

बागडीगी खदान दुर्घटना

एक और जल समाधि

ए. के. रॉय

चासनाला और गास्लीटांड के बाद बागडीगी दुर्घटना ने एक बार फिर खदान सुरक्षा के अनसुलझे प्रश्न को उठाया है। इसे विडम्बना ही कहा जाएगा कि डी.जी.एम.एस. ने अपना शताब्दी वर्ष धूमधाम से 7 जनवरी 2001 को मनाया और बागडीगी खदान दुर्घटना से एक माह पूर्व ही डीजीएमएस इस खदान को सुरक्षित घोषित कर चुके थे।

खदानों के लिए, ढेर सारे सुरक्षा अधिनियम तैयार किए गए हैं। विशेष रूप से खानों में पानी भर जाना या बाढ़ जैसी घटनाओं को रोकने के लिए विस्तृत नियम निर्धारित किए गए हैं। फिर हर बार जलप्लावित खानों में इतने सारे खनिक क्यों मरते जाते हैं?

बागडीगी खदान से अंतिम शव निकाल लिए जाने के साथ ही समाचार के रूप में यह घटना धीरे-धीरे पृष्ठभूमि में गुम होती जा रही है। पूरा कोयला खान क्षेत्र शांत है। भीड़ वापस जा चुकी है। यह 2 फरवरी का दिन था जब दिन के 11 बजे वह लाखों गैलन पानी, जो पिछले तीन दशकों से समीप की जयरामपुर कोयलरी के परित्यक्त पांच नम्बर पिट में इकट्ठा हो गया था, अपनी सीमाएं तोड़कर बागडीगी कोयलरी के 12 नम्बर पिट के सात नम्बर सीम में घुस गया। इसके फलस्वरूप दो अधिकारियों सहित 29 खानकर्मियों की जल समाधि हो गई। चासनाला और गास्लीटांड के बाद धनबाद के कोयला क्षेत्र में यह एक और भयानक दुर्घटना है हालांकि इस बार पहले की तुलना में दो अंतर भी हैं।

पहला कि एक खनिक बहुत दिनों के बाद भी अपने भयावह अनुभव सुनाने के लिए जीवित बच निकला। इस बार मरने वालों में खनिक अकेले नहीं हैं बल्कि जल समाधि में उनके साथ दो अधिकारी भी हैं। फिर भी यह प्रश्न अनुत्तरित रह जाता है - कब तक ये खनिक ऐसी आपदाओं के शिकार होते रहेंगे जबकि बाद में ऐसा पाया जाता है कि इनसे बचा जा सकता था?

चासनाला और गास्लीटांड के बाद बागडीगी दुर्घटना ने एक बार फिर खदान सुरक्षा के अनसुलझे प्रश्न को उठाया है। ये खदान ऐसे गर्भ हैं जिनसे वे खनिज निकलते हैं जिनके आधार पर औद्योगिक दुनिया टिकी है। इनमें से कोयला सबसे महत्वपूर्ण तथा सबसे प्रचुर खनिज है। खदानों में विशेष सुरक्षा उपायों की आवश्यकता को देखते हुए माइन्स एक्ट (खदान अधिनियम) अंग्रेजों के जमाने में सन् 1901 में ही पारित हो गया था। इस प्रथम एक्ट को 1923 में बदला गया तथा उसमें 1935, 1938 और 1940 में संशोधन किए गए। फिर आज़ादी के बाद इसे बदलकर एक विस्तृत माइन्स एक्ट (खदान अधिनियम) 1952 तथा कोल माइन्स रेगुलेशन्स 1957 लाया गया जिसके 17 अध्यायों तथा 196 खण्डों में सुरक्षा और कल्याण के उपायों का विस्तृत वर्णन है।

माइन्स एक्ट और रेगुलेशन्स को लागू कराने के लिए 1901 में एक इंस्पेक्टर के दायित्व में एक संस्था की स्थापना की गई थी जिसके मुख्य अधिकारी का नाम बदलकर 1967 में डायरेक्टर जनरल माइन्स सेफ्टी (डी.जी.एम.एस.) कर दिया गया तथा इसका मुख्यालय धनबाद में रखा गया। इसे विडम्बना ही कहा जाएगा कि डी.जी.एम.एस. ने अपना शताब्दी वर्ष धूमधाम से 7 जनवरी 2001 को मनाया और बागडीगी खदान दुर्घटना से एक माह पूर्व ही डीजीएमएस इस खदान को सुरक्षित घोषित कर चुके थे।

माइन्स एक्ट और रेगुलेशन्स को लागू कराने के लिए 1901 में एक इंस्पेक्टर के दायित्व में एक संस्था की स्थापना की गई थी जिसके मुख्य अधिकारी का नाम बदलकर 1967 में डायरेक्टर जनरल माइन्स सेप्टी (डी.जी.एम.एस.) कर दिया गया तथा इसका मुख्यालय धनबाद में रखा गया।

पुलिस ने धारा 304 आई.पी.सी. के अंतर्गत बी.सी.सी.एल. और डी.जी.एम.एस. के खिलाफ आपराधिक जांच शुरू कर दी है। डी.जी.एम.एस. अपनी ओर से एक अलग ही कथा कहते हैं - कोलियरी के राष्ट्रीयकरण के बाद मानव संसाधन के अभाव तथा लोगों के लगातार जाते रहने और नई नियुक्ति न होने से यह संस्था दिनों दिन कमजोर हुई है और अपनी भूमिका निभाने में असमर्थ हुई है। यह स्पष्ट दिखता है कि कोयला विभाग के पास न तो बदलाव लाने की इच्छाशक्ति है और न ही आवश्यक क्षमताएं।

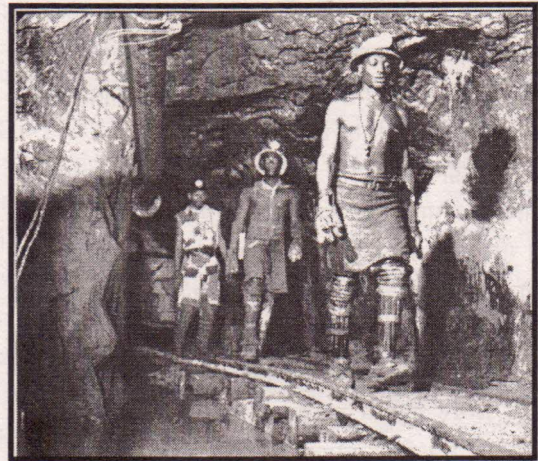
यह सही है कि 1980-81 में ही कुमारमंगलम समिति ने इस संस्थान को मज़बूती प्रदान करने की सिफारिश की थी जिस पर सरकार ने कोई ध्यान नहीं दिया था। किन्तु डी.जी.एम.एस. अधिकारी अपनी अकर्मण्यता और भ्रष्टाचार के चलते स्वयं भी कुछ कम ज़िम्मेदार नहीं हैं। कुछ समय पूर्व एक डी.जी.एम.एस. को सी.बी.आई. ने रिश्वत लेते हुए पकड़ा था।

कहा जाता है कि राष्ट्रीयकरण के बाद कोयला खदानों की दुर्घटनाओं में कमी आई है। 1973 में प्रति दस लाख टन कोयला उत्पादन पर मृत्यु दर 2.73 थी जो 1993 में 0.68 हो गई। फिर भी कुल मिलाकर यह तथ्य भ्रामक सा है। 1973 में कोयला उत्पादन 7.8 करोड़ टन था तथा 1993 में यह 23.8 करोड़ टन था (अब 2001 में कोयला उत्पादन लगभग 30 करोड़ टन है)। 1973 में उत्पादन का 75 प्रतिशत भूमिगत खदानों से प्राप्त होता था लेकिन अब इसका ज़्यादातर हिस्सा खुली खदानों से प्राप्त होता है, जहां दुर्घटनाओं की सम्भावनाएं स्वाभाविक रूप से कम होती हैं। भूमिगत खदानें पहले की तरह ही सम्भावित दुर्घटना क्षेत्र बनी हुई हैं। 1990 में 166 खनिकों की मृत्यु हुई थी और 1991 में 143 खनिकों की। 1994 में यह संख्या बढ़कर 241 हो गई और 1996 में घटकर 146; 1997 में यह एक बार फिर बढ़कर 165 हो गई। यह उतार-चढ़ाव दर्शाता है कि

स्थिति पर सचमुच कोई नियंत्रण नहीं है और देश की तरह ये खदानें भी भगवान भरोसे चल रही हैं।

क्या दुर्घटनाएं होती रहेंगी ?

1901 से लेकर अब तक लगभग 52 बड़ी दुर्घटनाएं कोलियरी क्षेत्र में हो चुकी हैं। डी.जी.एम.एस. ने उन सभी दुर्घटनाओं की एक सूची प्रकाशित की है जिसमें 10 या अधिक लोग मारे गए थे। इस सूची के



अनुसार दुर्घटनाओं में 164 खनिक छत गिरने जैसी घटनाओं में, 646 बाढ़ या पानी भरने जैसी घटनाओं में, 1339 ज़हरीली गैसों के निकलने से तथा 5 विस्फोट में मारे गए। दूसरी अन्य घटनाओं को मिलाकर यह संख्या बहुत ज़्यादा होगी। उल्लेखनीय है कि खान सुरक्षा में ऐसी सभी दुर्घटनाओं को ध्यान में रखना होगा - छत गिरने तथा खदान की ज़मीन धसने से होने वाली दुर्घटनाओं की संख्या तो बहुत है लेकिन उनसे मौतें कम ही हुई हैं। जैसे बी.सी.सी.एल. की केसरगढ़ कोलियरी में 1975 की दुर्घटना में 11 खनिक मारे गए थे तथा टोपा कोलियरी में 1982 की दुर्घटना में 16 खनिक जान से हाथ धो बैठे थे।

मज़बूत लकड़ी अथवा स्टील के खम्बों का सहारा देकर छतों को मज़बूती से बांधकर तथा अन्य वैज्ञानिक तरीकों के इस्तेमाल से इस प्रकार की दुर्घटनाएं टाली जा सकती थीं। कोल माइन्स रेगुलेशन 1957 की धारा 108 (व्यवस्थित सहारा देने का नियम) तथा धारा 109 (सिलिंग सपोर्ट) इन उपायों का सविस्तार वर्णन करती है। दुर्घटना तब होती है जब खदान के ऊपरी सीम में पानी जमा हो जाता है। इससे खदान डूबती है जैसा कि 1975 में चासनाला (इस्को खदान) में हुआ था। इसमें 375 खनिक मारे गए थे। यह अब तक की सबसे बड़ी दुर्घटना है। ऐसा ही 1982 में हज़ारीबाग की बी.सी.सी.एल. खदान में हुआ था जिसमें 19 लोग मारे गए थे और अब बागडीगी में 29 लोग मारे गए हैं। खदान का डूबना तब भी हो सकता है जब धरातल पर बहने वाला पानी खदान में घुस आए। 1995 में ऐसा ही हुआ था जब

रखकर ऐसी दुर्घटनाओं से बचा जा सकता है। कोल माइन्स रेगुलेशन 1957 के अध्याय 11 तथा धारा 116-124 में ऐसी विपदाओं से बचने के उपाय विस्तार से वर्णित हैं।

अगर अधिकांश दुर्घटनाओं को टाला जा सकता है तो ये बार-बार क्यों होती हैं और वह भी इतनी जल्दी-जल्दी? इसका उत्तर क्रियान्वयन में कमज़ोरी है। उदाहरण के लिए अगर स्टील की वस्तुओं की खरीद कागज़ों पर हो या लकड़ी का उपयोग घर के फर्नीचर बनाने में कर लिया जाए, तो धारा 105 और 109 खदान की छत का सहारा कैसे बनेगी?

कोलियरी के अधिकारियों की कार्य संस्कृति में भारी गिरावट तथा श्रमिकों से उनकी दूरी भी इन विपदाओं के लिए ज़िम्मेदार है। श्रमिकों के साथ कोई संवाद नहीं होता है और कोई महत्वपूर्ण अधिकारी मौके पर रणनीतिक

अगर अधिकांश दुर्घटनाओं को टाला जा सकता है तो ये बार-बार क्यों होती हैं और वह भी इतनी जल्दी-जल्दी? इसका उत्तर क्रियान्वयन में कमज़ोरी है। उदाहरण के लिए अगर स्टील की वस्तुओं की खरीद कागज़ों पर हो या लकड़ी का उपयोग घर के फर्नीचर बनाने में कर लिया जाए, तो धारा 105 और 109 खदान की छत का सहारा कैसे बनेगी?

पास में बहने वाली काटरी नदी बी.सी.सी.एल. के गास्लीटांड कोलियरी में बहने लगी थी। 60 मीटर से अधिक मोटे अवरोधक बनाकर तथा बांध बनाकर ऐसी त्रासदियों को रोका जा सकता था। रेगुलेशन की धारा 127 (भूमिगत बाढ़ से खतरा), धारा 126 (धरातल के पानी से खतरा) तथा धारा 129 (बांध का निर्माण) इस तरह के खतरों तथा इनसे बचाव के सटीक तरीकों का विस्तार से वर्णन करती है।

दुर्घटनाएं ज़हरीली गैसों, विस्फोट तथा खान में आग लगने के कारण भी होती हैं जैसी कि 1958 में चीनाकुरी (ई.सी.एल.) में हुई जिसमें 268 खनिक मारे गए थे; 1965 में ढोरी (सी.सी.एल.) में हुई जिसमें 268 जाने गईं; 1973 में जीतपुर (इस्को) में हुई जिसमें 48 खनिक जान से हाथ धो बैठे। गैसीय खदानों में गैस मास्क लगाकर, मिथेनोमीटर का उपयोग करके तथा अन्य वैज्ञानिक तरीकों जैसी विशेष सावधानी

निर्णय लेने के लिए अथवा गलत निर्णयों की ज़िम्मेदारी लेने के लिए उपलब्ध नहीं होते हैं। दुर्घटनाओं की जांच रिपोर्ट से स्पष्ट होता है कि दुर्घटनाओं का दोष बड़ी आसानी से उस खनिक पर मढ़ दिया जाता है जो उस दुर्घटना में मर गया होता है। यदि गैसीय खदानों में इन सुरक्षा उपाय को व्यवहार में नहीं लाया जाता है और उस पर अमल न करने वालों को कोई सजा नहीं दी जाती है तो रेगुलेशन के अध्याय 11 में दिए गए वृहद उपाय बेमानी हो जाते हैं। यहां तक कि हवा को बाहर निकालने वाले पंखे भी काम नहीं करते हैं। ऐसा सुदामडीह, जीतपुर और हाल की न्यू केन्द्र कोयलरी दुर्घटना में पाया गया। कुल मिलाकर यह अकर्मण्यता और सुरक्षा नियमों का पालन न करने की स्थिति अब एक आपराधिक स्तर तक पहुंच गई है, खासकर पानी भरने से हुई दुर्घटनाओं में जैसा चासनाला और बागडीगी में पाया गया।

भूगर्भीय परिवर्तन, जिनके चलते खदान की छतें धंस

सर्वविदित है कि बी.सी.सी.एल. कोलियरी के पुराने भूमिगत नक्शे, जो अधिकांशतः तत्कालीन मालिकों के समय में बनाए गए थे, अब विश्वसनीय नहीं हैं और समय-समय पर इन्हें अपडेट कर इनकी जांच करनी चाहिए। लेकिन यह उस चासनाला दुर्घटना के बाद भी नहीं किया गया जिसमें पूरी त्रासदी ही गलत नक्शे के कारण हुई थी। इस गलत नक्शे की वजह से हवा निकालने वाली जगह बनाने के लिए विस्फोट करने सम्बंधी गलत निर्णय लिया गया था।

जाती हैं या ज़मीन खिसक जाती है का पूर्वानुमान लगाना कठिन होता है। ऐसा ही अचानक निकलने वाली जहरीली जानलेवा गैसों के साथ भी होता है। लेकिन खदान के अंदर या बाहर जल जमाव की स्थिति ज्ञात रहती है। कोयला निकाल लिए जाने के बाद पुरानी खदान में पानी जमा हो जाता है। धारा 27 (3) में यह स्पष्ट उल्लेख है कि इसके व नज़दीक की खदान के बीच कम से कम 60 मीटर मोटाई का एक अवरोधक रखा जाए। यदि पानी का रिसाव दिखता है तो इस तथ्य को तत्काल ही उच्च प्रबंधन तथा डी.जी.एम.एस की जानकारी में लाया जाना चाहिए ताकि इस पर नज़र रखी जा सके और दिशा निर्देश प्राप्त किए जा सकें। लेकिन ऐसी बातों पर शायद ही ध्यान दिया जाता है। सर्वविदित है कि बी.सी.सी.एल. कोलियरी के पुराने भूमिगत नक्शे, जो अधिकांशतः तत्कालीन मालिकों के समय में बनाए गए थे, अब विश्वसनीय नहीं हैं और समय-समय पर इन्हें अपडेट कर इनकी जांच करनी चाहिए। लेकिन यह उस चासनाला दुर्घटना के बाद भी नहीं किया गया जिसमें पूरी त्रासदी ही गलत नक्शे के कारण हुई थी। इस गलत नक्शे की वजह से हवा निकालने वाली जगह बनाने के लिए विस्फोट करने सम्बंधी गलत निर्णय लिया गया था।

चासनाला में 170 मी. का पुराना सीम 17 करोड़ गैलन पानी से भरा था जबकि कागज़ों पर सीम की गहराई सिर्फ 132 मी. दिखाई गई थी। अतः जब उसके नीचे नया सीम खोला गया तब नए और पुराने सीम के बीच अवरोधक की मटाई सिर्फ दो से तीन मीटर रह गई थी। जब एक जोरदार डायनामाइट विस्फोट किया गया तो अवरोधक टूट गया और पानी खदान में घुस आया। जस्टिस यू.एन. सिन्हा के नेतृत्व में गठित न्यायिक जांच में चासनाला के चार वरिष्ठ अधिकारियों को इस त्रासदी

के लिए ज़िम्मेदार ठहाराया गया और उन्हें बर्खास्त कर दिया गया। इससे भी बड़ी गैरज़िम्मेदारी के कारण गास्लीटांड त्रासदी हुई जिसमें वर्षा के कारण काटरी नदी में बाढ़ आ गई जिसने बांध की सीमाएं तोड़कर खदान में प्रवेश कर लिया। खदान के अंदर फंसे खनिकों ने लिफ्ट बुलाने के लिए दो घण्टे से ज़्यादा समय तक घण्टी बजाई परन्तु किसी ने ज़रूरी कार्यवाही नहीं की क्योंकि सभी अधिकारी और निरीक्षक स्टाफ अपने-अपने बंगलों में आराम से सो रहे थे। सभी खनिक डूब कर मर गए लेकिन चासनाला की तरह एकदम अचानक नहीं बल्कि धीरे-धीरे घुट-घुट कर। जस्टिस एस.के. मुखर्जी के नेतृत्व में जो जांच कमीशन बैठाया गया उसने इस दुर्घटना के लिए स्टाफ और अधिकारियों को दोषी ठहाराया और सुझाया - "जांच अदालत इस रिपोर्ट के माध्यम से केन्द्र सरकार का ध्यान इस ओर दिलाना चाहती है कि गास्लीटांड खदान में हुई 64 निर्दोष खनिकों की मौत बिना प्रतिशोध के बेकार नहीं जानी चाहिए। वे अपने साथ जो खून के धब्बे छोड़ गए हैं उसे यथासंभव कानून के सहारे धोने की ज़रूरत है।" फिर भी विभागीय स्तर पर कुछ भी नहीं किया गया है, फौजदारी मुकदमों को भी ठीक से आगे नहीं बढ़ाया गया। यदि कोई कार्यवाही हुई होती तो शायद बागडीगी दुर्घटना न होती। डीजीएमएस के अनुसार 1000 से ज़्यादा मुकदमे न्यायालय में लम्बित पड़े हैं जिन पर कोई निर्णय नहीं हुआ है।

कुल मिलाकर, बिना किसी मुकदमे अथवा किसी जांच (जो शुरु की जानी संभावित है) के भी बी.सी.सी.एल. प्रबंधन तथा डी.जी.एम.एस. दोनों ही बागडीगी त्रासदी के लिए दोषी माने जा सकते हैं। यह चासनाला जैसी ही दुर्घटना थी और उससे कुछ सीख ली जानी चाहिए थी।

यह सभी को ज्ञात था कि लाखों गैलन पानी जयरामपुर के छोड़े गए 5 नं. पिट में एकत्रित हो गया था और उसके बहुत नज़दीक ही लगभग 100 फीट गहराई में बागडीगी कोलियरी के 7 नं. सीम में काम हो रहा था। इसमें चारों तरफ से पानी का रिसाव हो रहा था और इसकी शिकायत खनिकों ने की भी थी। परन्तु न तो बी.सी.सी.एल. और न ही डी.जी.एम.एस. ने इस पर ध्यान दिया। यह जांचने की कोशिश तो दूर रही कि अवरोधक की मोटाई 60 मीटर (जैसा कि नक्शे में सिद्ध किया गया था) है या नहीं। पानी फूट निकलने के बाद पाया गया कि अवरोधक की मोटाई मुश्किल से तीन या चार मीटर थी।

गास्लीटांड त्रासदी के बाद गठित मुखर्जी आयोग ने सरकार से उचित कार्यवाई करने को कहा था परन्तु बागडीगी त्रासदी में तो स्वयं सरकार भी दोषी है क्योंकि इसने सार्वजनिक क्षेत्र और खासकर कोयला उद्योग के क्षेत्र में जो निराशा, अराजकता और अनिर्णय का वातावरण तैयार किया है उसने भी इस त्रासदी में अपनी भूमिका निभाई है। यह विषाक्त अभियान चला है कि राष्ट्रीयकृत कोयला उद्योग अपने बलबूते पर जीवित नहीं रह सकता है, अतः या तो इन्हें बंद कर दिया जाए या फिर किसी प्राइवेट हाथों में दे दिया जाए। यही कारण है कि इस क्षेत्र में कोई निवेश, कोई ध्यान, कोई नियोजन

नहीं है। सिर्फ जो सम्भव है उसे निकाले जाने का प्रयास किया जा रहा है। इस आशय का उल्लेख स्पष्ट रूप से वित्तमंत्री के बजट भाषण (2001-02) में भी था। जब पूरा उद्योग ही डूब रहा हो तो एक खदान का डूब जाना कितने महत्व का हो सकता है? सभी जानते हैं कि बी.सी.सी.एल. की खदान पुरानी, गहरी और संकरी है जिसके नज़दीक से निरीक्षण की ज़रूरत है, साथ ही इससे बहुत बढ़िया किस्म का महंगा कोयला प्राप्त होता है। लेकिन दुर्घटना से पहले, तीन महीनों तक बी.सी.सी.एल. बिना अध्यक्ष, निदेशक (कार्मिक) और यहां तक की जनरल मैनेजर (समन्वय) के काम करता रहा। मुख्यालय में कोई नहीं था जो इन मामलों को देखता। कोल इण्डिया, जो देश के सार्वजनिक क्षेत्र का सबसे बड़ा उद्योग है, वहां अभी भी कोई अध्यक्ष नहीं है। बागडीगी दुर्घटना पहले से ही बीमार बी.सी.सी.एल., जिसके घाटे ने पिछले वर्ष 600 करोड़ रुपए की सीमा छू ली है, के लिए मौत की घण्टी बजाएगा या नहीं, यह कहना अभी मुश्किल है लेकिन इसने इसके निजीकरण की सम्भावनाएं बढ़ा दी हैं। कई लोग तो ऐसी रोकੀ जा सकने वाली दुर्घटनाओं के पीछे एक सोची समझी चाल होने का शक करते हैं ताकि निजीकरण की प्रक्रिया तेज़ हो सके। (स्रोत विशेष फीचर्स)

स्रोत के ग्राहक बनें, बनाएं

वार्षिक सदस्यता शुल्क 150 रुपए

सदस्यता शुल्क कृपया एकलव्य, भोपाल के नाम बने ड्राफ्ट या मनीआर्डर से एकलव्य, ई-7/एच.आई.जी. 453, अरेरा कॉलोनी, भोपाल 462 016 के पते पर भेजें।