज्य सरकार कोई अंतिम निर्णय ले, ऐसी हिदायत देने के लिये प्रार्थना

2004 recommending extension of the eastern embankment. This judgment was passed on the petitions of (i) Bhutahi Balan Barh Samasya Samadhan Samiti vs. Government of Bihar and others and (ii) Bansi Lal Yadav vs. Government of Bihar and others. The petitioners had appealed to the Court to review its judgment of the 3rd July 2003 and further requested the court to take cognizance of the report of the technical committee constituted under the chairmanship of N.Nagmani IAS, and give final directions to the Government of Bihar in the wake of the desirability and need for the eastern embankment. The petitioners were of the view that the Nagmani Committee (1978-79) had ruled against the eastern embankment of the Bhutahi Balan and wanted the Hon. Court to issue directions based on the findings of this report. In their judgment Mr. Justice Nagendra Rai and Mr. Justice S.N.Hussain wrote, '...The stand of the State, on the other hand, is that no such Technical Expert Committee was constituted as urged on behalf of the petitioners, rather, the scheme for construction of embankment of Bhutahi Balan River was discussed in the 27th meeting of the Technical Advisory Committee on 23rd June 1979. That Committee was headed by then Commissioner of Irrigation Mr. N.Nagmani, IAS. The Committee did not oppose the construction of embankment, on the other hand, from the report of the Technical Advisory Committee it appears that it recommended for construction of Eastern embankment of Bhutahi Balan River in four phases.'

The judgment further says , '...Once the Government takes a policy decision either in the field of development or any other field then unless that policy suffers from breach of any statutory provision, the court will not interfere with such policy decision only on the ground that it will affect some persons, especially when by the said policy decision larger public interest is being served. In this case, from the statements made in the counter affidavit filed on behalf of the State, it appears that the scheme was approved as back as in the year 1979-80, major embankment has been constructed and only part of it has to be constructed which is not being constructed due to political interference and objections raised by villagers....this court does not find any illegality in proceeding with the same scheme. On the other hand, the scheme is necessary in larger public interest and to protect the people from flood.'

That marks the end of all legal formalities in the

direction of construction of the embankment. Those opposed to the extension of the eastern embankment can still prey before the Supreme Court. It is not known, however, whether the Hon. High Court looked into the breach history of the western Bhutahi Balan embankment and sought explanation from the WRD of the state about the losses incurred, thus. It is obvious that when both the embankments are completed, the incidences of breaching will be on the rise. Only time will tell what steps are taken by the Government of Bihar and its officers in future. Indian Railways has a very important role in this entire dispute but it has not found any mention anywhere. It is opposed to the embankment as much as the local people are, but for a different reason. It has got a constitutional position also. The Government of Bihar will have to satisfy the Railways before it embarks up on the construction. It has been reported, just before going to the press, that an attempt was made in the middle of May 2004 to restart the construction work of the eastern embankment below Narahia. This effort met with the resistance of the local people once again and the work had to be stopped.

9. The Last Judgment Will Come From The River

The Bhutahi Balan jeers at the engineers, politicians and the contractors. They could not tame it by embanking it and it became fiercer when tampered with. There is no possibility of building a high dam, the ill famed escape route of the engineers and politicians, on the Bhutahi Balan because there is no such site anywhere. The river will treat any obstruction in its path in the way it has treated Western Kosi Canal by depositing deep sand and making it virtually defunct.

There is no solution in sight to the problems posed by the river. It is still apprehended that the people and the Railways would oppose the construction or extension of the eastern embankment. The entire sand would be trapped and deposited within the embankments when completed. This would raise the riverbed level at an alarming rate and force the Government to raise the height of the embankments on the Bhutahi Balan. This would further endanger the embankment and the railway line. The villages that are located along the Bhutahi Balan within the Kosi embankments will suffer more because the water will hit them like a bullet in the event of the Bhutahi Balan embankment remaining intact.

And, who will guarantee that the extended eastern Bhutahi Balan embankment would not breach? And if

की थी। अपीलकर्ताओं की यह मान्यता थी कि 1978-79 में गठित नागमणि समिति ने भुतही बलान के पूर्वी तटबन्ध के निर्माण के खिलाफ सिफारिश की थी और इसीलिये वह इस रिपोर्ट को अपनी मांग का आधार बनाना चाहते थे। अपने फैसले में विद्वान न्यायाधीशों ने लिखा है कि, "...दूसरी तरफ राज्य सरकार का पक्ष है कि इस तरह की किसी तकनीकी विशेषज्ञ समिति का गठन हुआ ही नहीं है, जैसा कि अपीलकर्ताओं का कहना है। इतना जरूर है कि भुतही बलान पर तटबन्ध के निर्माण की योजना के बारे में तकनीकी सलाहकार समिति की 27वीं मीटिंग (23 जून 1979) में चर्चा हुई थी। इस समिति के अध्यक्ष सिंचाई आयुक्त एन० नागमणि भा० प्र० से० थे। इस समिति ने तटबन्ध निर्माण का विरोध नहीं किया था बल्कि तकनीकी सलाहकार समिति की रिपोर्ट से ऐसा लगता है कि उसने चार स्तरों पर भुतही बलान के पूर्वी तटबन्ध के निर्माण की सिफारिश की थी।"

फैसले में आगे कहा गया है कि, "...विकास या अन्य किसी क्षेत्र में सरकार अगर एक बार कोई नीतिगत निर्णय ले लेती है तब अगर इस नीतिगत निर्णय से किसी संवैधानिक प्रावधान का कोई उल्लंघन नहीं होता है तब न्यायालय इस नीतिगत निर्णय में सिर्फ इसलिये कोई दखल नहीं देगा कि इसे लागू करने पर कुछ लोगों पर इसका प्रभाव पड़ेगा और खास कर तब जबकि इसमें अधिकांश जनता के हितों की पूर्ति होती हो। इस मामले में राज्य सरकार द्वारा दाखिल पलट हलफनामों से ऐसा लगता है कि योजना 1979-80 में ही स्वीकृत हो गई थी, तटबन्ध का अधिकांश भाग बन भी चुका है और केवल थोड़े से हिस्से का ही निर्माण बाकी है जो कि राजनैतिक हस्तक्षेप और गाँव वालों के ऐतराज के कारण नहीं हो पा रहा है... यह अदालत इस योजना के काम को आगे बढ़ाने को किसी भी प्रकार से गैर-कानूनी नहीं मानती है। इसके दूसरी तरफ व्यापक जनहित में इस योजना का क्रियान्वयन जरूरी है ताकि लोगों को बाढ़ से बचाया जा सके।"

इस तरह पूर्वी तटबन्ध के निर्माण की दिशा में अब एक तरह से कानूनी कार्यवाही भी पूरी हो चुकी है। तटबन्ध निर्माण के पक्षधरों के हाथ में अब यह कानूनी हथियार भी आ गया है। वह लोग जो कि इस तटबन्ध का विरोध करते हैं, अगर वह चाहें तो, अब सर्वोच्च न्यायालय के सामने गुहार लगा सकते हैं। पता नहीं माननीय उच्च न्यायालय ने भुतही बलान के पश्चिमी तटबन्ध के टूटने की घटनाओं और उससे होने वाले नुकसान पर नजर डाली या नहीं और जल-संसाधन विभाग से इन घटनाओं के बारे में स्पष्टीकरण भी मांगा या नहीं। दोनों तटबन्ध पूरे हो जाने के बाद इन घटनाओं में निश्चित रूप से वृद्धि होगी। यह भविष्य ही बतायेगा कि बिहार सरकार और उसके अधिकारी अब क्या कदम उठाते हैं। इस पूरे मामले में रेल विभाग एक अहम किरदार है जिसका कहीं भी जिक्र नहीं होता। वह भी पूर्वी तटबन्ध पूरे किये जाने का उतना ही विरोध करता है जितना कि स्थानीय लोग। उसकी एक संवैधानिक हैसियत भी है। तटबन्ध बनाने के पहले बिहार सरकार को किसी न किसी

सूरत में रेल विभाग को संतुष्ट करना होगा। रेल विभाग को अब तक इस प्रक्रिया में शामिल न किया जाना भी आश्चर्यजनक ही है क्योंकि विरोध केवल राजनैतिक या स्थानीय ग्रामीणों का ही नहीं वरन् रेलवे का भी है। चलते-चलते इस बात की सूचना मिली है कि मई 2004 के मध्य में भुतही बलान के पूर्वी तटबन्ध को नरहिया के नीचे बढ़ाने की कोशिश सरकार द्वारा की गई थी मगर स्थानीय जनता के विरोध के कारण यह काम एक बार फिर बन्द कर देना पड़ा।

9. आखिरी फैसला तो नदी ही करेगी

यह नदी इंजीनियरों, ठेकेदारों और राजनीतिज्ञों को अब मुंह जरूर चिढ़ाती है कि क्या बिगाड़ लिया तुमने मुझे तटबन्ध से बांध कर? और अब क्या करोगे क्योंकि मैं तो इतनी छोटी हूँ कि मुझ पर कोई बड़ा बांध भी नहीं बना सकते जो कि तुम्हारे बचाव का अकेला रास्ता है मगर तुम चाहो तो भी ऐसा नहीं कर सकते क्योंकि मेरे लिये तो तुम्हारे पास इस तरह का बांध बनाने का कोई स्थल ही नहीं है। किसी तरह की छेंका छेंकी मेरे साथ की गई तो उसकी वही गत बनाऊँगी जो मैंने पश्चिमी कोसी नहर की बनाई है बालू से पाट कर।

इस नदी की समस्या का फिलहाल कोई समाधान नहीं है। अगर पूर्वी तटबन्ध बनाने की कोशिश हुई तो एक तरफ के लोग और रेल प्रशासन विरोध में खड़ा हो जायेगा। इसके अलावा पूर्वी तटबन्ध अगर बन भी जाता है तो नदी का सारा बालू दोनों तटबन्धों के बीच फंसकर नदी की पेट्टी को बहुत तेजी से ऊपर उठायेगा। जिसकी वजह से भुतही बलान के तटबन्ध को भी उसी रफ्तार से ऊँचा करना पड़ेगा। इससे रेल लाइन और पुलों पर खतरा पहले से ज्यादा बढ़ेगा और कोसी के पश्चिमी तटबन्ध और कोसी नदी के पूरे रास्ते पर लोग पहले से ज्यादा तबाह होंगे क्योंकि भुतही बलान के दोनों तटबन्धों के सलामत रह जाने की स्थिति में परसा के पास रेल पुल से होकर नदी का पानी तीर की तरह निकलेगा और कोसी तटबन्ध के अन्दर गाँवों में आज से कहीं ज्यादा तबाही मचायेगा।

इसके अलावा नदी का पूर्वी तटबन्ध नहीं कटेगा, इसकी गारन्टी कौन देगा? और, अगर यह तटबन्ध नहीं बनता है तो सरकार को रोज-ब-रोज 54 गाँवों की जनता को झूठी तसल्ली देना पड़ेगी जो कि वह वैसे भी पिछले लगभग 20 साल से कर रही है। तीसरी संभावना यह है कि भुतही बलान के पश्चिमी तटबन्ध को तोड़ दिया जाय तो ऐसा करते समय उतना ही या उससे भी कहीं ज्यादा बवाल होगा जितना 1995 और 1996 में नरहिया के नीचे तटबन्ध का काम शुरू करने के समय हुआ था और आखिरकार इस इरादे को मुलतवी कर देना पड़ेगा।

चौथी संभावना यह है कि नदी पश्चिमी तटबन्ध को इस कदर और लगातार तहस-नहस करे कि सरकार की नाक में दम हो जाये और वह नये सिरे से इसका ऐसा समाधान खोजने पर मजबूर हो जाये जिसे सब कबूल कर लें। यह काम उतना आसान नहीं है क्योंकि भुतही बलान के व्यवहार पर काफी कुछ पश्चिमी कोसी तटबन्ध की सुरक्षा तथा झंझारपुर-निर्मली रेल लाइन की उपयोगिता आश्रित है। इसलिये सरकार

the eastern embankment is not extended between Narahia and Parsa, then the Government will have to dangle the carrots of the eastern embankment to the people of the 54 villages for a long time to come. The same is being done for the last 20 years, anyway. The third possibility is that the western embankment be done away with. This will, obviously, lead to violent protests from the villages hitherto 'protected' by the embankment just as it happened in 1995 and 1996 when the work on the eastern embankment was started near Narahia. This idea will have to be dropped.

The fourth choice is that the status quo is maintained and let the Bhutahi Balan keep damaging the western embankment regularly and in such a way that a situation arises that it forces the Government to find some alternative that is acceptable to all. That solution, however, is not easy to find because the safety and security of the western Kosi embankment and the Ghoghardiha-Nirmali rail line depends solely on the behaviour of the Bhutahi Balan. The government is constrained by circumstances and is duty-bound to keep the western embankment of the Bhutahi Balan in order, which means that there will be no respite for the people of the said 54 villages.

10. Will Traditional Methods Of Coping With Floods Help ?

Tradition has it that the floodwater should be spread on to as vast an area as possible to affect moderation of floods and reduce the flood depths, allow the nutrients contained in the floodwaters to spread over a large area, allow the rivers to perform their functions of land building, and prevent coarse contents in the sediment to remain in the river bed as normal spilling rivers would permit only the lighter top layer of river water, rich in nutrient contents, to exit. This would result in a good monsoon crop for which there were traditional varieties of paddy seeds to tolerate varying depths of inundation. The left over moisture content of the soil would ensure a good Rabi crop of pulses and oil seeds. There used to be some problems during the monsoon season but the river never became lethal. That is how our forefathers have lived in harmony with rivers and their floods. That was the reason why people used to prey to the river to come to their areas and that is how the old lady Labania used to succeed in bringing fire to her home even in the flood season, which is not possible now.

Unfortunately, modern science does not take into consideration these facts and is endowed with the

arrogance of conquering nature. It only sees water in the river but does not take much cognizance of the silt and sand in it. That is the reason for the rising bed level of the rivers within the embankments and the reduced capacities and life of the large reservoirs. Neither the shortcoming of the flood control technologies is ever discussed in public nor the people are ever cautioned about the fall out of using such technologies and the price that the society will have to pay at a later date or at a different place. Only thing that the people are told is that all their problems would be solved after the completion of the scheme. All this is made possible with the help of marking the documents as 'classified'. Even in the case of Bhutahi Balan, half the population of the affected area knew, for the past 25 years, that the Nagmani Report had recommended against the eastern embankment of the Bhutahi Balan. Karpoori Thakur, who had represented Phulparas in Bihar Vidhan Sabha and was thrice chief minister of the State, also knew the same thing. The truth, however, nobody knows because nobody has seen the report. It is amazing to note how so many people, for such a long time, could be kept in dark. And it is no less intriguing as to how did Jagannath Mishra know, in 1982, that it was not wise to give any date for completing the Bhutahi Balan embankments?

It is one of the wonders of modern science that when it solves one problem, it gives rise to many others. It then searches the solution of the problems created by its own doing and the march continues. It constructed embankments on the Kosi to solve the Kosi Problem. That led to the need of constructing sluice gates on the embankments for the tributaries to pass through. Then the rail line had to be raised and western embankment was clamped on the Bhutahi Balan. Then came the turn of eastern embankment and the extension of the rail bridge at Parsa. One does not know where the march will stop. It also suits the politicians to promise new projects always.

11. Rehabilitation Package For Those Likely To Be Trapped Within Embankments

This is a very tricky issue and there is every possibility that those likely to be trapped within the embankments will be denied fair deal as the track record of Bihar Government has never been favourable to the oustees of the projects. The Kosi Pirit Vikas Paradhikar (Kosi Sufferers Development Authority), established after 30 years of the construction of the embankments, in 1987, is a defunct body. Most of the

पश्चिमी तटबन्ध की मरम्मत कर के उसे ठीक-ठाक हालत में रखने के लिये बाध्य है, जिसका सीधा मतलब होता है कि पूरब के 54 गाँव आज की तरह ही बाढ़ से तबाह होते रहेंगे।

10. बाढ़ से निबटने के पारम्परिक तरीके

बाढ़ से निपटने का जहाँ तक पारम्परिक तरीके का सवाल है उसमें नदी के पानी के साथ-साथ उसमें आने वाली सिल्ट का भी पूरा-पूरा ख्याल रखा जाता था। विस्तृत क्षेत्र पर बाढ़ का पानी फैलने के कारण बाढ़ के लेवल में कमी आती थी, ज़मीन की उर्वरा शक्ति कायम रहती थी और भूमि-निर्माण की प्रक्रिया भी निर्बाध गति से चलती थी। इससे धान की अच्छी फसल हो जाया करती थी क्योंकि किसानों के पास अलग-अलग बाढ़ की गहराई के लिये पारम्परिक बीज हुआ करते थे। बाढ़ के बाद की ज़मीन की नमी रबी फ़सल में मदद करती थी। कुछ समय के लिये नदी और बाढ़ से परेशानी जरूर होती थी मगर नदी कभी मारक नहीं बन पाती थी। यही कारण था कि लोग नदी को वापस लाने के लिये मनौतियाँ मानते थे और तमाम मुश्किलों के बावजूद लबनियों बुढ़िया अपना चूल्हा जलाने के लिये बाढ़ के मौसम में आग लाने में कामयाब हो जाती थी जो कि आज की तारीख में मुमकिन नहीं है। हमारे पूर्वज इसी तरह से नदियों और उनकी बाढ़ के साथ जीते थे।

आधुनिक विज्ञान एक ओर प्रकृति पर काबू पा लेने की होड़ में लगा है तो दूसरी ओर वह बाढ़ के पानी में केवल पानी देखता है उसके साथ के सिल्ट और बालू को नहीं। यही कारण है कि तटबन्धों के अन्दर नदियों की पेटी ऊपर उठ रही है और बड़े बांधों की क्षमता दिनों दिन घट रही है। कभी तकनीक की इन ख़ामियों पर कोई बहस न तो हो पाती है और न ही कभी आम जनता को किसी योजना से होने वाले नुकसान की कोई जानकारी दी जाती है। आम जनता यह नहीं जान पाती है कि अमुक तरीके से बाढ़ रोकने की उसे कितनी कीमत कब और कहाँ देनी पड़ेगी। उसे केवल इतना ही बताया जाता है कि अमुक योजना बन जाने के बाद उसकी सारी समस्यायें समाप्त हो जायेंगी। इसका कारण है कि योजनाओं से सम्बन्धित सारी सूचनाओं को गोपनीय रखा जाता है। भुतही बलान के मसले को ही लें तो उस क्षेत्र की आधी जनता पिछले 25 साल से यही जानती थी कि नागमणि रिपोर्ट में पूर्वी तटबन्ध पर काम न करने की बात कही गई है। तीन बार मुख्यमंत्री रहे कर्पूरी ठाकुर जिन्होंने एक बार फुलपरास का मुख्यमंत्री की हैसियत से बिहार विधान सभा में प्रतिनिधित्व भी किया था शायद यही जानते थे और सच क्या है, यह कोई नहीं जानता क्योंकि रिपोर्ट किसी ने देखी ही नहीं है। यह कितने आश्चर्य की बात है कि इतने लम्बे समय तक लोगों को कैसे अंधेरे में रखा जा सका और यह भी कम आश्चर्यजनक नहीं है कि जगन्नाथ मिश्र 1982 में कैसे यह जानते थे कि भुतही बलान के पूर्वी तटबन्ध के निर्माण

की समय सीमा निर्धारित करना ठीक नहीं है?

यह आधुनिक तकनीक का ही कमाल है कि वह एक समस्या के समाधान के क्रम में दूसरी समस्या को जन्म देती है। फिर यह उसका समाधान खोजती है और यह क्रम चलता रहता है। कोसी की बाढ़ को रोकने के लिये उस नदी पर तटबन्ध बना। इसके पश्चिमी तटबन्ध के कारण कई नदियों के बहाव में बाधा आई। फिर स्लुइस गेट बनाने की बात उठी और घोघरडीहा-निर्मली रेल लाइन को ऊँचा उठाना पड़ा। इसकी वजह से नदी के पश्चिमी तट पर तटबन्ध बनाना पड़ा और अब पूर्वी तटबन्ध को पूरा करने की बात चल रही है। परसा के रेल पुल को बढ़ाया जाना अभी भी बाकी है। यह इन्कलाब कहाँ जा कर थमेगा, कोई नहीं जानता। हर समय एक नये निर्माण का आश्वासन देना राजनीतिज्ञों के भी माफिक पड़ता है।

11. जो तटबन्धों के बीच फंसेंगे उनकी पुनर्वास योजना

यह एक बहुत ही ज्वलंत प्रश्न है और इस बात की पूरी आशंका है कि वह लोग जोकि भुतही बलान के दोनों तटबन्धों के बीच में अब कैद होंगे उन्हें न्याय संगत पुनर्वास नहीं मिलेगा क्योंकि बिहार सरकार कभी भी विस्थापितों के प्रति संवेदनशील नहीं रही है। यही उसका रिकार्ड है। कोसी तटबन्धों के विस्थापितों के हितों की रक्षा के लिये तटबन्ध निर्माण के तीस साल बाद 1987 में स्थापित कोशी पीड़ित विकास प्राधिकार का दफ़्तर कहाँ है यह अधिकांश कोसी पीड़ित नहीं जानते। बहुत सी सरकारी संस्थायें भी नहीं जानती कि यह कार्यालय किस जगह है। यह भी एक अविश्वसनीय सच्चाई है कि लगभग 50 वर्ष पहले बने कोसी तटबन्धों के बीच फंसे बहुत से गाँवों के पुनर्वास के लिये आज तक ज़मीन का अधिग्रहण तक नहीं हुआ है। किशनपुर (जि० सुपौल) प्रखण्ड का परसा-माधो गाँव इसका एक उदाहरण है जहाँ से विधान सभा के लिये सदस्य तो निर्वाचित हुआ है मगर इस गाँव के लिये पुनर्वास की ज़मीन का आज तक अधिग्रहण नहीं हुआ है।

बागमती, कमला और महानन्दा परियोजनाओं में पुनर्वास की स्थिति शर्मनाक है और इन योजनाओं में विस्थापितों को अपना घर तटबन्धों के बीच से हटा लेने के लिये केवल 200 से 500 रुपयों का अनुदान दिया गया था और पुनर्वास की ज़मीन के पट्टे अधिकांश लोगों को अभी तक नहीं मिले हैं। इन योजनाओं में विस्थापितों को घर बनाने के लिये कोई अनुदान नहीं दिया गया है। विस्थापितों की जीविका का एक मात्र स्रोत उनकी खेती की ज़मीन है जोकि तटबन्धों के अन्दर है और कटाव, जल-जमाव तथा बालू से पटने की उस पर हर साल आशंका बनी रहती है। केवल आशा की जा सकती है कि भुतही बलान तटबन्धों के मामले में कम-से-कम अब से ऐसा नहीं होगा। यह बात तय है कि यदि तटबन्ध पीड़ित पहले अपने गाँव-घर से निकल कर चले जायेंगे और तब पुनर्वास

victims of the Kosi embankments do not know where the office of the Pradhikar is located. This holds true for many of the official institutions, too. It is a fact that rehabilitation sites for many villages trapped within the Kosi embankments, constructed around fifty years ago, are not yet acquired. Parsa Madho, a village located within the Kosi embankments in the Kishanpur block of Supaul district, is an example of this callousness. It can send a member to the Bihar Vidhan Sabha but cannot get a rehabilitation site for itself.

Rehabilitation in the Bagmati, the Kamla and the Mahananda basins is in shambles and the people there were given just a shifting allowance, ranging from Rs. 200 to Rs. 500 to the rehabilitation sites and most of the displaced persons have not received the land papers yet. No grants were given to the oustees to build their houses. Their only source of livelihood, agriculture, remains within the embankments and is always exposed to the wrath of the river with nobody to look after it. One only wishes that the same thing is not repeated in the case of Bhutahi Balan. If the people fall into the trap of shifting first and rehabilitation later, they will never get the justice.

12. Need For Caution

It is need of the hour for the people living in the Bhutahi Balan basin to ensure,

- (a) The Water Resource Department of the State and its engineers should be made accountable for any breaches that would occur in the eastern or western embankment of the Bhutahi Balan, at least, now onwards. All the 54 villages that are hit by the Bhutahi Balan would get the protection assured by the Hon. High Court of Patna, after the construction of the eastern embankment from Narahia to Parsa with the hard earned resources of the public. In case of a breach in the embankment, all the losses incurred by the local people will have to be compensated by the Government of Bihar and its WRD.
- (b) The embankment victims should know, in advance, which officer of the State should be contacted in case there is a flood in the area and what will be the procedure for claiming the compensation in case there is a breach of the embankment on either side of the river or a continued waterlogging.
- (c) The Water Resource Department should display, at important places, the costs, the area protected by such embankments and the benefits likely to be accrued by such construction. It is the

responsibility of the local struggling groups that they resolve their differences and work for a common goal that it is their right to get the benefits assured by the Government and they should ensure its compliance.

- (d) Rehabilitation of the villages likely to be trapped within the two embankments of the Bhutahi Balan should precede the construction of the embankment.

13. Conclusion

The Government of Bihar, having constructed the embankment on the western side of the Bhutahi Balan, has tied a snake around the necks of the people in the basin along with that of its own. It would have been better that the Government had evaluated the performance of the existing embankments and taken a decision on the findings of such a study. This study would have revealed the effectiveness of the existing embankments in the backdrop of claims made in the Project Report. The claim that there would be a return of Rs. 3.28 against an investment of every rupee should have been verified. A similar assessment is needed of the claim that four times the maximum discharge of the Bhutahi Balan would pass through the bridge nos: 133-140 without any difficulty. The railways should also come out with their position very clearly in the matter. This evaluation would have revealed the reasons for straying from the target and fixed the responsibility for the lapses, if any. What were the steps needed to improve the situation? Without knowing all these facts and without planning for rehabilitation for those who are likely to be trapped within the two embankments of the Bhutahi Balan, if the eastern embankment is extended any further, the status quo will be maintained.

When the problem related to the river is so vast and wide, to conclude that disaster management and relief distribution is the only solution, would be a highly controversial inference and it is a matter of serious discussion.

What all has been done so far to tame the river and what is being proposed at the moment, amounts to a witchcraft to tame a river that behaves like a ghost. It is about the time that the river engineers are reminded that the problem lies not in routing the water but routing the sand. Unless that is done, engineering would be reduced to witchery. Until then, there is no other option than to tolerate the continued hissing of the snake silently. The final verdict, however, will come from the river and one will have to wait for that to happen.

(Compiled from the forthcoming book 'Between the Devil and the Deep Sea'—Dinesh Kumar Mishra)

की आशा रखेंगे तो यह पुनर्वास उन्हें कभी नहीं मिलेगा।

12. सावधानी की जरूरत

यह निहायत जरूरी है कि आज की परिस्थिति में नीचे लिखी बातों का ध्यान रखा जाय।

(क) राज्य के जल-संसाधन विभाग और उसके इंजीनियरों को इस बात के लिये जवाबदार बनाया जाय कि कम-से-कम अब से भुतही बलान के पश्चिमी या पूर्वी तटबन्ध में कोई दरार नहीं पड़ेगी और जिन 54 गाँवों की सुरक्षा के लिये नरहिया से परसा तक का तटबन्ध जनता की गाढ़ी कमाई से बनेगा, यह सुरक्षा उन गाँवों को निश्चित रूप से मिलेगी जैसी कि मा० पटना उच्च न्यायालय की मान्यता है। अगर यह तटबन्ध या पहले से बना पश्चिमी तटबन्ध और अर्धनिर्मित पूर्वी तटबन्ध कहीं भी टूटता है तो उससे प्रभावित क्षेत्र में जितना भी नुकसान होगा उसकी भरपायी बिहार सरकार और उसका जल-संसाधन विभाग करेगा।

(ख) तटबन्ध प्रभावित जनता को यह पहले से पता होना चाहिये कि अगर अब भी पश्चिमी तटबन्ध के पश्चिम या पूर्वी तटबन्ध के पूरब के इन गाँवों में तटबन्ध टूटने के कारण या जल-जमाव के रूप में बाढ़ आती है तो क्षति-पूर्ति के लिये राज्य सरकार के किस अधिकारी से सम्पर्क करना होगा और इसकी प्रक्रिया क्या होगी?

(ग) जल-संसाधन विभाग को यह चाहिये कि वह क्षेत्र के सभी प्रमुख जगहों पर इस नये तटबन्ध की लागत, उससे सुरक्षित होने वाले क्षेत्र और इन निर्माण से होने वाले सभी फ़ायदों को प्रचारित करे। स्थानीय संघर्षरत समूहों की भी यह जिम्मेवारी बनती है कि वह आपसी मतभेद भुला कर यह सुनिश्चित करें कि परियोजना से जिस फ़ायदे की बात की जाती है यह उनका हक है और यह सभी को समान रूप से मिलना चाहिये।

(घ) भुतही बलान के दोनों तटबन्धों के बीच फंसने वाली जनता का जीविका के साधनों के समेत पुनर्वास तटबन्ध निर्माण से पहले किया जाय।

13. उपसंहार

वास्तव में भुतही बलान के पश्चिमी तटबन्ध का निर्माण करके

बिहार सरकार ने स्वयं और क्षेत्र की जनता के गले में सांप बांध दिया हुआ है। नदी के तटबन्धों को आगे बढ़ाने के पहले बेहतर यही हुआ होता कि अब तक बने तटबन्धों का मूल्यांकन हुआ होता और उसी पृष्ठभूमि में कोई निर्णय लिया गया होता। अक्सर टूटते रहने वाले इन तटबन्धों से क्या सचमुच वह फायदा हुआ जिसकी अपेक्षा थी और जैसा परियोजना रिपोर्ट में कहा गया था, क्या वह लाभ वास्तव में मिला? भुतही बलान पश्चिमी तटबन्ध परियोजना ने जो हर एक रुपये के निवेश पर तीन रुपये अट्टाईस पैसे के फायदे का दावा किया था उस पर परियोजना कहाँ तक खरी उतरी? यही मूल्यांकन उस दावे का भी होना चाहिये जिसमें कहा गया था कि 133 से 140 नम्बर के पुलों से भुतही बलान के सर्वाधिक प्रवाह से चार गुना पानी बड़े आराम से निकल जायेगा। रेल विभाग को भी इस पूरे मसले पर अपनी स्थिति स्पष्ट रूप से रखनी चाहिये। तब पता लगता कि लक्ष्य से अगर कोई भटकवाव हुआ है तो इस के कारण क्या थे और इसके लिये कौन-कौन लोग जिम्मेवार थे। स्थिति में सुधार के लिये क्या-क्या कदम उठाने जरूरी हैं? यह सब जाने बिना और दोनों तटबन्धों के बीच फंसने वाले गाँवों का पुनर्वास किये बिना अगर तटबन्ध आगे बढ़ता है तो यथा-स्थिति बनी रहेगी। जब नदी की समस्या इस तरह की हो और इतनी ज्यादा हो तो केवल आपदा प्रबन्धन और राहत कार्यों के जरिये उसका समाधान खोजना कहाँ तक तर्कसंगत होगा, यह गंभीर बहस का मसला है।

नदी की बाढ़ से निबटने का जो काम पहले किया गया और वह जो अब भी किया जा रहा है वह इस भुतही बलान की बाढ़ रोकना कम और भूत भगाने का खेल ज्यादा है। इस मौके पर नदी वैज्ञानिकों को यह याद दिलाना जरूरी है कि असली समस्या पानी को रास्ता दिखाने की नहीं बल्कि बालू से निबटने की है। जब तक इसकी व्यवस्था नहीं की जायेगी तब तक इंजीनियरिंग और झाड़-फूंक में कोई अन्तर स्पष्ट नहीं होगा। तब गले में बंधे इस सांप की फुफकारों को बिना हिले-डुले बर्दाश्त करने के अलावा कोई रास्ता नहीं है। वैसे भी पूरे मसले पर आखिरी फैसला नदी की तरफ से आयेगा जिसका सबको इन्तज़ार करना पड़ेगा।

(‘दो पाटन के बीच में’—ले० दिनेश कुमार मिश्र, से उद्धृत)

Reference

1. Bhutahi Balan Embankment Scheme in the District of Darbhanga, 1970, Govt. of Bihar
2. Aryawarta, 29th June 1955.
3. Kosi Anchal Ki Chitthi; Aryawarta, 6th December 1955, p-3.
4. Mishra, Dinesh Kumar; Living With Politics Of Floods (2002)
5. Pandey, Kedar; Bihar Vidhan Sabha Debates, Vol.-1 Part II, 1957. Question and Answers.
6. Singh, Dip Narayan; Bihar Vidhan Sabha Debates, 28th September 1962, p-98.
7. Bihar Vidhan Sabha Debates, 9th September 1966, p-1-2.
8. ibid. 7th June 1968, p-30.
9. ibid. 19th June 1969, p-73.
10. Mandal, Dhanik Lal; Bihar Vidhan Sabha Debates, 28th June 1971, p-1-4.
11. Jha Radha Nandan; Bihar Vidhan Sabha Debates, 18th May 1972, p-8.
12. Bhutahi Balan Embankment Scheme in the District of Darbhanga, 1970, Government of Bihar, p-11.
13. ibid.; p-13.
14. ibid., p- 19.
15. Yadav, Devendra; Bihar Vidhan Sabha Debates, 4th July 1977, p-88.
16. Yadav, Surendra; Bihar Vidhan Sabha Debates, 19th July 1980, p-23.
17. Mishra, Jagannath; ibid., 5th April 1982, p-13.
18. Dubey, Bindeshwari; Aryawarta — Patna, 26th May 1986.
19. Pathak, Kripa Nath; Bihar Legislative Council Debates, 22nd March 1991, p-49.
20. Singh, Jagadanand; ibid., 15th July 1991, p-61-62.
21. ibid., p-64.
22. Dainik Hindustan, Patna; Bhutahi Balan Tatbandh ke Nirman ko Lekar Tanaav, dated 23rd. February 1996.
23. ibid.
24. ibid.
25. Tatbandh ko Lekar Garmane Laga Hai Phulparas, Dainik Hindustan-Patna, Dated 12th. March 1996.

संदर्भ

1. Bhutahi Balan Embankment Scheme in the District of Darbhanga, 1970, Govt. of Bihar
2. आर्यावर्त, 29 जून 1955
3. कोसी अंचल की चिट्ठी, आर्यावर्त, 6 दिसम्बर 1955, पृष्ठ-3
4. मिश्र, दिनेश कुमार; बोया पेड़ बबूल का-बाढ़ नियंत्रण का रहस्य (2000)
5. पाण्डेय, केदार; बिहार विधान सभा वादवृत्त, खण्ड-1. भाग-2, प्रश्नोत्तर, 1957
6. सिंह, दीप नारायण; बिहार विधान सभा वादवृत्त, 28 सितम्बर 1962, पृष्ठ-98
7. बिहार विधान सभा वादवृत्त, 9 सितम्बर 1966, पृष्ठ -1-2
8. वही; 7 जून 1968, पृष्ठ-30
9. वही; 19 जून 1969, पृष्ठ-73
10. मंडल, धनिक लाल; बिहार विधान सभा वादवृत्त, 28 जून 1971, पृष्ठ-1-4
11. झा, राधानन्दन; बिहार विधान सभा वादवृत्त, 28 मई 1972, पृष्ठ-8
12. Bhutahi Balan Embankment Scheme in the District of Darbhanga, 1970, Government of Bihar, p-11.
13. वही; पृष्ठ-13
14. वही; पृष्ठ-19
15. यादव, देवेन्द्र; बिहार विधान सभा वादवृत्त, 4 जुलाई, 1977, पृष्ठ-88
16. यादव, सुरेन्द्र; बिहार विधान सभा वादवृत्त, 19 जुलाई, 1980, पृष्ठ-23
17. मिश्र, जगन्नाथ; वही, 5 अप्रैल 1982, पृष्ठ-13
18. दूबे, बिन्देश्वरी; आर्यावर्त-पटना, 26 मई 1986
19. पाठक, कृपानाथ; बिहार विधान परिषद वादवृत्त, 22 मार्च 1991, पृष्ठ-49
20. सिंह, जगदानन्द; वही, 15 जुलाई 1991, पृष्ठ-61-62
21. वही; पृष्ठ-64
22. दैनिक हिन्दुस्तान, पटना; भुतही बलान तटबन्ध के निर्माण को लेकर तनाव, दिनांक 23 फरवरी 1996
23. वही; पृष्ठ-19
24. वही; पृष्ठ-19
25. तटबन्ध को लेकर गरमाने लगा है फुलपरास, दैनिक हिन्दुस्तान-पटना, दिनांक 12 मार्च 1996.



परसा-मुजियासी पुल - केवल शिलान्यास हाथ लगा
 Parsa-Mujiyasi Bridge - Siltation Preceded Formal Inauguration



मन्दिर जो नदी की बालू के भेंट चढ़ गया - नरहिया
 Temple That Got Submerged in Sand - Narahia

KASTURBA MAHILA MANDAL

Kasturba Mahila Mandal was established in 1990 to promote leadership among women and further their struggle against exploitation in society. We undertake programmes in rallying people around issues that directly affect the society, self reliance of women and their economic emancipation. Improving the social and physical environment and ensuring peace and harmony has been the prime concern of the Mandal.

We are committed to ensure active participation of women in all aspects of human activity in the society with a view to create a social order that is just and free from any exploitation.

KASTURBA MAHILA MANDAL

Vill & P.O. - Jagatpur via Ghoghardiha
Dist : Madhubani - 847402 Bihar (India)
Ph : +91-6273-288345 (P.P.)

BARH MUKTI ABHIYAN

Barh Mukti Abhiyan was established in 1991 with a view to initiate the flood debate amongst the politicians, bureaucrats, engineers, concerned citizens and the common man.

Floods in Bihar have acquired menacing proportion following the embanking of the rivers which has led to severe dislocations in the society. The planners do not take notice of these aberrations and a myth has been created that the problem of floods and its' solution is purely technical one, and should be handled only by those who are technically competent. Barh Mukti Abhiyan is trying to explode this myth and wants the floods be widely debated.

सम्पर्क पता / Contact Address

BARH MUKTI ABHIYAN

C-7 Vatika Green City, P.O. MGMC, Dimna Road
Jamshedpur-831018 Jharkhand (india)
Ph.: +91-657-2362520, 2650844
E-mail : mishradk@satyam.net.in

बाढ़ मुक्ति अभियान

सी-7 वाटिका ग्रीन सिटी, पोस्ट - एम.जी.एम.सी., डिमना रोड
जमशेदपुर-831018 झारखण्ड
फोन : +91-657-2362520, 2650844
ई-मेल : mishradk@satyam.net.in

कस्तूरबा महिला मंडल

कस्तूरबा महिला मंडल की स्थापना सामाजिक विषमता के खिलाफ महिलाओं के नेतृत्व और संघर्ष क्षमता के विकास के लिये 1990 में हुई थी।

समाज को सीधे प्रभावित करने वाले मुद्दों पर लोगों को संगठित करना, महिलाओं की आत्म-निर्भरता और उनकी आर्थिक मुक्ति के लिये प्रयास करना हमारा उद्देश्य रहा है। सामाजिक तथा भौतिक परिवेश में सुधार तथा सौहार्द्र और सामाजिक समरसता के लिये हमारा प्रयास निरन्तर जारी है।

एक न्याय संगत और शोषण मुक्त समाज की स्थापना के लिये मानव जीवन के विभिन्न पहलुओं में हम महिलाओं की सक्रिय भागीदारी के प्रति अपना समर्पण व्यक्त करते हैं।

कस्तूरबा महिला मंडल

ग्राम+पो० जगतपुर वाया घोघरडीहा
जिला-मधुबनी - 847402 (बिहार)
फोन : +91-6273-288345 (P.P.)

बाढ़ मुक्ति अभियान

बिहार की बाढ़ समस्या पर आम जनता, बुद्धिजीवियों, राजनीतिज्ञों, इन्जीनियरों, प्रशासकों तथा अन्य सहृदय पक्षों के बीच बहस की शुरुआत करने के उद्देश्य से 1991 में बाढ़ मुक्ति अभियान ने काम करना शुरू किया।

नदियों पर तटबंधों के निर्माण के साथ-साथ बिहार में बाढ़ के कारण तबाही बढ़ी है और समाज में भौतिक-भौतिकी की विकृतियाँ आयी हैं। इन विसंगतियों से नीति निर्धारण करने वाले सक्षम लोग अपरिचित ही रहे हैं और एक भ्रम पैदा कर दिया गया है कि बाढ़ या जल-जमाव एक तकनीकी समस्या है और इसका समाधान उन्हीं लोगों को करना चाहिये जो इसके लिए अधिकृत हैं। बाढ़ मुक्ति अभियान इस मिथक को तोड़ना चाहता है तथा बाढ़ पर एक व्यापक बहस चाहता है।

BARH MUKTI ABHIYAN

Road No. - 6B, Rajeev Nagar, Patna - 800 024 (BIHAR)
Phone : (0612) 2551811 (P.P.)

बाढ़ मुक्ति अभियान

रोड नं० - 6बी, राजीव नगर, पटना-800 024 (बिहार)
फोन : (0612) 2551811 (P.P.)

For Limited Circulation Only केवल सीमित प्रसार हेतु

Suggested Contribution Rs. 15/- only
सहयोग राशि-पन्द्रह रुपये मात्र