# ‘डोरली’ (जि. नांदेड) एस. टी. बस अपघात चौकशी समिती

## १९८८–८९

(सातवी महाराष्ट्र विधानसभा)

‘डोरली’ (जिल्हा नांदेड) येथे झालेल्या एस.टी. बस अपघाताची चौकशी करण्यासाठी महाराष्ट्र विधानसभेने नेमलेल्या समितीचा

# अहवाल

सत्यमेव जयते

Y:437(X411).22572.N88t
M9
225735

(...ांक २० ऑक्टोबर १९८९ रोजी विधानसभेस सादर करण्यात आला)

:4.. (X411).Z2572.NS8t
M9
225735

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय
विधान भवन, नागपूर
१९८...

# 'डोरली' (जिल्हा नांदेड) एस्. टी. बस अपघात चौकशी समितीचा अहवाल

एचवी ४५२२—१

## डोरली (जिल्हा नांदेड) एस्.टी. बस अपघात चौकशी समिती

### समिती प्रमुख

(१) श्री. गेव्ह् आवारी, वि.स.स.

### सदस्य

(२) श्री. केशवराव धोंडगे, वि.स.स.

(३) श्री. पतंगराव कदम, वि.स.स.

(४) श्री. किशोर पाटील, वि.स.स.

(५) श्री. हरिभाऊ बागडे, वि.स.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्री. भास्कर शेटये, सचिव (१).

(२) श्री. ग. वि. अभ्यंकर, उप सचिव.

(३) श्री. ज. ह. चोपडे, उप सचिव.

(४) श्री. सुरेश बांदेकर, अवर सचिव.

(५) उमेश खडकीकर, कक्ष अधिकारी.

डोरली एस्. टी. बस अपघातात चौकशी समिती दिनांक २८ जुले १९८८ रोजी विधान सभेत त्या संबंधीचा प्रस्ताव पारित होऊन घटित करण्यात आली.

## अनुक्रमणिका


पृष्ठ

प्रस्तावना .. .. .. .. (१)

१. पार्श्वभूमी .. .. .. .. १

२. जिल्हा दंडाधिकारी चौकशी अहवाल .. .. .. १

३. अपघातातून वाचलेल्या परंतु जखमी झालेल्या, अपघातात मदत केलेल्या, तसेच पत्रकार, लोकप्रतिनिधी, राज्यमार्ग परिवहन मंडळाचे अधिकारी व शासकीय अधिकाऱ्यांच्या साक्षी. ३

अभिप्राय व शिफारशी

१. तारांकित प्रश्न क्रमांक ६१९७५ ला चुकीची माहिती देणे .. .. ४३

२. तात्कालीन जिल्हा पोलीस अधिकाऱ्यांनी अपघाताची चौकशी स्वत: न करणे .. ४४

३. बंदुकीची दारू (गन पावडर) बसमध्ये चढविणे .. .. ४५

४. बसमध्ये बंदुकीची दारू (गन पावडर) असल्यामुळे बसला अपघात होणे .. ४७

५. श्री. रमेशकुमार केसरवाणी यांनी बसमध्ये बंदुकीची दारू ठेवणे .. ४८

६. मुख्य सुरक्षा व दक्षता अधिकारी, राज्य मार्ग परिवहन यांनी जबाबदारी कनिष्ठ अधिकाऱ्यांवर सोपविणे. ४९

७. अप्रशिक्षित चालकांची (ड्रायव्हरची) अवैध मार्गाने निवड .. .. ५०

८. वाहकास पुन्हा कामावर घेणे .. .. .. ५२

९. स्फोटक द्रव्ये तज्ज्ञांचा अहवाल .. .. .. ५४

१०. कपडे न जळता शरिरावर जखमा होणे .. .. .. ५६

११. अपघातात मृत पावलेल्या गरोदर स्त्रियांच्या अर्भकांचाही मोबदला .. ५६

१२. वैद्यकीय मदत न मिळणे .. .. .. ५७

१३. अपघातातून वाचलेल्या परंतु कोणतेही काम करण्यास असमर्थ असणाऱ्यांना मासिक वेतन. ५७

१४. मदत करणाऱ्यांचा गौरव .. .. .. ५७

१५. अपघातासंबंधात अशासकीय व्यक्ती, लोकप्रतिनिधी यांचे मत .. ५८

१६. वाहकावर बसमधील सामान तपासण्याची जबाबदारी टाकणे .. ५९

१७. श्री. स्वाधीन क्षत्रिय, जिल्हाधिकारी तथा चौकशी अधिकारी यांचे उल्लेखनीय कार्य ५९

१८. अपघाताची चौकशी कनिष्ठ स्तरावर हाताळली जाणे .. .. ६०

१९. स्फोटक पदार्थांच्या बसमधून होणाऱ्या ने-आणीवर आळा घालण्यासाठी खबरदारी न घेणे. ६१

परिशिष्ट–(अ) समितीच्या बैठकीचे संक्षिप्त कार्यवृत्त .. .. ६३

परिशिष्ट–(ब) अपघातग्रस्त बसच्या वाहकाला निलंबनाचे व कामावर घेतल्याचे आदेश. ७१

परिशिष्ट–(क) अपघातग्रस्त बसची व जखमींची छायाचित्रे .. .. ७३

# प्रस्तावना

मी, नांदेड जवळील 'डोरली' येथे एस. टी. बसला झालेल्या अपघाताची चौकशी करण्यासाठी महाराष्ट्र विधानसभेने नेमलेल्या समितीचा समिती प्रमुख, समितीच्या वतीने व तिने अधिकार दिल्यावरून समितीचा हा अहवाल सादर करीत आहे.

दिनांक ३० जून १९८८ रोजीच्या तारांकित प्रश्न क्रमांक ६१९७५ "दिनांक ५ मे १९८८ रोजी नांदेड जवळ डोरली येथे एस. टी. बसला झालेला अपघात" या विषयावरील चर्चेच्या वेळी माननीय मुख्यमंत्र्यांनी सभागृहाची एक चौकशी समिती नेमण्याबाबत आश्वासन दिले. त्यानुसार दिनांक २८ जुलै १९८८ रोजी मा. विधान कार्य मंत्र्यांनी सदरहू समिती विधान सभेत घोषित केली.

उक्त अपघाताची संपूर्ण माहिती मिळविण्यासाठी समितीने एक प्रश्नावली तयार करून गृह विभागा (परिवहन) कडे पाठविली. गृह विभागाकडून (परिवहन) संबंधित माहिती प्राप्त झाल्यावर समितीने त्यावर विचार केला.

त्याप्रमाणे दिनांक १० व ११ सप्टेंबर १९८९ रोजी समितीने डोरली येथे भेट देवून प्रत्यक्ष अपघात स्थळाची पहाणी केली. डोरली, ल्याहारी, तामसा, हदगांव व नांदेड येथे भेटी देवून अपघातात मृत झालेल्या व्यक्तींचे नातेवाईक, अपघातातून वाचलेले परंतु जखमी प्रवाशी, अपघात घडला त्यावेळी मदत करणारे नागरिक यांच्या साक्षी घेतल्या. त्याप्रमाणे शासकीय व राज्य परिवहन मंडळाच्या काही अधिकाऱ्यांच्या साक्षीही उक्त ठिकाणी घेण्यात आल्या. तसेच पत्रकार, वृत्तपत्र संपादक, आमदार इतर अशासकीय व्यक्तीशीही समितीने अपघाताबाबत सत्य शोधण्यासाठी चर्चा केली.

दिनांक २९ व ३० सप्टेंबर १९८९ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे सचिव, गृह विभाग (परिवहन), उपाध्यक्ष व व्यवस्थापकीय संचालक, राज्यमार्ग परिवहन महामंडळ यांच्या साक्षी घेतल्या. त्याचप्रमाणे इतर शासकीय तथा राज्यमार्ग परिवहन महामंडळाच्या संबंधित उर्वरित अधिकाऱ्यांच्याही साक्षी घेण्यात आल्या.

समितीच्या बैठकांचे कार्यवृत्त परिशिष्टांमध्ये देण्यात आले आहे.

समितीला सादर केलेल्या लेखी माहितीच्या आधारावर तसेच अपघात स्थळी दिलेल्या प्रत्यक्ष भेटी व अपघातातून वाचलेले परंतु जखमी झालेले प्रवासी, मृतांचे नातेवाईक, राज्य-परिवहन मंडळाचे संबंधित अधिकारी/कर्मचारी, शासनाचे संबंधित अधिकारी यांच्या घेतलेल्या साक्षीच्या त्याचप्रमाणे आमदार, पत्रकार, वृत्तपत्र संपादक व इतर अशासकीय व्यक्तिशी केलेल्या चर्चेच्या अनुषंगाने हा अहवाल तयार करण्यात आला आहे.

श्री. स्वाधीन क्षत्रिय, जिल्हाधिकारी, नांदेड यांनी समितीला सहाय्य केले त्याबाबत समिती त्यांचे आभार मानते व त्यांनी सादर केलेल्या चौकशी अहवालाबाबत समिती त्यांची प्रशंसा करते.

या अहवालावर दिनांक १९ ऑक्टोबर १९८९ रोजी झालेल्या समितीच्या बैठकीत चर्चा करण्यात आली व अहवाल संमत करण्यात आला.

गेव्ह आवारी,
समिती प्रमुख.

विधान भवन,
नागपूर, दिनांक १९ ऑक्टोबर १९८९.

केशव शंकर धोंडगे,
कार्यकारी समिती प्रमुख.

## (१) पार्श्वभूमी

नांदेड जिल्ह्यातील डोरली गावाजवळ दिनांक ५ मे १९८८ रोजी हदगांवहून नांदेडकडे येणाऱ्या एस. टी. बस क्र. एमटीवी ९७५३ ला भीषण अपघात होऊन ४५ जण जागीच ठार झाले व २६ जण गंभीर रीत्या जखमी झाले. अपघातात एकंदर ५१ लोक मृत्युमुखी पडले. अपघातासंबंधी महाराष्ट्र विधानसभेत दि. ३० जून १९८८ रोजी उपस्थित झालेल्या तारांकित प्रश्न क्र. ६१९७५ ला उत्तर देताना शासनाकडून सदनाला जी माहिती देण्यात आली ती माहिती व त्या भागातील सन्माननीय सदस्य यांच्याकडे असलेली माहिती यामध्ये बरीच तफावत आढळून आल्यामुळे मा. मुख्य मंत्र्यांनी चर्चेत हस्तक्षेप करून सदरहू अपघाताची सखोल चौकशी करून त्याबाबतचा अहवाल देण्यासाठी सभागृहातील पाच सदस्यांची समिती नेमण्यात येईल असे आश्वासन दिले.

दिनांक २८ जुलै १९८८ रोजी सभागृहात म.वि.स. नियम १६३(१) अन्वये समिती स्थापनेबाबतचा प्रस्ताव संमत होऊन दिनांक २८ जुलै १९८८ रोजी " डोरली एस.टी. बस अपघात चौकशी समिती " गठीत करण्यात आली. समिती गठीत झाल्याबाबत सर्व संबंधितांना म्हणजे पोलीस महासंचालक, पोलीस अधीक्षक, राज्य परिवहन महामंडळ इत्यादींना पत्राद्वारे कळविण्यात आले. त्याचप्रमाणे उक्त अपघाताबाबत काही निवेदने पाठवावयाची असल्यास ती पाठविण्याबाबत वृत्तपत्रांत बातमी (Press Note) देण्याविषयीही संचालक, माहिती व जनसंपर्क यांना विनंती करण्यात आली. त्याचप्रमाणे त्यांनी बातमी दिली व काही निवेदने यासंबंधात या सचिवालयास प्राप्त झाली. अपघातासंबंधातील काही निवेदने मा. समिती सदस्य श्री. केशवराव धोंडगे यांनीही समितीच्या बैठकीच्या वेळी दिली.

समितीची पहिली बैठक दिनांक २० सप्टेंबर १९८८ रोजी घेण्यात आली. बैठकीत अपघातासंबंधी विविध ४२ मुद्यांबाबत माहिती मागविण्याचे ठरविण्यात आले व त्यानुसार दिनांक १ ऑक्टोबर १९८८ रोजी विभागाकडे प्रश्नावली पाठविण्यात आली. विभागाकडून मागविण्यात आलेल्या माहितीमध्ये प्रामुख्याने (१) जिल्हाधिकाऱ्यांचा चौकशी अहवाल, (२) घटना घडल्यावेळचा पोलिसांचा अहवाल, पंचनामा, (३) तहसिलदाराचा अहवाल, (४) विभागीय नियंत्रक, महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ, वरिष्ठ सुरक्षा अधिकारी, निवासी वैद्यकीय अधिकारी, अपघातग्रस्त बसचे चालक-वाहक, कार्यकारी अभियंता इत्यादी शासकीय अधिकाऱ्यांचे अहवाल तसेच अपघातग्रस्त व्यक्ती, अपघातात मृत झालेल्या व्यक्तींचे नातेवाईक, अपघात प्रत्यक्ष पाहिलेल्या व्यक्तींचे जबाब इत्यादी माहितीचा अंतर्भाव होता. विभागाकडून दिनांक १५ ऑक्टोबर १९८८ रोजी उक्त मुद्याबाबत सदरहू माहिती प्राप्त झाली.

## (२) जिल्हा दंडाधिकारी चौकशी अहवाल

दिनांक १६ मे १९८८ रोजी शासनाकडून जिल्हाधिकारी, नांदेड ह्यांना उक्त अपघाताबाबत चौकशी करण्याचे आदेश देण्यात आले. जिल्हाधिकाऱ्यांनी दिनांक २४ मे १९८८ पासून वृत्तपत्रांत बातमी प्रसिद्ध करून तसेच लोकांना अपघाताबाबत माहिती पुरविण्याचे आवाहन करून चौकशीस प्रारंभ केला. दिनांक ६ ते ८ जुलै १९८८ या कालावधीत हदगाव

येथे चौकशी शिबीर घेऊन ७२ जणांच्या शपथेवर साक्षी घेतल्या, त्यामध्ये प्रामुख्याने अपघातातून वाचलेले, अपघात प्रत्यक्ष पाहणारे, अपघातातील मृतांचे नातेवाईक, संबंधित शासकीय अधिकारी इत्यादींचा समावेश आहे. अपघातातून वाचलेल्यांपैकी ६ व्यक्तींनी बस कलंडण्यापूर्वी धूर पाहिल्याचे सांगितले. ६ व्यक्तींना धुराचा वास गनपावडरच्या वासासारखा जाणवला. तथापि वाचलेल्या सर्वचजणांनी धूर दाट, काळा व उग्र वासाचा असल्याचे सांगितले. वाचलेल्यांपकी फक्त एकाने त्याच्या अंगावर बस कलंडत असताना तेलकट पदार्थ पडल्याचे सांगितले. तसेच अंगावरील शर्ट न जळता पाठीच्या मध्यभागी भाजले गेल्याचे सांगितले. मृतांपैकी बऱ्याचजणांचे देह ओळखता न येण्याइतके जळालेल्या अवस्थेत होते. आगीची तीव्रता इतकी भीषण होती की, ४५ प्रवासी काही मिनीटांतच जागच्या जागीच जळून मरण पावले. तसेच बसमधील आसने, खिडक्या ह्यांची राख तर झालीच परंतु बसच्या टपाला असलेला ॲल्युमिनीयमचा पत्राही वितळून त्याला मधोमध मोठे भोक पडले.

अपघाताची कारणमिमांसा स्पष्ट करताना जिल्हा दंडाधिकाऱ्यांनी अपघातग्रस्त बससमोरून दुसरी बस जाणे, बैलगाडी जाणे, बस चांगल्या स्थितीत नसणे, शॉर्ट सर्कीट, खराब रस्ता, डिझेल टाकीचा स्फोट आदि कारणे बरोबर नसल्याचे सप्रमाण स्पष्ट केले आहे. अपघातासंबंधी आपला अभिप्राय देताना जिल्हा दंडाधिकाऱ्यांनी खालीलप्रमाणे निष्कर्ष काढला आहे.—

अपघात घडला त्यावेळेचे त्या भागातील ४५ अंश सें. इतके कमाल तपमान, बसमधील प्रवाशांची अमर्याद संख्या, गाडीचा भरधाव वेग, अननुभवी चालक (ज्याची फक्त तीन ते चार महिनेच राज्य परिवहन मंडळामध्ये सेवा झाली होती), क्षारकारक, झिजविणारा पदार्थ (Corrosive substance) अथवा ज्वालाग्राही पदार्थ (Inflamable Material) बसमध्ये असण्याची शक्यता, धुम्रपान, संकटकाळी बसमधून बाहेर जाण्याची अपुरी व्यवस्था, बस सतत सरळ न चालता वेडीवाकडी चालविणे, बसचालकाचा बसवरील ताबा सुटणे, बस डावीकडे झुकल्यामुळे बसच्या प्रवाशांना बाहेर पडण्यासाठी असलेले मुख्य दार अडकून पडणे, या सर्व कारणांचा एकत्रित परीणाम म्हणजे सदरचा अपघात होय.

अपघाताबाबत कार्यवाही करण्यासाठी सध्या अस्तित्वात असलेले बहुतेक कायदे हे प्रवाशांच्या सुरक्षिततेच्या दृष्टीने कालबाह्य झालेले असल्यामुळे एकतर त्यात आमुलाग्र बदल करणे वा पूर्णपणे नवीन कायदे तयार करणे सद्य परिस्थितीत अत्यावश्यक असून बसमधील प्रवाशांचे सामान तपासण्याची लेखी जबाबदारी राज्य परिवहन मंडळाच्या वाहकापासून ते ज्येष्ठ अधिकाऱ्यापर्यंत सोपविण्यात आली पाहिजे असेही मत त्यांनी आपल्या अहवालात व्यक्त केले आहे.

अपघातांचे प्रमाण तसेच त्यांची भीषणता भविष्यात कमी रहावी या दृष्टीने खालील महत्त्वपूर्ण सूचनाही जिल्हा दंडाधिकाऱ्यांनी आपल्या उक्त अहवालात केल्या आहेत :—

(१) संकटकाळी बसमधून बाहेर पडण्याची बसमधील सध्याची व्यवस्था अत्यंत अपुरी तसेच गैरसोयीची असल्यामुळे बसच्या रचनेत यापुढे आमुलाग्र बदल करण्यात यावा जेणेकरून बसची सर्व तावदाने ह्या संकटकाळात बाहेर पडण्यास सोयीस्कर ठरतील.

(२) बसमध्ये आग लागताच ती तावडतोब विझविण्याच्या दृष्टीने आग प्रतिबंधक साधने (Fire extinguishers) बसमध्ये उपलब्ध असणे आवश्यक आहे.

(३) बसमधील आसनांवर असणारी आच्छादने ही पॉलिथीन वा फोमची ठेवणे हे सुरक्षिततेच्या दृष्टीने अत्यंत धोकादायक असल्यामुळे त्यात त्वरीत बदल करण्याच्या दृष्टीने तावडतोब कार्यवाही करणे गरजेचे आहे. इतर बहुतेक देशांमध्ये यावर कायदेशीर बंधने घातलेली आहेत.

(४) प्रवाशांच्या अमर्याद संख्येवर कडक नियंत्रण ठेवण्यात यावे व धुम्रपानास मज्जाव करण्यात यावा.

(५) गाडीच्या वेगावर नियंत्रण ठेवण्यासाठी स्वयंचलित यंत्रणा निर्माण करण्यात यावी.

(६) प्रवाशांनी आणावयाच्या सामानावर निर्बंध घालण्याच्या दृष्टीने कायदेशीर उपाययोजना करण्यात यावी.

उपरोक्त उपाययोजनांव्यतिरिक्त जिल्हा दंडाधिकाऱ्यांनी अपघाताचे वेळी ज्या साहसी लोकांनी अपघातग्रस्तांना मदतीचा हात दिला वा रक्तदान केले त्या सर्वांना कृतज्ञता भाव म्हणून बक्षिसे दिली जावीत, तसेच ह्या अपघातात अपंग, विकलांग झालेल्या व्यक्तींना तसेच निराधार कुटुंबातील व्यक्तींना शासकीय सेवेत सामावून घेण्यात यावे अशीही एक सूचना केली आहे.

**समितीच्या मते जिल्हा दंडाधिकाऱ्यांचा अपघातासंबंधीचा हा अहवाल अभ्यासपूर्ण असून तो अतिशय परिश्रमपूर्वक तयार करण्यात आला आहे. अपघातासंबंधी अहवालात व्यक्त करण्यात आलेल्या मतांशी तसेच त्यातील शिफारशींशी समिती सहमत असून शासनाने त्याबाबत आवश्यक ती कार्यवाही करावी असे समितीचे मत आहे. समिती अभ्यासपूर्ण चौकशी अहवाल दिल्याबद्दल जिल्हाधिकारी श्री. स्वाधीन क्षत्रिय यांचे अभिनंदन करते.**

समितीने दिनांक १० व ११ सप्टेंबर १९८९ रोजी नांदेड जिल्ह्याचा दौरा करून अपघात-स्थळाची प्रत्यक्ष पाहणी केली व तेथील अपघाताशी संबंधित व्यक्तींची तसेच स्थानिक शासकीय अधिकाऱ्यांची तसेच पत्रकार व लोकप्रतिनिधींची साक्ष घेतली. उक्त साक्षीच्या वेळी समितीला खालीलप्रमाणे माहिती पुरविण्यात आली. साक्षीचा वृत्तांत खालीलप्रमाणे आहे.

## ३. साक्षी

### (१) श्रीमती अंजनाबाई गुणाजी डुरके

माझे पती कै. गुणाजी डुरके अपघातात वारले आहेत. पतीजवळ असलेले १० हजार रुपये जळाले. तसेच त्यांच्याजवळ असलेली अंगठी व घड्याळही गेले. एस. टी. महामंडळाकडून ३० हजार रुपये मिळाले आहेत. पेन्शन स्वरूपात काही रक्कम मिळावी. **बसमध्ये बारुद असल्यामुळे आग लागल्याचे ऐकावयास मिळाले. सुरुवातीला काळा धूर आला आणि त्यानंतर एस. टी. उलटी झाली अशी माझी माहिती आहे.**

### (२) श्री. शेख लतिफ शेख इमाम

माझी पत्नी श्रीमती रुक्साना बेगम अपघातामध्ये जळून मरण पावली. त्याप्रसंगी मी स्वत: उपस्थित नव्हतो. अपघातानंतर दोन तासांनी मी अपघात स्थळी गेलो. बस जळालेल्या अवस्थेत एका बाजूला पडल्याचे दिसले. **सुरुंगाची दारू किंवा तसेच काहीतरी असल्याचे**

आतापर्यंतच्या काळात अनेकांकडून कानावर येत आहे. सासू व माझ्या मध्ये वाद निर्माण झाल्यामुळे अद्याप कोणालाच मदत मिळाली नाही. मी माझ्या बायकोशी फारकत घेतल्यामुळे सर्व पैसे तिलाच मिळावेत असे सासूचे म्हणणे आहे. डोरली वा तामसा भागात कोठेही सुरूंगाची दारू वा स्फोटके मिळण्याचे ठिकाण नाही. तथापि उमरखेड येथे तसे पदार्थ मिळण्याचे दुकान असल्याचे माहित आहे. कारण मीसुद्धा काही वर्षांपूर्वी विहीरी खोदण्याचे काम करीत होतो, तेव्हा तेथूनच सामान आणीत होतो. तेथे श्री. मारुतराव खंडाळे याचे सुरूंगाच्या दारूचे दुकान आहे. मी बायकोला जेव्हा गाडीत बसवून दिले तेव्हा गाडी खूप भरली होती आणि तेथे बसण्यास जागा नव्हती. केसरवाणी या कॅनॉलचे काम करणाऱ्या ठेकेदाराला मी ओळखत नाही. अपघाताबाबत मदत मिळावी म्हणून केलेल्या अर्जांना १–२ उत्तरे आली पण ती इंग्रजी भाषेमध्ये असल्याने मला समजली नाहीत. अपघात कसा झाला याबाबत मी काही सांगू शकत नाही.

(३) कु. लिलावती पुंजाराम चव्हाण

अपघात झालेल्या बसमध्ये मी माझ्या आजोबांसोबत मागच्या सीटवर होते. गाडी पलटी होण्यापूर्वी गाडीत धूर झाला होता. गाडी पलटी झाल्यानंतर गाडीला आणखीनच आग लागली. मला कुणीतरी गाडीतून ओढून काढल्यामुळे मी वाचले. आजोबांना बाहेर येता आले नाही. नांदेडच्या दवाखान्यात त्यांचा मृत्यू झाला.

(४) श्रीमती शांताबाई रामा काळे

अपघातग्रस्त बसमधून माझ्या दोन लहान मुलांना घेऊन प्रवास करीत होते. बसमध्ये खूप गर्दी होती. बस चालली असता अचानक डाव्या व उजव्या बाजूला झोके देऊन कशाला-तरी आदळल्यासारखी झाली आणि डाव्या बाजूला कलंडली. त्यावेळी स्फोटासारखा आवाज झाला नाही. गाडी एका बाजूला कलंडली व गाडीच्या पुढील बाजूला मध्येच धूर येऊ लागल्याने गाडीमध्ये एकच गोंधळ झाला. मी मागच्या सीटवर बसले होते. सोबत नवऱ्याने दिलेले पाच हजार रुपये व कपडे होते ते सर्व गेले. गाडीत अपघातापूर्वी कोणी विडी-सिगरेट ओढत असल्याचे पाहिले नाही. गाडीच्या पाठीमागील खिडकीतून मला व माझ्या दोन मुलांना बाहेरच्या लोकांनी ओढून काढले.

(५) श्री. आबाराव महादू वाकोडे

अपघातग्रस्त गाडीतून सत्तावीस क्रमांकाच्या सीटवर बसून प्रवास करीत होतो. बसमध्ये खूपच गर्दी होती. बस खूपच वेगाने जात होती. बैलगाडी वा दुसरे कोणतेही वाहन समोरून आल्याचे मला दिसून आले नाही. गाडी पलटी झाल्यामुळे मी खाली पडलो होतो. गाडीमध्ये काळा धूर दिसला तसेच नंतर जाळ झाला. संकटकालीन खिडकीतून मला लोकांनी बाहेर काढले. गाडीतील काळ्या धुराचा वास दारूदसारखा येत होता आणि वासाची जाणीव एक महिन्यापर्यंत सारखी होत होती. त्यावरून गाडीत बारूद किंवा सुरुंगाची दारू होती असे मला वाटते. माझ्या अंगावरील बनियन जशीच्या तशी होती आणि असे इतर तीन-चार लोकांच्या बाबतीतही घडलेले मी पाहिले आहे. मला रु. ६,२५० इतकी शासकीय मदत मिळाली आहे. अपघातामुळे डावा हात कामातून गेला त्यामुळे कठीण काम करता येत नाही, वजन उचलता येत नाही. यासाठी वॉचमनची अगर दुसरी कोठलीतरी नोकरी मिळावी.

(६) श्री. नामदेव गंगाराम खंदारे

अपघात झालेल्या गाडीतील प्रवासी होतो. गाडी पूर्ण भरली होती तथापि डेपोच्या अधिकाऱ्यांनी त्याकडे दुर्लक्ष केले. गाडीमध्ये कंडक्टरपासून २–३ सीट पुढे मी बसलो होतो. अपघातापूर्वी समोरून एखादी गाडी येऊन गेल्याचे वा आल्याचे दिसले नाही. गाडीमध्ये कसलातरी स्फोट झाल्यासारखे वाटले. गाडी एका बाजूला कलंडली आणि त्याचवेळेस सर्वत्र गाडीमध्ये काळा धूर पसरला. सुरुंगाच्या वा फटाक्याच्या दारूसारखा वासही येत होता. स्फोटाचा आवाज ड्रायव्हरच्या मागील बाजूस, गाडीच्या मधल्या भागातून आला. या अपघातामध्ये माझे हातपाय जळाले तसेच कपडेही जळाले. गाडी दरवाज्याच्या बाजूला कलंडली गेली आणि गाडीमध्ये मोठ्या प्रमाणात धूर झाला. माझ्या आजुबाजूस कोणी विडी-सिगारेट ओढत असल्याचे मला दिसले नाही. मी हॉस्पीटलमध्ये असताना तसेच नंतरच्या काळातही जखमी प्रवासी, त्यांचे नातेवाईक यांच्यामध्ये अपघाताबाबत झालेल्या चर्चेत गाडी-मध्ये बारूद किंवा पेट्रोलसारखे पदार्थ असल्यामुळेच गाडीला अपघात झाला असे सर्वांचे म्हणणे आहे. गाडीमध्ये अशा काही वस्तू ठेवण्यात आल्याचे मी पाहिले नाही.

(७) श्री. विश्वनाथ नारायण कोल्हे

मी सदरहू बसमध्ये कंडक्टरच्या मागील बाजूस होतो. बसमध्ये खूपच गर्दी होती व बस वेगाने जात होती. गाडीच्या समोरून दुसरे वाहन किंवा बैलगाडी आल्याचे मला दिसून आले नाही. गाडी पलटी झाल्यानंतर गाडीत एकदम काळ्या रंगाचा दाट धूर मला दिसला. नांदेड येथील शासकीय रुग्णालयात योग्य तो उपचार करण्यात आला नाही म्हणून खाजगी रीत्या स्वतःवर उपचार करून घेतले व त्यासाठी मला दहा हजार रुपये खर्च आला. आतापर्यंत सरकारने मला पाच हजार रुपये दिले आहेत. औषधोपचारासाठी केलेला सर्व खर्च मला देण्यात यावा.

(८) श्री. शेख बाबा शेख पुरोद

अपघातग्रस्त बसमधून माझी व श्रीमती फातमाबीची मुलगी प्रवास करत होत्या. दोघीही अपघातात मरण पावल्या. मुलींच्या निधनाचा तिच्या आईवर इतका परिणाम झाला आहे की ती वेड लागल्यासारखी वागते. माझी मुलगी सदरहू अपघातात निधन पावल्याबद्दल मला तीस हजार रुपये मिळाले. परंतु फातमाबीला तिच्या मुलीच्या निधनाबद्दलची नुकसानभरपाई मिळाली नाही. कारण त्या मुलीचा नवरा तिला नांदवत नव्हता. त्याने तोंडी तलाक घेतला होता. तोही पैशाची मागणी करतो आहे. त्यामुळे निर्माण झालेल्या वादात पैसे मिळाले नाहीत.

(९) श्रीमती शांताबाई शामराव इंगळे

माझे पती कै. शामराव इंगळे हे सदरहू बसमधून प्रवास करीत होते. ते पिंगळी गावचे सरपंच होते. माझे पती संपूर्णपणे जळलेले होते. त्यांच्या छातीवरील बिल्ला पाहून ते ओळखता आले. मला तीन मुले आहेत. त्यांच्या पालनपोषणासाठी मिळालेली तीस हजार रुपयांची रक्कम अत्यंत अपुरी आहे. त्यांच्या पालनपोषणासाठी दरमहा काहीतरी रक्कम द्यावी किंवा मुले मोठी होईपर्यंत नोकरी द्यावी.

**(१०) श्री. गोपाळ गणपत पोळ**

माझे मोठे बंधु जे जिल्हा परिषदेचे सदस्य होते ते सदरहू गाडीतून प्रवास करीत होते. अपघातामध्ये ते जळून मरण पावले आहेत. त्यांच्या शरीराचा पूर्ण कोळसा झाला होता. नांदेड येथे जीप खरेदी करण्यासाठी ते २५ हजार रुपये घेऊन चालले होते. अपघाताची बातमी समजताच मी टँकरमध्ये पाणी घेऊन अपघातस्थळी गेलो. अपघातस्थळी जाताना ५ कि. मी. अंतरावरूनच आम्हाला धूर दिसत होता. उमरखेड येथे सुरूंगाची दारू विकणारी दोन दुकाने आहेत. दुकानदारांकडे त्यासाठीचे परवाने आहेत. यापूर्वी सुद्धा या भागामध्ये अशाप्रकारे गाडीत स्फोट होऊन आग लागून ७–८ माणसे गेल्याचे मला आठवत नाही पण श्रीमती सूर्यकांता पाटील यांनीच तसे घडल्याचे सांगितले आहे. शासनाकडून व महामंडळाकडून साडेतीन लाख रुपये नुकसान भरपाई मिळावी म्हणून दावा दाखल केला आहे. या बसमधील ड्रायव्हर कंडक्टर यांना जरासुद्धा जखमा झालेल्या नाहीत.

**(११) डॉ. गोपाळराव विश्वनाथराव मनाठकर**

माझा खाजगी वैद्यकीय व्यवसाय आहे. मी व पोलीस कॉन्स्टेबल भोसले यांनी गाडीतून एकूण ४५ प्रेते बाहेर काढली. जळालेल्या बसमधून स्फोटक पदार्थांचा वास येत होता. यावरून बसमध्ये बारुद असली पाहिजे. विहिरी खोदण्यासाठी जी बारुद लागते ती उमरखेडहून आणली असे वाटते कारण उमरखेड येथे दारूची दुकाने आहेत. चोरट्या मार्गाने ही सुरूंगाची दारू आणली जाते. कारण दिवाळीच्या वेळेस सुद्धा अशीच प्रकारचा एक अपघात होऊन १० माणसे मृत्युमुखी पडली आहेत. या गाडीची टाकी सुस्थितीत होती. अपघातग्रस्तांना करण्यात आलेली मदत अत्यंत अपुरी आहे. प्रत्येक मृत व्यक्तींच्या नातेवाईकांना ५० हजार रुपयांपर्यंत मदत मिळणे आवश्यक आहे.

**(१२) श्री. गणपत देवराम गुळकाणे**

मी सदरहू एस. टी. बसमध्ये काही कामासाठी म्हणून जाण्यास तिकीट काढून बसलो होतो पण अचानक मला माझ्या दुसऱ्या महत्त्वाच्या कामाची आठवण झाल्याने ते करण्यासाठी म्हणून मी बसमधून उतरलो होतो आणि म्हणूनच मी त्या अपघातातून दैवयोगाने वाचलो आहे. बस चांगल्या अवस्थेत नसावी असे मला वाटते. गाडीला अपघात झाल्याचे वृत्त कळल्यामुळे आम्ही घटनास्थळी गेलो तेव्हा सगळी बस जळाल्याचे दिसून आले.

**(१३) श्री. भानुदास काकडे**

अपघातग्रस्त गाडी जेव्हा घटनास्थळावरून बाजूला घेण्यात आली तेव्हा तिच्या खाली लहान लहान मुलांची काही मुंडकीसुद्धा मिळाली आहेत. गाडीमध्ये शंभराच्या जवळपास माणसे होती.

**(१४) श्री. हणमंतराव माणिकराव हाराळे**

मी डोरली गावचा रहिवाशी आहे. डोरली नजीक झालेला एस. टी. बस अपघात मी प्रत्यक्षात पाहिलेला आहे. मी डोरली फाटयाजवळ उभा असताना सहज रस्त्याकडे पाहिले असता तामशाकडून हदगांवकडे जाणाऱ्या बसने हदगांवहून तामशाला जाणाऱ्या बसला साईड दिल्यानंतर हदगांवहून तामस्याकडे जाणारी बस हेलकावे खात होती. एस. टी. बसच्या

समोर बैलगाडी नव्हती. गाडी खूपच वेगात होती. गाडी पलटी झाल्यानंतर सदरहू बसगाडी मध्यभागी पेटलेली दिसली. मी गाडीच्या जवळ गेल्यानंतर संकटकालीन दरवाज्यातून अंदाजे पंधरा ते सोळा माणसाना बाहेर काढले. गाडीमध्ये काळा दाट धूर असल्यामुळे आम्हाला काहीच दिसत नव्हते. बसची डिझेलची टाकी सुस्थितीत होती. **ड्रायव्हरने योग्य ती खबरदारी घेतली असती आणि गाडी थांबविली असती तर इतका मोठा अपघात टळला असता.**

**(१५) श्री. संजय नाथराव पेंदे**

मी बसमध्ये त्याहरीहून बसलो होतो. सदरहू बसमध्ये बसण्यास जागा नसल्यामुळे मी कंडक्टरच्या बाजूला उभा होतो. गाडीने पलटी खाल्यानंतर पेट घेतला. यावेळी काळा धूर येत होता. गाडीमध्ये ड्रायव्हरच्या बाजूने म्हणजेच समोरून धूर येत होता. गाडीमध्ये स्फोटक आवाज झाला नाही. गाडी पलटी झाल्यावर माझ्या डाव्या कानाजवळ चिकट पदार्थ पडला होता पण तो काय होता हे सांगता येत नाही. गाडीमध्ये खूपच गर्दी असल्यामुळे एकदम आरडाओरडा झाला. यावेळी प्रथम कंडक्टर संकटकालीन खिडकीतून बाहेर आला. मला डोरलीच्या श्री. बाबूराव हाराळे यांनी मात्र संकटकालीन खिडकीतून बाहेर काढले. **यामध्ये महत्त्वाची गोष्ट अशी आहे की, माझ्या अंगावरील शर्ट व बनियान जळाले नाही, परंतु माझ्या पाठीवर जळाले आहे.** उजव्या आणि डाव्या खांद्यावर पाठीमागे भाजले आहे. या बसमधून कंडक्टर प्रथम बाहेर पडला, त्याने कोणालाही बाहेर काढले नाही.

**(१६) श्री. भानुदास वाकडे**

आग विझल्यानंतर गाडीत छोटी छोटी मुंडकी मिळाली यावरून गाडीत लहान मुले देखील होती. परंतु त्यांचा विचार केलेला आहे की नाही हे माहित नाही.

**(१७) श्री. पुंजाराव शेषराव हराळे आणि शिवाजीराव हराळे**

आम्ही डोरली येथेच राहणारे आहोत. अपघातानंतर करण्यात आलेल्या पंचनाम्यावर आम्ही पंच म्हणून सह्या केलेल्या आहेत. पंचनामा पाहून आणि वाचून आम्ही त्यावर सह्या केलेल्या आहेत. अपघातानंतर अर्धा ते पाऊण तासाने पंचनामा करण्यात आला त्यावेळी आमच्यासमोरच गाडी जळल्या अवस्थेत पडली होती त्यावेळेस दुपारचे १-०० वाजले होते. पंचनामा जमादाराने लिहिला आहे. अपघाताच्यावेळी आम्ही प्रत्यक्ष तेथे उपस्थित नव्हतो. त्यामुळे अपघातापूर्वीची परिस्थिती काय होती वा अपघात कसा झाला याची आम्हास माहिती नाही. **तहसिलदाराने बोलावल्यावरून आम्ही पंचनाम्यासाठी तेथे आलो. तसेच त्यात एस. टी. बस गाडी समोरून वा बाजूला बैलगाडी आल्याचा उल्लेख करण्यात आला असला तरी तशी वस्तुस्थिती होती किंवा नाही याची आम्हाला माहिती नाही. त्या ठिकाणी जवळपास आम्ही त्यावेळी बैलगाडी आमच्या उपस्थितीत पाहिलेली नाही.**

**(१८) श्रीमती रुखमाबाई नारायण कोथळकर**

मी सदरहू बसमधून प्रवास करीत होते. गाडीत गर्दी भरपूर असल्यामुळे समोरून कोणते वाहन आले होते की नव्हते ते दिसलेले नाही. या अपघातामध्ये मी ६५ टक्के भाजलेली आहे. मला मागील बाजूने बाहेर काढण्यात आले म्हणून मी वाचले. परंतु माझा एक हात वाकडा झाला आहे, कायमचा अधू झाला आहे. मला एकूण तीन मुले असून मोठा मुलगा

आठवीत आहे. मला आता कोणतेही काम होत नसल्यामुळे माझ्या मोठ्या मुलाला कोठेतरी नोकरी मिळाली तर बरे होईल. त्या दृष्टिने समितीने सहानुभूतीपूर्वक विचार करावा.

(१९) श्रीमती द्रौपदाबाई कचरु कदम

मी स्वत: या अपघातात जळालेल्या बसमधील प्रवासी नव्हते तर माझे पती या अपघातामध्ये जळून मरण पावले आहेत. माझे पती गेल्या २५ वर्षापासून म्हणजे जवळजवळ १९६६ पासून शिक्षक म्हणून नोकरी करीत होते. माझा मुलगा दिलीप हा द्वितीय वर्ष बी. ए. ला आहे. त्याला एस. टी. मध्ये वा अन्य सरकारी नोकरीत सामावून घेतले जावे.

(२०) श्रीमती लक्ष्मीबाई यमकू बाभूळकर

अपघातग्रस्त बसमध्ये मी मागील सीटवर बसले होते, त्यामुळे समोरून कोणते वाहन आले हे मला समजले नाही. अपघातामध्ये मृत झालेल्या व्यक्तींना तसेच जखमींना काहीतरी मदत दिली आहे, परंतु मला कोणतीही मदत मिळाली नाही. उक्त एस. टी. बसमधून मी सुद्धा प्रवास करीत असल्यामुळे माझासुद्धा सहानुभूतीपूर्वक विचार व्हावा.

(२१) श्रीमती गिरीजा संभाजी घुळे

मी या अपघात झालेल्या बसमध्ये स्वत: नव्हते. पण त्याच बसमध्ये माझा मुलगा २१ वर्षे वयाचा एकुलता एक मुलगा तुकाराम, त्याचे लग्न मागील वर्षीच झाले होते. तो प्रवास करीत असता जळून मरण पावला आहे. त्यामुळे आमच्या कुटुंबाचा पुढील आयुष्याचा आधारच नाहीसा झाला आहे. आमच्या डोळ्यापुढे अंधार पसरला आहे. त्याची नुकसान-भरपाई म्हणून आम्हाला सरकारकडून ३० हजार रुपये मिळाले आहेत पैकी त्याच्या बायकोला १० हजार आणि आईवडिलांना २० हजार अशी रक्कम मिळाली आहे.

या अपघातात माझा मुलगा गेला पण त्याचे नखसुद्धा आमच्या दृष्टिस पडू शकले नाही. केवळ या अपघातातून वाचलेल्या आमच्या गावातील काही माणसांनी सदर गाडीमध्ये माझा मुलगाही होता आणि तो बाहेर पडू न शकल्यामुळे जळून मरण पावला असल्याचे सांगितले. मला तीन मुली आहेत. हा अपघात झाल्यापासून आणि त्यात आमचा एकुलता एक मुलगा गेल्यापासून आमचे जीवनातील लक्षच उडून गेल्यासारखे आहे. आम्ही कोणीही कोठेही काम करू शकत नाही. हातातोंडाशी आलेला मुलगाच अपघातात गेल्याने आमचे त्राणच गेले आहे. त्यात एक मुलगी लग्नाची झाली आहे. तेव्हा त्या दृष्टीने मला काही मदत मिळाली तर जास्त उपयुक्त ठरणार आहे. तेव्हा माझ्या मुलीला वा तिच्या नवऱ्याला कोठे तरी नोकरी लावली तर ती आमच्या दृष्टिने मोठी मदत होईल याचा समितीने विचार करावा. हा अपघात कसा आणि कशामुळे झाला याची आम्हाला काहीच माहिती नाही.

(२२) श्रीमती शांताबाई विश्वनाथ पवार

माझा मुलगा कै. केशव विश्वनाथ पवार यांचे सदर बस अपघातात निधन झाले आहे. आमचा दुधाचा धंदा असल्यामुळे दुधाची किटलीवरून माझ्या मुलाची ओळख पटली. मुलाच्या मृत्यूबाबतचे ३० हजार रुपये एस. टी. महामंडळाकडून आम्हाला मिळाले नाहीत. ते आमच्या सूनेला मिळाले. ती ते सर्व पैसे घेऊन तसेच एका मुलीला बरोबर घेऊन माहेरी

निघून गेली. आमच्याजवळ दुसरी मुलगी आहे. आम्हाला आमचा मुलगा गेला असल्यामुळे उदरनिर्वाहाचे कोणतेही साधन नाही. म्हणून आम्हाला काहीतरी रक्कम मिळावी म्हणून आम्ही कोर्टात केस दाखल केलेली आहे.

मी प्रत्यक्षात एस. टी. बसमधून प्रवास करीत नसल्यामुळे सदरहू अपघात कसा झाला सांगता येणार नाही.

(२३) कु. चंदा मारुतराव लामतुरे (वय वर्षे १४)

मी सध्या १० वी इयत्तेत शिकत आहे. मी स्वत: बसमधील प्रवासी नव्हते. माझ्या वडिलांचा १९८५ मध्ये किनवट येथे खून झाला होता. त्यांची पेन्शन आणण्यासाठी सदरहू बसमधून माझी आई आणि बहीण प्रवासास निघाली होती. परतु त्या दोघांपैकी कोणीही वाचू शकले नाही. आता सध्या आमच्या कुटुंबात मी स्वत: व माझे दोन भाऊ (एक इयत्ता ४थी व दुसरा इयत्ता १ ली) इतकेच राहिलो आहोत. आमच्यापैकी कोणीही कमावत नाही. आमच्या मामाकडे आम्ही सध्या राहतो. आम्हा भावंडाना ६० हजार रुपये मिळाले आहेत आणि कलेक्टर साहेबांनी ते आम्हा तिघा भांवडांच्या नावे प्रत्येकी २० हजार याप्रमाणे बँकेत कायम स्वरूपाची ठेव म्हणून ठेवले आहेत. तथापि वारसा हक्काचे प्रमाणपत्र न मिळाल्याने आम्हा भावंडाना वडिलांच्या पेन्शनचे पैसे मिळत नाहीत त्याबद्दल समितीने तसेच जिल्हाधिकारी साहेबांनी काही मदत करावी.

(२४) श्री. तुकाराम देवबा भालेराव

माझा मुलगा कै. देवराव तुकाराम भालेराव हा सदर अपघातात मृत झाला आहे. अपघाताची माहिती समजताच मी अपघातस्थळी जाऊन पाहिले असता सदरहू बस संपूर्णपणे जळाली होती. मुलाच्या निधनाबद्दल मला एस. टी. महामंडळाकडून मिळालेली मदत अत्यंत अपुरी आहे. त्यामुळे जास्त मदत देण्याच्या दृष्टीने योग्य ती विचार करण्यात यावा.

(२५) श्रीमती पंचफुला वसंतराव माने

या अपघातामध्ये माझे पती श्री. वसंतराव माने हे मरण पावले आहेत. अपघातानंतर तीन दिवसांनी आम्हाला माझे पती मृत पावल्याचे कळले. पतीच्या निधनानंतर १५ दिवसांनी मला मुलगा झाला आहे. हा अपघात कसा झाला याबद्दल मला काहीच कल्पना नाही.

(२६) श्री. वाघु विठ्ठल कांबळे

सदरहू ए. टी. बस अपघातात माझा मुलगा कुमार संतोष वाघू कांबळे, भाऊ हरि विठ्ठल कांबळे, भावजय शांता हरी कांबळे, पुतणी पुष्पा हरी कांबळे असे चार जण मृत्यू पावले आहेत. आमच्या कुटुंबातील इतकी माणसे गेल्यामुळे कुऱ्हाड कोसळली आहे. याबाबत आमच्या कुटुंबाला १ लाख २० हजार रुपये मिळाले आहेत. आमच्या घरात आता कमवता कोणी नसल्यामुळे माझ्या मोठ्या मुलाला एस. टी. महामंडळाच्या नोकरीत घेतल्यास मी आपला आभारी राहीन. श्री. चांदू वाघू कांबळे याचा अर्ज मी या सोबत देत आहे.

(२७) श्री. नामदेव किसन हिवरे

मी स्वत: अपघात झालेल्या गाडीमध्ये कंडक्टर समोरच्या सीटवर बसलो होतो. गाडी त्यावेळेस पूर्णपणे प्रवाशांनी भरली होती. साधारणत: ७०–७५ माणसे तरी गाडीत होती.

इतक्या गर्दीमध्ये कोणी प्रवासी विडी-सिगारेट ओढत असल्याचे दिसले नाही. अपघात होण्यापूर्वी गाडी २–३ वेळा डावी-उजवीकडे कलली आणि नंतर रस्ता सोडून डाव्या बाजूला दरवाजा असलेल्या बाजूस कलंडून आडवी झाली. अपघात होण्यापूर्वी गाडीमध्ये कसलाही आवाज वा धूर आल्याचे मला जाणवले नाही. तसेच आमच्या गाडीपुढे एखादी बैलगाडी वा तत्सम काही वाहन आल्याचे वा येऊन गेल्याचेही मला समजले नाही, आठवत नाही.

गाडी पलटी झाल्यानंतर गाडीतील सर्वच प्रवासी गाडीबाहेर येण्याचा प्रयत्न करू लागले त्यात मी सुद्धा होतो आणि त्यावेळेस मला बाहेरच्या दोन माणसांनी मला गाडीबाहेर खेचून काढले. गाडीचा कंडक्टर आमच्या अगोदरच गाडी बाहेर आला असल्याचे बाहेर आल्यावर आम्हाला दिसले. या अपघातामध्ये माझ्या पाठीचा काही भाग जळाला आहे. गाडीमध्ये स्फोटासारखा कसलाही आवाज अपघातापूर्वी वा नंतर आल्याचे मला आठवत नाही. आमच्या ओळखीचे डॉ. परदेशी, त्यांचा मुलगा आणि एक माणूसही त्या गाडीमध्ये होता. गाडी पलटी होण्यापूर्वी, जेव्हा डाव्या-उजव्या बाजूस कलली तेव्हाच मी जागेवर उभा झालो आणि गाडी आडवी कलंडली तेव्हाही उभा राहिलो होतो त्यामुळेच मला गाडीबाहेर येण्यास लवकर वाव मिळाला. मी बाहेर पडल्यानंतर सुद्धा तेथे अर्धा-पाऊण तास होतो. तोपर्यंत गाडीतील अडकून राहिलेले सारे प्रवासी जळून गेले होते. मी चामडयाचा धंदा करतो. तेव्हा मला अपघातग्रस्त म्हणून सरकारने धंद्यासाठी काही कर्ज उपलब्ध करून द्यावेत अशी माझी विनंती आहे. हा अपघात कशामुळे झाला असावा याचा काहीही अंदाज करता येत नाही. मी काही शिकलेला माणूस नाही. केवळ मला सही करता येते.

## (२८) श्री. बाबुराव विठ्ठलराव वाकडे

मी सार्वजनिक बांधकाम खात्यामध्ये रोड कारकून म्हणून काम करीत आहे. सदरहू बसमध्ये मी हदगांवहून बसलो होतो. मला तामश्याला जावयाचे होते. मी बसमध्ये पाठीमागच्या सीटवर संकटकालीन खिडकीच्या जवळ बसलो होतो. बसमध्ये खूपच गर्दी होती. दोन एस. टी. बसचे प्रवाशी एका बसमध्ये बसले होते. इतकी खूपच गर्दी त्या बसमध्ये होती. बसगाडीचा वेग चाळीसच्या स्पीडमध्ये होता. बैलगाडी समोरून विरुद्ध दिशेने येत होती. बसगाडी पलटी होण्यापूर्वी ज्यावेळी तिसरा टर्न घेतला तेव्हा बैलगाडी एस. टी. बसच्या डाव्या बाजूला होती. गाडीने झोके खाल्ल्यानंतर ड्रायव्हरला गाडी कंट्रोल करता आली नाही. ड्रायव्हरने गाडीमधून उडी मारल्याचे मी पाहिलेले नाही. मला गाडीतून डोरली गावातील लोकांनी तसेच श्री. बाबुराव हराळे यांनी बाहेर काढले. आग चवथ्या रांगेमध्ये होती. सदरील आग, पेट्रोल, डिझेल किंवा अन्य ज्वालाग्राही पदार्थामुळे लागलेली असावी असे दिसते. गाडीमध्ये काळा धूर होता त्यामुळे आग डिझेलमुळे लागलेली असावी. गाडीमध्ये ऑईलचा वास येत होता. गाडीच्या डिझेलचा टँक फुटलेला नव्हता परंतु त्याचे तोंड मात्र उघडे होते. या गाडीमध्ये बारुद होता किंवा नव्हता हे मी सांगू शकत नाही. मला आतापर्यंत एस. टी. महामंडळाकडून फक्त २०० रुपये मिळाले आहेत. मला अधिकची रक्कम मिळण्याच्या दृष्टीने योग्य तो विचार करावा.

## (२९) श्री. ग्यानबा रामा नवसागरे

ह्या एस. टी. बस अपघातामध्ये माझी पत्नी व ३ मुली मरण पावल्या आहेत. बसला अपघात झाल्यानंतर मला समजताच मी जीप घेऊन तेथे गेलो व जीपमधून काही जखमी

प्रवाशांना दवाखान्यामध्येही घेऊन गेलो होतो. परंतु त्यावेळेस माझी कुटुंबीय मंडळीसुद्धा त्याच गाडीत आहेत याची मला कल्पना नव्हती त्यामुळे मी त्यांना बाहेर काढू शकलो नाही. नंतर मात्र मी आमच्या कुटुंबातील साऱ्यांचीच प्रेते ओळखली आणि त्यातील मुलींची प्रेते तर चांगल्या स्थितीत होती. केवळ ते सारे गुदमरून मरण पावले होते. मी माझ्या गाडीतून जेव्हा जखमींना दवाखान्यात नेत होतो तेव्हा सदर अपघाती गाडीचा ड्रायव्हर सुद्धा मला वाचवा म्हणून सांगू लागला पण, त्याला कसलाही मार लागलेला नव्हता आणि ड्रायव्हर म्हणून त्याने आपली जबाबदारी टाळली. गाडीतून उडी मारली म्हणून तिरस्काराने मी त्याला माझ्या गाडीतून नेले नाही.

## (३०) श्री. बळीराम जयराम हुरण

अपघात झालेल्या एस. टी. बस मधून मी प्रवास करीत होतो. मी बसमध्ये मागच्या बाजूस होतो. एस. टी. बस खूप वेगाने जात होती. गाडी पलटी झाल्यानंतर गाडीने पेट घेतला. गाडीतून मला प्रथम बाहेर काढण्यात आले आणि नंतर कंडक्टर निघाला. कंडक्टरला काहीच मार लागला नाही. गाडीत काळा धूर झाला होता. माझी आर्थिक स्थिती कठीण असल्याने मला जास्त मदत मिळावी अशी माझी विनंती आहे.

## (३१) श्री. महादू कोंडीबा गाडेकर

मी राहणार तामसा येथील असून वय अंदाजे ५० असून मी रोज मजुरीवर कोणाकडेही काम करीत असतो. ज्या गाडीला अपघात झाला त्या गाडीमध्ये श्री. केसरवाणी म्हणून एक मजूर ठेकेदार आहेत त्यांच्या बरोबर मी सुद्धा त्या गाडीमध्ये होतो. मी गाडीमध्ये सुरवातीस ड्रायव्हरच्या पाठीमागे सीटवर बसलो होतो पण नंतर एका बाईला जागा करून देण्यासाठी म्हणून मी त्या सीटवरून उठून ड्रायव्हरच्या बाजूला इंजिन व बॅटरीसाठी जी जागा असते तेथे बसलो होतो. आणि ज्यांच्या बरोबर मी होतो ते ठेकेदार गाडीमध्येच मधल्या कोणत्या तरी सीटवर बसले होते. सदर ठेकेदार कॅनॉलची वगैरे कामे करत होते. आम्ही गाडीत असताना आमच्या जवळ गाडीत कुठल्याही प्रकारची स्फोटके, दारुद वगैरे नव्हते. सदर ठेकेदाराबरोबर यापूर्वीही मी नेहमी काम करीत असे. त्यावेळेस तो मला त्याच्या मोटार सायकलवरून मला घेऊन जात असे आणि कधी कधी त्याच्याजवळ सुरुंगाची दारूसुद्धा असे पण तो ती कोठून आणीत असायचा याची मला कल्पना नाही. सदर ठेकेदार श्री. केसरवानी हा त्या गाडीतच जळून मरण पावला आहे. त्यांची मोटरसायकल नादुरुस्त झाल्याने रस्त्यातच ती ठेवून त्यांना एस. टी. ने मला घेऊन जायचे होते. मला तामसाहून त्यांनी बरोबर घेतले त्यानंतर त्यांनी हदगावहून धानारो येथे नेले आणि तेथे आणखी माझ्यासारखेच रोजंदारीवर मजुरी करणारे मजूर बांधून घेतले. नंतर त्याच गाडीतून धानारो येथून उमरखेडला आम्ही गेलो होतो. तेथे त्यांनी मोटारसायकलचे काही सामान घेतले. तेथे त्यांनी कोठल्याही दुकानातून सुरुंगाची दारू वा तत्सम अन्य स्फोटक पदार्थ घेतले नाहीत, निदान मला तरी त्याची माहिती नाही. माझ्यासमोर तरी त्यांनी तसे काही पदार्थ घेतलेले नाहीत. सुरुंगाचे काम मी आणि माझा मुलगा गणपत तसेच परगावचेही काही लोक उदा. तामसा येथील बाबूशा, खंडू वाघमारे इत्यादी करीत असतात. ही कामे आम्ही रोज मजुरीवर करीत असतो. सुरुंगाची दारू कोठे मिळते याची मला माहिती नाही. कारण ज्याच्याकडे आम्ही काम करायची तो ठेकेदारच आम्हाला सामान आणून द्यायचा. मी वा·

माझा मुलगा ते आणण्यासाठी कधीही मालकाबरोबर जात नव्हतो. काही काळानंतर या कामासाठी देण्यात यावयाचे पैसे-मजुरी परवडत नाही म्हणून माझ्या मुलाने हे काम करण्याचे सोडून दिले व तो बाहेर हमाली वगैरे करू लागला आहे. तेथे मुलाला २०–१५ रुपये मिळत होते. त्या दिवशी मी केवळ सदर ठेकेदार मालकाबरोबर माणसे जमा करण्यासाठी होती. सध्या चैनापूर येथील कॅनॉलचे काम आता दुसरे कंत्राटदार करीत आहेत. हे काम पूर्वी श्री. केसरवानी करीत असत याची मला माहिती आहे, कारण मी सुद्धा त्यांच्याबरोबर तेथे काम केले आहे. तेथील कामासाठीच आम्ही मजूर गोळा केले होते. मी पुन्हा एकदा सांगतो की, सदर अपघात झालेल्या गाडीमध्ये मी किंवा माझ्या मालकाने सुरुंगाची दारू वा तत्सम पदार्थ आणलेले नव्हते. मी अपघाताच्या वेळी ड्रायव्हरच्या शेजारी पेटीवर बसलो होतो आणि त्या वेळेचे माझे मालक श्री. केसरवानी गाडीतच मध्ये कोठेतरी बसले होते. अपघातापूर्वी आमच्या **एस. टी. पुढे बैलगाडी वा इतर कोणतेही वाहन आल्याचे मला तरी दिसले नाही.** केवळ रस्त्याच्या कडेला असलेल्या लिंबाच्या झाडाच्या फांदीला आमची एस. टी. घासून गेली आणि आडवी पडली. समोरच्या बाजूच्या काचा फुटल्या तेथून मी गाडीबाहेर आलो. गाडीमध्ये मी बाहेर पडण्यापूर्वी कसला तरी जाळ झालेला मी पाहिला, पण त्यात बारूद वगैरेचा वास मला आला नाही. श्री. केसरवानी या बसमध्ये जळून मेला. त्याचा पायजमा व बूट यावरून त्यांची ओळख पटविण्यात आली. मला जास्त कसली इजा झाली नसल्याने सरकारकडून वा एस. टी. मंडळाकडून कसलीही मदत मिळाली नाही. **मी गाडी बाहेर पडण्यापूर्वीच एस. टी. ड्रायव्हरने गाडीतून बाहेर उडी घेतली होती.**

## (३२) श्री. नामदेव लोखंडे

सदरहू बसमधून माझी बायको व मुलगा प्रवास करीत होते. ते दोन्ही वारले आहेत. माझी स्वतःची शेती नाही. मला दोन मुली आहेत. त्यांची आई जिवंत नसल्यामुळे मला त्यांचे पालनपोषण करणे जड जात आहे. माझी पत्नी मुलाला घेऊन उमरखेडला गेली होती. ती त्या बसने परत येत होती. माझ्या पत्नीला तसेच मुलाला ओळखता येत नव्हते, इतके ते भाजले होते. मला एस. टी. महामंडळाकडून ६० हजार रुपये मदत मिळाली आहे. सदरहू बस अपघातात माझे सर्वस्व गेल्यामुळे मला काहीच सुचेनासे झाले आहे.

## (३३) श्री. संभाजी ज्ञानोबा पावडे

अपघात झालेल्या एस. टी. गाडीतून मी प्रवास करीत होतो. मी कंडक्टरजवळ उभा होतो. अपघात होण्यापूर्वी वा होत असताना माझे रस्त्यावर लक्ष नव्हते. त्यामुळे आमच्या बसजवळून वा समोरून एखादी बैलगाडी वा एस. टी. बस गेल्याचे मी पाहिले नाही. गाडी थोडी होलपटल्यासारखी होऊन रस्ता सोडून धावली व दरवाजाच्या अंगाने कलंडली, आणि मग **गाडीच्या आत मधल्या भागात धूर झाला.** गाडीतून बाहेर येण्याचा सर्वचजण प्रयत्न करू लागले, त्यात मला यश आले. अपघात कशामुळे झाला याची मला काहीच कल्पना नाही.

## (३४) श्री. राजेश रामसिंग परदेशी

मी बसमध्ये हदगांवहून बसलो होतो. सदरहू बसमध्ये खूपच गर्दी होती. मी बसमध्ये मागच्या बाजूस कंडक्टरजवळ उभा होतो. ड्रायव्हर गाडी खूपच वेगाने नेत होता. बाळकी फाटा सोडल्यानंतर समोरून रॉग साईडने बैलगाडी येत होती. ही बैलगाडी कंडक्टरच्या

साईडला होती. तीन चार वेळा गाडी हलल्यानंतर गाडीने पलटी खाल्ली. त्यावेळी बैलगाडी डाव्या बाजूला होती. बैलगाडीला वाचविण्यासाठी हा अपघात झाला असावा असे वाटते. गाडी पलटी झाल्यानंतर थोड्या क्षणातच काळा धूर दिसला. मला बाहेरील लोकांनी गाडीबाहेर काढले. मला उजव्या डोक्याच्या वर मार लागला होता. मी बेशुद्ध झाल्यानंतर मला काहीच समजले नाही. तामसा येथे बारुद मिळत नाही, उमरखेड येथे बारुद मिळते. गुत्तेदार श्री. केशरवाणी हे त्या गाडीत होते, हे मी पाहिले आहे. मला एस. टी. महामंडळाकडून आतापर्यन्त दोनशे रुपये मिळाले आहेत, याशिवाय दुसरी कोणतीही मदत मिळाली नाही. मला जास्त मिळण्याची आवश्यकता आहे. तरी त्या दृष्टीने समितीने योग्य तो विचार करावा.

## (३५) श्री. विश्वनाथ संभाजी इंगळे

ह्या अपघातामध्ये माझी पत्नी आणि ५ वर्षे वयाचा एकच मुलगा व २ वर्षे वयाची मुलगी अशी तीन माणसे मरण पावली आहेत. मी त्यावेळी त्यांच्यावरोबर नव्हतो. आता सध्या ६ व्या इयत्तेत शिकणारा एक अपंग व दुसरा आठ वर्षाचा शाळेत न जाणारा एक मुलगा आहे. मी त्या अपघातग्रस्त बसमध्ये नव्हतो त्यामुळे अपघात कसा झाला असावा याबद्दल मला काहीच सांगता येत नाही.

## (३६) श्री. यादवराव माने

जिल्हा परिषदेच्या शाळेमध्ये मी शिक्षक म्हणून नोकरी करीत आहे. मी स्वतः त्या बसमध्ये नव्हतो. परंतु त्या बसमधून प्रवास करीत असलेला माझा १८ वर्षे वयाचा मुलगा त्या अपघातामध्ये जबर जखमी होऊन अपघातानंतर ३ महिन्यांनी मुंबईच्या जे. जे. रुग्णालयात मरण पावला. तो अपघाताला ५४ टक्के भाजला होता पण अपघातानंतरही तो जिवंत होता. त्यास नांदेड औरंगाबाद व नंतर मुंबई या ठिकाणच्या हॉस्पिटल्समधून उपचारांसाठी ठेवण्यात आले होते. अपघातानंतर जेव्हा मी त्याला पाहिले तेव्हा तो चांगला शुद्धीवर होता. अपघाताबाबत विचारले असता त्याने सांगितले की, गाडी दोन वेळा डावीकडे उजवीकडे झाल्यानंतर रस्ता सोडून बाहेर जाताना झाडाच्या खोडाला तिची पायरी लागली व दरवाजाच्या अंगावर कलंडली. मी माझ्या मुलाला प्रथम जेव्हा भेटलो तेव्हा त्याच्या अंगावरील कपडे फारसे जळालेले नव्हते मात्र त्याचे अंग त्यामानाने बरेच भाजले गेले. दुसऱ्या दिवसापासून तो बेशुद्धीमध्ये गेला. २५ तारखेपर्यंत नांदेड येथे उपचार केल्यानंतर औरंगाबाद येथे उपचार करण्यासाठी नेले. औरंगाबाद येथे विमानातून नेताना सात तिकिटांचे पैसे देऊन स्वखर्चाने न्यावे लागले. औरंगाबाद येथे २ महिने उपचार घेतल्यानंतर तेथील डॉक्टर्सकडून असा सल्ला देण्यात आला की प्लॅस्टीक सर्जरी करण्यासाठी मुलाला मुंबईला न्यावे लागेल. मुंबईमध्ये मंत्र्याची चिठ्ठी दाखविली असतानासुद्धा पाहिजे तेवढे लक्ष दिले गेले नाही. परिणामी ५४ टक्के भाजलेला तीन महिने यशस्वी उपचार करवून घेतलेला माझा मुलगा शेवटी मुंबईतील डॉक्टरांच्या बेपर्वाईमुळे हलगर्जीपणामुळे मरण पावला. मुंबईतील जे. जे. रुग्णालयातच मला विचित्र, भयानक न विसरण्याजोगा अनुभव आला. मंत्र्याचे पत्र देऊनही हॉस्पिटलचे डीन डॉ. साठे आम्हाला भेटू शकले नाहीत. दुसरे एक डॉक्टर त्यांच्या घरी जाऊन भेटण्याचा प्रयत्न केला त्यांनी मला अत्यंत वाईट वागणूक दिली. जे. जे. रुग्णालयात मुलासाठी रक्त मिळू शकले नाही. बेडपॅन देखील दिले जात नव्हते. शेवटी प्रेत ताब्यात घेताना सुद्धा वाईट

अनुभव आला. माझ्या मुलाचे शव घेण्यासाठी सुद्धा मला ४०० रुपये खर्च आला. त्याचे शव विच्छेदन करणाऱ्या लोकांनी तर माझ्याकडे दारूची मागणी केली. मुलाच्या उपचारासाठी मी एकूण ३५ हजार रुपये खर्च केला आहे.

**(३७) श्री. शेख नझीर शेख इमाम, राहणार धर्मपूरी, ता. आंबेजोगाई, जिल्हा बीड, अपघातग्रस्त बसचा चालक (ड्रायव्हर).**

माझे नाव शेख नझीर शेख इमाम असून मी बीड जिल्ह्यातील आंबेजोगाई तालुक्यातील धर्मपुरी या गावचा रहिवाशी आहे. मी एस. टी. ड्रायव्हर म्हणून हदगांव एस. टी. स्थानका-मध्ये काम करीत होतो. मी बस क्र. एमटीबी ९७५३ वर दिनांक ५ मे, १९८८ रोजी ड्युटीवर होतो. त्यापूर्वी मी ट्रक ड्रायव्हर म्हणून काम केले होते. त्या ट्रक मालकांची नावे मला आठवत नाहीत. हदगांव ते नांदेड व्हाया लहान मार्गे गाडी घेऊन जाण्याकरीता मी गाडी नियोजित जागेवर जाऊन ट्राफिक कंट्रोलरकडे एन्ट्री केली. कंडक्टरने डबल बेल दिल्यानंतर मी निघालो. त्याहरीच्या नंतर वाळकी फाटयाजवळ मी बस थांबविली. त्यावेळी गाडीचा ४० चा स्पीड होता. गाडीमध्ये भरपूर प्रवासी होते. एस. टी. ची एक गाडी फेल झाली होती, त्यामुळे त्यातील प्रवासी सुद्धा या गाडीत आले होते. गाडीत भरपूर गर्दी झाली तेव्हा मी खाली उतरून कंडक्टरला या बाबतीत सांगितले. परंतु लोक कोणाचेही ऐकत नाहीत. डेपो मॅनेजरने सांगितले तरी लोक ऐकत नाहीत. ड्रायव्हरची जी कॅबिन असते त्या कॅबिनमधील बाजूच्या पेटीवर कोणीही बसलेले नव्हते. मी कोणालाही बसावयाला परवानगी दिलेली नव्हती. गाडीत १०० च्या वर प्रवासी होते. अनेक प्रवासी उभे होते. सदरहू एस. टी. गाडीमध्ये कोणत्याही प्रकारची खराबी नव्हती. अपघात होण्यापूर्वी माझ्या गाडीच्या समोर बैलगाडी आली नव्हती. अपघातापूर्वी लगेच बस क्रॉस झाली नाही. वाळकी फाट्यावर बस उभी असताना विरुद्ध दिशेने बस क्रॉस झाली होती. उतारावर गाडी चालत असताना विरुद्ध दिशेने बस क्रॉस झाली होती. उतारावर गाडी चालत असताना मागील टायर बर्स्ट झाल्याचा मोठयाने आवाज झाला. त्यामुळे माझा गाडीवरील कंट्रोल गेला. त्यानंतर मागून धूर आला. त्यामुळे बसमध्ये एकदम आरडाओरड झाली. प्रवासी एकदम माझ्या कॅबिनमध्ये घुसले. मागून आलेल्या धुरामुळे मला समोरील काहीच दिसले नाही. हा धूर काळा होता, त्यामुळे मला गुदमरल्यासारखे झाले. धुराचा वास येत होता. लोक माझ्या कॅबिनमध्ये घुसले लोकांनी मला सीटवरून खाली पाडले. माझ्या डोक्याला मार लागल्यामुळे मी बेशुद्ध झालो. मला काहीच समजले नाही. मला लोकांनी बाहेर काढले असे समजले. मला ज्या माणसाने खाली ढकलले त्याची पॅन्ट खाकी रंगाची होती, असे मला आठवते. माझ्या हातापायावर लोक पडले असल्यामुळे मला ब्रेकसुद्धा मारता आला नाही. त्यापूर्वीच लोकांनी मला ढकलले. मी गाडीतून उडी मारली नाही. लोकांनीच मला खाली ढकलले. त्यानंतर गाडी कशी पडली हे मला माहित नाही. गाडीला अपघात झाला आहे आणि नंतर गाडी जळत होती हे मला नंतर समजले. मला डोक्यावर मार लागल्यामुळे जवळपास आठ दिवस काहीच समजत नव्हते. प्रवाशी जर माझ्या अंगावर पडले नसते तर हा अपघात झाला नसता. मला गाडी कंट्रोल करता आली असती. मी श्री. केशरवाणी व श्री. गाडेकर यांना ओळखतही नाही. गाडेकर हे माझ्या कॅबिनमध्ये बसलेले नव्हते.

यावेळी समितीने श्री. गाडेकर यांना पुन्हा बोलाविले. ड्रायव्हर श्री. शेख नझीर शेख इमाम यांच्यासमोर श्री. गाडेकर यांनी समितीला असे सांगितले की, मी ड्रायव्हरच्या

बाजूच्या पेटीवर कॅबिनमध्ये बसलो होतो. अपघात झालेल्या एस. टी. बसचे ड्रायव्हर हेच होते. ड्रायव्हरच्या अंगावर एकही माणूस पडला नाही, अगर प्रवाशांनी ड्रायव्हरला बाहेर ढकलले नाही. ड्रायव्हर श्री. शेख नझीर शेख इमाम यांनी स्वतःहून एस.टी. बस बाहेर उडी मारली. त्यावेळी ते बेशुद्ध नव्हते. ते स्वतःच गाडी पेटली, गाडी पेटली असे ओरडत होते.

## (३८) श्री. पुंजाजी बाबाराव शिंदे

मी स्वतः अपघात झालेल्या गाडीतील एक प्रवासी होतो. ह्या गाडीमध्ये त्यावेळी खूप गर्दी होती. गाडी डोरली गावाजवळ आल्यानंतर एकदम डाव्या-उजव्या बाजूला होऊन दरवाजाच्या अंगाला कलंडली व पडल्यानंतर एक-दीड मिनिटामध्ये पेटली. माझ्या पुढल्या सीटजवळच मला जाळ दिसला. माझ्या अंगावर काहीतरी फेकल्यासारखे होऊन एकदम जाळ आला. माझी पाठ जवळपास अर्ध्याहून जास्त भाजली, मात्र त्यामानाने बनियान तशीच चांगल्या अवस्थेत राहिली आहे. आमच्या समोरून कोणतेही वाहन वा बैलगाडी आलेली नव्हती. गाडी पलटी झाली तेव्हा गाडीत ड्रायव्हरच्या जागेवर कोणीही नव्हते. अपघात होण्यापूर्वी ड्रायव्हरच्या बाजूला एकही माणूस नव्हता. गाडी कलंडण्यापूर्वी गाडीत कसलाही स्फोट झाला नव्हता. ड्रायव्हरच्या चुकीमुळे अपघात झाला. मी गाडीबाहेर पडल्यानंतर लिंबाच्या झाडाजवळ कंडक्टर व ड्रायव्हर दोघेही सुखरुप उभे असल्याचे मी पाहिले. ड्रायव्हर रडत होता. बेशुद्ध झालेला नव्हता. हात आणि पाठ जास्त जळाल्याने मी त्या हाताने काही उचलू शकत नाही वा काम करू शकत नाही. तेव्हा सरकारने मला एस. टी. मध्ये नोकरी देऊन उपजीविकेचे साधन मिळवून द्यावें. गाडीमध्ये स्फोटक पदार्थ असल्यामुळेच गाडीची काही मिनिटातच जळून राख झाली असा संशय येतो.

## (३९) श्री. बंडू आनंदा बोंडारे

मी अपघात झालेल्या बसमधून प्रवास करीत होतो. मी हृदगांवहून बसलो होतो. मी सदरहू बसमध्ये ड्रायव्हरच्या बाजूला बसला होतो. माझ्या बाजूला माझी पत्नी बसली होती. ती आठ महिन्यांची गरोदर होती. माझी पत्नी या अपघातात मरण पावली आहे. बसमध्ये खूपच गर्दी होती व बस खूप वेगाने जात होती. गाडीतून सुरुवातीला धूर निघाल्याचे मला चांगलेच आठवते. गाडीतील धूर काळधा दाट रंगाचा होता. समोरून वारा असल्यामुळे धूर माझ्यासमोर जात होता. त्यामुळे मला स्पष्ट दिसत होते. धूर निघाल्यानंतर लोकांनी आरडाओरड सुरू केली. त्यामुळे ड्रायव्हरने मागे वळून पाहिले आणि सर्वप्रथम ड्रायव्हरने चालत्या बसमधून खाली उडी मारली आणि त्यानंतरच गाडी पलटी झाली.

समोरून बैलगाडी येत होती काय? या प्रश्नाला उत्तर देताना श्री. बंडू बोंडारे यांनी समितीला अशी माहिती दिली की, समोरून बैलगाडी आली नव्हती. गाडीतून ड्रायव्हरने उडी मारल्यानंतर गाडी दोन-तीन हेलकावे खाऊन पलटी झाली. गाडी पलटी झाल्यानंतर जाळ झाला व काळा धूर निघाला. माझ्या सुदैवाने मी मागच्या खिडकीतून गाडीच्या बाहेर आलो. माझी पत्नी मात्र त्यात मरण पावली. मी पुष्कळ भाजलो असल्यामुळे व बेशुद्ध असल्यामुळे मला नंतरचे काहीच समजले नाही. माझ्या पत्नीचे प्रेत पहावयाला मिळाले नाही, असे आईवडिलांनी नंतर सांगितले. अपघातस्थळीच माझ्या पत्नीच्या प्रेताला अग्नी दिल्याचे समजते. मला शासनातर्फे सव्वा सहा हजार रुपये आणि पत्नी मरण पावल्याबाबतची

मदत ३० हजार रुपये मिळाली आहे. माझी पत्नी गरोदर असल्यामुळे पोटातील मुलाचेसुद्धा ३० हजार रुपये मिळाले पाहिजेत. अशी माझी विनंती आहे. त्या दृष्टीने समितीने सहानुभूतिपूर्वक विचार करावा.

**जिल्हाधिकारीसाहेबांनी या अपघाताच्या चौकशीमध्ये माझा जो जबाब घेतला आहे, त्यावेळी त्यांना न सांगितलेली एक महत्त्वाची माहिती मला आपल्या समितीला सांगावयाची आहे. ही माहिती मी अजूनपावेतो माझ्या आईवडिलांशिवाय कोणालाही सांगितलेली नाही.**

हदगांव बस स्थानकामध्ये सदरहू एस. टी. उभी असताना मी ड्रायव्हरच्या मागे सहा सीटवर जागा पकडली. त्यावेळी गाडीमध्ये तशी गर्दी नव्हती. नंतर गाडीत गर्दी झाली. माझी लोखंडी बॅग त्या जागेवर ठेवून माझ्या पत्नीला तहान लागली म्हणून आम्ही कॅंटीनमध्ये चहापाणी करावयास गेलो. त्या कॅंटीनमध्ये आमच्या समोरच्या बाकावर हदगाव बस स्थानकाचे वाहतूक नियंत्रक आणि आमच्या गाडीचे वाहक व चालक तसेच आणखी एक अनोळखी इसम चहा घेत बसले होते. मी जेथे राहत होतो, त्या ठिकाणीच श्री. आगरमोरे राहत असल्यामुळे मी त्यांना व्यक्तीशः ओळखतो. ते सर्वजण आपसात काहीतरी हळू आवाजात बोलत होते. त्या अनोळखी माणसाने आपल्या वरच्या खिशातून १०–१० च्या पाच नोटा काढल्या व त्यांनी आगरमोरे यांना दिल्या. त्यातील एक नोट श्री. आगरमोरे यांनी स्वतःच्या खिशात ठेवून बाकी दोन-दोन नोटा आमच्या गाडीचे चालक व वाहक यांना दिल्याचे मी पाहिले. त्यांनी ते कशासाठी दिले याची त्यावेळेस मला काहीच कल्पना नव्हती. आम्ही चहा प्याल्यानंतर गाडीमध्ये ड्रायव्हरच्या मागे जाऊन बसलो. माझ्या बाजूला माझी पत्नी बसली होती. मला माझ्या समोर दुसऱ्या सीटखाली साखरेच्या पोत्याची वळकटी करून ते पोते हिरव्या रंगाच्या नायलॉनच्या दोरीने बांधून ठेवल्याचे दिसून आले. आणि जो माणूस श्री. आगरमोरे यांच्याबरोबर बोलत होता, तो माणूस त्या पोत्यापासून एक सीट सोडून मागे बसला होता. मी ड्रायव्हरच्या मागे बसलो असल्यामुळे आणि समोरच्या सर्व प्रवाशांकडे माझे तोंड असल्यामुळे मला गाडीतील सर्व काही दिसत होते. गाडीतील एका माणसाने साधा पटका बांधला होता. त्याने बिडी ओढल्याचे मी पाहिले तो जवळ जवळ दोन मिनिटे बिडी ओढत होता. त्यानंतर काही काळातच त्या पोत्यामधून काळा धूर बाहेर निघाला. धूर बाहेर निघाल्यानंतर एकच आरडाओरड झाली. आरडाओरड झाल्यानंतर ड्रायव्हरने मागे पाहिले आणि प्रथम गाडीच्या बाहेर उडी मारली व त्यानंतर गाडी पलटी झाली. ड्रायव्हरने ताबडतोब उडी मारली याचा अर्थ त्या पोत्यात काहीतरी होते याची त्याला जाणीव होती. आणि त्याचवेळी बसमध्ये बसण्यापूर्वी गाडीचे चालक, वाहक व आगरमोरे यांच्या वागण्याचा, पैसे देवघेवीचा थोडाफार संबंध माझ्या लक्षात आला. त्या पोत्यात सुरुंगाची दारू होती हे मला नंतर समजले. मी दवाखान्यातून बरा होऊन आल्यानंतर श्री. आगरमोरे यांनीच मला ती माहिती दिली.

श्री. आगमोरे यांनीच आपल्याला ही माहिती देण्याचे कारण काय? असा प्रश्न समितीने विचारला असता श्री. बंडू बोंडारे यांनी असे सांगितले की, कॅन्टीनमध्ये त्यांचे जे काही बोलणे झाले होते, ते मी ऐकले असावे याची भिती त्यांना वाटली असावी. कारण त्यानंतर जिल्हाधिकारीसाहेब माझा जबाब घेणार होते. जिल्हाधिकाऱ्यांना मी ही गोष्ट सांगू नये म्हणून श्री. आगरमोरे माझ्याकडे आले होते. त्यांनी स्वतःच मला असे सांगितले की, त्या

वळकटीत सुरुंगाची दारू होती. आणि त्यामुळेच गाडीला आग लागली आहे ही गोष्ट मी कोणाला सांगू नये म्हणून मला श्री. आगरमोरे यांनी पाच हजार रुपये देण्याचे कबूल केले होते. त्यावेळी माझी मन:स्थिती ठीक नसल्यामुळे मी त्यांना काहीच सांगितले नाही. म्हणून दुसऱ्या दिवशी माझ्या आईवडिलांना श्री. आगरमोरे यांनी आपल्या घरी बोलावून घेतले. आणि त्यांना मला समज देण्यास सांगितली. त्यानंतर माझ्या आईवडिलांनी मला असे सांगितले की, बाबा रे, तु आगरमोरे यांच्या विरुद्ध बोलू नको. त्यांचे आणि आपले संबंध ठीक नसल्यामुळे आणखी त्यांच्या विरुद्ध जाऊ नकोस. गाडीत सुरुंगाची दारू आणि तोटे होते हे सांगू नकोस. त्यामुळेच मी जिल्हाधिकाऱ्यांनी जो जबाब घेतला त्यामध्ये काही सांगितले नाही.

आताच ही गोष्ट सांगण्याचे कारण काय? श्री. आगरमोरे यांनी तुला पाच हजार रुपये न दिल्यामुळेच हे सांगत आहेत काय? या प्रश्नाला उत्तर देताना श्री. वंडू बोंडारे यांनी अशी माहिती दिली की, त्यावेळी माझी मन:स्थिती ठीक नसल्यामुळे तसेच मी घाबरलो असल्यामुळे मी काहीच सांगितले नाही. परंतु आता मात्र संतापून सर्व काही खरं सांगितले आहे. तरी या सर्व गोष्टींचा समितीने गांभीर्याने विचार करावा अशी माझी समितीला विनंती आहे.

## (४०) श्रीमती लक्ष्मीबाई हिरामण वाठोरे

अपघातग्रस्त बसमध्ये माझे पती होते. पतीचे प्रेत मला सापडले नाही. मला दोन मुले आहेत. मोठा मुलगा बारावीत आहे. त्याला एस. टी. महामंडळात नोकरी मिळाल्यास आमचा उदरनिर्वाह होऊ शकेल.

## (४१) श्री. रामराव व्यंकोबा पवार

मी स्वत: अपघात झालेल्या बसमधून प्रवास करीत होतो. गाडीत पुढे ड्रायव्हरच्या मागे उभा होतो. त्यामुळे समोरील सर्व काही दिसत होते. त्यावेळी रस्ता पूर्ण मोकळा होता. कोठेही चढउतार नव्हता. अचानक गाडी उजव्या डाव्या बाजूला गेली व दरवाज्याच्या बाजूने कलंडली. गाडी कलंडल्यानंतर धूर आला. ड्रायव्हरने गाडी उलटल्यानंतर की पूर्वी उडी मारली याची मला कल्पना नाही. **परंतु त्याने गाडीतून अगोदरच उडी मारली हे निश्चित आहे. कारण ड्रायव्हर आणि कंडक्टर या अपघातातून अगदी सुखरुप राहिले आहेत. त्यांना कसलीही झळ लागलेली नाही.** मी, जेव्हा बाहेर आलो, तेव्हा ड्रायव्हर व कंडक्टर लिंबाच्या झाडाखाली उभे असल्याने पाहिले आहे. **या अपघातात माझे हात पाय व पाठ जळली परंतु माझे धोतर आणि** आतील चड्डी जळाली नाही.

## (४२) श्री. अशोक रंगनायराव कोतावार

सदरहू अपघात झालेल्या बसमधून माझे आईवडील व मुलगा प्रवास करीत होते. आईवडील तेथेच मरण पावले. माझ्या मुलाचा मृत्यु काही कालावधीनंतर म्हणजे पाच दिवसांनंतर झाला. तो हॉस्पिटलमध्ये बोलत होता. **महत्त्वाचे वैशिष्ट्य म्हणजे त्याचे पॅटशर्ट जसेच्या तसे होते. परंतु आतून मात्र तो ९० टक्के भाजला होता.** मुलाने मला असे सांगितले होते की, गाडी पलटण्यापूर्वी गाडीत धूर दिसला होता. गाडी पलटल्यानंतर गाडीत खूप जाळ झाला. उमरखेडला विहिरी खोदण्यासाठी दारू मिळत असल्यामुळे तेथून कोणीतरी स्फोटक व

ज्वालाग्रही पदार्थ आणले असले पाहिजेत. एस. टी. महामंडळाकडून मी मदत घेतलेली नाही. जास्त रकमेसाठी मी कोर्टात दावा दाखल केला आहे.

(४३) श्री. योगाजी गणपत टाले

अपघात झालेल्या एस. टी. बसमध्ये मी स्वतः, माझी पत्नी आणि दोन मुली व एक मुलगा असे पाचजण होतो. अपघातामध्ये माझी बायको आणि एक मुलगी जळून मरण पावली. डोरलीजवळ बस गाडी आली असता डाव्या-उजव्या बाजूला होऊन दरवाजाच्या बाजूने कलंडली व गाडीत एकदम धूर झाला. गाडी समोरून बसगाडी वा बैलगाडी गेल्याचे मी पाहिले नाही. माझ्या मुलीची पाठ जळाली परंतु कपडे मात्र शाबूत होते. मी गाडीच्या बाहेर आल्यावर आमच्या गाडीच्या ड्रायव्हर व कंडक्टर आमच्या अगोदरच गाडीच्या बाहेर लिंबाच्या झाडाजवळ सुरक्षित उभे असल्याचे मी पाहिले. अपघाताबाबत एवढेच सांगेन की गाडी कोणत्याही झाडावर आपटली नाही तर ती एक दोन-वेळा होलपटली आणि एका बाजूला कलंडली व गाडीत धूर झाला.

(४४) श्रीमती पुष्पा दिलीपराव विश्वंभर

माझे पती कै. दिलीपराव विश्वंभर या अपघातात मरण पावले. मला दोन मुले आहेत. त्यांच्या उदरनिर्वाहासाठी माझ्या दिराला एस. टी. महामंडळात नोकरी देण्यात यावी.

(४५) श्री. आनंदराव नारायण पांडे

अपघात झालेल्या एस. टी. बसमध्ये मी मध्यभागी बसलो होतो. अपघात होण्यापूर्वी आमच्या गाडीजवळून एखादी बसगाडी वा बैलगाडी गेल्याचे मला दिसले नाही. गाडी वेगामध्ये होती. डोरली गावाजवळ गाडी आल्यानंतर डाव्या-उजव्या बाजूला होऊन एका अंगाला कलंडून पडली व गाडीत सर्व काळा धूर झाला. ड्रायव्हर केव्हा बाहेर पडला याची मला कल्पना नाही. तसेच अपघात कशामुळे झाला व गाडीला आग कशामुळे लागली असावी याची काहीच माहिती नाही.

(४६) श्री. काशिनाथ गोपाळराव भोकरे

मी सदरहू अपघातग्रस्त बसमधून प्रवास करीत होतो. वाळकी फाट्यापुढे बसने नागमोडी वळणे घेतली. समोरून दुसरे वाहन किंवा बैलगाडी आल्याचे मला दिसले नाही. गाडी तीन ते चार नागमोडी वळणे घेऊन पलटी झाली. गाडी पलटी झाल्यावर काळा धूर निघाला. ड्रायव्हर, कंडक्टर रडत होते ते दोघेही बेशुद्ध नव्हते.

(४७) श्री. शेख इब्राहीम शेख इस्माईल

मी अपघातग्रस्त बसमध्ये होतो. गाडी जोरात हलून एकदम रस्त्याच्या कडेला जाऊन पडली व गाडीत धूर व जाळ निर्माण झाला. माझा संपूर्ण कान जळून गेला आहे, माझे हातही पूर्ण जळाले आहेत. आतापर्यंत सरकारकडून फक्त २०० रुपये मदत मिळाली आहे. अधिक मदत वा नोकरी वगैरे मिळावी म्हणून मी अर्ज केला आहे.

(४८) श्री. विश्वनाथ महादेव डोरले

अपघातग्रस्त बसमध्ये माझी पत्नी व मुलगा होता आम्ही तिघेही अपघातातून वाचलो आहोत. गाडीत समोरून धूर येत होता. माझ्या पत्नीला मार लागला परंतु त्याबाबतचे पैसे आम्हाला मिळाले नाहीत.

(४९) श्री. उत्तम किसन मोरे

अपघात झालेल्या बसमध्ये मी व माझी पत्नी बसच्या पुढील भागात बसलो होतो. माझी पत्नी ७–८ महिन्यांची गरोदर होती. अपघातामध्ये ती भाजून जखमी झाल्यामुळे दवाखान्यामध्ये नंतर मरण पावली. अपघात होण्यापूर्वी गाडीत धूर वा कसलाही फटाक्यासारखा आवाज आलेला नाही. मी सात-आठ माणसांना गाडीबाहेर येण्यास मदत केली आहे. ड्रायव्हर गाडीबाहेरच असल्याचे आम्हाला दिसले. त्याला थोडा मार लागला होता व तो रडत होता. गाडी कलंडून पडण्यापूर्वी थोडासा धूर आला होता व उलटल्यानंतर मात्र एकदम जास्त धूर झाला. मात्र कसलाही वास आल्याचे मला जाणवले नाही. **माझी पत्नी गरोदर असताना अपघातात मृत झाल्यामुळे मला माझ्या मुलाच्या मृत्यूबद्दलही भरपाई देण्यात यावी.**

(५०) श्री. जनार्दन ज्ञानोबा गोरे

मी, शिवाजी हायस्कूल, कंधार येथे शिक्षक म्हणून काम करीत आहे. श्री. केशवराव धोंडगे यांच्याबरोबर मी त्या भागाची पाहणी केली आहे. मृत्युमुखी पडलेल्या लोकांच्या कुटुंबातील माणसांना नोकरी देण्याची व्यवस्था करण्यात आली पाहिजे.

(५१) श्री. कांतीकुमार शर्मा

मी स्थानिक वृत्तपत्र फ्री प्रेसचा वार्ताहर आहे. आजकाल एस. टी. बसमधून पेट्रोलजन्य पदार्थ, ज्वालाग्राही पदार्थ, सुरुंगाची दारू, गॅस सिलींडर्स, रॉकेल इत्यादींची सर्रास वाहतूक केली जाते. त्यासाठी गावातील वजनदार मंडळी वाहक-चालकावर दबाव आणतात. ह्या अपघाताचे हेच प्रमुख कारण असावे. गाडी सुरू होण्यापूर्वी प्रत्येक प्रवाशाचे सामान व्यवस्थित तपासले पाहिजे तसेच लोकांच्या मनावरही अशा प्रकारची वाहतूक केली जाऊ नये असे ठसविले पाहिजे.

(५२) श्री. भगवानराव मोहनराव हराळे

डोरलीनजिक झालेला हा अपघात मी स्वत: पाहिला आहे. त्यावेळी मी डोरली बस स्थानकावर उभा होतो. बसगाडीच्या समोर बैलगाडी दिसली. त्या बैलगाडीला वाचविण्यासाठी गाडी बाजूला घेतल्याचे मला दिसते. त्यामुळे ड्रायव्हरचा तोल गेला. सदरहू गाडी मारुती किसन शिरसाट यांची होती. मी गाडीच्या जवळ गेलो असता गाडीच्या मध्यभागातून आग व धूर येत असल्याचे मला दिसले.

(५३) श्री. भगवानसिंग किसनसिंग बायस

मी सदरहू बसमधून प्रवास करीत नव्हतो परंतु त्या अपघातात माझा १८ वर्षे वयाचा मुलगा जळून मरण पावला आहे. माझा तरुण मुलगा ह्या अपघातामध्ये मरण पावल्यामुळे मला देण्यात आलेली रक्कम पुरेशी नसल्यामुळे मी कोर्टात दावा दाखल केला आहे. अपघात कसा झाला याबाबत मला कल्पना नाही.

**(५४) श्री. सटवा गोविंद शेळके**

अपघात झाल्यानंतर जखमींना मदत करण्यासाठी आम्ही पुढे होतो. ड्रायव्हर लिंबाच्या झाडाखाली बसला होता. त्या ठिकाणी बैलगाडी होती ती डोरलीचीच होती.

**(५५) श्री. तुकाराम गंगाराम धनगरे**

आम्ही जखमींना बाहेर काढले, त्यांना हॉस्पिटलमध्ये पोहोचविले. त्यासाठी सर्व मदत केली परंतु आजपावेतो आम्हाला कोणत्याही प्रकारची मदत मिळाली नाही.

**(५६) श्री. गणेश नारायण हराळे**

एस. टी. बसला अपधात झाल्यानंतर मी त्या अपधात स्थळी प्रथम गेलो. आम्ही तेथील लोकांना मदत केली परंतु काही ठराविक लोकांनाच त्याचे श्रेय मिळत आहे.

**(५७) श्री. भीमराव हणमंता चव्हाण**

अपधात झालेल्या बसमध्ये माझी पत्नी आणि नात प्रवास करीत होती. त्या दोघीही अपघातामध्ये मरण पावल्या आहेत. अपघात कसा झाला याबाबत मी काही सांगू शकत नाही.

**(५८) श्री. रमेश रसाळ**

मी गोदातीर समाचार या मराठी दैनिकाचा संपादक आहे. समोरून आलेल्या वाहनांना चुकविताना हा अपधात झालेला नाही. आम्ही या अपघाताची कारणमिमांसा शोधण्याचा प्रयत्न केला आहे. विहिरी खोदण्याचा जो मोसम असतो त्यावेळी प्रवाशांकडील सामानाची तपासणी केली पाहिजे तसेच त्यावेळी योग्य ती कडक व्यवस्था केली पाहिजे. स्फोटक पदार्थाची गाडीतून ने-आण करण्यास बंदी केली पाहिजे.

**(५९) मा. श्री. साहेबराव देशमुख-बारडकर, वि.स.स.**

ह्या अपघाताच्या वेळी तेथील डॉ. मनाठकर यांनी आणि त्यांच्या सहकाऱ्यांनी मदतीचे कार्य फार मोठ्या प्रमाणात केले आहे. एस. टी. बसमध्ये काही तरी स्फोटक वा ज्वालाग्रही पदार्थ असल्यामुळे हा अपघात झाला आहे. मी स्वतः व मा. मुख्य मंत्री यांनी अपघात स्थळाची प्रत्यक्ष पाहणी केली. पण तेथे गाडीला ब्रेक लावल्याचे कसलेही चिन्ह वा खुणा दिसल्या नाहीत. गाडीत एकदम धूर दिसल्यामुळे ड्रायव्हर घाबरला व त्याचा तोल गेला असावा. चालकाने ब्रेक लावून गाडी जागेवर उभी केली असती तर झालेली प्राणहानी निश्चित टळली असती. गाडीत स्फोटक पदार्थ नव्हते या तज्ज्ञांच्या मतावर आमचा विश्वास बसत नाही. अशाच प्रकारचा एक अपघात यापूर्वीही झाला होता. आणि त्यात श्रीमती सूर्यकांता पाटील यांचे मामा मृत्युमुखी पडले होते त्यावेळी अशा प्रकारचा स्फोटक पदार्थाचा साठा तपासण्याबाबत सूचना देण्यात आल्या होत्या.

**(६०) श्री. श्रावण गणपती नरबाडे**

मी सदरहू एस. टी. बसमध्ये कंडक्टरच्या जवळ उभा होतो. गाडीत भरपूर गर्दी असल्यामुळे समोरचे दिसले नाही. गाडी दोन-तीन वेळा हलली व नंतर पलटी झाली सदरहू अपघातानंतर माझी प्रकृती ठीक नसते. मला कोणतेही काम जमत नाही त्यामुळे मला एस. टी. महामंडळात नोकरी मिळावी.

**(६१) श्री. भिमराव नारायणराव मोने**

मी सदरहू गाडीतून प्रवास करीत होतो. गाडी पलटण्यापूर्वी गाडीत मला काळा धूर दिसला. नंतर दोन-तीन हेलकावे देऊन गाडी पलटी झाली.

**(६२) श्री. आनंदराव मारोतराव बोंडारे व सौ. सुलोचना आनंदराव बोंडारे (श्री. बंडू बोंडारेचे आई-वडील)**

आमचा मुलगा श्री. बंडू आनंदराव वोंडारे व सून कै. सुनिता बंडू वोंडारे सदरहू बसमधून प्रवास करीत होते. आमची सून सात महिन्यांची गरोदर होती. तिचा मृत्यू सदर बस अपघातात झाला. त्याबद्दल आम्हाला ३० हजार रुपये मिळाले. **परंतु पोटातील मुलांचे पैसे मिळाले नाहीत ते सुद्धा मिळाले पाहिजेत अशी आमची मागणी आहे.**

हदगांवचे एस. टी. बस स्थानकाचे वाहतूक नियंत्रक श्री. आगरमोरे यांना आपण ओळखता का? असा प्रश्न समितीने केला असता सौ. सुलोचना बोंडारे यांनी समितीला अशी माहिती दिली की, श्री. आगरमोरे यांना मी ओळखते. ते दोन-तीन वेळा आमच्याकडे आले होते. कंडक्टर व ड्रायव्हरला त्या दिवशी एका व्यक्तीने ५० रुपये दिल्याचे व पिशवी बसमध्ये ठेवल्याचे आमच्या मुलाने पाहिले होते, ते आम्हाला सांगितले आहे. श्री. आगरमोरे यांनी ही माहिती कोणालाही सांगू नकोस असे देखील आमच्या मुलाला सांगितले होते. परंतु आमच्या मुलाला त्याबद्दल पाच हजार रुपये देतो, असे श्री. आगरमोरे यांनी सांगितल्याचे मला आठवत नाही. त्या बाबतीत आमच्या मुलाने आम्हाला काहीच सांगितले नाही.

समितीने सौ. सुलोचना बोंडारे, श्री. आनंदराव बोंडारे यांना खोदून खोदून विचारले असता सौ. सुलोचना वोंडारे यांनी समितीला अशी माहिती दिली की, आमच्या मुलाला आम्ही या भानगडीत पडू नको असे सांगितले. आपल्या घराचा नाश झाला आहे, असे असतानाही दुसऱ्याचे घर पेटवू नको असे आम्ही आमच्या मुलाला सांगितले. श्री. आगरमोरे यांच्या विरुद्ध कोणतेही कृत्य करु नकोस, असे आम्ही आमच्या मुलाला सांगितले होते.

**(६३) श्रीमती अन्नपूर्णा बाबुराव ठाकरे**

मी स्वतः अपघात झालेल्या बसमध्ये नव्हते. माझे पती अपघातामध्ये जळून मरण पावले आहेत. मला दोन मुले आहेत त्यांपैकी एकाला तरी नोकरी देण्यात यावी तसेच आमच्या गावच्या श्रीमती सारजाबाई माधवराव शिरपुळे यांचे पती ह्या अपघातात मरण पावले आहेत. त्यांनाही दोन मुले आहेत. हा अपघात कसा झाला हे मी काही सांगू शकत नाही.

**(६४) श्री. माधवराव राजेश्वरराव अंबटवार**

अपघात झाल्यानंतर मा. श्री. केशवराव धोंडगे, श्री. लुंगारे, श्री. शेख मकदुम व श्री. मुक्तेश्वर धोंडगे यांच्यासह मी तेथे गेलो होतो. **जखमी प्रवाशांपैकी बऱ्याच जणांच्या अंगावरील कपडे न जळता अंगावर जळाल्याच्या जखमा होत्या.** अपघात कसा झाला हे मी सांगू शकत नाही.

**(६५) श्री. मुक्तेश्वर केशवराव धोंडगे**

डोरली एस. टी. बस अपघाताची पाहणी करण्यासाठी आम्ही ६ मे, १९८८ रोजी प्रत्यक्ष घटनास्थळी गेलो होतो. **अपघातग्रस्त गाडीचा डिझेल टँक सुरक्षित होता.** तसेच गाडीचे

समोरचे चाक देखील सुस्थितीत होते. हा अपघात गाडीतून बारूद नेल्याने झाला असावा असे आमचे मत आहे. जे प्रवासी अपघाताने जबर जखमी झाले आहेत, अपघाताने अवयव निकामी झाल्याने काम करू शकत नाही त्यांना उपजीविकेसाठी शासनाने नोकरी व अन्य कामधंदा मिळवून द्यावा.

**(६६) श्री. रामभाऊ बापुराव आगरमोरे, वाहतूक नियंत्रक, राज्य मार्ग परिवहन, हदगांव**

मी दिनांक ५ मे, १९८८ रोजी हदगाव एस. टी. बस स्थानकामध्ये वाहतूक नियंत्रक म्हणून काम करीत होतो. मी दिनाक ५ मे, १९८८ रोजी सकाळी साडेदहा वाजता कामावर आलो होतो. त्या दिवशी मी कँटीनमध्ये चहाला गेलो नाही. मी दोन ते अडीच वाजण्याच्या दरम्यान चहा पीत असतो. माझ्या ऑफिसमध्ये त्या दिवशी सदरहू बसचे ड्रायव्हर अगर कंडक्टर आलेले नव्हते. त्या दिवशी माझी व बंडू बोंडारेची भेट झालेली नाही. तसेच श्री. केशरवाणी यांना देखील मी ओळखत नाही.

श्री. बंडू बोंडारे यांना आपण ओळखता काय? या प्रश्नाला उत्तर देताना श्री. आगरमोरे यांनी असे सांगितले की, बंडू बोंडारेचे आई व वडील आमच्याच शेतामध्ये काम करीत होते. बंडूला मी ओळखतो. त्याची व माझी गाठभेट व्हायची. ज्या दिवशी बस अपघात झाला त्या दिवशी श्री. बंडू बोंडारे आणि माझी भेट झालेली नाही. श्री. बंडू बोंडारे व त्याची पत्नी सदरहू बसमधून प्रवास करीत होती व त्याची पत्नी त्यामध्ये वारली हे मला नंतर समजले. श्री. बंडू बोंडारेचे वडील आमच्याकडे सात ते आठ महिने काम करीत होते. त्यावेळी आमची बैलजोडी चोरीला गेली होती. याबाबत आम्ही त्यांच्या वडिलांवर संशय व्यक्त केला होता. त्याप्रमाणे आम्ही गुन्हा देखील दाखल केला होता. नंतर आम्हाला ही बैलजोडी कळमनूरीच्या भागात सापडली.

आपण श्री. केशरवाणी यांची सुरुंगाची दारू सदरहू बसमधून नेण्यास परवानगी दिली होती, त्यासाठी आपण दहा रुपये व ड्रायव्हर व कंडक्टरने २०–२० रुपये घेतले आहेत, अशी माहिती आम्हाला श्री. बंडू बोंडारे यांनी दिली आहे, याबाबतीत आपल्याला काय सांगावयाचे आहे या प्रश्नाला उत्तर देताना श्री. आगरमोरे यांनी असे सांगितले की, श्री. बंडू बोंडारे व त्यांचे कुटुंबिय यांच्यावर पोलिसांनी केलेल्या कारवाईचा राग म्हणून श्री. बंडू बोंडारे यांनी विनाकारण असे आरोप माझ्यावर केले आहेत. माझ्याजवळ पैसे किती येतात हे पाहण्याचे काम होते. सदरहू गाडी चेक करण्याचे काम माझ्याकडे नव्हते. गाडी चेक करण्यासाठी आणि इतर महत्त्वाच्या कामांसाठी वरिष्ठ अधिकारी असतात.

गाडीमध्ये स्फोटक पदार्थ असल्यामुळे धूर आल्याबरोबर सदरहू बस ड्रायव्हरने तावडतोबीने उडी मारली का? तसेच आपण श्री. बंडू बोंडारे याला नंतर पाच हजार रुपये देतो असे सांगितले होते काय? या प्रश्नाला उत्तर देताना श्री. आगरमोरे यांनी असे सांगितले की, श्री. बंडू बोंडारे यांना मी पाच हजार रुपये देतो असे सांगितलेले नाही. तसेच श्री. केशरवाणी यांना मी ओळखतही नाही. त्याची व माझी भेट झालेली नाही.

सदरहू बस अपघातात आपला मुलगा जखमी झाला आहे आणि सून मेली आहे हे आपण बंडूच्या आईवडिलांना केव्हा सांगितले? तसेच बंडूची व आपली भेट अपघात झालेल्या

दिवसानंतर किती दिवसांनी झाली? या प्रश्नांना उत्तरे देताना श्री. आगरमोरे यांनी समितीला अशी माहिती दिली की, त्यांची सून मेली आहे आणि बंडू जखमी झाला आहे, हे मी त्यांना दुसऱ्या दिवशी सांगितले. माझी व बंडूची भेट एक महिन्यानंतर म्हणजे बंडू घरी आल्यानंतर झाली. आपल्या शेतात काम करणाऱ्यांचा मुलगा सदरहू बस अपघातात गंभीर रीत्या जखमी झाला आहे असे दुसऱ्या दिवशी समजल्यानंतरही आपण बंडूला बघण्यासाठी दवाखान्यात का गेला नाही? या प्रश्नाला उत्तर देताना श्री. आगरमोरे यांनी समितीला असे सांगितले की, या बस अपघाताची चौकशी करण्यासाठी अनेक अधिकारी येत असल्यामुळे व रजा मिळत नसल्यामुळे मला त्याला पाहण्यासाठी जाता आले नाही.

जिल्हाधिकारी ज्यावेळी हदगावला आले होते, त्यावेळी आपण साक्ष का दिली नाही, या प्रश्नाला उत्तर देताना श्री. आगरमोरे यांनी असे सांगितले की, त्यावेळी भरपूर गर्दी होती, तसेच त्या यादीत माझे नाव नसल्यामुळे मी साक्षीसाठी आलो नाही.

श्री. आगरमोरे यांनी समितीस असेही सांगितले की, अपघात झाल्यानंतर जेव्हा श्री. बंडू बरा होऊन गावी आला तेव्हाच त्याची माझी भेट झाली. म्हणजे अपघात झाल्यानंतर जेव्हा चौकशीसाठी जिल्हाधिकारी आले होते त्यावेळेसच ही आमची भेट झाली. याचा अर्थ असा होत नाही की, बंडू चौकशी अधिकाऱ्यापुढे साक्षीसाठी जाणार हे लक्षात आल्यावर मी त्याची भेट घेतली. तर चौकशी अधिकाऱ्यापुढे अपघातासंबंधी माहिती देण्यास बंडूला बोलाविण्यात आल्याचा निरोप देण्यासाठीच मी प्रथमतः त्याला भेटलो होतो. वस्तुतः चौकशी अधिकाऱ्यापुढे माहिती देण्यास हजर व्हावे असे पत्र बंडूला गेले होतेच. पण मला आमच्या साहेबांनी सांगितल्यावरून त्याला निरोप देण्यासाठी मी बंडूला भेटलो होतो. आणि नंतर चौकशी अधिकाऱ्यापुढे हजर होण्यासाठी मी त्याला आमच्या एस. टी. स्टँडवर गाडीमध्येसुद्धा बसवून दिले आहे. या अपघाताची चौकशी पूर्ण होईपर्यंत मी आमच्या गावातच होतो आणि बंडूने आपल्या जबाबात काय सांगितले याची मला कल्पनाही नाही. ५ मे १९८८ रोजी डोरली येथे ज्या एस. टी. ला अपघात झाला त्या गाडीच्या चालक व वाहकाला मी ओळखतो. त्यांची ओळख नेमकी कोठे झाली हे मला आठवत नाही. पण त्यांची ड्युटी भरण्याचे काम माझ्याकडे असल्यानेच त्यांची माझी ओळख झाली होती. अपघाताच्या दिवशी मला तो चालक भेटलेला नाही कारण त्यांची ड्युटी आदल्या दिवशीच लावली होती. सदर गाडीचा चालक श्री. नजीर याची ओळख तो आमच्या डेपोला आल्यापासून म्हणजे १ महिन्यापासूनच झाली होती. त्यापूर्वी तो कोठे होता याची अर्थातच मला काही माहिती नाही. तसेच त्याची निवड कोठे आणि कशी झाली याचीही माहिती मला नाही. मात्र त्या गाडीवर असलेल्या वाहकाची आणि माझी ओळख काही वर्षांची आहे. कारण तोही एस. टी. चा जुना कर्मचारी असल्याने त्याची व माझी ओळख चालक नजीरपेक्षा जास्त होती. कधी कधी इतर चालक-वाहकांसारखीच त्याही दोघांची भेट कामाच्या निमित्ताने वेळोवेळी होत असे. वाहक माझ्या जुन्या ओळखीचा असल्याने त्याच्यामुळेच चालक श्री. नजीर याच्याशी माझी ओळख झाली असे म्हटले तरी ते चूक होणार नाही. या एस. टी. अपघातामध्ये मीसुद्धा एक काही अंशी जबाबदार आहे असा आरोप बंडूने का केला असावा हे मला कळत नाही. कदाचित आमच्या बैलजोडी चोरी प्रकरणी श्री. बंडू आणि त्यांचे कुटुंबिय यांच्यावर पोलिसांनी संशयावरून कारवाई केल्याचा राग म्हणून त्याने आता माझ्यावर आरोप करून मला आत गोवण्याचा प्रयत्न केला असावा, असे मत समितीच्या एका प्रश्नाला उत्तर देताना श्री. आगरमोरे यांनी

व्यक्त केले. पुढे ते असेही म्हणाले की, सदर गाडीच्या चालक व वाहक यांच्या सहकार्याने मी त्या गाडीमध्ये बारूद ठेवलेली नाही. तसे करण्याची मला काही गरजच नाही. तसेच जर कोणी सांगत असेल तर ते धादांत असत्य आहे. नव्हे माझ्याविरुद्ध कोणीतरी तसे कारस्थान रचित आहे. कामाच्या वेळात चहाची सवय असल्याने तल्लफ आल्यावर आम्ही अधुनमधून बाहेर येऊन चहा घेत असतो. पण अपघाताच्या दिवशी सदर अपघात झालेल्या गाडीच्या चालक व वाहक यांच्याबरोबर सकाळी १०-३० वा त्यासुमारास मी चहा घेतलेला नाही. नुकताच मी कामावर आलो असल्याने चहा घेण्याचीसुद्धा गरज नव्हती. तेव्हा माझ्याबद्दल जर कोणी असे सांगितले असेल तर ते खरे नाही. इतकेच नव्हे तर मी त्या दिवशी कोणालाही कोणत्याही गाडीत कोणतीही वस्तू ठेवून देण्यास वा घेण्यास सांगितलेले नाही. माझी ड्युटी ही केवळ गाडीच्या चालक-वाहकांना ड्युटी लावण्याची होती आणि त्या दिवशी आमच्याकडे श्री. चौरे म्हणून आहेत त्यांच्याकडे इतर डेपो कंट्रोलिंगचे काम होते.

**(६७) डॉ. नंदकुमार देव, संपादक, प्रजावाणी**

**आमच्या मते हा अपघात सदर एस. टी. बसमध्ये कोणा प्रवाशाने ठेवलेल्या स्फोटक पदार्थामुळे, बारूदमुळे झालेला आहे. यांत्रिक वा तांत्रिक बिघाडामुळे हा अपघात झालेला नाही.** अपघाताबाबत जेव्हा आम्ही तेथील लोकांशी चर्चा केली त्यावेळी आम्हाला सांगण्यात आले की, चालू गाडीमध्ये कोठेतरी थोडासा धूर येत होता. यापूर्वीही या भागामध्ये अशा प्रकारे स्फोटक पदार्थामुळे बसला अपघात झाला होता. यापुढे याबाबत अधिक दक्षता घेतली गेली पाहिजे.

**(६८) श्री. संजीव दयाळ, तात्कालिन पोलीस अधीक्षक, नांदेड**

या अपघाताची चौकशी करण्याची जबाबदारी आपल्यावर टाकलेली असताना या अपघाताची चौकशी करण्यासाठी एका सब-इन्स्पेक्टरची नियुक्ती का केली? आपल्याला हा प्रश्न गंभीर वाटत नाही काय? या प्रश्नाला उत्तर देत असताना श्री. संजीव दयाळ यांनी समितीला असे सांगितले की, ४५ जणांचा मृत्यू या बस अपघातात झालेला आहे. ही गंभीर बाब आहे. यामुळे या ठिकाणी जबाबदारी टाळण्याचा प्रश्न नाही. हा प्रश्न अतिशय महत्त्वाचा असल्यामुळे तसेच या कामासाठी संपूर्ण वेळ एक अधिकारी असावा या दृष्टीकोणातून संबंधित पोलीस अधिकाऱ्याकडे ही जबाबदारी दिली होती. मी ऑक्टोबर महिन्यात बदलून गेल्यामुळे संबंधित पोलीस अधिकाऱ्याने आपली चौकशी केव्हा संपविली, याची मला कल्पना नाही.

हा अपघात कसा झाला? तसेच आपण कोणती चौकशी केली आहे? या प्रश्नांना उत्तर देताना श्री. संजीव दयाळ यांनी अशी माहिती दिली की, श्री. गाडेकर हे सदरहू बस ड्रायव्हरच्या बाजूला बसले होते. त्यांनी दिलेल्या माहितीप्रमाणे मी माझा अहवाल अगोदरच दिला आहे. सदरहू बस कशामुळे पेटली या बाबतीत सविस्तर अहवाल मी दिला आहे. या गाडीमध्ये खूप गर्दी होती. ८५ प्रवासी या गाडीतून प्रवास करीत होते. समोरच्या बसला साईड देण्यासाठी बस ड्रायव्हरने गाडी डाव्या बाजूला घेतली. गाडी खूप वेगात असल्यामुळे ड्रायव्हरला गाडी कंट्रोल करता आली नाही. ड्रायव्हरचा गाडीवरील ताबा सुटल्यामुळे दोन-तीन हेलकावे दिल्यानंतर गाडी उलटली. सदरहू बसमध्ये स्फोटक पदार्थ वा ज्वालाग्राही पदार्थ होते काय? या प्रश्नाला उत्तर देताना श्री. संजय दयाळ यांनी समितीला असे सांगितले की, सदरहू बसमध्ये कोणी ज्वालाग्राही पदार्थ वा स्फोटक पदार्थ घेऊन बसला होता

असे कोणीच सांगितले नाही. तसेच आमच्या चौकशीत देखील निष्पन्न झाले नाही. बसची जी डिझेलची टाकी होती ती सुस्थितीच होती. ती वरील बाजूस होती.

उमरखेडहून सुरुंगाची दारू आणली जाते काय? या प्रश्नाला उत्तर देताना श्री. संजय दयाळ यांनी असे सांगितले की, उमरखेडहून सुरुंगाची दारू आणली जाते असे चौकशीअंती निष्पन्न झाले आहे. परंतु हे व्यवहार चोरून चालतात. सदरहू बसमध्ये सुरुंगाची दारू असल्याचे निष्पन्न झालेले नाही. उमरखेडला आम्ही जाऊन या बाबतीत चौकशी केली आहे. त्या दिवशी सुरुंगाची दारू नेल्याचे दिसून आलेले नाही. परंतु त्या दिवशी कोणी चोरून सुरुंगाची दारू नेली असेलही. या बाबतीत मला निश्चित सांगता येणार नाही.

पंचनाम्यात समोरून बैलगाडी येत होती, असा उल्लेख करण्यात आला आहे. ही बैलगाडी कोणाची होती या बाबतीत आपल्याला काय सांगावयाचे आहे? या प्रश्नाला उत्तर देताना श्री. संजीव दयाळ यांनी समितीला अशी माहिती दिली की, अपघात पाहणाऱ्या लोकांनी जी माहिती दिली होती, त्याप्रमाणे पंचनामा तयार करण्यात आला होता. म्हणून या बाबतीत अधिक चौकशी व्हावी म्हणून खास अधिकारी नेमला होता. आमच्याकडे गुप्तवार्ता विभाग आहे पण त्यांनी अशी काही माहिती दिली नाही. मात्र त्या गाडीतून सुरुंग वा त्याची दारू इत्यादी वस्तू कोणी प्रवासी घेऊन गेले होते किंवा काय याचा तपास केला परंतु तसा काही सुगावा लागला नाही. गाडीत धूर व ज्वाळा झाल्या याचा शोध लावण्याचाही आम्ही प्रयत्न केला. त्या दृष्टीने अशा काही वस्तू गाडीत होत्या किंवा काय हा मुद्दाही आम्ही विचारात घेतला. त्यासंबंधीचे तज्ज्ञांचे मतसुद्धा आम्ही तेव्हा लक्षात घेतले आणि आपल्याला माहितीच आहे की, स्फोटकांविषयीच्या तज्ज्ञांकडून याबाबत नकारात्मक अहवाल आलेला आहे. गाडीत कोणी प्रवासी पेट्रोल वा ज्वालाग्रही पदार्थ घेऊन बसले होते की नाही हेही पाहण्याचा आम्ही प्रयत्न केला, परंतु तसे आम्हाला आढळून आले नाही, दिसून आले नाही. अर्थात एस.टी. बस वा सार्वजनिक वाहनातून अशा प्रकारचे पदार्थ घेऊन जात नाहीत असे मी म्हणणार नाही. एखाद्या बस गाडीत वा कोणत्याही वाहनात अशा प्रकारे धूर येऊन आग लागते याचा अर्थच त्या गाडीतून अशा प्रकारचे पेट्रोलजन्य वा ज्वालाग्रही पदार्थ कोणीतरी घेऊन जात असावा असा समज वा मत कोणाचेही होणे साहजिकच आहे. पण डायरेक्टर ऑफ एक्स्प्लोजीवसारख्या स्फोटके तज्ज्ञांचा या बाबतीतील अहवाल नकारात्मक आहे. पण पेट्रोल वा डिझेल त्या गाडीत होते की नाही हे मात्र ते सांगू शकत नाहीत. जर या वस्तू गाडीत असतील तर त्याचा परिणाम पाऊस नसेल तर जास्त काळ राहतो याची मला कल्पना आहे. त्या दृष्टीने म्हणूनच आम्ही चौकशी केली, पाहणी केली परंतु त्या दिशेनेही नकारच आमच्या पदरी पडला.

अपघाताचा केलेला पंचनामा आणि इतर कामे जी करण्यात आली ती कोणाच्यातरी बाजूनेच करण्यात आली असे आम्हाला वाटते. तरी याबाबत आपले मत काय असे समितीने विचारता श्री. दयाळ यांनी सांगितले की, आम्ही आमच्या परीने चौकशीचा प्रयत्न केला आहे. सगळ्यांचे जाबजबाब घेतले आहेत आणि त्या गडीत असलेल्या व सध्या जिवंत असलेल्या जवळजवळ सगळ्याचे प्रवाशांकडून माहिती घेतली त्यावेळी आम्हाला या अपघाता-बाबतीत अधिक काही कळू शकलेले नाही. आता इतक्या दिवसांनंतर सदर गाडीचे चालक आणि वाहक तसेच किंवा इतर कोणी प्रवासी काही वेगळे सांगत असतील तर त्याची मला

कल्पना नाही. दुसरे असे की, समोरून दुसरी गाडी आली म्हणून गाडीवरील आपला ताबा सुटला असे जर गाडीचा चालक म्हणत असेल तर ते चुकीचे आहे. श्री. गाडेकर म्हणून जो माणूस त्या गाडीत ड्रायव्हरजवळ जाऊन बसला होता, त्याने आम्हाला आपल्या जबाबामध्ये सांगितले आहे की, तो म्हणजे गाडेकर समोरची काच फोडून गाडीबाहेर आलेला आहे. त्या गाडीत अशा प्रकारचा कोणताही ज्वालाग्रही पदार्थ नव्हता. आम्ही डिटेल चौकशी करीतच होतो. त्यामुळे पुढे आणखी चौकशी होईल तेव्हा अधिक काय ते कळेल असे समजून आम्ही त्यावेळी आमची चौकशी आटोपती घेतली असे काही नाही. त्यावेळी ड्रायव्हरचे म्हणणे असे होते की, अगोदर भडका उडाला आणि नंतर गाडी उलटली. परंतु प्रत्यक्षात तसे घडलेले नाही. जर त्याला अगोदरच गाडीत धूर वा जाळ दिसला असेल तर त्याने लगेच गाडी ब्रेक लावून थांबवावयास पाहिजे होती. पण तसे त्याने केलेले नाही. प्रयत्नही केलेला नाही. उलट गाडीच्या ड्रायव्हर-कंडक्टर यांना गाडीत अशा काही वस्तू ठेवलेल्या आहेत याची कल्पना असल्यानेच असे काही झाल्याबरोबर त्यांनी गाडीबाहेर उडी मारून स्वतःचे रक्षण करून घेतले. अपघात समक्ष पाहणाऱ्या साक्षीदारांनीसुद्धा सांगितले आहे की, गाडी पलटी झाल्यानंतर धूर व जाळ झालेला आहे. निदान आमच्यापुढे तरी सर्वांनी अशाच प्रकारची जबानी दिलेली आहे. आणि आम्ही आमच्या चौकशीमध्ये तरी काही कमी प्रयत्न केलेले आहेत असे नाही. यापेक्षा या बाबतीत मी अधिक काही सांगू शकत नाही.

**(६९) श्री. एस. के. बगाडे, कार्यकारी अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, नांदेड**

मी सार्वजनिक बांधकाम विभागामध्ये कार्यकारी अभियंता म्हणून काम करीत आहे. ज्या ठिकाणी सदरहू बस अपघात झाला त्या ठिकाणचा रस्ता चांगल्या अवस्थेत होता. १०० फूट अलिकडे व पलिकडे स्पीड ब्रेकरही नव्हता. हा अपघात ड्रायव्हरच्या चुकीमुळेच झालेला असला पाहिजे. तसेच गाडी पलटी झाल्यानंतर इतक्या कमी वेळात ही गाडी जळाली आहे याचा अर्थ या गाडीत काहीतरी ज्वालाग्राही पदार्थ असला पाहिजे असे माझे मत आहे.

**(७०) श्री. एस. जी. घुन्नर, अपघात झालेल्या बसचा वाहक**

५ मे १९८८ रोजी डोरली येथे ज्या एस. टी. बसला अपघात होऊन ४५ माणसे जळून मरण पावली त्या एस. टी. बसमध्ये मी "वाहक" म्हणून होतो. त्या दिवशी त्या गाडीत गाडी हदगावहून निघाली तेव्हा ६०–६५ प्रवासी होते. त्यांपैकी काहींना बस सुटण्याअगोदरच मी तिकीट दिले होते आणि गाडी सोडण्यापूर्वी कंट्रोलरला कोठल्या मार्गाने जावे म्हणून विचारणा करून येईपर्यंत आणखीही काही प्रवासी गाडीमध्ये आले होते त्यांच्यासह हदगावहून गाडी वेळेवर सोडण्यात आली. पण थोडी पुढे गेल्यानंतर गाडी थांबवून उरलेल्या प्रवाशांना तिकीट देण्याचे काम मी पूर्ण केले. ही आमची नेहमीचीच प्रथा आहे, पद्धत आहे. कारण गाडी वेळेवर सोडली नाही तर लोक ओरड करतात म्हणून गाडी वेळेवर बाहेर काढायची आणि पुढे घेऊन थांबवून सर्वांना तिकिट देणे पूर्ण करायचे. कारण गाडीतील सर्व प्रवाशांनी तिकीट अगोदरच घेतले पाहिजे हा नियमही आहे. आमच्या गाडीला डोरली येथे अपघात झाला त्या दिवशी हदगाव येथील डेपोमध्ये कंट्रोलर म्हणून श्री. चौरे हे होते. डेपोमध्ये एकच कंट्रोलर त्यावेळी होता. आणखी इतर कोणी कंट्रोलर नसतात. जो कंट्रोलर असतो तो गाड्या सोडण्यासाठीच असतो. ते त्यांचे काम असते. हदगाव डेपोमध्ये श्री. आगरमोरे नावाचेही एक कंट्रोलर आहेत आणि त्यांना मी ते हदगाव येथे येण्यापूर्वीपासून ओळखतो.

अपघात झाला त्या दिवशी ते हृदगाव डेपोमध्ये नव्हते. मला वाटते त्या दिवशी त्यांची ड्युटी नसावी. असल्यास मला त्याची माहिती नाही, नव्हती. त्या दिवशी तरी मी त्यांना पाहिलेले नाही. पाहिल्याचे आठवत नाही. हृदगाव डेपोतील मला देण्यात आलेल्या गाडीत बसण्यापूर्वी वा गाडी सोडण्यापूर्वी मी तेथील कॅन्टीनमध्ये वा इतर कोणा चहावाल्याकडे चहा घेतलेला नाही. कारण त्यावेळी सकाळची वेळ होती आणि मी सरळ घरुनच ड्युटीवर आलो असल्याने चहा घेण्याची गरजच नव्हती. श्री. आगरमोरे यांची आणि माझी त्यानंतर मला वाटते आजच भेट झाली आणि त्यावेळी माझे त्यांचे खास असे काही बोलणे झाले नाही वा त्यांनी माझी मुद्दाम भेट घेतली असेही मला वाटले नाही. समितीसमोर साक्ष देण्यास मी तसेच आमच्या कार्यालयातील अन्य सहकारीसुद्धा येथे आलेले आहेत त्यांच्याबरोबर मी एकत्रित बसलो असता समोरून श्री. आगरमोरे आले आणि आम्हा सगळ्यांनाच म्हणाले की, त्यांच्या एक गाववाल्याने त्यांच्यावर या अपघातासंबंधात आरोप केला आहे. बाकी इतर काही जास्त बोलणे झाले नाही. आमच्या गाडीला जो अपघात झाला त्या दिवशी गाडी हृदगाव डेपोतून सुटण्यापूर्वी मी गाडीच्या ड्रायव्हरसह श्री. आगरमोरे यांच्याबरोबर कोठेही चहा घेतलेला नाही. किंबहुना ते त्या दिवशी मला भेटलेलेच नाहीत. आमची गाडी हृदगाव डेपोतून निघाल्यानंतर बाळकी फाट्यावर काही ५–६ प्रवासी गाडीत घेतले आणि पुढे डोरली जवळ आल्यावर गाडी एकदम उजवीकडे गेली. त्यावेळी मी एसआर लिहित होतो त्यामुळे आमच्या गाडीसमोरून अन्य दुसरी कोणती बस गाडी वा बैलगाडी आल्याचे वा गेल्याचे मी पाहिलेले नाही. पण त्यावेळी गाडीतील प्रवासी एकदम ओरडले आणि त्याचवेळी गाडीसमोरून बैलगाडी गेल्याचे मी नंतर इतरांकडून ऐकले आहे. गाडी उजवीकडे गेल्यानंतर पुन्हा डावीकडे घेतली गेली आणि एकदम गाडीचा तोल गेला व गाडी रस्ता सोडून खाली उतरली व दरवाजाच्या बाजूला कलंडली. त्यावेळी गाडीत एकच गोंधळ झाला आणि मी सुद्धा गाडीतच खाली पडलो व माझ्या अंगावर काही प्रवाशी पडले. त्यानंतर मला काही लोकांनी बाहेर काढले. गाडीने उजव्या-डाव्या अंगाला झोकांड्या खाल्ल्या तेव्हा माझ्या मांडीवरील माझे सामान खाली पडले हेही मला जाणवले. पण तेवढ्यात गाडी पडल्याने प्रवाशी माझ्या अंगावर पडले. गाडीतून बाहेर पडण्यासाठी संकटकालीन मार्ग कोणी उघडला याची मला कल्पना नाही. गाडी होलपटली त्यापूर्वी गाडीत कसलाही धूर मला दिसला नाही, जाणवला नाही. केवळ गाडीला धक्का बसला आणि गाडी पडली तेव्हा धूर आणि गोंधळ असा एकदमच झाला. गाडीत वा बाहेर कसलाही स्फोट झाल्यासारखे वाटले नाही. पण गाडी एखाद्या दगडाला वगैरे ठेचकाळल्याचे जाणवले. गाडी उलटून पडल्यामुळे मी गाडीतच खाली पडलो आणि माझ्या अंगावर काही प्रवाशीही पडले होते. मला लोकांनी बाहेर खेचून काढल्यानंतर जवळजवळ १० मिनिटे मी बेशुद्धीतच होतो. शुद्धीवर आल्यावर मी गाडीच्या जवळच होतो आणि गाडीचा ड्रायव्हर श्री. नजीर हा बाजूलाच पण लांब बसला होता. माझ्याजवळ काही तो आला नाही. गाडी समोरच जळत होती. मी स्वत: कोणाही प्रवाशाला गाडीतून वाचविण्यासाठी बाहेर काढलेले नाही. मी त्या स्थितीतच नव्हतो. उलट लोकांनीच मला गाडीतून बाहेर काढून वाचविले आहे. माझ्या गाडीचा ड्रायव्हर नवीन होता. तो नुकताच म्हणजे दोन महिन्यांपूर्वीच रोजंदारीवर एस. टी. मध्ये नोकरीस लागला असल्याचे मला माहिती होते. त्याच्याबरोबर त्यापूर्वी मी एक-दोन वेळा वाहक म्हणून ड्युटी केलेली असेल, नक्की आठवत नाही. त्याच्या ड्रायव्हींग कौशल्याबद्दल विशेष असे सांगता येण्यासारखे काही नाही. त्याचे ड्रायव्हींग चांगले होते इतकेच मी सांगू शकेन. पण त्या दिवशी मात्र त्याचे ड्रायव्हींग व्यवस्थीत नव्हते असे वाटते. गाडीमध्ये काही

यांत्रिक बिघाड असल्याने गाडीला अपघात झाला किंवा काय याची मला माहिती नाही. तसेच माझ्या गाडीचा ड्रायव्हर आपल्या कामात चांगला नव्हता, हुशार नव्हता असे काही मी म्हणू शकत नाही. तो ड्रायव्हर म्हणून चांगला आहे किंवा नाही याविषयी माझे मत काही तयार झालेले नव्हते. माझ्या गाडीला अपघात झाला तेव्हा माझ्याजवळ बॅगेत दोनशे-अडीचशे रुपये होते. एसआर घेऊन मी गाडी भरल्यानंतर कंट्रोलरकडे गेलो आणि कंट्रोलरने येऊन गाडी सोडण्यास सांगितले पण त्यावेळी कंट्रोलरने मी एसआरमध्ये लिहिल्याप्रमाणेच प्रवाशी गाडीत आहेत किंवा काय हे पाहिले नाही. माझ्या गाडीत नियमापेक्षा जास्त प्रवाशी होते किंवा गर्दी जास्त होती याबद्दलसुद्धा कंट्रोलरने काही मला सांगितलेले नाही. माझ्या गाडीतून जास्त प्रवाशी नेल्याने एस. टी. ला फायदा जास्त झाल्याबद्दल मला शाबासकीसुद्धा मिळालेली आहे. प्रमाणपत्रसुद्धा देण्यात आलेले आहे. याचाच अर्थ गाडीत कितीही प्रवाशी घेतले तरी त्याला कंट्रोलरची वा अन्य कोणाचीही हरकत नाही, नव्हती. याबद्दल मला जे प्रमाणपत्र मिळाले आहे ते श्री. जाधव, विभाग नियंत्रक यांनी दिलेले आहे. माझ्या २० वर्षांच्या सेवेत केवळ एकच वेळा मला हे प्रमाणपत्र मिळाले आहे. त्या दिवशी माझ्या गाडीत जास्त प्रवाशी मी घेतले याबद्दल कंट्रोलर श्री. चौरे मला काहीही बोलले नाहीत. उलट त्याहीपेक्षा कित्येक वेळा जास्त प्रवाशी मी गाडीतून नेलेले आहेत. नियमानुसार ६८ प्रवाशी गाडीतून एका वेळी न्यायला परवानगी आहे. त्यावेळी गाडीत जवळजवळ ६० ते ६५ प्रवाशीच होते. माझ्या एसआरमध्ये ६२ प्रवाशांची नोंद मी दिली होती आणि त्याची नोंद करून येईपर्यंत आणखी २–५ प्रवाशी माझ्या गाडीत चढले असतील. त्या गर्दीमध्ये गाडीत एकूण किती प्रवासी आहेत हे मी मोजले नाही. माझ्या गाडीत गर्दी होती. मात्र बाजूला एक गाडी फेल झाल्याने त्या गाडीतील प्रवासी माझ्या गाडीत आले हे खरे आहे. माझ्या गाडीला आघात झाला व गाडीतून मला बाहेर काढण्यात आले त्या गडबडीत माझ्याकडील बॅग व कॅश सगळे काही गाडीतच पडले. मला स्वतःला त्या अपघातात जास्त काही मार वा भाजले नाही. फार थोडा मार बसला होता. मात्र माझ्या जवळून जे प्रवासी गेले होते त्यांना खूप मार बसला होता, भाजलेही बरेच होते. कदाचित मी सर्वांच्या खाली पडलो असल्याने मला जास्त भाजले नसावे. माझ्या गाडीत चढणाऱ्या प्रत्येक प्रवाशाकडे काय सामान आहे, त्याच्याकडील पिशवीमध्ये कोणत्या वस्तू आहेत हे काही मी पहात नाही, तपासत नाही. गाडी डाव्या-उजव्या बाजूला होलपटली तेव्हा गाडीत धूर निघाला की गाडी कलंडून पडल्या-नंतर धूर निघाला याची मला कल्पना नाही. मी म्हणजे कंडक्टरने असे काही सामान गाडीत घेतले म्हणून गाडीत लोक जळून मेले असा जर कोणी आरोप माझ्यावर करीत असेल तर तो मला संपूर्णतः अमान्य आहे. मी पैशाच्या वा अन्य कसल्याही लोभाने कोणालाही माझ्या गाडीत कसलेही आक्षेपार्ह सामान ठेवू दिलेले नाही. अपघात झाल्यानंतर लोकांनी मला गाडीच्या बाहेर काढल्यावर जसा मी शुद्धीत आलो तेव्हा माझ्या गाडीचा ड्रायव्हर श्री. नजीर हा जवळच एका झाडाखाली रडत बसलेला मी पाहिला. त्यावेळी माझ्या मनावर-सुद्धा खूप गंभीर परिणाम त्या अपघाताचा झाला होता. ड्रायव्हरने अपघातापूर्वी वा गाडी पलटी होत असतानाच गाडीतून बाहेर उडी मारली असावी. ड्रायव्हरच्या म्हणण्यानुसार प्रवाशांनी त्याच्या केबिनमध्ये घुसून त्याला बाहेर ढकलले असेल तर त्याबद्दल मला काहीच कल्पना नाही. समितीसमोर वा अन्य कोणाही पुढे या अपघाताविषयी साक्ष वा जबाब देताना माझ्या मनावर कोणताही दबाव वा भिती नाही. चौकशीचे दडपणही नाही. कारण मी मनाने मोकळा आहे. अर्थात माझ्या गाडीतील ४५ माणसे गाडीतच जळून मेली त्याबद्दल नक्कीच मला दुःख वाटते, त्याचे दडपण जरूर आहे. पण या अपघातामध्ये माझा दोष

काहीच नाही त्यामुळेच माझ्यावर अन्याय होऊ नये या दृष्टीने मी काही प्रयत्न केले आहेत आणि त्यात काही गैर आहे असे मला वाटत नाही. या अपघाताबद्दल माझ्यावर चार्जशीट दाखल करण्यात आली तेव्हा मी औरंगाबादला हॉस्पिटलमध्ये होतो. माझ्यावर बजाविण्यात आलेल्या चार्जशीटबद्दल मग मी माझ्या वकीलाचा सल्ला घेतला आणि त्यानुसार कारवाई-सुद्धा केली. एस. टी. च्याच सेवेत असलेला माझ्याबरोबरचा श्री. कंधारे नावाचा माझा एक मित्र आहे, तोही कंडक्टर म्हणूनच आहे. त्याच्यामार्फत माझ्यावर होत असलेल्या अन्यायाच्या निवारणार्थ मी कंधारचे आमदार श्री. धोंडगे यांना एक विनंती अर्ज सुद्धा लिहिला होता व त्यांना भेटावयास सुद्धा गेलो होतो पण त्यांची भेट काही होऊ शकली नाही. सदर गाडीतून माझ्या संमतीने कोणत्याही स्फोटक पदार्थाची वाहतूक केलेली नाही, तेव्हा माझा दोष नसताना मला सेवेतून निलंबित करून अपघात होण्यात माझाही दोष आहे असे म्हणन चार्ज ठेवणे हा माझ्यावर अन्याय होतो आहे असे मी त्या विनंती अर्जात लिहिले होते. गाडीच्या ड्रायव्हरच्या सर्वस्वी चुकीमुळेच हा अपघात झाल्याचेही मी त्यात म्हटले आहे. आजही मी हेच सांगतो की, हा अपघात होण्यात माझा कसलाही दोष नाही. अपघाताची जबाबदारी माझ्यावर टाकून मला निलंबित करण्यात आले हा माझ्यावर अन्याय होतो असे मला वाटले आणि तो दूर करण्यासाठी जर मी काही प्रयत्न केले, कोणा आमदाराला भेटलो वा पत्र लिहिले तर त्यात गैर केले आहे असे मला वाटत नाही. माझ्या नोकरीच्या काळात २–३ वेळा तिकिटांमध्ये घोळ झाला होता आणि त्याबद्दल मला दंड सुद्धा झाला होता. एस. टी. गाड्यांचे मध्येच अचानक चेकिंग केले जाते त्याप्रमाणे चेकिंग झाले त्यावेळेस माझ्याकडे काही तूट आढळली. इतकाच प्रकार माझ्या सेवेच्या कालखंडामध्ये आतापर्यंत घडला होता, बाकी माझ्या आतापर्यंतच्या सेवेत मला कसलाही दंड वा शिक्षा झालेली नाही. उलट प्रमाणपत्र मला मिळालेले आहे. श्री. नजीर या ड्रायव्हर बरोबर इतर कंडक्टर्स ड्युटीवर जाण्यास, काम करण्यास नाखूष असत, तशी चर्चा माझ्या कानी आली होती पण त्या मागील कारण मला माहिती नव्हते. आमच्या आपापसातील चर्चेत श्री. नजीर हा वशिल्याने एस. टी. मध्ये ड्रायव्हर म्हणून नोकरीस लागला आहे वगैरेही म्हटले जात होते. गाडीपुढे जर एखादी गोष्ट आली वा गाडीत काही प्रवाशांनी ओरड केली, गोंधळ घातला तर कोणताही ड्रायव्हर प्रथम गाडीला ब्रेक लावून गाडी जागेवर उभी करील, पण स्वतःच उडी मारून गाडी सोडून देणार नाही. त्यामुळेच माझ्या गाडीच्या ड्रायव्हरने जर तसे केले असेल तर ते निश्चितच चूक आहे. गाडीतून धूर निघाला तेव्हा गाडीतील प्रवाशाने ड्रायव्हरला ढकलून दिले होते व त्या प्रवाशाची पँट पिवळ्या रंगाची होती असे जर त्याने आपल्या जबानीमध्ये सांगितले असेल तर त्याची मला कल्पना नाही. मी आणि तो त्या दिवशी गाडी सुटण्यापूर्वी दोघे मिळून कंट्रोलरच्या खोलीमध्ये गेलो होतो त्यावेळेस तेथे श्री. आगरमोरे नव्हते, तेथे श्री. चौरे म्हणून कंट्रोलर होते. गाडी डेपोतून बाहेर आणताना गावात येताना त्या ड्रायव्हरचा गाडी-वरील ताबा सुटून एक पानठेला उडविला जाणार होता किंवा काय याची मला कल्पना नाही. अपघात होत असताना ड्रायव्हरने गाडी ब्रेक मारून थांबविण्याचा प्रयत्न करायला पाहिजे होता, तसे त्याने केले असते तर या अपघातात जी एवढ्या मोठ्या प्रमाणात प्राणहानी झाली ती झाली नसती. त्याने गाडीतून उडी मारल्यानेच प्राणहानी मोठ्या प्रमाणात झाली हे खरे आहे. आता हा अपघात झाल्यानंतर त्या ड्रायव्हरबरोबर इतर कंडक्टर काम करण्यास जाण्यास का नाखूष असत हे मला पटले. गाडी कलंडून पडली तेव्हा गाडीत ड्रायव्हर नव्हता. गाडी हेलपटली म्हणून गाडी थांबविण्यासाठी मी गाडीची बेल मारली, पण ती दोरीच तुटली. मला वाटते इतर प्रवाशांनीसुद्धा ओढल्याने ती तुटली असावी.

गाडी उलटून पडण्यापूर्वी गाडीतून ड्रायव्हरने उडी मारली की त्याला ढकलण्यात आले याची मला माहिती नाही, ते मी पाहिलेले नाही. मात्र गाडी थांबविण्यासाठी त्याने गाडीला ब्रेक्स लावले नाहीत इतकेच मी सांगू शकेन. कवाणा गावचा कोणी वंडू नामक माणूस आपल्या बायकोसह माझ्या त्या गाडीतून जात असता गाडीमध्ये बसण्यापूर्वी त्याने कंट्रोलर श्री. आगरमोरे आणि गाडीचा ड्रायव्हर व मी असे तिथे मिळून दुसरे कोणा एका माणसाबरोबर आमच्या गाडीतून काही सामान नेण्यासाठी ५० रुपयांचा सौदा करीत होतो वा तसा सौदा आमच्यात झाला किंवा काय याबद्दल मला काहीच माहिती नाही. जर कोणी तसे समितीला सांगितले असेल तर त्याने तसे का सांगावे हेही मला समजत नाही, त्याबद्दल मला काहीच माहिती नाही. तसे काही घडलेले नाही. तसेच श्री. नजीर, ड्रायव्हर एस. टी.च्या सेवेत यापूर्वी दोन वेळा निवड करताना फेल झाला होता किंवा काय याची मला माहिती नाही. या अपघाताच्या निमित्ताने माझ्यावर जे दोषारोप पत्र ठेवण्यात आले आणि कामावरून कमी करण्यात आले होते त्याबद्दल मी लेबर कोर्टामध्ये वकीलाच्या सल्ल्याने दावा दाखल केला आहे. सध्या मी पुन्हा एस. टी. च्या सेवेत रुजू झालो आहे. कोणत्या कारणामुळे मला पुन्हा सेवेत घेण्यात आले याची मला कल्पना नाही. श्री. जाधवसाहेबांनी मला पुन्हा कामावर हजर होण्याचा आदेश दिला त्यानुसार मी परत कामावर रुजू झालो. सध्या मी ड्युटीवर आहे. मात्र श्री. नजीर ड्रायव्हर याला कामावरून कमी करण्यात आलेले आहे. त्याला पुन्हा कामावर घेण्यात आल्याचे मला माहिती नाही. मला या अपघाताबद्दल दोषी धरून निलंबित केल्यावर लेबर कोर्टाशिवाय आमदार श्री. घोंडगे यांच्याकडे विनंती अर्ज केला. त्याखेरीज इतर कोणाकडेही तसा प्रयत्न मी केलेला नाही. डी. टी. साहेबांकडेसुद्धा मी मला पुन्हा कामावर घ्या म्हणून अर्ज केलेला नाही. आपल्या समितीकडून अपघाताबाबत चौकशी चालू असताही मला पुन्हा कामावर कसे काय घेण्यात आले याची मला कल्पना नाही, माहिती नाही. माझ्यावर झालेल्या अन्यायाचे निवारण व्हावे यासाठी आपल्या समितीला सुद्धा मी एक विनंती पत्र आज देऊ इच्छितो त्याचा माननीय समिती प्रमुखांनी स्वीकार करावा बाकी अन्य काही मला अधिक सांगावयाचे नाही. समितीला जरूर वाटेल तेव्हा मी समितीपुढे हजर होण्यास तयार आहे.

### (७१) श्री. कालीदास देशपांडे, तत्कालीन तहसीलदार, हदगाव

बैलगाडीस वाचविण्याकरीता एस. टी. बस बाजूस घेत असताना हा अपघात झाला आहे, असे आपण आपल्या पंचनाम्यात लिहिले आहे. या बाबतीत आपल्याला काय सांगावयाचे आहे? या प्रश्नाला उत्तर देताना श्री. कालीदास देशपांडे यांनी समितीला अशी माहिती दिली की, लोकांनी सांगितल्याप्रमाणे हा पंचनामा तयार करण्यात आला. या ठिकाणी मी जो रिपोर्ट सादर केला आहे, त्यामध्ये तसा उल्लेख नाही. मी अपघात स्थळाला दुपारी १२-५० वाजण्याच्या सुमारास भेट दिली होती. त्यावेळी बसमधील सामान व काही प्रवासी जळून मृत झाल्याचे दिसून आले होते. मी दोन मेडिकल ऑफिसर व नर्सेस घेऊन अपघात स्थळी गेलो व प्रथम टॅंकर बोलावून आग विझविण्याचा प्रयत्न केला. आगीचा दाह शांत झाल्यानंतर बसमधील प्रेते बाहेर काढण्याचा प्रयत्न केला. या कामी आम्हाला डॉ. मनाळकर व पी. एस. आय. श्री. भोसले यांनी मदत केली. या बसमध्ये जळालेले ४५ मृतदेह ओळखण्यासारखे नव्हते. त्यांचा जवळ जवळ कोळसाच झाला होता. त्यामुळे त्यांची उत्तरीय तपासणी करण्याची आवश्यकता भासली नाही.

**(७२) श्री. मोईनुद्दीन, डेपो व्यवस्थापक, हदगाव**

मी हदगांव येथील एस. टी. डेपो मध्ये व्यवस्थापक म्हणून २९ फेब्रुवारी, १९८८ पासून काम करीत होतो. आमच्या डेपोला डोरली येथे अपघात झालेल्या बसचा ड्रायव्हर १ मार्च, १९८८ पासून नोकरीस लागला म्हणजेच अपघात होण्यापूर्वी केवळ दोन महिनेच अगोदर तो आमच्याकडे चालक म्हणून रुजू झाला होता. माझ्या माहितीप्रमाणे ही त्याची पहिलीच नेमणूक होती. त्या चालकांचे शिकाऊ उमेदवारीचा काळ झाला होता की नाही याची मला कल्पना नाही. श्री. नजीर याला आमच्या हदगाव डेपोत चालक म्हणून रुजू करून घ्यावे असा आदेश लेखी स्वरूपात आल्यामुळे आम्ही त्याला आमच्याकडे रुजू करून घेतला होता. त्याच्या त्या दोन महिन्याच्या नोकरीच्या काळात त्याच्या कामाबद्दल कोणीही माझ्याकडे तक्रार केलेली नव्हती वा कोणाही वाहकाने (कंडक्टरने) त्याच्याबद्दल तक्रार केलेली नव्हती. डोरली येथे ५ मे, १९८८ रोजी जो एस. टी. बसला अपघात झाला त्या दिवशी मी नांदेड येथे होतो आणि तेथेच दुपारी दीड वाजता मला अपघाताची माहिती मिळाली. सदर गाडीमध्ये काही स्फोटक पदार्थ असल्याने हा अपघात झाला असावा असे त्यावेळी मला वाटले आणि चालक-वाहकाच्या अपरोक्ष हे पदार्थ गाडीतून नेले जात असतील त्यामुळेच हे झाले असावे असे माझे मत आहे. कारण कोणताही वाहक वा चालक आपल्या गाडीतून असे स्फोटक ज्वालाग्रही पदार्थ नेण्यास जाणुनबुजून परवानगी देणार नाही. प्रत्यक्षात जर तसे होत असेल तर त्याची कल्पना मला नाही. या अपघातानंतर याबाबतीत आम्ही अधिक सावधगिरी बाळगली म्हणूनच तर काही दिवसातच असे पदार्थ वा वस्तू एस. टी. तून न सांगता म्हणजेच चालक-वाहकाच्या परवानगीशिवाय चोरून नेले जात असता संबंधितांना पकडण्याचा प्रसंग घडला आहे. अर्थात चोरून स्फोटक पदार्थ नेण्याचे प्रकार चालत असतात हे मला कबूल आहे. आणि त्यासाठीच अचानक तपासणी करण्याच्या दृष्टीने एस. टी. ने इन्स्पेक्टर्स नेमलेले आहेत. आता या अपघाताच्याबाबतीत वा दुसरा जो प्रसंग—चोरटी वाहतूक करण्याचा आहे त्याबाबतीत कोणा कंडक्टरने लालचीने असे काही केले असेल याची मला खात्री नाही. तरीही आमच्याकडील जवळपास सर्वच चालक आणि वाहकांच्या बाबतीत तरी मी सांगू शकेन की, जर त्यांना आपल्या गाडीतून अशा ज्वालाग्रही पदार्थांची वाहतूक होते याची माहिती असली तर त्यांनी नक्कीच त्यासाठी परवानगी दिली नसती. या अपघाताबद्दल माझे मत सांगावयाचे तर मी सांगेन की, सदर गाडीमध्ये स्फोटक, ज्वालाग्रही पदार्थ असल्यामुळेच आणि ते चोरून, लपवून नेत असल्यानेच हा अपघात झाला असावा. उमरखेडहून अशा प्रकारच्या वस्तूंची ने-आण चोरून, लपवून होत असल्यास त्याची माहिती निदान मला तरी नाही. मात्र चोरून लपवून असे प्रकार केले जातात हे नंतरच्या एका प्रकरणावरूनच सिद्ध झाले आहे हे मान्य करावेच लागेल. तरीही अशी चोरटी ने-आण होत असल्याबाबत लेखी वा तोंडी तक्रार यापूर्वीसुद्धा माझ्यापर्यंन्त आलेली नाही, कोणाही चालक-वाहकानेसुद्धा केलेली नाही. त्यामुळेच अपघातापूर्वी याबाबत फारशी काळजी घेतली जात नव्हती, पण आता अपघातानंतर प्रत्येक चालकवाहक या बाबत सावधगिरी बाळगून स्वतःची खात्री करून घेत असतात, तसेच आम्ही आता सर्वत्र आदेशच काढले आहेत. तसेच अपघात झालेली गाडी त्या दिवशी तांत्रिकदृष्टया अत्यंत चांगली होती याचीही मला खात्री आहे. सदर गाडी आदल्याच दिवशी म्हणजे ४ तारखेलाच गॅरेजमधून दुरुस्त करून आणली होती. गॅरेजमधून अशा प्रकारे एखादी गाडी दुरुस्त होऊन आल्यानंतर म्हणजे तसा रिपोर्ट केल्यानंतर ४८ तासानंतर पुन्हा ती चेक केली जाते तशी आमची पद्धत आहे. अपघातानंतर मिळालेल्या माहितीनुसार मी सांगू शकतो की, सदर गाडीतून कंडक्टर मिळून ७९ प्रवासी

त्या वेळेस प्रवास करीत होते. आमच्या डेपोतून सुटणाऱ्या गाडीची तांत्रिकदृष्ट्या योग्य असल्याची जबाबदारी डेपो मॅनेजर म्हणून माझी आहे आणि जर डेपोतून सुटणाऱ्या गाडीत जास्त संख्येने प्रवासी भरले असतील तर त्यावर नियंत्रण करण्याची जबाबदारी ही कंट्रोलरची आहे. तसेच ती ए. टी. एस. ची सुद्धा आहे. ५ मे, १९८८ रोजी आमच्या डेपोमध्ये ए. टी. एस. श्री. हाश्मी हे होते. त्यांचा या गाडीबद्दलचा रिपोर्ट माझ्याकडे नंतर आला आहे. श्री. नजीर, चालक हा आमच्या हदगाव डेपोत "चालक" म्हणून येण्यापूर्वी आमच्या डेपोला ड्रायव्हर संख्या कमी होती असे नाही, त्यांची संख्या पुरेशी होती. तसेच ड्रायव्हर कमी आहेत, आमच्या डेपोला आणखी "चालकाची" आवश्यकता आहे असे मी आमच्या वरिष्ठांना त्या काळात तरी कधी कळविलेले नव्हते. पण पीक पिरिएडमध्ये नेहमीच ड्रायव्हर्सची भरती केली जाते आणि तशाच भरतीमध्ये श्री. नजीर आमच्याकडे ड्रायव्हर म्हणून कामावर ठेवण्यात आले. या अपघातानंतर सदर ड्रायव्हरला, श्री. नजीर यांना कामावरून कमी करण्यात आले आहे तसेच सदर गाडीच्या कंडक्टरला सुद्धा निलंबित करण्यात आले होते, पण नंतर नुकतेच काही महिन्यापूर्वी त्याला पुन्हा सेवेत घेण्यात आले आहे. त्या गाडीचे कंडक्टर श्री. घुम्रर यांना कार्यालयाकडून परत सेवेत घेण्यात आले आहेत त्यामुळे त्यांना का व कसे पुन्हा सेवेत सामावून घेण्यात आले याबद्दल मी जास्त काही सांगू शकत नाही, मला सांगता येणार नाही. पण एखाद्याला निलंबित केल्यानंतर पुन्हा सेवेत घेण्याचे आदेश डीटीएस कडूनच यायला लागतात. आणि ज्या काळात श्री. घुम्रर, कंडक्टर यांना पुन्हा सेवेत घेण्यात आले त्या काळात श्री. नांब्दे हे डीटीएस होते. सदर अपघात झालेल्या गाडीचा ड्रायव्हर श्री. नजीर यांच्या कामाबाबत, त्यांच्या ड्रायव्हींगबद्दल सुद्धा कोणीही कसलीही तक्रार तो सेवेत असताना तरी माझ्याकडे करण्यात आलेली नाही. मात्र त्या अपघाताच्या चौकशी-मध्ये आम्हाला असे दिसून आले किंवा समजून आले की, त्या गाडीला ब्रेक लावला गेला नव्हता आणि गाडीत धूर येऊ लागल्यामुळे प्रवासी ओरड करू लागले व ड्रायव्हरच्या केबीनमध्ये घुसले, त्यांच्या अंगावर पडले त्यामुळे ड्रायव्हरचा गाडीवरील ताबा सुटला आणि गाडी रस्ता सोडून उतरली व कलंडून पलटी झाली. कोणताही ड्रायव्हर त्याच्या गाडीत काहीही जरी झाले, कोणी उतारू ओरडला तरी प्रथम गाडीला ब्रेक्स् लावतो, गाडी उभी करतो पण तसे या प्रसंगी घडले नव्हते हे सदर जागेची पाहणी करता दिसून आले आहे. प्रवासी ड्रायव्हरच्या केबीनमध्ये घुसले व बाहेर पडण्याचा प्रयत्न करू लागले असले तरी मी आता सांगितले असले तरी केवळ एकच मांणूस अपघातापूर्वी ड्रायव्हरच्या बाजूला बसला होता आणि तोच अपघातानंतर ड्रायव्हरच्या बाजूकडून म्हणजेच गाडीच्या समोरच्या काचा तोडून बाहेर आला आणि बाकीचे सगळेच गाडी बाहेर आलेले प्रवासी हे संकटकालीन बाहेर येण्याच्या मार्गाने म्हणजेच गाडीच्या मागील बाजूच्या खिडकीतून बाहेर आले किंवा काय याची मला पूर्ण कल्पना नाही. ड्रायव्हरच्या जबाबामध्ये त्याच्या म्हणण्यानुसार गाडीत धूर दिसल्याबरोबर प्रवासी ओरडू लागले आणि त्याच्या केबीनमध्ये घुसून त्याला गाडीबाहेर ढकलून दिले व त्यामुळे ड्रायव्हर बाहेर फेकला गेला व गाडी ड्रायव्हरशिवाय काही अंतर चालू राहिली व रस्ता सोडून पडली हे ड्रायव्हरचे म्हणणे संयुक्तिक वाटत नाही.

(७३) श्री. मारुती किसन शिरसाट

माझी स्वतःची तसेच माझ्या भावाची बैलगाडी नाही. एस. टी. बसला अपघात झाला त्या दिवशी म्हणजे दिनांक ५ मे, १९८८ रोजी मी माझी स्वतःची अगर दुसऱ्याची बैलगाडी घेऊन कोठेच गेलो नव्हतो. गावातील मानगडीमुळे माझे नाव या ठिकाणी गुंतविण्यात आले असावे

असे मला वाटते. त्यामुळे माझ्या विरुद्ध असणाऱ्या लोकांचा कसा फायदा होईल हे मला माहिती नाही.

सदरहू एन. टी. बसने कंडक्टर हे आमच्या गावात श्री. गोदाजी ग्यानबा विटेवार यांच्याकडे आले होते हे मला माहिती आहे. सदरहू अपघात झाल्यानंतर ते आमच्या गावात आले होते.

श्री. श्रावण किसनराव शिरसाट यांनी श्री. मारुती किसन शिरसाट यांच्या म्हणण्याला दुजोरा दिला.

समितीने नांदेड येथील दौऱ्यानंतर दिनांक २९, ३० नोव्हेंबर, आणि ३, ४ ऑक्टोबर १९८९ रोजी विधानभवन, मुंबई येथे नांदेड येथील दौऱ्याच्या वेळी अपूर्ण राहिलेल्या अधिकाऱ्यांची तसेच विभागीय सचिव व राज्य परिवहन महामंडळाच्या मुंबईतील वरिष्ठ अधिकाऱ्यांच्या साक्षी घेतल्या. साक्षीत संबंधित अधिकाऱ्यांनी समितीस खालीलप्रमाणे माहिती दिली.

**(७४) श्री. ए. पी. केणे, मंडळ पोलीस निरीक्षक, हदगाव**

समितीने मृतांचे शवविच्छेदन जागेवर करण्यात आले हे आपण पाहिले आहे का? व डॉक्टरांना शवविच्छेदन करायला सांगितले असताना त्यांनी तसे केले होते काय? असे विचारले असता श्री. केणे यांनी पहिल्या प्रश्नास होय असे उत्तर दिले तर दुसऱ्या प्रश्नाला एकंदर परिस्थिती पाहून गांभीर्य लक्षात घेऊन जखमा पाहिल्या, चिरफाड केली नाही, असे उत्तर दिले. अपघाताची चौकशी करण्याविषयी पोलीस अधीक्षकांनी आपणास लेखी आदेश दिले होते काय? समितीच्या या पृच्छेस उत्तर देताना आपणास तोंडी आदेश देण्यात आले होते असा श्री. केणे यांनी खुलासा केला. अपघात कसा झाला याबाबत आपले मत देताना त्यांनी सदरहू अपघात शॉर्टसर्किटमुळे झाला असावा असे सांगितले. आपल्या अहवालात बसमध्ये दारूगोळा नव्हता असे जे म्हटले आहे, त्याबाबत तपासणी करण्यात आली होती काय? याबाबत खुलासा करताना श्री. केणे यांनी सांगितले की, उमरखेड येथील दारूगोळ्याच्या दोनतीन दुकानात चौकशी करण्यात आली तथापि तेथे दारूगोळा खरेदी केल्याचे आढळून आले नाही. एस. टी. स्टॅन्डवर त्या दिवशी पोलीस ठेवण्यात आला नव्हता कारण आंबेडकर जयंती आणि गावची यात्रा यामुळे पोलीस बंदोबस्त इतरत्र होता असे विदित केले. तथापि त्यानंतरच्या काळात हदगाव-नांदेड या गाडीत दारूगोळा पकडला गेल्याचे श्री. केणे यांनी आपल्या साक्षीत सांगितले. तसेच या भागात विहीर खोदणारे वर्मा आणि शर्मा हे ठेकेदार दारूगोळ्याची ने-आण करतात अशी माहितीही श्री. केणे यांनी समितीला दिली.

रस्ता अपघात होण्यासारखा नव्हता. तसेच माझ्या पंचनाम्यामध्ये बैलगाडीचा वगैरे उल्लेख नव्हता असेही श्री. केणे यांनी समितीस सांगितले. चालक आणि वाहक सुखरूप रहाण्याची कारणे काय आहेत? या समितीने केलेल्या पृच्छेस उत्तर देताना श्री. केणे यांनी सांगितले की चालकाने उडी मारली व वाहक बसच्या शेवटी असल्यामुळे दोघेही सुखरूप राहिले. परंतु जीव वाचविण्यासाठी या दोघांनीही प्रथम बाहेर उडी मारली की नाही काय असे

समितीने विचारले असता श्री. केणे यांनी त्या दृष्टीने तपास केली नसल्याचे मान्य केले. गाडीची डिझेल टाकी अंगलमध्ये होती, मात्र तिला झाकण नव्हते. ती तेथे ठेवायला नको म्हणून ती नांदेडला नेण्यात आली असेही श्री. केणे यांनी विषद केले.

चालकाच्या शेजारी बसलेल्या श्री. गाडेकर यांच्याबद्दल आपणास संशय आला होता काय? तसेच त्याबाबत आपण काय केले? अशी पृच्छा केली असता त्याबाबत भरपूर तपास केला, त्याला खोदून खोदून प्रश्न विचारले, परंतु त्याने काहीही सांगितले नाही, असा खुलासा श्री. केणे यांनी केला. तसेच श्री. वंडू बोडारे यांनी दिलेल्या साक्षीबाबत श्री. केणे यांनी संशय व्यक्त केला. साक्षीच्या शेवटी आपला अहवाल हाच पोलीस खात्याचा अहवाल असल्याचे श्री. केणे यांनी समितीस सांगितले.

**(७५) डॉ. टेळकीकर, प्रभारी जिल्हा शल्य चिकित्सक, नांदेड**

डॉ. टेळकीकर यांनी समितीसमोरील साक्षीमध्ये शवविच्छेदनाबाबत खालीलप्रमाणे खुलासा केला :—

हा भीषण स्वरूपाचा अपघात होता. बहुतेक मृतांचे कारण माहिती होते तसेच मृतांच्या नातेवाईकांना फार काळ तिष्ठत रहावे लागू नये म्हणून त्यांचे लवकर शवविच्छेदन करण्यात आले. जखमींच्या अंगावर झालेल्या जखमा ह्या स्फोटामुळे झालेल्या नव्हत्या या विधानाच्या पुष्ठ्यर्थ श्री. टेळकीकर यांनी असा खुलासा केला की, स्फोटामुळे जखमा झाल्या असल्या तर त्याचे कण उडून शरीरावर ठिपक्या ठिपक्याच्या जखमा झाल्या असत्या, परंतु तसे काही आढळलेले नाही. अंगावरील कपडे न जळता शरीरावर जळाल्याच्या जखमा आढळण्याबाबत खुलासा करताना श्री. टेळकीकर यांनी समितीस पुढीलप्रमाणे माहिती दिली :—

"बस ही बंद असते. एका ठिकाणी जर जाळ झाला तर सर्वत्र तो धूर होणारच. बसमधील हवा अतिशय गरम होते आणि एका कोपऱ्यामध्ये जरी जाळ लागला तरी सर्व बसमधील हवा गरम होते. तसेच कपडयामधून ही हवा जाऊ शकते आणि कपडा न जळता अंग जाळू शकते." जे उष्णतेच्या जवळ होते त्याचे कपडे जळाले असतील. जे लांब होते त्यांचे कपडे जळाले नसतील." तसेच हा तर्क नेहमीच्या अनुभवावरून काढला असल्याचे श्री. टेळकीकर यांनी समितीस सांगितले. हवेच्या उष्णतेमुळे जो दाह लागतो त्यामुळे खोलवर जखमा होतात काय? या समितीने केलेल्या पृच्छेसही त्यांनी होकारार्थी उत्तर दिले. ज्या १५ जणांचे शवविच्छेदन करण्यात आले होते त्यांच्या शवविच्छेदनाच्या अहवालात जळण्यामुळे मरण असे नमूद करण्यात आले होते, तथापि जळण्याचे जे तीन प्रकार (१) थर्मल बर्न, (२) वॉटर बर्न, (३) केमिकल बर्न ह्यापैकी कोणत्या जळण्यामुळे हे मृत्यू ओढवले याचे वर्गीकरण करण्यात आले होते काय? या समितीने उपस्थित केलेल्या प्रश्नास उत्तर देताना श्री. टेळकीकर यांनी तसे वर्गीकरण करावयास पाहिजे होते परंतु ते करण्यात आलेले नाही असे समितीस सांगितले. तसेच मुंबई-औरंगाबाद येथून आलेल्या तज्ञांच्या मतेही हे मृत्यू ज्वाळेमुळेच ओढवले असल्याचे श्री. टेळकीकर यांनी सांगितले.

(७६) श्री. एच. एम. पी. त्रिपाठी, तत्कालीन ए.आर.टी.ओ., नांदेड

अपघातग्रस्त गाडीला आग लागण्याचे कुठलेच कारण लक्षात येत नसल्याचे तसेच चालकाने बसमधून उडी मारण्याचेही निश्चित कारण काय असावे हे आपण सांगू शकत नाही असे श्री. त्रिपाठी यांनी समितीस सांगितले. वाहनचालकाचे बनावट परवाने देण्याबाबत श्री. त्रिपाठी यांना विचारले असता त्यांनी परप्रांतातील लोक नांदेडमधून असे परवाने घेऊन गेल्याचे आपण वृत्तपत्रात वाचले होते आणि त्याबाबतची चौकशी परिवहन आयुक्तांनी केली होती तथापि त्या चौकशीत काय आढळून आले याबाबत मात्र मला माहिती नाही असे समितीस साक्षीच्या वेळी सांगितले.

(७७) श्री. पी. के. बंडोपाध्याय, उप मुख्य नियंत्रक, स्फोटके, भारत सरकार, परिक्षण मंडल, मुंबई

अपघातग्रस्त बसमध्ये स्फोटक पदार्थ असण्याच्या शक्यतेबाबत श्री. बंडोपाध्याय, उप मुख्य नियंत्रक, स्फोटके यांनी खालीलप्रमाणे खुलासा केला :—

"बसमध्ये विस्फोट होण्याचे एक कारण गन पावडर हे असू शकते. कारण डायनामाईटमुळे इतक्या चटकन आग लागू शकत नाही. जेव्हा गन पावडचा प्रयोग केला जातो त्यावेळी त्यासाठी सेफ्टी फ्युजचे आवरण आवश्यक असते. गन पावडर जळून गेल्यानंतर त्या आवरणात थोडीशी गन पावडर शिल्लक राहू शकते त्यासाठीच नमुने गोळा करण्यात आले व मुंबईतील न्याय सहाय्य वैज्ञानिक प्रयोगशाळेत पाठविण्यात आले". ज्यावेळी हे नमुने गोळा करण्यात येत होते त्यावेळी आपण तेथे उपस्थित होता काय असा प्रश्न समितीने उपस्थित केला असता त्यांनी नकारार्थी उत्तर दिले. तसेच गोळा करून दिलेल्या नमुन्यावर विश्वास ठेवूनच आपण न्याय सहाय्य वैज्ञानिक प्रयोग शाळेत उक्त नमुन्याची तपासणी करण्यासाठी ते पाठविण्यात आल्याचे समितीस त्यांनी सांगितले. तथापि पोलिसांनी त्यात काही केले असेल तर त्याबाबत आपणास माहिती नसल्याचे उप मुख्य नियंत्रकांनी मान्य केले. तसेच गोळा केलेले नमुने सिलबंद अवस्थेत तीन महिने ठेवले तरीसुद्धा त्यापासून अपेक्षित परीणाम मिळू शकतात असेही मत श्री. बंडोपाध्याय यांनी व्यक्त केले. पाण्याचा संबंध न आल्यास असे नमुने वर्षभरसुद्धा राहू शकतात. नमुने गोळा करताना जिल्हाधिकारी, पोलीस उपायुक्त इत्यादी उच्चपदस्थ अधिकारी तेथे हजर असल्यामुळे आपण पोलिसांवर विश्वास ठेवला व त्याबाबत कोणताही संशय घेतला नाही आणि तेथे मी एकटाच असल्यामुळे त्यांची मदत घेणे मला भाग पडले असेही श्री. बंडोपाध्याय यांनी समितीस सांगितले.

**"Gun powder, if confined, will necessarily explode when ignited but when it is unconfined or loose, it may burn without explosion."**

**"गन पावडर जर घट्ट गोळ्याच्या स्वरूपात असेल तर त्याचा स्फोट होऊ शकतो जर ती सुटी असेल तर स्फोट न होता भडका उडू शकतो." ही वस्तुस्थिती असल्याचेही त्यांनी साक्षीच्या वेळी विषद केले.**

(७८) श्री. ग. ब. जाधव, मुख्य सुरक्षा अधिकारी, राज्य परिवहन महामंडळ, नांदेड

अपघात घडला त्या दिवशी दुपारी २-१५ वाजता मी अपघातस्थळी पोहोचलो. त्या ठिकाणी चौकशी करता असे समजले की, श्री. केसरवाणी नावाचे ठेकेदार या गाडीतून प्रवास करीत

होते. त्यांनी कदाचित सुरुंगाची दारू गाडीतून आणली असावी म्हणून मी उमरखेड येथील सुरुंगाच्या दारू दुकानांची चौकशी केली. परंतु त्या ठिकाणी तसा सबळ पुरावा सापडलेला नाही. तेथून आल्यानंतर कॅनॉलचे काम जेथे चालू आहे तेथे मी गेलो. तेथे गनपावडर होती. परंतु ती त्यांना पुरेल एवढ्या प्रमाणात नव्हती. त्यामुळे कॅनॉलचे मुख्य ठेकेदार श्री. सुनिल वर्मा यांच्याकडे मी गेलो त्यांच्याकडून अशी बातमी समजली की, श्री. रमेश केसरवाणी यांना त्या कामाकरिता ८४ हजार रुपये उचल दिलेली होती. **ही सर्व परिस्थिती पहाता मी या निष्कर्षाप्रत आलो की सदरहू बसमधून सुरुंगाची दारू वा अन्य ज्वालाग्राही पदार्थच आणला गेला.**

अपघात झाल्यानंतर ४/५ दिवसांनी अशाच प्रकारची एक घटना पुन्हा घडली. त्यावेळी १० कि. ग्रॅम गनपावडर एस्. टी. बसमध्ये पकडण्यात आली आणि तेथील हमालाने, चालक वाहकाच्या निदर्शनास ही गोष्ट आणून दिली होती असे श्री. ग. व. जाधव, मुख्य सुरक्षा अधिकारी, नांदेड यांनी समितीस सांगितले.

**(७९) श्री. सी. वाय. इंगळे, तत्कालीन यंत्र अभियंता (चालन), राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ, नांदेड.**

अपघातग्रस्त बस चालकाच्या प्रशिक्षण काळात दोन वेळा चाचणी घेतली. दोन्ही वेळा त्याने गाडी व्यवस्थित न चालविल्यामुळे त्याचा प्रशिक्षणाचा कालावधी वाढविला. त्याच चालकाची तिसरी चाचणी विभाग नियंत्रकांच्या लेखी आदेशानुसारच घेतली तसेच विभाग नियंत्रकांनी मला व श्री. नाव्दे यांना त्यांच्या कक्षामध्ये बोलावून सदरहू चालकाची चाचणी घ्या असे सांगितले. त्याचप्रमाणे श्री. शेख नझीर शेख इमाम यांची चाचणी घेण्यासंबंधात विनंतीपत्रही श्री. डी. टी. जाधव, विभाग नियंत्रक यांनी दिल्याचे समितीस सांगितले.

अपघाताबाबत असे म्हणता येईल की, **गाडीमध्ये ज्वालाग्राही पदार्थ असल्याशिवाय इतक्या कमी वेळात गाडी जळून राख होऊ शकणार नाही. तसेच ह्या ज्वालाग्राही पदार्थाची कल्पना चालकाला असावी आणि म्हणूनच धूर दिसताच त्याने गाडीबाहेर उडी मारली असावी, असेही समितीस विदित केले.**

**(८०) श्री. चवरे, वाहतूक नियंत्रक, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ, हदगांव**

गाड्यांच्या येण्याजाण्याच्या नोंदी करणे, आरक्षण, विद्यार्थ्यांना पासेस देणे, चौकशी, पार्सल, गाडीची सफाई, फलक पहाणे इत्यादी कामे माझ्याकडे आहेत. त्या दिवशी सकाळी सहा वाजल्यापासून मी कामावर होतो असे श्री. चवरे यांनी समितीस सांगितले.

अपघातग्रस्त गाडीच्या टपावर जास्त सामान नव्हते. **स्फोटक पदार्थ कदाचित आत असावा.**

गाडीच्या पुढे काहीतरी आले असल्यामुळे त्याला बाज देताना हा अपघात झाला असावा. तसेच त्या ठिकाणी बाभळीच्या झाडाचे एक खोडही होते त्यामुळे कदाचित त्याला लागूनही गाडी कलंडली असेल.

मी, श्री. आगरमोरे व श्री. बंडू बोंडारे एकाच गावात रहातो. श्री. बंडू बोंडारेचे श्री. आगरमोरे यांच्याशी अगोदरपासून वैमनस्य असल्यामुळे त्याने आगरमोरेवर या अपघाता-संबंधी खोटे आरोप केले असावेत असेही श्री. चवरे यांनी समितीस सांगितले.

**(८१) श्री. दुर्गाप्रसाद दुबे, प्रशिक्षण निरीक्षक, महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ, नांदेड.**

अपघातग्रस्त बसच्या चालकाच्या दोन चाचण्यांच्या वेळी मी हजर होतो परंतु ज्यावेळी अंतिम चाचणी झाली त्यावेळी मी तेथे नव्हतो. मी रजेवर होतो. मी १९७८ पासून प्रशिक्षण निरीक्षक म्हणून काम करीत आहे. **या संपूर्ण कालावधीमध्ये केवळ हाच एक चालक असा आहे की, त्याला तीन वेळा मुदत वाढ देण्यात आली.** २० जुलै, १९८७ नंतरच्या ६ महिन्यांच्या काळात तो प्रशिक्षणासाठी आला नव्हता असे श्री. दुबे यांनी समितीस सांगितले.

**गाडी समोरून बैलगाडी** वा दुसरे एखादे वाहन आल्यामुळे हा अपघात **झाला असावा असे** आपल्याला वाटत नाही. **तथापि गाडीतून कोणीतरी स्फोटक पदार्थ नेला असल्यामुळेच अपघात झाला असावा असे वाटते.**

**(८२) श्री. एस. वाय. नाब्दे, विभागीय वाहतूक अधीक्षक (अपराध), नांदेड**

मी अपघातग्रस्त गाडीच्या चालकाच्या अंतिम चाचणीच्या वेळी हजर होतो. श्री. व्ही. बी. शितोळे हे आजारी असल्यामुळे विभाग नियंत्रकांनी मला यंत्र अभियंत्यासोबत चालकाची चाचणी घेण्यासाठी जाण्यास सांगितले. म्हणून मी त्यांच्याबरोबर त्या ठिकाणी त्या दिवशी होतो. मला वाहनचालनाचे ज्ञान नाही तथापि माझ्या बरोबर असलेले यंत्र अभियंता श्री. इंगळे यांना त्याबाबतची सर्व माहिती होती. ज्यावेळी आम्ही चाचणी घेतली त्यावेळेस चालकाने गाडी व्यवस्थित चालविली होती.

यापूर्वी दोन वेळा चालकाची चाचणी घेण्यात आली होती हे मात्र मला त्यावेळेपर्यंत माहीत नव्हते. त्यादिवशी विभाग नियंत्रकांनी चाचणी घेण्याचे जे आदेश मला दिले होते ते तोंडी होते, लेखी स्वरूपात मला तसे आदेश देण्यात आले नव्हते.

**श्री. शेख नजीर शेख इमाम, चालक यांच्या निवडीच्या संबंधातील कागदपत्रांवर इतर दोन निवड समितीच्या सदस्यांनी स्वाक्षऱ्या केल्या म्हणून मी स्वाक्षरी केली असे श्री. एस. वाय. नाब्दे यांनी समितीस सांगितले. मला निवडीसंबंधातील काहीही तांत्रिक ज्ञान नाही असेही श्री. एस. वाय. नाब्दे यांनी समितीस सांगितले.**

**(८३) श्री. डी. टी. जाधव, तत्कालीन विभाग नियंत्रक, महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ, नांदेड.**

गाडी अपघात होण्यापूर्वी रात्री तपासून घेण्यात आली होती. मुख्य अभियंता, वाहन परिक्षक यांनी गाडी तपासून घेतल्यानंतर ती चालकांच्या ताब्यात दिली होती. त्यामुळे हा अपघात चालक व वाहकांच्या हलगर्जीपणामुळे झालेला आहे या मताशी मी सहमत आहे. तसेच गाडीमध्ये कोणीतरी चोरून ज्वालाग्राही पदार्थ आणला असावा व त्यावर काडी वगैरे पडून त्याने पेट घेतला असावा आणि त्यामुळे घाबरून चालकाचा वाहनावरील ताबा गेला

असावा असा माझा अंदाज आहे. कारण साक्षीच्या वेळी ४/५ लोकांनीही असेच मत व्यक्त केले होते. असे श्री. डी. टी. जाधव, विभाग नियंत्रक, नांदेड यांनी समितीस सांगितले.

अपघातग्रस्त चालकाची ज्या दिवशी चाचणी घेण्यात आली त्या दिवशी एकंदर १९ प्रशिक्षणार्थी चालकांचीही चाचणी घेण्यात आली. चाचणी घेताना निवड समितीवर तीन सदस्य असतात त्यात यंत्र अभियंता, प्रशिक्षण निरीक्षक, आणि विभागीय वाहतूक अधिकारी यांचा समावेश असतो. तथापि विभागीय वाहतूक अधिकारी आजारी असल्याने त्याच्याऐवजी श्री. एस. वाय. नान्दे विभागीय वाहतूक अधीक्षक (अपराध) यांना पाठविण्यात आले होते. यापूर्वी अशा प्रकारे घेण्यात आलेल्या दोन चाचण्यांच्यावेळी चालकाचा प्रशिक्षण कालावधी वाढविण्यात आला होता. तिसऱ्या चाचणीच्या वेळी तो गैरहजर राहिला होता आणि त्यावेळी तो गैरहजर राहिल्याने त्यानंतरच्या चाचणीसाठी सदरहू चालक आपली चाचणी घ्यावी यासाठी चाचणी घेणाऱ्या अधिकाऱ्याकडे आपला अर्ज घेऊन गेला होता. त्याप्रमाणे त्यांनी त्या अर्जावर त्रोटक टिपणी सादर करून त्या टिपणीस मान्यता देण्यात आली.

सदरहू बसच्या वाहकाला अपघात झाल्यानंतर २० दिवसांनी म्हणजे २५ मेला निलंबित करण्यात आले. परंतू वाहक निलंबनाविरुद्ध औद्योगिक न्यायालयात गेला. न्यायालयाने अद्याप निकाल दिलेला नाही तथापि त्यावेळी औरंगाबादच्या कायदेशीर सल्लागाराने ९० दिवसांचा निलंबनाचा कालावधी संपल्यानंतर पुन्हा कामावर घेण्यात यावे असा सल्ला दिल्यामुळे त्याला पुन्हा कामावर घेण्यात आले. त्याला कानाने ऐकू येत नसल्यामुळे तो रजेवर होता. पुन्हा कामावर घेताना त्याला दोन्ही कानांनी नीट ऐकू येते किंवा नाही हे आपण नीट पाहिलेले नाही असेही साक्षीच्या वेळी विभागीय नियंत्रक, नांदेड यांनी सांगितले. यापूर्वी सदरहू वाहकाला त्याच्या १९ वर्षांच्या कालावधीत पाच वेळा शिक्षा झाली होती तसेच हा अपघात होण्यापूर्वी त्या वाहकाला चांगल्या सेवेबद्दलचे पारितोषिकही देण्यात आले होते असेही सांगण्यात आले.

**(८४) श्री. एस. वाय. देशमुख, प्रादेशिक व्यवस्थापक, राज्य परिवहन महामंडळ, औरंगाबाद**

अपघातग्रस्त बसच्या चालकाला परवाना कोणी व कोठून दिला याची चौकशी केलेली नाही. चालकाची चाचणी घेण्यासाठी तांत्रिक ज्ञान नसलेले एक अधिकारी उपस्थित होते. परंतु ते पहाण्याचे काम विभाग नियंत्रकाचे होते आणि त्यांच्याच आदेशाने हे झाले असल्याने त्यांचा खुलासा मागविण्यात आलेला आहे. परंतु अद्याप त्यांच्याकडून खुलासा प्राप्त झालेला नाही.

अपघातग्रस्त गाडी समोरून दुसरी गाडी गेल्यामुळे हा अपघात झालेला नाही कारण तसे असते तर पुणे-मुंबई मार्गावर असे अनेक प्रसंग येतात. त्यामुळे तसे काही झालेले नाही.

एवढा मोठा अपघात झाल्यानंतर सर्व अधिकारी आणि शासन त्या कामामध्ये मग्न असल्यामुळे वाहकाविरुद्ध करावयाच्या कारवाईस उशीर झाला परंतु अपघातापूर्वी वाहकाला चांगल्या सेवेबद्दल पारितोषिक देण्यात आल्याचे मात्र मला माहित नाही. असेही प्रादेशिक व्यवस्थापक, राज्य मार्ग परिवहन यांनी समितीस सांगितले.

**(८५) श्री. एस. टी. रामन, मुख्य सुरक्षा व दक्षता अधिकारी, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ, मुंबई**

सुरक्षा व दक्षता अधिकारी म्हणून दोन वर्षे सेवा झालेली आहे. अपघातग्रस्त बसमधून काही तरी ज्वालाग्रही पदार्थ आणला असल्यामुळे हा अपघात झाला असावा. अपघात झाल्यानंतर रासायनिक द्रव्ये परिक्षक आले होते व ते गाडीचे नमूने घेवून गेले. तथापि त्यांच्याकडून आलेल्या अहवालामध्ये गाडीत स्फोटक पदार्थ नसल्याचे नमूद केले आहे.

अपघात झाल्यानंतर उमरखेड येथील स्फोटक द्रव्यांची विक्रीची दुकाने अधिकृत आहेत की अनधिकृत हे तपासण्याचा आपणास अधिकार नसल्यामुळे त्या दुकानांची तपासणी करण्यात आली नाही.

मोटार वाहन कायद्याप्रमाणे चालक, वाहकावर बसमधून प्रवाशांनी कोणती वस्तु आणलेली आहे याबाबत कोणतेही बंधन नाही परंतु त्या कायद्यांतर्गत असलेल्या नियमान्वये स्फोटक पदार्थांची ने-आण करण्यात निर्बंध आहेत.

सदरहू अपघातानंतरही ज्वालाग्रही पदार्थाची एस. टी. बसमधून ने-आण करण्याचे दोन-तीन प्रकार उघडकीस आले आहेत. त्यामुळे असे प्रकार होऊ नयेत म्हणून यासंदर्भात काळजी घेण्याबाबतची भितीपत्रके (पोस्टर्स) लावण्याबाबत राज्यभर सूचना देण्यात आल्या आहेत. त्याचप्रमाणे या पूर्वीच स्फोटक द्रव्यांची परिवहन मंडळाच्या बसमधून ने-आण करण्यासंबंधात दक्षता घेण्याबाबत मंडळाच्या अधिकाऱ्यांना व कर्मचाऱ्यांना दक्ष राहण्याच्या सूचना देण्याबाबतही परिपत्रक निर्गमित करण्यात आल्याची माहितीही दक्षता व सुरक्षा अधिकाऱ्यांनी दिली.

**(८६) श्री. आर. वासुदेवन्, उपाध्यक्ष व व्यवस्थापकीय संचालक, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ, मुंबई.**

मी दिनांक ८ सप्टेंबर, १९८९ पासून या पदावर काम करीत असून या अपघाताविषयीची संपूर्ण कागदपत्रे तपासली आहेत. या संदर्भातील जिल्हादंडाधिकारी चौकशी अहवालात जे निष्कर्ष काढण्यात आलेले आहेत त्याच्याशी मी सहमत आहे. अपघात झालेल्या गाडीमध्ये कोणताही यांत्रिक बिघाड नव्हता, चालकाची त्याने दारु प्याली होती अथवा नाही यासंबंधात चाचणी घेण्यात आली नव्हती, रस्ता सरळ होता त्यामुळे चालकाचा वाहनावरील तोल का सुटला हे कळण्यास मार्ग नाही. चालकाचा प्रशिक्षण कालावधी दोन वेळा वाढवून दिल्यानंतरही पुन्हा त्याची चाचणी घेण्यात येते याबाबत संशय निर्माण होतो. चाचणी घेताना वाहन चालविता येत नसलेल्या अधिकाऱ्याला कसे पाठविण्यात आले याची चौकशी करण्यात येईल. तसेच अपघातामध्ये कुटुंबातल्या प्रमुख व्यक्तीचे निधन झाल्यामुळे उदरनिर्वाहाचे कोणतेच साधन राहिले नाही अशा व्यक्तीसाठी काही मदत करण्यात येईल.

अपघातामध्ये गरोदर महिला मृत झाली असेल तर त्याबाबतीत देण्यात यावयाची नुकसान भरपाई किती देण्यात यावी यासंबंधी नियमही तपासावे लागतील असेही त्यांनी समितीस सांगितले.

अशाप्रकारचे अपघात पुढे होऊ नयेत म्हणून चालकाची निवड आणि त्याचे प्रशिक्षण चांगल्या पद्धतीने व्हावे म्हणून आता प्रादेशिक निवड समिती स्थापन करण्यात आलेली आहे.

जे चालक प्रशिक्षणात अपयशी ठरले असतील त्यांनी पुन्हा सहा महिने प्रशिक्षण घेतल्या शिवाय त्यांची चाचणी घेण्यात येणार नाही. तसेच एस. टी. बसच्या संकटकालीन दरवाज्याचे आकारमान वाढवून ते आता ११.४५×७२५ एम.एम्. ऐवजी १२×७९६ एम्.एम्. असे करण्यात आले आहे.

(८७) श्री. सी. के. मोदी, सचिव, महाराष्ट्र शासन, गृहविभाग (परिवहन)

सदरहू अपघाताबाबत मी सखोल चौकशी केलेली नाही. कारण या विभागामध्ये मी दोन महिन्यापूर्वीच आलो आहे. जिल्हादंडाधिकाऱ्यांनी जी चौकशी केलेली आहे त्यावरून दोन गोष्टी स्पष्ट होतात एक म्हणजे गाडीतील प्रवाशांची संख्या अमर्याद नसली तर एवढे मृत्यू झाले नसते. आणि दुसरी गोष्ट म्हणजे ज्वालाग्रही पदार्थामुळे आग लागल्याचे दिसते तथापि तज्ञांच्या मतानुसार त्यात स्फोटके नव्हती आणि त्यामुळे तेच ग्राह्य धरावे लागते.

चालकाकडे असलेला परवाना हा आर. टी. ओ.कडून मिळालेला होता. त्यामुळे चालकाला स्टिअरिंग कंट्रोल, क्लच गीअर इत्यादीविषयी माहिती असणे आवश्यक आहे. त्याशिवाय त्याला चालकाचा परवाना मिळणार नाही. चालकाची पदे वा इतरही तांत्रिक पदे भरताना मंडळाच्या निवड समितीवर शासनाचा प्रतिनिधी पाठविला जात नाही कारण एस. टी. महामंडळ हे स्वायत्त महामंडळ आहे त्यांच्या दैनंदिन कामात शासन हस्तक्षेप करीत नाही. तथापि चालकांची चाचणी घेणारे जे अधिकारी असतात त्यांना वाहन चालविण्याचे ज्ञान असले पाहिजे या मताशी मी सहमत आहे आणि त्यामुळे ह्या अपघातग्रस्त गाडीच्या चालकाची चाचणी घेताना जी चूक झाली आहे त्याबाबत उपाध्यक्ष व व्यवस्थापकीय संचालक, महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ ह्यांना कळविण्यात येईल

ह्या अपघातानंतर त्याच भागात एस. टी. बस मधून चोरून ज्वालाग्रही पदार्थांची ने-आण केल्याचे प्रकार उघडकीस आल्याचा अहवाल अद्याप आपल्यापर्यंत आलेला नाही.

मोटार वाहन कायद्यामध्ये जुलै, १९८९ पासून नवीन नियम झालेले आहेत. त्यामध्ये वाहकावर ज्वालाग्रही पदार्थांची एस. टी. बस मधून वाहतूक होऊ नये म्हणून जास्त जबाबदारी टाकण्यात आली आहे. अगोदर जे नियम होते त्यामध्ये अशा प्रकारची जबाबदारी वाहकावर नव्हती. तसेच अशा प्रकारची चोरटी वाहतूक झाल्यास त्यासाठी शंभर रुपये दंडाची शिक्षाही सूचविण्यात आलेली आहे. वाहक, चालकाला ज्वालाग्रही पदार्थांची माहिती असणे, सुरक्षिततेच्या दृष्टीने त्यासाठी घ्यावयाची काळजी इत्यादी गोष्टींचे ज्ञान असणे आवश्यक आहे. त्यादृष्टीने चालकासाठी एस. एस. सी. ही शैक्षणिक पात्रता नव्या नियमात सूचित करण्यात आलेली आहे.

एस. टी. बसमधून प्रवाशांची होणारी अमर्याद गर्दी कमी करण्यासाठी जादा बसेसची सोय करणे आवश्यक आहे. परंतू त्यालाही मर्यादा पडतात. कारण एस. टी. बसचे भाडे वाढविण्यालाही मर्यादा आहेत. सात वर्षात एस. टी. भाडेवाढ महाराष्ट्रात झालेली नव्हती. जर महामंडळ तोटयात चालले तर केंद्र शासनाकडून त्यासाठी मदत मिळत नाही. आणि यामुळे जादा बसेस पुरविणे शक्य होत नाही.

(८८) श्री. व्ही. बी. थोरात, उप महाव्यवस्थापक (वाहतूक), महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ

अपघाताबाबत असे अनुमान काढता येईल की त्या गाडीचा चालक हा म्हणावा तेवढा अनुभवी नव्हता. जरी समोरून बैलगाडी वगैरे वाहन आले असते तरी त्याने गाडी हळू चालवून थांबवायला हवी होती, डावी बाजू सोडण्याचे त्याला कारण नव्हते. त्याने गाडी थांबविली असती तर एवढ्या मोठ्या प्रमाणात अपघात झाला नसता. त्याचबरोबर गाडीमध्ये रॉकेल, पेट्रोल किंवा सुरुंगाची दारू असावी व ती पसरून त्यावर विडी पडूनही आग पेटली असेल. परंतु या गोष्टीलाही ठाम पुरावा नाही असे समितीस उप महाव्यवस्थापकांनी सांगितले.

मे महिन्यामध्ये बसमध्ये नेहमीच गर्दी असते. एका बसमध्ये ८०–८५ प्रवासी घेतले जातात. त्यामुळे त्या सर्वांच्याकडील सामान तपासणे वाहकाला शक्य नसते. त्यामुळे वाहकाने पैसे घेऊन दारूसामान ठेवण्यास परवानगी दिली होती वा नाही याची निश्चित माहिती नाही. तथापि, ती शक्यताही नाकारता येत नाही असेही सांगण्यात आले.

(८९) श्री. एस. ए. हाशमी, सहाय्यक वाहतूक अधिकारी, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ, हदगाव

मी नांदेड डेपोमध्ये सहाय्यक वाहतूक अधिकारी म्हणून काम पाहतो. श्री. आगरमोरे ह्यांची ड्युटी त्या दिवशी डेपोमध्ये होती. बाहेर पाहणी करण्याची माझी जशी जबाबदारी आहे तशी त्यांचीसुद्धा आहे. त्यांना डेपोबाहेर काम करण्याची बंदी नव्हती. त्या दिवशी श्री. आगरमोरे व माझी भेट झाली होती. श्री. आगरमोरे १० वाजता कामावर आले होते व ते बाहेर गेले नव्हते असे झाले नव्हते. कारण आम्ही चहा वगैरे घेण्यासाठी नेहमीच बाहेर जातो. एकदा आगारामध्ये कामावर आल्यानंतर बाहेर कोठेच आम्ही जात नाही हे म्हणणे अयोग्य असल्याचेही यांनी, श्री. हाशमी समितीला सांगितले. कारण संपूर्ण दिवस कोणीही एका जागेवर बसणे शक्य नाही असेही त्यांनी समितीला सांगितले.

## अभिप्राय व शिफारशी

१. " दिनांक ५ मे १९८८ रोजी नांदेडजवळ डोरली येथे एस. टी. बसला झालेला अपघात " या विषयाच्या तारांकित प्रश्न क्रमांक ६१९७५ ला चुकीची माहिती देणे

तारांकित प्रश्न क्रमांक ६१९७५, सर्वश्री हरिभाऊ वागडे व इतर—" दिनांक ५ मे १९८८ रोजी नांदेडजवळ डोरली येथे एस.टी. बसला झालेला अपघात " या प्रश्नाला उत्तर देताना समोरून येणाऱ्या बसला चुकविण्याच्या प्रयत्नात चालकाने (ड्रायव्हरने) बस एकदम डाव्या बाजूला घेतली व ती रस्त्याच्या एकदम कडेला गेल्याचे पाहून पुन्हा उजव्या बाजूला घेण्याचा प्रयत्न करताना चालकाचा बसवरील ताबा सुटला आणि हा अपघात झाला असे उत्तर देण्यात आले. उक्त प्रश्नावरील सभागृहात झालेल्या अनुपूरक प्रश्नोत्तरांच्या वेळी समोरून विरुद्ध दिशेने एक बैलगाडी येत होती व तिला चुकविण्यासाठी हा अपघात झाला असेही सांगण्यात आले. तसेच अपघातासंबंधी प्रसारीत करण्यात आलेल्या वृत्तामध्ये समोरून बैलगाडी आली तसेच समोरून येणाऱ्या बसला चुकविण्याच्या प्रयत्नात चालकाचा बसवरील ताबा सुटला व हा अपघात झाला असे वृत्त वृत्तपत्र, रेडिओ तसेच दूरचित्रवाणीवरून राज्यात प्रसारित करण्यात आले. सभागृहात शासनाने दिलेली अपघातासंबंधातील वरील कारणे चुकीची असल्याचे मा. सदस्यांनी सांगितल्यानंतर अपघाताची चौकशी करण्यासाठी ही समिती नेमण्यात आली हे सर्वश्रुतच आहे. अपघाताची कारणमिमांसा शोधण्याच्या दृष्टीने व सत्यशोधनासाठी समितीने अपघातातून वाचलेल्या, अपघात पाहिलेल्या व अपघाताच्या वेळी हजर असलेल्या संबंधित शासकीय व राज्य परिवहन महामंडळाच्या अधिकाऱ्यांच्या साक्षी घेतल्या. त्याचप्रमाणे वृत्तपत्र प्रतिनिधी, आमदार व इतर ज्या कोणाला साक्ष द्यावयाची आहे अशा सर्वांच्या साक्षी समितीने घेतल्या. समितीने अपघातस्थळाला भेट देऊन प्रत्यक्ष पाहणी केली.

ज्या लोकांच्या व अधिकाऱ्यांच्या समितीने साक्षी घेतल्या त्यांपैकी अनेक लोकांनी बैलगाडी समोरून येत होती वा समोरून येणाऱ्या बसला चुकविण्याच्या प्रयत्नात चालकाचा ताबा सुटला या दोन्ही गोष्टी चुकीच्या आहेत असे सांगितले. स्वत: चालक श्री. शेख नझीर शेख इमाम यांनी समोरून कोणतीही बैलगाडी येत नव्हती. अथवा समोरून येणाऱ्या बसला चुकविण्याच्या प्रयत्नात ताबा गेला नसल्याचे समितीसमोर साक्षीच्या वेळी सांगितले. गाडीचे वाहक श्री. सोनाजी घनश्याम घुन्नर यांनीही समोरून बैलगाडी येत होती अथवा काय याबद्दलची माहिती नसल्याचे समितीला सांगितले. बैलगाडी समोरून येत होती असा उल्लेख तहसिलदार, हादगाव यांनी केलेल्या स्थळ पंचनाम्यात आढळतो. उक्त स्थळ पंचनाम्यावर ज्यांनी पंच म्हणून स्वाक्षरी केली असे श्री. पुंजाराम शेषराव हराळे व श्री. शिवाजीराव हराळे यांनीही समितीला समोरून बैलगाडी येत असल्याचे आम्ही पाहिले नाही असे सांगितले. पंचनाम्यात काय लिहिले आहे हे आम्हाला माहित नाही. फक्त आम्ही पंचनाम्यावर स्वाक्षऱ्या केल्या, असेही त्यांनी समितीला सांगितले.

त्याचप्रमाणे ज्यांची बैलगाडी होती असे सांगण्यात आले त्या श्री. मारुती किसन शिरसाट यांची समितीने साक्ष घेतली. श्री. शिरसाट यांनी असे स्पष्टपणे सांगितले की, आपल्याकडे बैलगाडी तर नाही. शिवाय अपघाताच्या दिवशी अथवा त्या आधी दुसऱ्या कोणाच्या बैलगाडीवर रोजंदारीने काम केलेले नाही. शिवाय बैलगाडीही भाड्याने घेतलेली नाही. गावातील काही मंडळींनी आपणास बैलगाडी होती असे सांगण्याची बळजबरी केली असेही

श्री. शिरसाट यांनी समितीला विदित केले. यापूर्वी उल्लेखिलेल्या साक्षींमध्ये अनेक शासकीय तथा राज्य परिवहन महामंडळाच्या अधिकाऱ्यांनी समोरून बैलगाडी येत होती वा समोरून येणाऱ्या बसला चुकविण्यासाठी अपघात झाला असावा याची शक्यता नसल्याचे सांगितले. **म्हणून समितीने घेतलेल्या साक्षीवरून "बैलगाडी येत होती वा समोरून येणाऱ्या बसला चुकविण्यासाठी चालकाचा ताबा गेला" ही दोन्ही विधाने चुकीची असल्याचे निष्पन्न झाले. म्हणून या अपघातासंबंधिच्या तारांकित प्रश्नाला उत्तर देण्यासाठी ज्या अधिकाऱ्यांनी शासनास चुकीची माहिती पुरविली, परिणामी सभागृहास अपघाताची चुकीची कारणे देण्यात आली व सार्वभौम सभागृहाची दिशाभूल केली गेली, त्या संबंधित अधिकाऱ्यांची तात्काळ चौकशी करून त्यांच्यावर जबाबदारी निश्चित करून कडक कारवाई करण्यात यावी अशी समितीची आग्रहाची शिफारस आहे.**

२. तत्कालीन जिल्हा पोलीस अधीक्षकांनी अपघाताची चौकशी स्वतः न करणे

या अपघाताच्या वेळचे नांदेड जिल्ह्याचे पोलीस अधीक्षक श्री. संजिव दयाळ यांनी अपघाताची स्वतः चौकशी केली नाही असे समितीने घेतलेल्या साक्षीत आढळून आले. श्री. संजिव दयाळ यांनी श्री. अ. पु. केणे, मंडल पोलीस निरीक्षक, हदगाव, जिल्हा नांदेड यांना चौकशीचे काम सुपूर्द केले. या भीषण अपघाताच्या चौकशीचे काम स्वतः का केले नाही, या समितीने विचारलेल्या पृच्छेसंदर्भात साक्षीच्या वेळी त्यांनी जिल्हा पोलीस अधिक्षकांना इतर बरीच कामे असतात. तसेच ही चौकशी सर्वंकष होण्यासाठी जो पूर्ण वेळ या कामास देऊ शकेल अशा मंडल पोलीस निरीक्षकांकडे सोपविण्यात आल्याचे सांगण्यात आले. ज्या अपघातात ५१ माणसे मृत्यूमुखी पडतात व अनेकजण जखमी होतात अशा भीषण अपघाताची चौकशी एका कनिष्ठ अधिकाऱ्यावर सोपविण्यात आल्याबद्दल समितीला आश्चर्यच नव्हे तर समितीने त्यावर तीव्र संताप व्यक्त केला. जिल्हा पोलीस अधीक्षकांना इतर कामे असल्यामुळे कनिष्ठ अधिकाऱ्याकडे चौकशीचे काम सोपविण्यात आले हे समर्थन समितीला अजिबात पटले नाही. इतकेच नव्हे तर जिल्हा पोलीस अधीक्षकांनी या प्रकरणी ज्या गांभीर्याने पाहणे आवश्यक होते त्या दृष्टीने अजिबात लक्ष न देता हे काम कनिष्ठ अधिकाऱ्यावर सोपवून आपली जबाबदारी टाळली असे समितीचे ठाम मत झाले आहे. **जिल्हा पोलीस अधीक्षकांनी चौकशीचा भार कनिष्ठ अधिकाऱ्यावर टाकून स्वतःची जबाबदारी टाळली याबाबत समिती तीव्र खेद व्यक्त करते व त्यांच्यावर यासंबंधीची जबाबदारी निश्चित करून त्वरित कडक कार्यवाही करण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.**

श्री. अ. पु. केणे, मंडल पोलीस निरीक्षक यांनीही या अपघाताची सखोल चौकशी केलेली नाही. कारण बसच्या डिझेलच्या टाकीतील डिझेल गाडी नांदेडला गेल्यानंतर मोजण्यात आले असे त्यांनी साक्षीच्या वेळी समितीस सांगितले. तर इतर साक्षीदारांनी डिझेलच्या टाकीतील डिझेल अपघातस्थळी म्हणजे प्रत्यक्ष डोरली येथे मोजण्यात आले व त्यात ६० ते ७० लिटर डिझेल असल्याचे ठामपणे सांगितले. बसमध्ये बंदुकीची दारू (गन पावडर) यासंबंधात चौकशी आजुबाजूच्या गावांत जाऊन अथवा अपघातातून वाचलेल्या प्रवाशांकडे किंवा या अपघाताच्या वेळी मदतीस आलेल्या लोकांच्याकडे करण्याची त्यांना आवश्यकताही वाटली नाही. यावरून त्यांनी किती गंभीरपणे या अपघाताची चौकशी केली असावी याबद्दल समितीला शंका वाटते. **श्री. अ. पु. केणे यांनी चौकशी योग्य प्रकारे केली नाही असे समितीचे मत झाल्यामुळे त्यांच्यावर जबाबदारी निश्चित करून योग्य ती कडक कारवाई करण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.**

**३. वाहक श्री. सोनाजी घनश्याम घुन्नर, चालक श्री. शेख नझीर शेख इमाम व श्री. आगरमोरे, वाहतूक नियंत्रक, हदगाव यांनी संगनमताने बसमध्ये बंदुकीची दारू (गन पावडर) चढविणे**

अपघातग्रस्त बसमधून गंभीरपणे जखमी झालेले व वाचलेले श्री. बंडू आनंदा बोंडारे हे दिनांक ११ सप्टेंबर १९८९ रोजी समितीसमोर नांदेड येथे साक्ष देण्यासाठी आले. त्यांची पत्नी अपघातग्रस्त बसमध्ये मृत्यू पावली, असेही त्यांनी सांगितले. त्याचप्रमाणे जिल्हाधिकारी, नांदेड तथा या अपघाताचे चौकशी अधिकारी यांच्यासमोरही हदगाव येथे श्री. बोंडारे यांनी साक्ष दिल्याचे सांगितले. दिनांक ५ मे १९८८ रोजी श्री. बोंडारे व त्यांची पत्नी हदगाव येथील हॉटेलमध्ये चहा पीत होते. त्याचवेळी बसचे चालक श्री. शेख नझीर इमाम, वाहक श्री. सोनाजी घनश्याम घुन्नर त्याचप्रमाणे श्री. आगरमोरे, वाहतूक नियंत्रक, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ, हदगाव हे त्यांच्याच बाजुला त्याच हॉटेलमध्ये बसले होते श्री. आगरमोरे दोन-तीन लोकांना काहीतरी कानात हळूहळू सांगत होते हे मी पाहिल्याचे श्री. बंडू आनंदा बोंडारे यांनी साक्षीच्या वेळी समितीस सांगितले. त्याचप्रमाणे श्री. आगरमोरे यांनी वाहक आणि चालकाच्या कानात काहीतरी सांगितल्यानंतर त्या दोघांना २०–२० रुपये दिले व स्वतःजवळ १० रुपये ठेवले हेही मी प्रत्यक्ष पाहिले असे श्री. बंडू आनंदा बोंडारे यांनी समितीस सांगितले. त्यानंतर वाहक, चालक तसेच श्री. आगरमोरे आगाराच्या दिशेने गेले व कोणीतरी एक पोते बसमध्ये चढविले हेही मी पाहिले असे श्री. बोंडारे यांनी विदीत केले. त्यानंतर श्री. आगरमोरे यांना श्री. बंडू आनंदा बोंडारे यांनी आपण दोन-तीन इसमांच्या कानात काहीतरी बोलत होतो हे पाहिले असल्याचा संशय आला व श्री. आगरमोरे हे श्री. बंडू आनंदा बोंडारे यांच्याकडे जाऊन मी आता जे काही बोललो याबद्दल कोणाकडेही सांगावयाचे नाही अशी श्री. बोंडारे यांस त्यांनी ताकीद दिली. उक्त अपघातातून वाचलेले श्री. बोंडारे हे श्री. आगरमोरे यांचे शेजारीच आहेत. शिवाय श्री. बोंडारे व त्यांचे आई-वडील श्री. आगरमोरे यांच्या शेतावर कामास होते असेही समितीस कळले. दरम्यानच्या काळात या बसला अपघात झाल्यानंतर श्री. आगरमोरे हे श्री. बोंडारे यांच्या शेजारी राहूनही अपघातानंतर बऱ्याच दिवसांनी त्यांची चौकशी करण्यास गेले. फक्त श्री. बोंडारेच्या आई-वडीलांना श्री. आगरमोरे यांनी तुमचा मुलगा याच बसने प्रवास करीत होता हे सांगितले. दुर्दैवाने श्री. बोंडारे यांच्या गरोदर पत्नी बसमध्ये अपघातात मृत्यूमुखी पडल्या. श्री. बोंडारे यांना बऱ्याच जखमा झाल्या. औषधोपचारानंतर ते बरे झाले. दरम्यानच्या काळात जिल्हाधिकारी तथा चौकशी अधिकारी, नांदेड या अपघातासंबंधात चौकशी करण्यास येणार आहेत असे श्री. आगरमोरे यांना कळल्यानंतर ते श्री. बंडू आनंदा बोंडारे यांच्याकडे गेले व त्यांना काही रक्कम देण्याचे कबूल करून जिल्हाधिकाऱ्यांसमोर होणाऱ्या साक्षीच्या वेळी "मी हदगाव येथे काही लोकांच्या कानात बोलत होतो याबद्दल सांगावयाचे नाही" अशी त्यांना ताकीद दिली असे श्री. बोंडारे यांनी साक्षीच्या वेळी सांगितले. म्हणून जिल्हाधिकारी, नांदेड यांनी केलेल्या चौकशीच्या वेळी श्री. बोंडारे यांनी साक्ष देऊनही श्री. आगरमोरे यांनी केलेल्या हदगाव येथील गुप्त गोष्टींचा श्री. बोंडारे यांनी चौकशी अधिकाऱ्यांसमोर काहीही उल्लेख केला नाही असे त्यांनी समितीला सांगितले. त्यावर समितीने यापूर्वीच जिल्हाधिकाऱ्यांकडे ही गोष्ट उघड का केली नाही व आता का करीत आहेत याबद्दल चौकशी केली असता श्री. बोंडारे यांनी असे सांगितले की श्री. आगरमोरे यांनी ठरलेली रक्कम देण्यास नकार दिला. त्याचप्रमाणे आपल्या आई-वडीलांनी "आपले तर घर जळालेच परंतु दुसऱ्याचे घर कशाला जाळतोस

बाबा" असे सांगितल्यावरून त्यावेळी मी ही गोष्ट सांगितली नाही व आता पत्नी तर मेलीच, शिवाय श्री. आगरमोरे हे पैसेही देत नाहीत म्हणून मला ही गोष्ट समितीसमोर उघड करावीशी वाटली असे त्यांनी सांगितले. समितीने दिनांक ११ सप्टेंबर १९८९ रोजी याबाबत अधिक खोलवर जाऊन चौकशी करण्यासाठी तात्काळ श्री. बंडू आनंदा बोंडारेचे वडील श्री. आनंदराव मारुतराव बोंडारे व आई सौ. सुलोचना आनंदा बोंडारे यांना बोलविण्या-संदर्भात जिल्हाधिकारी यांना विनंती केली. जिल्हाधिकाऱ्यांनी श्री. बंडू आनंदा बोंडारे यांच्या आई-वडीलांना एका तासाच्या आत नाळेश्वर या गावावरून समितीसमोर हजर केले. श्री. बंडू बोंडारेच्या आईने त्यांच्या शेजारील श्री. आगरमोरे काहीतरी कानात गोष्टी करीत होता व माझ्या मुलाने ही गोष्ट ऐकल्यावर त्याला ही गोष्ट कोठेही उघड करू नकोस असे सांगत होता ही गोष्ट त्याने मला सांगितल्याचे कबूल केले. त्याचप्रमाणे "आपले घर जळालेच बाबा, पण ही गोष्ट सरकारला सांगून दुसऱ्याचे घर कशाला जाळतोस. आपण गरीब माणसे". असेही मी माझ्या मुलाला सांगितल्याचे श्री. बोंडारे यांच्या आईने समितीसमोर मान्य केले. श्री. बोंडारे यांच्या आईच्या वक्तव्यास त्यांच्या वडीलांनी दुजोरा दिला.

या प्रकरणी श्री. आगरमोरे, वाहतूक नियंत्रक, हदगाव यांना तत्काळ समितीसमोर साक्षीसाठी याबाबतची शहानिशा करण्यासाठी बोलाविले. श्री. बंडू बोंडारे व त्यांच्या वडीलांनी जे माझ्या शेतावर कामास होते त्यांनी माझी बैलजोडी चोरली होती व या प्रकरणी पोलिसांनी त्यांच्यावर आरोपपत्र ठेवले होते म्हणून आता श्री. बोंडारे त्याचा बदला घेण्यासाठी माझ्यावर हे आरोप करीत आहेत असे श्री. आगरमोरे यांनी सांगितले. मी कोणाशीही हदगाव येथे कानात गोष्टी केल्या नाहीत वा कोणतेही पोते बसमध्ये चढविण्यास कोणालाही सांगितले नाही असे त्यांनी सांगितले. त्याचप्रमाणे त्यांच्या कामाचे स्वरूप विचारता त्यांनी सतत मी आगारामध्ये काम करतो व आगाराच्या बाहेर बस स्टॅन्डवर वा इतर ठिकाणी मी चहा प्यायला वा इतर गोष्टींसाठी जात नाही असे सांगितले व त्यांनी मी आगाराच्या कधीच बाहेर पडत नाही असा एकच सूर समितीसमोर लावला. समितीने श्री. आगरमोरे यांना जिल्हाधिकाऱ्यांनी साक्ष घेतली त्यावेळीच तुम्ही जिल्हाधिकाऱ्यांसमोर साक्ष देण्यासाठी का गेला नाहीत असे विचारले असता माझे नाव साक्ष देणाऱ्यांच्या यादी-मध्ये नव्हते व मी फक्त काही अपघातग्रस्त जखमींना नांदेड येथील हॉस्पीटलमध्ये घेऊन गेलो होतो असे सांगितले. हदगाव येथे जेव्हा समिती आली त्यावेळीही श्री. आगरमोरे समितीकडे फिरकले नाहीत.

श्री. एम. ए. हाश्मी, सहाय्यक वाहतूक अधीक्षक, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ, हदगाव यांची समितीने साक्ष घेतली. श्री. आगरमोरे हे श्री. हाश्मी यांचे सहकारीच आहेत. ते एकाच ठिकाणी बसून काम करतात. श्री. हाश्मी यांना समितीने जेव्हा श्री. आगरमोरे हे आगारातून कामाच्या वेळी बाहेरच पडत नाहीत हे खरे आहे काय असे विचारले असता असे काही नसून अधुनमधून ते बाहेर पडतातच व कोणताही माणूस दिवसभर एकाच ठिकाणी बसून काम करू शकत नाही हे त्यांनी मान्य केले. श्री. बंडू आनंदा बोंडारे यांनी संबंधित अपघातग्रस्त बसमध्ये बसल्यानंतर काहीतरी वस्तू पोत्यात गुंडाळून चालकाच्या (ड्रायव्हरच्या) मागच्या सिटच्याखाली ठेवल्याचेही समितीस सांगितले. तसेच कोणीतरी प्रवासी बिडी ओढत होता त्यामुळे बिडीची ठिणगी पडल्यानंतर धूर आला व धूर येताच ड्रायव्हरने बसमधून उडी मारली असेही श्री. बोंडारे यांनी समितीला सांगितले.

वरील विवेचनावरून असे दिसून येईल की वाहक, चालक व श्री. आगरमोरे यांनी संगमत करून बसमध्ये काही थोडया रकमेच्या अभिलाषेने गन पावडर (बंदुकीची दारू) हा स्फोटक पदार्थ चढविला.

४. बसमध्ये बंदुकीची दारू (गन पावडर) असल्यामुळे बसला अपघात होणे

यापूर्वीच्या साक्षीत विषद केल्याप्रमाणे बसमधून वाचलेले प्रवासी, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे तथा शासकीय अधिकारी, त्याचप्रमाणे पत्रकार व लोकप्रतिनिधी यांनी बसमध्ये आधी धूर झाला व नंतर ड्रायव्हरने तत्काळ उडी मारल्यामुळे बस कलंडली व हा अपघात घडून आला असे समितीस सांगितले. बसचा मार्ग चांगल्या प्रकारचा होता याबद्दल श्री. एस. के. बगाडे, त्यावेळचे कार्यकारी अभियंता यांनी समितीस सांगितले. तसेच सर्व साक्षीदारांनी रस्त्यामुळे हा अपघात झाला नाही असे समितीसमोर विदित केले. त्याचप्रमाणे स्वत: चालक व वाहक यांनीही बसचा अपघात होण्यास रस्त्याचा काही संबंध नाही अथवा बैलगाडी आल्यामुळे वा समोरून येणाऱ्या बसला चुकविण्याच्या प्रयत्नात हा अपघात झाला नाही असे स्पष्टपणे सांगितले. त्याचप्रमाणे श्री. सी. वाय. इंगळे, यांत्रिक अभियंता (चालन), राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांनी तसेच साक्षी दिलेल्या इतर सर्व लोकांनी हा अपघात बसमधील यांत्रिक बिघाडामुळे झालेला नाही असे समितीसमोर सांगितले. बस सुस्थितीत होती व कुठल्याही प्रकारचा यांत्रिक दोष त्यामध्ये नव्हता असेही समितीस सांगितले. श्री. स्वाधीन क्षत्रिय, जिल्हाधिकारी, नांदेड तथा चौकशी अधिकारी यांनीही आपल्या चौकशीच्या अहवालात हा अपघात-बसमधील यांत्रिक दोषामुळे झाला नाही असा अभिप्राय व्यक्त केला. श्री. एच. एम. पी. त्रिपाठी, सहाय्यक प्रादेशिक परिवहन अधिकारी यांनीही यांत्रिक बिघाडामुळे हा अपघात झाला नाही असे सांगितले. समितीसमोर साक्ष दिलेल्या ९९ टक्के लोकांनी त्याचप्रमाणे जिल्हाधिकाऱ्यांसमोर चौकशीच्या वेळी साक्ष दिलेल्या बऱ्याच लोकांनी बसमध्ये पहिल्यांदा धूर दिसला व नंतर बस कलंडली असे सांगितले. सर्व संबंधितांनी या प्रकरणी चालकाचा (ड्रायव्हरचा) बसवरील ताबा गेला व बस कलंडल्याने त्यात काही-तरी ज्वालाग्रही पदार्थ असल्यामुळे हा अपघात झाला असे समितीस सांगितले. अपघाताचे नक्की कारण शोधण्यासाठी समितीने सर्व साक्षीदारांना पहिल्यांदा गाडी पलटी झाली की पहिल्यांदा धूर दिसला असा प्रश्न विचारला. अनेक साक्षीदारांनी बसमध्ये पहिल्यांदा धूर निघताच "धूर, धूर, धूर" असा एकच ओरडा झाला. क्षणार्धात बस कलंडली. काही क्षणात सुमारे १०–१५ मिनीटांत बस संपूर्णपणे खाक झाल्याचे समितीस सांगितले. समितीसमोर असा प्रश्न उपस्थित झाला की रस्ता चांगला आहे, समोरून येणारा कोठल्याही प्रकारचा ड्रायव्हरला अडथळा नाही, यांत्रिक बिघाड नाही तर मग चालकाचा बसवरील ताबा का गेला? चालकाचा बसवरील ताबा जाण्यास एकच कारण असू शकते ते म्हणजे यापूर्वीच्या परिच्छेदामध्ये नमूद केल्याप्रमाणे बसमध्ये चालक, वाहक व श्री. आगरमोरे यांनी संगनमताने गन पावडर चढवली असल्यामुळे बसमध्ये धूर झाल्यावरोबरच, चालकास आपण बसमध्ये ज्वालाग्रही पदार्थ चढवला असल्याची कल्पना असल्यामुळे धूर दिसल्यावरोबर त्याच्या मनामध्ये आपणच हा स्फोटक पदार्थ बसमध्ये चढविला आणि आता त्याचा भयंकर परिणाम होणार या एकाच कल्पनेने चालकाचा बसवरील ताबा गेला व चालकाने बसमधून सरळ उडी मारून आपले प्राण वाचविले. ज्याप्रमाणे या अपघातातून काहीही जास्ती जखमा न होता चालक सहीसलामत सुटला, त्याचप्रमाणे वाहक श्री. घुन्नर यांना बंदुकीची दारू बसमध्ये ठेवली असल्याची पूर्वकल्पना असल्यामुळे ते त्वरीत संकट-

कालीन दरवाज्यातून बसच्या बाहेर पडले. याचाच अर्थ असा की चालक व वाहक या दोघांनाही आपण गाडीत स्फोटक पदार्थ ठेवला आहे, बसमध्ये धूर निघाल्यावरोबर आता त्याचा काहीतरी गंभीर परिणाम होणार याची संपूर्ण जाणीव झाल्यामुळे या दोघांनीही बस मधून पलायन केले असे समितीचे ठाम मत आहे. **समितीसमोर झालेल्या साक्षीवरून बसमध्ये बंदुकीची दारू हा स्फोटक पदार्थ चढविला गेल्यामुळे व प्रवाशांपैकी कोणीतरी बिडी पिऊन त्याची ठिणगी त्यावर पडल्यामुळे क्षणार्धात बस जळून खाक झाली असा समितीचा निष्कर्ष आहे.**

चालक (ड्रायव्हर) श्री. शेख नझीर शेख इमाम यांनी चालकाच्या केबीनमध्ये काही प्रवासी घुसले व त्यांनी मारलेल्या धक्क्यामुळे आपण बाहेर फेकले गेलो असे समितीसमोर साक्ष देताना सांगितले. या प्रकरणी समितीने अनेक साक्षीदारांना प्रश्न विचारला असता सर्वांनी असे काहीही झालेले नाही असे समितीस उत्तर दिले. श्री. महादू कोंडीबा गाडेकर जो श्री. रमेशकुमार केसरवाणी, ठेकेदार यांच्याबरोबर प्रवास करीत होता त्यांनीच समितीसमोर अशी माहिती दिली की ते स्वतः ड्रायव्हर शेजारी केबीनमध्ये बसले होते व ड्रायव्हरला उतारूंनी धक्का मारल्यामुळे तो बाहेर फेकला गेला हे सर्व चूक आहे असे सांगितले. तरी चालकाने श्री. महादू कोंडीबा गाडेकर हे आपल्या केबीनमध्ये बसलेच नव्हते असे सांगितले. त्यामुळे दोघांच्या निवेदनात फरक पडत असल्यामुळे समितीने हादगाव येथे ताबडतोब दोघानांही समोरासमोर बोलाविले व श्री. महादू कोंडीबा गाडेकर यांनी "मी तुझ्याजवळ तर बसलो होतो ना" असे चालकास सांगितले. श्री. महादू कोंडीबा गाडेकर हे बसमधील असणाऱ्या समोरच्या काचेतून बाहेर पडले ही गोष्टही ते चालकाच्या केबीनमध्ये बसले होते यास पुष्टी देते. त्याचप्रमाणे चालकाला काहीही लागलेले नाही ही बाबही लक्षात घेण्यासारखी आहे. त्यामुळे चालक श्री. शेख नझीर शेख इमाम यांनी बसमध्ये धुर झाल्याबरोबर बसमधून उडी मारली असा समितीचा निष्कर्ष आहे. चालकाने प्रसंगावधान राखून जर बसला तात्काळ ब्रेक लावला असता तर एवढा मोठा अपघात झाला नसता असे साक्षीदारांचे म्हणणे आहे. त्यामुळे चालकास आपण बसमध्ये गन पावडर ठेवल्याचे माहीत असल्यामुळे त्याला इतर कोणताच पर्याय सुचला नाही व बसमध्ये धुर झाल्याबरोबर प्रवाशांचे प्राण वाचविण्याऐवजी घटनेचे गांभीर्य ध्यानात आल्याबरोबर प्रवाशांच्या सुरक्षिततेचे भान न ठेवता तात्काळ स्वतःचा प्राण वाचविण्यासाठी चालत्या बसमधून अलगद उडी मारली असा समितीचा निष्कर्ष आहे. या वरून बसच्या अपघातात विरुद्ध दिशेने येणारी बैलगाडी अथवा पुढून येणाऱ्या बसला **चुकविण्यासाठी चालकाचा तोल गेला हे चुकीचे असून बसमध्ये गन पावडर (बंदुकीची दारू) होती व त्यावर जळत्या बिडीचे थोटूक पडल्याने बसमध्ये आग लागून हा अपघात झाला असा समितीचा निष्कर्ष ,आहे.**

**५. कै. रमेशकुमार केसरवाणी, ठेकेदार, अपघातग्रस्त बसमधील प्रवासी हे गन पावडर बसमध्ये वाहून नेत असावेत.**

हादगाव व आसपासच्या भागात अपघात झाला त्यापूर्वी तसेच अपघाताच्या वेळी कॅनॉलची काही कामे चाललेली होती. उक्त कामासाठी बंदुकीच्या दारूची (गन पावडर) आवश्यकता असते. शासनातर्फे परवान्यावर बंदुकीची दारू दगडांना सुरुंग लावण्यासाठी मिळते. वरील कॅनॉलच्या कामासाठी श्री. रमेशकुमार केसरवाणी हे उपठेकेदार होते व ते ठेकेदार श्री. शर्मा यांचेकडे काम करीत होते. बंदुकीच्या दारूची परवाना असलेली काही दुकाने उमरखेड येथे आहेत. आसपासचे लोक उमरखेड येथून परवान्यावर बंदुकीची दारू खरेदी करतात.

श्री. रमेशकुमार केसरवाणी हे नेहमी मोटारसायकलवरून फिरत असत. अपघात झाला त्यादिवशी त्यांची मोटारसायकल अचानक बंद पडली व ते उमरखेड येथे मोटारसायकलचे स्पेअर पार्ट्स आणण्यासाठी गेले होते असे श्री. महादू कोंडिबा गाडेकर यांनी जे त्यांच्या बरोबर होते त्यांना सांगितले. श्री. महादू कोंडिबा गाडेकर हे श्री. रमेशकुमार केसरवाणी यांच्याबरोबर कॅनॉलवर काम करीत व त्याच प्रमाणे मजूर मिळवून देण्यासही श्री. केसरवाणी यांना सहाय्य करत. कै. श्री. केसरवाणी यांची मोटार सायकल बंद पडल्यामुळे त्यांनी अपघातग्रस्त बसमधून प्रवास केला व ते नेहमी मोटारसायकलवरून बंदुकीची दारू नेत असावेत. परंतु त्या दिवशी त्यांची मोटारसायकल बंद पडल्याने बसमधून बंदुकीची दारू (गन पावडर) नेली. श्री. रमेशकुमार केसरवाणी या अपघातात मृत्यूमुखी पडले. उमरखेड व हादगाव भागात बंदुकीची दारू वाहून नेण्याची काही प्रकरणे झाल्याचे समितीस आढळून आले. श्री. अ. पु. केणे, मंडळ पोलीस निरीक्षक, हादगाव व श्री. एस. टी. रामन, मुख्य सुरक्षा व दक्षता अधिकारी, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांनी दिनांक २३ मे, १९८८ रोजी त्याच प्रमाणे दिनांक ४ जून १९८८ रोजी बसमधून गन पावडर नेताना परिवहन मंडळाच्या कर्मचाऱ्यांनी संबंधितांना पकडल्याचे समितीस साक्षीच्यावेळी सांगितले. राज्य परिवहन महामंडळातील श्री. ग. ब. जाधव, वरीष्ठ सुरक्षा अधिकारी, नांदेड यांनी बसमध्ये गन पावडर होती व त्यांनी या संबंधात गुप्त तपास केला असता काही लोकांनी श्री. केसरवाणी यांनीच बसमध्ये गन पावडर आणली असावी असा स्पष्ट खुलासा केलेला आहे. श्री. ग. ब. जाधव यांनी आपल्या अहवालात बसमध्ये गन पावडरच होती व त्यामुळेच हा अपघात झाला. तसेच श्री. केसरवाणी यांनीच गन पावडर आणली याबद्दल आपले स्पष्ट मत नोंदविते आहे. श्री. पी. के. बंडोपाध्याय, उप-मुख्य नियंत्रक (स्फोटके) केंद्र शासन, श्री. एस. रामन, मुख्य सुरक्षा व दक्षता अधिकारी, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ, श्री. सी. के. मोदी, सचिव (परिवहन), गृह विभाग यांनी, तसेच श्री. साहेबराव देशमुख वारडकर, आमदार, डॉ. टेळकीकर, प्रभारी जिल्हा शल्यचिकित्सक, नांदेड आणि श्री. डी. टी जाधव, विभाग नियंत्रक, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ, नांदेड या सर्वांनी तसेच इतर अपघातातून वाचलेल्या अनेक प्रवाशांनी बसमध्ये गन पावडरच होती असा निष्कर्ष समितीसमोर मांडला. त्यामुळे हे सिद्ध होते की, श्री. केसरवाणी यांनी आपली मोटारसायकल बंद पडल्यामुळे श्री. महादू कोंडिबा गाडेकर, बसचे चालक व वाहक व श्री. अगरमोरे यांना विश्वासात घेऊन बंदुकीची दारू बसमध्ये चढविली असा निष्कर्ष निघतो. **सबब याप्रकरणी शासनाने संबंधीतांविरुद्ध योग्य ती कायदेशीर कारवाई तात्काळ करावी अशी समितीची आग्रहाची शिफारस आहे.**

**६. श्री. एस. टी. रामन, मुख्य सुरक्षा व दक्षता अधिकारी, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांनी आपली जबाबदारी कनिष्ठ अधिकाऱ्यावर सोपविणे.**

मुख्य सुरक्षा व दक्षता अधिकाऱ्यांनी अपघाताच्या दुसऱ्या दिवशी अपघात स्थळी भेट दिली. याबद्दलची चौकशी करण्यासंबंधात त्यांनी मुख्य सुरक्षा अधिकारी, नांदेड यांना आदेश दिले. या संबंधात आपला अहवाल राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाने उपाध्यक्ष व व्यवस्थापकीय संचालक यांना किंवा सचिव, गृह विभाग (परिवहन) यांना दिला का? याबाबत विचारणा केली असता त्यांनी अशा प्रकारचा कोणताही अहवाल दिला नसून फक्त त्यासंबंधाने चर्चा केल्याचे समितीस सांगितले. बसचा अपघात झाल्यानंतर त्याचे अवशेष तपासण्यासाठी स्वतः घेतले का? या संबंधिच्या प्रश्नालाही त्यांनी असे अवशेष स्वतः घेतले नाहीत असे

सांगितले. अपघातानंतर काही दिवसांनी गन पावडर त्याच मार्गावर पकडण्यात आल्याचे समितीला त्यांनी सांगितले. परंतु या संबंधात संबंधितांवर पुढे काय कार्यवाही झाली याबद्दल समितीस ते काहीही खुलासा देऊ शकले नाही. एवढा मोठा भीषण अपघात झाल्यानंतरही मुख्य सुरक्षा अधिकाऱ्याने जिल्ह्याच्या कनिष्ठ अधिकाऱ्यावर चौकशीची जबाबदारी सोपविली. अपघातासंबंधात काहीही अहवाल त्यांनी सादर केला नाही याबद्दल समिती तीव्र खेद व्यक्त करते. मुख्य सुरक्षा अधिकाऱ्यांची अपघाताच्या चौकशी संबंधातील उदासिनता व निष्क्रीयता समितीस प्रकर्षाने जाणवली व राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या मुख्य सुरक्षा व दक्षता अधिकाऱ्यांना आपल्या कामात अधिक दक्ष रहाण्याची आवश्यकता आहे असे समितीस वाटते. त्याचप्रमाणे कनिष्ठ अधिकाऱ्यांवर जबाबदारी सोपवून• कामात बेपर्वाई दाखविणे दक्षता व सुरक्षा अधिकाऱ्याला तरी शोभनीय नाही असे समितीचे ठाम मत आहे. **श्री. एस. टी. रामन, मुख्य सुरक्षा व दक्षता अधिकारी, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांची यासंबंधीची एकंदर कार्यप्रणाली पाहून समिती तीव्र संताप व्यक्त करते. शासन व राज्य परिवहन मंडळ यांनी या अधिकाऱ्यांच्या कार्यप्रणालीची नोंद घ्यावी अशी समितीची भावना आहे.**

**७. अप्रशिक्षित चालकाची (ड्रायव्हरची) अवैध मार्गाने निवड**

अपघातग्रस्त गाडीचे चालक श्री. शेख नजीर शेख इमाम हे मूळ रहाणारे अंबाजोगाई, जिल्हा बीड जवळील आहेत. त्यांनी बस चालकाचा परवाना नाशिक येथून काढल्याचे समजते. त्यांनी राज्य मार्ग परिवहन महामंडळात चालक म्हणून भरती होण्याआधी नांदेड येथे येऊन काही दिवस खाजगी लोकांच्या ट्रक्स चालविल्या असेही चौकशीत निष्पन्न झाले. चालक श्री. शेख नजीर शेख इमाम यांची राज्य मार्ग परिवहन महामंडळात प्रशिक्षणार्थी म्हणून निवड झाली होती. प्रशिक्षणार्थी म्हणून निवड झाल्यानंतर त्यांना प्रशिक्षण देऊनही बस चालविण्याच्या त्यांच्या कुशलतेत काही दोष आढळून आल्याने त्यांचा प्रशिक्षण कालावधी दोन वेळेस वाढविण्यात आल्याचे समितीस श्री. दुर्गा प्रसाद दुबे, प्रशिक्षण निरीक्षक, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ, नांदेड यांनी सांगितले. श्री. डी. टी. जाधव, विभाग नियंत्रक, नांदेड, श्री. सी. वाय. इंगळे, यांत्रिक अभियंता, नांदेड या सर्वांनीही त्याचा प्रशिक्षण कालावधी वाढविला होता यासबाबत समितीस सांगितले. चालकाची निवड करण्यासाठी प्रत्येक जिल्हा स्तरावर एक निवड समिती असते, त्या निवड समितीवर यांत्रिक अभियंता (एम. इ. ओ.) प्रशिक्षण निरीक्षक (टी. ई.) आणि परिवहन अधिकारी (डी. टी. ओ.) असे तीन सदस्य असतात. यांत्रिक अभियंता व इतर दोन समिती सदस्यांनाही तांत्रिक ज्ञान असते असे श्री. डी. टी. जाधव, विभाग नियंत्रक, नांदेड यांनीच समितीला सांगितले. चालक, श्री. शेख नजीर शेख इमाम पहिल्या दोन चालकांच्या निवडीसाठी असणाऱ्या चाचणी परीक्षेला हजर झाले. परंतु त्यांच्या बस चालनामध्ये दोष आढळून आल्याचे दोन्ही वेळा निवड समितीने त्याला नापास केले. त्यानंतर निवड समितीने तिसऱ्या वेळेस चालकाची चाचणी घेतली. त्या वेळेस मात्र उक्त चालक गैरहजर राहिले. चौथ्या चाचणीच्या वेळेस मात्र चाचणीला हजर राहून त्यात त्यांची निवड करण्यात आली असे समितीला सांगण्यात आले. तिसऱ्या वेळी उक्त चालक चाचणीसाठी का हजर झाला नाही या संबंधातील समर्पक कारणे विभाग नियंत्रकाला समितीस देता आली नाहीत. चौथ्या वेळी जी चाचणी होती त्या वेळी चाचणी समितीत कोण अधिकारी होते या समितीच्या पृच्छे संदर्भात सांगण्यात आले की श्री. सी.वाय. इंगळे, यंत्र अभियंता, श्री. अब्दुल्ला, प्रशिक्षण निरीक्षक व श्री. एस. वाय. नाव्दे, विभागीय

वाहतूक अधीक्षक (अपराध) यांचा समितीत समावेश केला होता. खरे पाहिले असता निवड समितीमध्ये विभागीय वाहतूक अधिकारी श्री. व्ही. बी. शितोळे यांची उपस्थिती आवश्यक होती. परंतु ते आजारी असल्यामुळे चाचणीच्या वेळी उपस्थित राहू शकले नाहीत असे सांगण्यात आले. श्री. व्ही. बी. शितोळे विभागीय वाहतूक अधिकारी, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याऐवजी श्री. एस. वाय. नाव्दे, विभागीय वाहतूक अधीक्षक (अपराध) यांना पाठविण्यात आल्याचे श्री. डी.टी. जाधव, विभागीय नियंत्रक यांनी समितीस सांगितले. श्री. व्ही. बी. शितोळे, वाहतूक अधिकारी हे त्या दरम्यान २–३ दिवस गैरहजर होते या बाबतचा समितीने खुलासा विचारला असता त्यांनी अनुपस्थिती बाबतचा अर्ज दिला होता की नाही याबद्दल मला माहिती नाही असे श्री. डी. टी. जाधव, विभाग नियंत्रकांनी समितीला सांगितले. श्री. व्ही. बी. शितोळे यांच्या अनुपस्थितीच्या काळात त्यांनी घरी काही काम नेले होते असेही विभाग नियंत्रकांनी सांगितले. श्री. शितोळे यांनी अनुपस्थिती बाबत अर्ज दिला होता की नाही हे विभाग नियंत्रकांना माहित नसणे याचे समितीस सखेद आश्चर्य वाटले. श्री. शितोळे आजारी असल्यामुळे श्री. एस. वाय. नाव्दे यांना चालकाच्या चाचणीसाठी पाठविण्यात आल्याचे त्यांनी, समितीस सांगितले. श्री. नाव्दे यांना कोणत्याच प्रकारचे वाहन चालविता येत नाही असे चौकशी अंती समितीस आढळून आले.

उक्त चाचणीच्या वेळी इतर १८ चालकांबरोबर श्री. शेख नझीर शेख इमाम यांची चाचणी घेण्यात आली. श्री. शेख नझीर शेख इमाम यांनी आपली चाचणी पुन्हा घेण्यात येण्याबद्दल अर्ज केला होता असेही सांगण्यात आले. परंतु उक्त चालक तिसऱ्या चाचणीच्या वेळी का गैरहजर होता याची त्याने काय कारणे दिली याबद्दल विचारले असता विभाग नियंत्रकांना काहीही खुलासा करता आला नाही. श्री. सी. वाय. इंगळे, यांत्रिक अभियंता यांनी श्री. डी. टी. जाधव, विभाग नियंत्रक यांनी चाचणीच्या आदल्यादिवशी आपणास श्री. शेख नझीर शेख इमाम यांची इतर १८ चालकांबरोबर चाचणी घेण्यात यावी अशी विनंती करणारे वेगळे खास पत्रही दिले असे सांगितले. श्री. व्ही. बी. शितोळे अनुपस्थित आहेत व श्री. एस. वाय. नाव्दे, वाहतूक अधीक्षक यांना चाचणीसाठी घेऊन जाव असे मौखिक आदेश दिले असेही श्री. सी. वाय. इंगळे, यांत्रिक अभियंता यांनी सांगितले. श्री. एस. वाय. नाव्दे यांना बस वा इतर वाहन चालविता येत नाही. तसेच या संबंधातील काहीही तांत्रिक माहिती नसतांना त्यांना निवड समितीवर का घेण्यात आले या संबंधी विभागीय नियंत्रक समितीसमोर काहीही खुलासा करू शकले नाहीत. श्री. नाव्दे यांना आपण निवड समितीवर होतात परंतु आपण प्रत्येक चालकाची निवड करताना प्रत्येकाला किती गुण दिले व श्री. शेख नझीर शेख इमाम या चालकाची निवड आपण कोणत्या निकषावर केली या समितीच्या प्रश्नावर श्री. नाव्दे यांनी त्या संबंधी आपणास काही ज्ञान नाही, इतर दोन अधिकाऱ्यांनी सांगितले म्हणून आपणही निवड समितीने दिलेल्या निकालपत्राच्या कागदांवर सह्या केल्याचे समितीस सांगितले. श्री. दुर्गा प्रसाद दुबे, प्रशिक्षण निरीक्षक तसेच श्री. सी. वाय. इंगळे, यांत्रिक अभियंता यांनी संपूर्ण तांत्रिक ज्ञान असणाऱ्या अधिकाऱ्यांची निवड समितीवर केली जावी अथवा नाही या बाबत विचारले असता दोघांनाही निवड समितीवर तांत्रिक अधिकारी असणे आवश्यकच नाही तर गरजेचे असल्याबद्दल सांगितले. श्री. सी. वाय. इंगळे यांना आपण श्री. नाव्दे हे तांत्रिक ज्ञान जाणणारे नसतानाही त्यांना चालकाच्या निवडीसाठी का घेऊन गेलात या समितीच्या पृच्छे संदर्भात त्यांनी श्री. डी. टी. जाधव, विभाग नियंत्रकांनी मौखिक आदेश दिल्यामुळे तसेच हे वरीष्ठांचे आदेश असल्यामुळे आपणास त्यांना निवड समितीबरोबर घेऊन जाणे भाग पडले असा खुलासा केला.

वरील विवेचनावरून असे दिसून येईल की श्री. शेख नझीर शेख इमाम हे बस चालविण्यास पूर्णपणे प्रशिक्षित नसल्यामुळे व त्यांच्या कामामध्ये दोष आढळून आल्यामुळे प्रशिक्षण अधिकाऱ्यांनी त्यांचा प्रशिक्षण कालावधी दोन वेळेस वाढविला. इतकेच नव्हे तर चाचणी परीक्षेत सदरील चालक दोन वेळेस नापास झाला. तिसऱ्या चाचणीच्या वेळेस काहीही कारण न देता तो अनुपस्थित राहिला. चौथ्या वेळेस त्याने अर्ज केल्यामुळे विभाग नियंत्रक श्री. डी. टी. जाधव यांनी खास बाब म्हणून त्यांची चाचणी घेण्याबद्दल खास वेगळे विनंतीपत्र निवड समितीला म्हणजेच पर्यायाने श्री. सी. वाय. इंगळे यांना दिले. निवड समितीवर श्री. नाव्हे ज्यांचा या कामाशी काहीही संबंध नाही व ज्यांना कोठलेही तांत्रिक ज्ञान नाही अशा अधिकाऱ्यास पाठविले. श्री. नाव्हे यांनी आपला या कामाशी काहीही संबंध नसताना निवड समितीबरोबर जाण्यास मान्यता दिली व तांत्रिक ज्ञान नसतानाही निवड समितीवरील इतर सदस्यांनी स्वाक्षऱ्या केल्या म्हणून श्री. शेख नझीर शेख इमाम यांच्या निवड केल्याच्या कागदपत्रांवर स्वाक्षरी केली. या सर्व प्रकारावरून श्री. शेख नझीर शेख इमाम तिसऱ्यांदा चाचणीच्या वेळी त्यांच्या सोईची माणसे निवड समितीवर नसल्यामुळे मुद्दामच गैरहजर राहिले असा समितीचा निष्कर्ष आहे. विभाग नियंत्रक श्री. डी. टी. जाधव यांना चालकाची ही चाचणी श्री. व्ही. बी. शितोळे कामावर परत आल्या नंतर घेता आली असती अथवा ही चाचणी पुढे ढकलता आली असती असे समितीचे स्पष्ट मत आहे. श्री. डी. टी. जाधव, विभाग नियंत्रक यांनी चालकाच्या निवडी संदर्भात खास पत्र देऊन उक्त चालकाच्या निवडी-मध्ये आस्था दाखविली. तसेच श्री. एस. वाय. नाव्हे ज्यांचा या निवडीशी काहीही संबंध नव्हता. यांनी निवड समितीच्या कामात भाग घेतला. या प्रकरणावरून या चालकाच्या निवडीमध्ये संबंधित सर्व अधिकाऱ्यांचे काही तरी हितसंबंध गुंतलेले होते असे समितीचे ठाम मत झाले आहे. तसेच श्री. व्ही. बी. शितोळे, वाहतूक अधिकारी निवड समितीच्यावेळी मुद्दामच अनुपस्थित राहिले, अशीही समितीला शंका आहे. त्यामुळे श्री. डी. टी. जाधव, विभाग नियंत्रक, श्री. एस. वाय. नाव्हे, विभागीय वाहतूक अधिकारी (अपराध) व श्री. व्ही. बी. शितोळे, विभागीय वाहतूक अधिकारी, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्या-वर त्वरित कडक कार्यवाही करण्यात यावी व जबाबदारी निश्चित करून केलेल्या कार्य-वाहीबद्दल समितीला त्वरित अहवाल सादर करावा अशी समितीची आग्रहाची शिफारस आहे.

**८. वाहक (कंडक्टर) श्री. सोनाजी घनश्याम घुन्नर यांना पुन्हा कामावर घेणे**

अपघातग्रस्त गाडीचे वाहक, श्री. सोनाजी घनश्याम घुन्नर यांना अपघातामध्ये काहीही जखमा झाल्या नसल्याचे समितीस आढळून आले. हा अपघात दिनांक ५ मे १९८८ रोजी झाला. दिनांक १४ मे १९८८ रोजी श्री. घुन्नर यांची नोकरी सुमारे १९ वर्ष झाली असल्यामुळे त्यांना निलंबित करण्यात आल्याचे समितीला राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाने सादर केलेल्या माहितीवरून कळते. दिनांक १४ मे १९८८ रोजी हा आदेश दिला गेला परंतु त्याची प्रत्यक्ष अंमलबजावणी दिनांक २५ मे १९८८ पासून सुरू करण्यात आली. म्हणजे दिनांक ५ मे १९८८ रोजी अपघात होऊनही दिनांक २५ मे १९८८ पासून राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाने श्री. घुन्नर यांना निलंबित केले. दरम्यानच्या २० दिवसांचा कालावधी महामंडळाचा एवढा मोठा अपघात होऊनही उक्त बसचे वाहक श्री. घुन्नर यांना निलंबित करण्यात का लागला याचे समाधानकारक स्पष्टीकरण परिवहन महामंडळाच्या संबंधित अधिकाऱ्यांना समितीस देता आले नाही. त्या नंतरच्या काळात म्हणजे सुमारे

५ महिने वाहक आजारी असल्याचे समितीस सांगण्यात आले. परंतु त्यानंतर दिनांक २२ ऑगस्ट १९८८ रोजी सदरील बसचे वाहक श्री. घुन्नर यांना पुन्हा कामावर घेतल्याचे श्री. डी. टी. जाधव, विभाग नियंत्रक, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ नांदेड यांनी समितीस सांगितले. वाहक श्री. घुन्नर यांनी औद्योगिक न्यायांलयात दावा दाखल केला होता व ९० दिवसांच्यापुढे परिवहन महामंडळाच्या कोणत्याही कर्मचाऱ्यास निलंबित ठेवता येत नाही असा युक्तीवाद श्री. डी. टी. जाधव, विभाग नियंत्रक यांनी केला. औद्योगिक न्यायालयाचा निवाडा या संबंधात अद्यापही यावयाचाच आहे असे समितीस सांगण्यात आले. या प्रकरणाची सर्व कार्यवाही श्री. डी. टी. जाधव, विभाग नियंत्रक यांनी स्वतःच्या अधिकारात केली. या संबंधात श्री. देशमुख, प्रादेशिक व्यवस्थापक, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ, औरंगाबाद यांना आपणास श्री. घुन्नर यांना पुन्हा कामावर घेतल्याचे माहित आहे काय असा साक्षीच्या वेळी समितीने प्रश्न केला असता आपणास याबाबत काहीही कल्पना नाही असे त्यांनी समितीसमोर सांगितले. परिवहन महामंडळाच्या वरिष्ठ अधिकाऱ्यांनाही या संबंधात कोणताही लेखी असा अहवाल श्री. डी. टी. जाधव, विभाग नियंत्रक यांनी दिला नाही. श्री. घुन्नर यांनी या दरम्यान अपघाताच्या आघाताने एका कानाने ऐकू येत नाही अशी तक्रार केली. श्री. घुन्नर यांच्या मंडळातील सेवेच्या कालावधीमध्ये सुमारे ५–६ वेळा निरनिराळ्या कारणांवरून ताकीद देण्यात आली होती असेही समितीसमोर उघड झाले. या ५–६ प्रकरणांमध्ये त्यांना काही शिक्षा झाली होती असेही समितीला समजले. ९० दिवसांचा कालावधी हा श्री. डी. टी. जाधव यांना वाढवून घेता आला असता व निलंबन पुढे सुरू ठेवून कार्यवाही करता आली असती असे समितीचे मत आहे. श्री. डी. टी. जाधव, यांनी हे प्रकरण गंभीरपणे न पहाता हे एक नेहमीचेच प्रकरण असल्यासारखे हाताळले असे समितीचे स्पष्ट मत आहे. तसेच या प्रकरणी श्री. एस. वाय. नाब्दे, विभागीय वाहतूक अधीक्षक (अपराध) यांनीही हे प्रकरण नेहमीच्याच प्रकरणासारखे हाताळण्यास, त्याचप्रमाणे या प्रकरणाची गंभीरता लक्षात न घेता श्री. डी. टी. जाधव यांना मदतच केली असेही समितीचे स्पष्ट मत आहे. श्री. डी. टी. जाधव, विभाग नियंत्रक, नांदेड यांनी त्यांना सार्वभौम सभागृहाची या संबंधात चौकशी समिती नेमण्यात आली आहे व उक्त चौकशी समितीने आपली चौकशी पूर्ण करावयाची आहे हे माहित असतांनाही श्री. घुन्नर यांना पुन्हा कामावर घेतले. तसेच या संबंधातील निर्णय स्वतःच्या अखत्यारीत तर घेतलाच त्या शिवाय परिवहन महामंडळाच्या उच्च अधिकाऱ्यांना या संबंधात काहीही कल्पना दिली नाही असे साक्षीच्या वेळी समितीस विदित झाले. परिवहन महामंडळ व शासनाच्या वाहतूक विभागातील उच्च पदस्थ अधिकाऱ्यांनीही एवढा मोठा अपघात झाला आहे व सार्वभौम सभागृहाची चौकशी समिती यासंबंधात चौकशी करीत आहे याचे भान न ठेवता या संबंधात विभाग नियंत्रकाकडे आपण वाहकासंबंधात काय कार्यवाही केली आहे वा करीत आहोत याची साधी विचारपुसही केली नाही असे समितीस साक्षीच्या वेळी आढळून आले. यावरून या अपघातात बळी पडलेल्या व्यक्तींची संख्या तसेच घटनेचे गांभीर्य व विधिमंडळाने नियुक्त केलेली समिती याबाबत विचार करीत आहे याचे यत्किंचितही भान न ठेवल्यामुळे वाहकाला परत कामावर घेऊन त्याला संरक्षण देण्याचा प्रयत्न केला आहे असे समितीस वाटते. श्री. घुन्नर यांना पुन्हा कामावर घेऊन श्री. डी. टी. जाधव, विभाग नियंत्रकांनी अप्रत्यक्षपणे का होईना सार्वभौम सभागृहाच्या चौकशी समितीचा अवमान केला आहे असे समितीचे स्पष्ट मत आहे. या संदर्भात समिती तीव्र खेद व्यक्त करते. परिवहन महामंडळातील सर्वच स्तरावरील अधिकाऱ्यांच्या बेजबाबदार वर्तणुकीचा हा एक अजब नमुना आहे असेही समितीचे मत आहे.

म्हणून श्री. डी. टी. जाधव, विभाग नियंत्रक, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ, नांदेड (सध्या पुणे), श्री. एस. वाय. नाव्हे, विभागीय वाहतूक अधीक्षक (अपराध) यांच्यावर याप्रकरणी जबाबदारी निश्चित करून त्वरित कडक कार्यवाही करण्यात यावी अशी समितीची आग्रहाची शिफारस आहे.

९. श्री. पी. के. बंडोपाध्याय, उप-मुख्य नियंत्रक (स्फोटके), भारत सरकार, पश्चिम मंडळ, मुंबई यांचा बसमधील स्फोटक द्रव्याबाबतचा अहवाल

श्री. पी. के. बंडोपाध्याय, उपमुख्य नियंत्रक (स्फोटके) यांनी अपघातग्रस्त बसमध्ये स्फोटक द्रव्ये होती अथवा नाहीत हे तपासण्यासाठी बसच्या अवशेषाचे नमूने न्याय सहाय्य वैज्ञानिक प्रयोग शाळा (Forensic Science Laboratory) मुंबई यांच्याकडे तपासणीसाठी पाठविले. उक्त प्रयोगशाळेच्या तज्ञांनी अपघातग्रस्त बसच्या नमून्यामध्ये गन पावडर अथवा इतर कोणताही स्फोटक पदार्थ नव्हता असा निर्णय दिला. उक्त निर्णय श्री. पी. के. बंडोपाध्याय यांनी राज्य शासनाच्या संबंधित अधिकाऱ्यांना पाठविला. श्री. स्वाधीन क्षत्रीय, जिल्हाधिकारी व चौकशी अधिकारी यांच्या समोरील साक्षीच्यावेळी त्यांना न्यायसहाय्य वैज्ञानिक प्रयोगशाळेच्या तज्ञांनी या संबंधात दिलेल्या अभिप्रायानुसार बसमध्ये गन पावडर अथवा स्फोटक द्रव्ये नव्हती असा जवाब दिला.

श्री. पी. के. बंडोपाध्याय ज्या वेळी समितीसमोर साक्ष देण्यासाठी आले त्या वेळी समितीने त्यांना "अपघातग्रस्त बसच्या अवशेषाचे नमुने आपण स्वत: जमा केले का? तसेच हे नमुने केव्हा पाठविण्यात आले?" या संबंधातील खुलासा विचारला असता त्यांनी आपण दुसऱ्या दिवशी अपघातग्रस्त बसच्या ठिकाणी भेट देऊन पहाणी केल्याचे सांगितले. परंतु बसच्या अवशेषाचे तपासणीसाठी लागणारे नमुने स्वत: जमा केले नाहीत अथवा स्वत: बरोबर ते घेतले नाहीत असा खुलासा केला. हे नमुने संबंधित पोलिस अधिकाऱ्यांनी दिनांक ११ मे १९८८ रोजी आपणास पाठविल्याचे समितीस त्यांनी सांगितले. दिनांक ५ मे ला अपघात होऊन स्वत: स्फोटक तज्ञांनी ६ मे रोजी अपघात स्थळी भेट दिली तथापि दिनांक ११ मे १९८८ म्हणजे सुमारे ४–५ दिवस हे नमुने पाठविण्यास लागले. नमुने पाठविण्यास एवढा विलंब झाल्याने समितीला आश्चर्य वाटले. सदरहू नमुने लगेच त्याच दिवशी किंवा दुसऱ्या दिवशी पाठविण्यात कोणत्या अडचणी राज्य परिवहन मंडळ अथवा शासनास होत्या त्याचाही अर्थबोध समितीला होऊ शकला नाही. आपण हे नमुने स्वत: का आणले नाहीत या संबंधातील खुलासा विचारला असता श्री. पी. के. बंडोपाध्याय यांनी स्वत: हे नमुने नेणे अशक्य होते व पोलिस अधिकाऱ्यांना हे नमुने मुंबईस पाठविण्यास सांगण्यात आल्याचे समितीस सांगितले. समजा जे नमुने तपासणीसाठी देण्यात आले ते नमुने अपघातग्रस्त बसच्या अवशेषाचे नसतील तर या संबंधातील न्याय सहाय्य वैज्ञानिक प्रयोगशाळेतील तांत्रिक अधिकाऱ्यांचा निष्कर्ष वेगळा निघू शकतो का? या प्रश्नासंदर्भात श्री. पी. के. बंडोपाध्याय यांनी स्पष्ट केले की, हे नमुने अपघातग्रस्त बसचे नसतील अथवा इतर ठिकाणचे असतील तर नक्कीच त्यामध्ये फरक पडू शकतो असा खुलासा केला. या प्रकरणी अनेक शासकीय व अशासकीय व्यक्तींनी दिलेल्या साक्षीनुसार बसमध्ये गन पावडर होती अथवा इतर काही स्फोटक द्रव्ये होती असा जवळ जवळ प्रत्येक साक्षीदारांना संशय आहे. श्री. बंडू आनंदा घोंडारे यांनी साक्षीच्यावेळी या संबंधात केलेल्या वरील विवेचनावरून तर बंदूकीची दारू वाहक, चालक व श्री. रामभाऊ बापूराव आगरमोरे यांनी संगनमत करून बसमध्ये चढविली

असल्याचे समिती समोर स्पष्ट झाले. त्याचप्रमाणे श्री. ग. ब. जाधव, मुख्य सुरक्षा व दक्षता अधिकारी, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ, नांदेड यांनी तर आपल्या अहवालात श्री. रमेशकुमार केसरवाणी, ठेकेदार यांनी बंदूकीची दारू बसमध्ये चढविल्याचा स्पष्ट उल्लेख केला आहे. तसेच बसमध्ये धूर निघाल्याबरोबर वाहक व चालक यांनी तात्रउतोव पलायन करणे, यावरुनही त्यांना आपण बंदुकीची दारू बसमध्ये चढविल्याचे पूर्वीच माहित असल्याने त्यांनी अशा प्रकारे घावरुन स्वतःचा जीव वाचविण्यासाठी कोणतीही इजा होण्यापूर्वी गाडीतून तात्काळ उडया मारल्या आहेत. यात कोणाचेही दुमत होणार नाही. पत्रकार तसेच श्री. साहेबराव देशमुख बारडकर, आमदार यांनीही बसमध्ये बंदुकीची दारुच होती यात संशय नाही असे समितीस स्पष्टपणे सांगितले. अपघातग्रस्त बसमधून वाचलेले, तसेच मदत करणारे व इतर संबंधितांनी बसमध्ये बंदुकीची दारुच होती त्या शिवाय संपूर्ण बस १०–१५ मिनिटात जळून खाक होणार नाही असा निसंदिग्ध निर्वाळा समितीने घेतलेल्या साक्षीच्या दरम्यान दिला. त्याचप्रमाणे श्री. पी. के. बंडोपाध्याय, उप-मुख्य नियंत्रक (स्फोटके) यांनी दिलेल्या अहवालात **" Gun powder if confined will necessarily explode when ignated but when it is unconfind or loose, it may burn without explosion ".**

"बंदुकीची दारू ही घट्ट गोळ्याच्या स्वरूपात असताना पेटविली तर निश्चितच तिचा स्फोट होईल परंतु ती घट्ट गोळ्याच्या स्वरूपात नसेल किंवा सुटी असेल तर तीचा स्फोट न होताही ती जळेल" असा अभिप्राय व्यक्त केला आहे. म्हणून समितीला या प्रकरणी असा प्रश्न पडला की अपघातातून वाचलेले, अपघातात मदत करणारे, राज्य परिवहन मंडळाचे निरनिराळे अधिकारी, शासनाचे संबंधित निरनिराळे अधिकारी यांनी बसमध्ये गन पावडर होती असा निर्वाळा दिल्यानंतर न्याय सहाय्य वैज्ञानिक प्रयोग शाळेच्या अधिकाऱ्यांनी बसच्या अवशेषाचे नमुने तपासल्यानंतर बसमध्ये बंदूकीची दारू (गन पावडर) अथवा इतर कोणताही स्फोटक पदार्थ नसल्याचा कसा काय अहवाल दिला. न्याय सहाय्य वैज्ञानिक प्रयोगशाळेच्या तांत्रिक अधिकाऱ्यांच्या अकार्यक्षमतेबाबत अथवा निष्कर्षाबाबत तसेच श्री. पी. के. बंडोपाध्याय उप-मुख्य नियंत्रक (स्फोटके) यांच्या कार्यक्षमतेबाबत समितीला कोणत्याही प्रकारची शंका नाही. परंतु स्वतः श्री. पी. के. बंडोपाध्याय अथवा श्री. एस. टी. रामन, सुरक्षा व दक्षता अधिकारी, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ अथवा इतर कोणाही प्रमुख अधिकाऱ्याने अपघात-ग्रस्त बसच्या अवशेषाचे नमुने त्यावेळी जमा करुन सिलबंद करुन स्वतः नेले नसून पोलिस खात्यातील कनिष्ठ अधिकाऱ्यांना ते मुंबईस पाठविण्याबद्दल सांगण्यात आले. इतकेच नव्हे तर उक्त नमुने मुंबईस पोहचायला ४–५ दिवस लागावे या वरून दुसऱ्याच कोठल्या तरी अवशेषाचे नमुने न्याय सहाय्य वैज्ञानिक प्रयोगशाळेत पाठविण्यासाठी दिले असावेत अशी समितीस दाट शंका आहे.

श्री. पी. के. बंडोपाध्याय, उप-मुख्य नियंत्रक (स्फोटके) यांनी साक्षीच्या वेळी आपण पोलिस अधिकाऱ्यांवर नमुने पाठविण्याच्या प्रकरणी संपुर्णतः विश्वास ठेवला व त्याच्या कामाबद्दल आपणास त्यावेळी कोणत्याही प्रकारची शंका आली नाही परंतु आता समितीने उपस्थित केलेल्या अवशेषाचे नमुने बदलेले जाण्याच्या शक्यतेवर विचार केला असता ही शंका रास्त असू शकते असाही निर्वाळा समितीला साक्षीच्या वेळी त्यांनी दिला व सहाजिकच त्याच बसच्या अवशेषाचे नमुने नसतील किंवा त्यावर रासायनिक प्रक्रिया करून ते पाठविले असतील तर न्याय सहाय्य वैज्ञानिक प्रयोगशाळेतील तंत्रज्ञांकडून या संबंधात "गन पावडर

अथवा स्फोटक द्रव्ये नसणे असाच निष्कर्ष निघू शकतो" असे त्यांनी मान्य केले. म्हणून अपघातग्रस्त बसच्या अवशेषाचेच नमुने न्याय सहाय्य वैज्ञानिक प्रयोगशाळेत पाठविण्यासाठी न दिले जाता ते बदलले गेले असण्याची शक्यता असल्याचा समितीचा निष्कर्ष आहे.

या सर्व प्रकरणी परिवहन मंडळ, पोलीस इत्यादी खात्यातील अधिकाऱ्यांनी अपघातातील गाडीच्या अवशेषाचे नमुने घेण्याबाबत पाहिजे तेवढी तत्परता दाखविली नाही. त्यामुळे न्याय सहाय्य वैज्ञानिक प्रयोगशाळेची तसेच पर्यायाने शासनाचीही फसवणूक झाली आहे. सबब या प्रकरणी सर्व संबंधितांची चौकशी करण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

**१०. अपघातग्रस्त बसमधील प्रवाशांचे कपडे न जळता शरिरावर गंभीर जखमा होणे**

समितीने नांदेड व हादगांव येथे दिनांक १० व ११ सप्टेंबर, १९८९ रोजी अपघातात सापडलेल्या परंतु जखमी झालेल्या व्यक्तींच्या अपघाताच्या वेळी मदत केलेल्या व्यक्तींच्या तसेच इतरांच्या साक्षी घेतल्या. समिती समोर अपघातातून वाचलेल्या परंतू गंभीर जखमी झालेल्या अनेक प्रवाशांनी जखमा दाखविल्या, व कपडे न जळता या जखमा झाल्या असे सांगितले. म्हणून कपडे न जळता जखमा झाल्याबद्दल समितीस आश्चर्य वाटले. या प्रकरणी समितीने शासनाच्या सार्वजनिक आरोग्य विभागाचा खुलासा विचारला. उक्त विभागाने यावर प्रकाश टाकण्यासाठी तज्ञांची एक समिती नेमली. तज्ञांनी अधिक उष्णता असली तर उष्णतेने शरीरावर त्याचा परिणाम होऊ शकतो परंतु कपडयावर त्याचा परिणाम होणार नाही व शरीरावर अशा प्रकारच्या कपडे न जळता जखमा होऊ शकतात असा अभिप्राय दिला. तसेच डॉ. टेळकोकर, प्रभारी जिल्हा शल्यचिकित्सक, नांदेड यांनीही समितीने घेतलेल्या साक्षीच्या वेळी उक्त तज्ञांच्या मतास दुजोरा दिला व अधिक उष्णतामान अथवा विषारी धुरात अशा जखमा होऊ शकतात असे समितीस सांगितले. दिनांक ५ मे, १९८८ रोजी हा अपघात झाला. उन्हाळयाचे दिवस असल्यामुळे सहाजिकच हवामान अधिक उष्ण होते. त्यात बसमध्ये सुमारे ८१ प्रवासी होते व प्रचंड गर्दी होती व श्री. पी. के., बंडोपाध्याय, उप-मुख्य नियंत्रक (स्फोटके) यांनी "बंदुकीची दारू घट्ट गोळयाच्या स्वरुपात नसेल किंवा सुटी असली तरी तिचा स्फोट न होता ती जळेल" या दिलेल्या अभिप्रायावरुन तसेच या पूर्वी विवेचन केल्याप्रमाणे बसमध्ये बंदुकीची दारू पोत्यामध्ये सुटी भरुन नेल्याने व कोणी तरी प्रवासी विडी ओढत असल्यामुळे विडीचे थोटूक बंदूकीची दारू असलेल्या पोत्यावर पडल्यामुळे स्फोट न होता धुरच धूर झाला व सहाजिकच हा बंदुकीच्या दारूचा धूर असल्यामुळे बसमधील उष्णतामान अधिक तप्त बनून तसेच बसमध्ये हालचाल करावयास जागा नसल्या-मुळे बसमधील प्रवाशांचे कपडे न जळता त्यांच्या शरीरावर जखमा झाल्या.

**११. गरोदर असलेल्या व अपघातात मृत पावलेल्या स्त्रीयांच्या वारसदारांना संबंधित स्त्री व तिच्या पोटातील अर्भकांचा अशा दोघांचाही मोबदला मिळण्याबाबत.**

उक्त अपघातात काही गरोदर स्त्रीयाही मृत पावल्या. त्यांपैकी श्री. वंडू आनंदा बोंडारे व श्री. उत्तम किशन मोरे या दोघांच्या गरोदर पत्नी मृत पावल्या. परंतु त्यांच्या वारसांना फक्त त्यांच्या पत्नींच्या संदर्भात मोबदला राज्य मार्ग परिवहन महामंडळातर्फे मिळाला. परंतु त्यांच्या पोटातील अर्भकाबाबतचा मोबदला त्यांना मिळाला नाही. संबंधितांनी समितीकडे त्यांच्या पत्नी बरोबरच त्या गरोदर असल्यामुळे त्यांच्या पोटातील अर्भकाचाही मोबदला मिळावा अशी विनंती केली, समितीला ही मागणी रास्त वाटते. त्यामुळे गरोदर असलेल्या स्त्रियांबाबत त्या स्वतः तसेच त्यांच्या मृत पावलेल्या अर्भकासंबंधातही मोबदला देण्यात यावा अशी समितीची शिफारस आहे.

### १२. वैद्यकीय मदत न मिळणे

तामसा येथील रहीवासी श्री. यादवराव माने यांचा १८ वर्षाचा मुलगा अपघातग्रस्त बसमध्ये होता. त्याला बऱ्याच जखमा झाल्या होत्या परंतु त्या वेळी तो वाचला. नांदेड, औरंगाबाद तसेच मुंबई येथील जे. जे. रुग्णालयात त्यांच्यावर औषधोपचार केले गेले. श्री. यादवराव माने यांनी विमानाचे तिकीट व इतर खर्च स्वत: केल्याचे समितीस सांगितले. त्यांच्या मुलास योग्य औषधोपचार करण्याबाबत मंत्रीमहोदयांनी पत्र दिले असतानाही जे. जे. रुग्णालयाच्या संबंधित वैद्यकीय अधिकाऱ्यांनी त्यांना ते सहाय्य केले नाही. इतकेच नव्हे तर तेथील एका वैद्यकीय अधिकाऱ्यास रात्री बोलाविले असता त्यांनी दार तर उघडले नाहीच शिवाय श्री. माने यांची मानहानी केली, दुर्दैवाने श्री. माने यांचा मुलगा अपघात झाल्यानंतर काही महिन्यांनी बरा होता होता मृत्यूमुखी पडला. श्री. माने यांच्या मुलाचे शवविच्छेदन करण्यास देखिल तेथील काही लोकांनी पैसे मागितले. व त्यांना या सर्व प्रकरणात अत्यंत मानहानिची वागणूक दिल्याचे त्यांनी समितीला सांगितले. वैद्यकिय अधिकाऱ्यांच्या बेपर्वाईतून योग्य तो औषधोपचार योग्य वेळी न मिळाल्यामुळे श्री. माने यांचा मुलगा दुर्दैवाने मृत्यूमुखी पडला. या संबंधात समिती आपला तिव्र संताप व्यक्त करते. त्याच प्रमाणे संबंधीत वैद्यकीय अधिकारी व कर्मचारी यांची त्वरित चौकशी करण्यात यावी अशीही शिफारस करते. जे. जे. रुग्णालयासारख्या मोठ्या रुग्णालयात रोग्यांना योग्य वागणूक न मिळणे हे केव्हाही भूषणावह नाही. वैद्यकीय प्रांतातील अधिकाऱ्यांकडून समाज अधिक चांगल्या वर्तणुकीची अपेक्षा करतो. परंतु या प्रकरणी श्री. माने यांचा अनुभव पाहिला असता त्यांना वैद्यकीय अधिकाऱ्यांनी मानहानीची वागणूक देणे कदापिही योग्य नाही म्हणून या प्रकरणी शासनाने बारकाईने लक्ष घालून या रुग्णालयातील कारभार सुधारण्याच्या दृष्टीने आवश्यक ती पावले तात्काळ उचलावित अशी समितीची आग्रहाची शिफारस आहे.

### १३. अपघातातून वाचलेल्या व जखमी असलेल्या परंतु कामकाज करण्यास असमर्थ असलेल्यांना मासिक वेतन देणे

या अपघातातून काही प्रवासी वाचले. परंतु त्यांना बऱ्याच जखमा झाल्यामुळे ते आता काम करण्यास असमर्थ आहेत. काही प्रवाशांजवळ दुसरे कसलेही उदरनिर्वाहाचे साधन नाही असेही समितीला साक्षीच्या वेळी आढळून आले. समितीकडे आलेल्या विनंती अर्जापैकी श्रीमती रखमाबाई नारायण कोथळकर या ६५ टक्के भाजल्या असून त्यांना उदरनिर्वाहास कोणतेही साधन नाही. तसेच श्री. कुणाजी बाबाराव शिंदे व श्रीमती सुशिलाबाई केशव पवार यांनाही अपंगत्व आल्यामुळे तेही आता कोणताही कामधंदा करण्यास असमर्थ आहेत. त्यामुळे राज्य मार्ग परिहवन महामंडळाने दरमहा योग्य ती ठराविक रक्कम त्यांच्या उदरनिर्वाहासाठी द्यावी. तसेच शासनानेही याप्रकरणी माणुसकीच्या दृष्टीकोनातून विचार करून तात्काळ निर्णय घ्यावा अशी समितीची याप्रकरणी शिफारस आहे.

### १४. अपघाताच्या वेळी मदत करणाऱ्यांचा सत्कार व त्यांचा मानसन्मान करणे

सदरहू अपघाताच्या वेळी अनेक लोकांनी बसमधून प्रवासी काढण्यासाठी, बसला लागलेली आग विझविण्यास, जखमींना रुग्णालयात नेण्यास अशी बरीच मदत केली. उक्त मदत करणाऱ्यामध्ये सर्वश्री भगवानराव हाराळे व इतर तसेच श्री. हनमंत माणिकराव हराळे व इतर यांचाही समावेश होता. त्याच प्रमाणे डॉ. मनाठकर यांनीही बहुमोल मदत केली.

रक्त देणारे व इतर संबंधित यांचाही सत्कार करणे आवश्यक आहे. शासनातर्फे वा राज्य मार्ग परिवहन महामंडळातर्फे मदत केलेल्या लोकांना अद्यापपावेतो साधे गौरवपर पत्रही पाठविण्यात आलेले नाही असे साक्षीच्यावेळी संबंधितांनी समितीला सांगितले. श्री. स्वाधीन क्षत्रीय, जिल्हाधिकारी तथा चौकशी अधिकारी यांच्या सल्ल्याने शासनाने व राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाने अपघात प्रसंगी मदत केलेल्या लोकांची त्यांच्याकडून यादी मिळवून संबंधितांचा यथोचित गौरव करावा, काही शौर्यपदके बहाल करावीत, त्याचप्रमाणे अन्य मार्गाने यथोचित गौरव करावा अशी समितीची आग्रहाची शिफारस आहे.

### १५. अशासकीय व्यक्ती व लोकप्रतिनिधी यांची अपघातासंबंधांतील मते

सर्वश्री रमेश रसाळ, संपादक, "गोदातीर" समाचार; डॉ. नंदकुमार देव, संपादक "प्रजावाणी"; श्री. कांतीकुमार शर्मा, स्थानिक प्रतिनिधी "फ्री प्रेस" यांनीही समितीपुढे अपघातासंबंधात आपले मत मांडले. तसेच मा. श्री. साहेबरावजी देशमुख-बारडकर, वि.स.स. यांनीही समितीकडे सविस्तरपणे अपघातासंबंधात व त्यासंदर्भात नंतर करावयाच्या उपाय-योजनेवर आपले मत प्रकट केले. मा. श्री. साहेबराव देशमुख-बारडकर वि.स.स. यांनी मुख्य मंत्र्यांसमवेत अपघात स्थळी भेट दिली होती. त्यावेळी मा. मुख्य मंत्र्यांनी तेथील संबंधित उच्च पदस्थ अधिकाऱ्यांना या भागात स्फोटक द्रव्यांची ने-आण होते काय याबद्दल तपास करण्याचे आदेश दिले होते असेही सांगितले. त्यांनी या अपघातापाठीमागे बंदुकीची दारू (स्फोटक द्रव्ये) बसमध्ये कोणीतरी नेणे हेच असल्याचे समितीस निःसंदिग्धपणे सांगितले. त्याचप्रमाणे समितीला अशीही माहिती दिली की काही वर्षांपूर्वी अशा प्रकारचा अपघात याच जिल्ह्यात झाला होता व त्यामध्ये खासदार मा. श्रीमती सुर्यकांता पाटील यांचे मामा मृत पावले होते. यासंबंधात त्यांनी उमरखेड, हादगाव व इतर भागात स्फोटक द्रव्यांची बसमधून ने-आण होते असा संशय व्यक्त केला. त्यामुळे या पुढे प्रवाशांच्या सामानाची कसून तपासणी करण्यात यावी असेही त्यांनी सुचविले. त्याचप्रमाणे जनतेतही बसमधून स्फोटक द्रव्यांची ने-आण करण्या संबंधात जागृती झाली पाहिजे असेही त्यांनी समितीपुढे विदीत केले. भावी काळातील अशा प्रकारचा अपघात टाळण्यासाठी बंदुकीच्या दारूची बसमधून ने-आण होण्यावर तसेच इतर स्फोटक द्रव्ये ने-आणण्यावर कडक निर्बन्ध घालण्यात यावे अशीही त्यांनी सूचना केली. श्री. रमेश रसाळ, डॉ. नंदकुमार देव, श्री. कांतीकुमार शर्मा या पत्रकारांनाही बसमधून स्फोटक द्रव्ये ने-आणण्यावर तात्काळ बंधन घालून त्यांची कडक अंमलबजावणी करण्याची आवश्यकता समिती समोर प्रतिपादन केली. त्याचप्रमाणे या बसचा अपघात समोरून बैलगाडी येत होती अथवा समोरून येणाऱ्या बसला चुकविण्याच्या प्रयत्नात चालकाचा तोल गेला ही कारणे चुकीची असल्याबद्दल त्यांनी समितीस सांगितले. मा. श्री. साहेबरावजी देशमुख-बाराडकर, वि.स.स. यांनी डॉ. मनाठकर व इतरांनी अपघाताच्या वेळी भरीव मदत केल्याचे समितीस सांगितले व त्यांचा यथोचित गौरव करणे आवश्यक असल्याचे समितीसमोर प्रतिपादन केले. त्याचप्रमाणे समितीने श्री. जनार्दन गोरे गुरुजी, श्री. माधव राजेश्वरराव आंबटवार व श्री. मुक्तेश्वर केशवराव धोंडगे, कंधार यांच्याही साक्षी घेतल्या. श्री. मुक्तेश्वर केशवराव धोंडगे यांनीही अपघात स्थळी भेट दिली होती व हा अपघात बंदुकीच्या दारूमुळेच झाला असे आपले ठाम मत असल्याचे समितीला साक्षीच्या वेळी सांगितले. त्याचप्रमाणे श्री. मुक्तेश्वर केशवराव धोंडगे यांनी बसमधून होणाऱ्या स्फोटक द्रव्यांच्या वाहतुकीबाबत व बसमध्ये क्षमतेपेक्षा जास्त प्रवासी घेण्याच्या वाहकाच्या वृत्तीबद्दल तीव्र चिंता व्यक्त केली.

वरील मान्यवरांनी समिती समोरील अपघातासंबंधाची केलेली विवेचने पहाता बसमधील स्फोटक द्रव्ये वाहतुकीवर कडक निर्बंध घालण्यात यावे अशी वाहतूक करणाऱ्यांवर खटले दाखल करून कडक शिक्षा करण्यात यावी अशी समितीची आग्रहाची शिफारस आहे.

१६. वाहक (कंडक्टर) यांच्यावर प्रवाशांचे सामान तपासण्याची जबाबदारी टाकणे

राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या अधिकाऱ्यांना/कर्मचाऱ्यांना प्रवाशांचे सामान तपासण्यास पुरेसे अधिकार नसल्याचे समितीला सांगण्यात आले. त्याचप्रमाणे वाहक क्षमतेपेक्षा जास्त प्रवासी बसमध्ये घेतात व त्यामुळे त्यांचे बसमधील प्रवाशांवर काहीही नियंत्रण रहात नाही असेही समितीचे मत झाले आहे. सचिव, गृह विभाग (परिवहन), यांनी परिवहनाच्या नवीन अधिनियमांतर्गत केलेल्या नियमामध्ये बसमध्ये स्फोटक द्रव्ये सापडल्यास वाहकाला जबाबदार धरले असून त्याला फक्त रुपये १०० दंड करण्याची तरतूद केली असल्याचे समितीस सांगितले. समितीने नियमातील ही दंडात्मक तरतूद स्फोटक द्रव्यांच्या ने-आणीवर बंधन घालण्याच्या दृष्टीने पुरेशी आहे काय अशी पृच्छा केली असता सचिव, गृह विभाग (परिवहन), यांनी ही तरतूद पुरेशी होणार नाही या समितीच्या मतास आपली सहमती दर्शविली. श्री. शांताराम सगणे, परिवहन आयुक्त, यांनीही या कलमामध्ये दंडात्मक तरतूद वाढविली पाहिजे असे मत व्यक्त केले. हे नियम केंद्र शासनाचे असल्यामुळे या संबंधात राज्य शासनास काही करता येत नाही असेही त्यांनी या प्रकरणी समितीस सांगितले.

वरील नियम केंद्र शासनाचे असल्यामुळे जर राज्य शासन वरील नियमात स्वतः दुरुस्ती करू शकत नसेल तर अशी दुरुस्ती करण्याबद्दल केंद्र शासनाला शिफारस करू शकते असे समितीचे मत आहे. त्यामुळे वाहकावर प्रवाशांचे सामान तपासण्याची जबाबदारी टाकण्यात यावी. सामान तपासण्यासाठी जास्त अधिकार परिवहन महामंडळाच्या कर्मचाऱ्यांना देण्यात यावे. त्याचप्रमाणे परिवहनासंबंधीच्या केलेल्या नियमामध्ये स्फोटक पदार्थांच्या वाहतुकीसंबंधीच्या वाहकासंबंधीच्या असलेल्या दंडात्मक तरतुदीसंबंधात बदल करण्यासाठी योग्य ती शिफारस राज्य शासनाने केंद्र शासनाकडे करावी अशी समितीची आग्रहाची शिफारस आहे. त्याच प्रमाणे प्रवाशांच्या बसमधील संख्येवर आळा घालण्याची आवश्यकता असल्याचे समितीचे ठाम मत आहे. त्या संदर्भात राज्य शासनाने राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाशी योग्य ते सहकार्य करून बसच्या ताफ्यामध्ये वाढ करणे इत्यादी उपाययोजना करून बसमध्ये क्षमतेपेक्षा जास्त प्रवासी होणार नाहीत याची दक्षता घेण्याबाबत संबंधितांना आदेश द्यावेत अशी समितीची आग्रहाची शिफारस आहे.

१७. श्री. स्वाधीन क्षत्रीय, जिल्हाधिकारी तथा डोरली एस. टी. बस अपघात चौकशी अधिकारी यांनी केलेले उल्लेखनीय कार्य.

श्री. स्वाधीन क्षत्रीय, जिल्हाधिकारी, नांदेड तथा चौकशी अधिकारी यांनी या संबंधात विस्तृत चौकशी करून अपघाताची कारणमिमांसा देणारा तसेच भविष्यात अशा प्रकारचे अपघात टाळण्यासाठी करावयाच्या उपाययोजना संबंधातही उहापोह करणारा चांगला अहवाल दिला आहे. त्यांनी सुचविलेल्या शिफारशी या पूर्वीच्या परिच्छेदांमध्ये देण्यात आल्या

आहेत. त्याचरही शासनाने व राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाने विचार करून त्यांनी सूचविलेल्या उपाययोजनांची अंमलबजावणी त्वरित करावी अशी समितीची शिफारस आहे. समितीच्या हादगाव व नांदेड येथील भेटीच्या वेळीही त्यांनी समितीस बहुमोल मदत केली. श्री. बंडू आनंदा बोंडारे यांनी समितीसमोर दिलेल्या साक्षीत वाहक, चालक व श्री. आगरमोरे यांनी थोडया पैशाच्या लालचेने बसमध्ये बंदुकीची दारू चढविल्याचे सांगितले. त्यावर चौकशी अधिकाऱ्यांनी सभागृहाच्या चौकशी समितीसमोर आलेला हा पुरावा धक्कादायक असल्याचे मत व्यक्त केले. तसेच श्री. बंडू बोंडारे यांनी समितीसमोर दिलेली माहिती पडताळून पाहण्यासाठी त्याच्या आई-वडिलांना तात्काळ समितीसमोर हजर करून बसमध्ये गन पावडर ठेवण्याबाबत चालक-वाहक व श्री. आगरमोरे यांच्यामध्ये झालेल्या चर्चेच्या वृत्तांतास दुजोरा दिला. पर्यायाने समितीच्या सत्यशोधनाच्या कामात सक्रीय मदत केली. त्यांनी बसमध्ये बंदुकीची दारूच असावी असाही अभिप्राय व्यक्त केला. **जिल्हाधिकारी, नांदेड तथा चौकशी अधिकारी यांनी याप्रकरणी केलेल्या कार्याची प्रशंसा करून त्यांनी आपल्या अहवालात भविष्यात अशा प्रकारचे अपघात घडू नयेत म्हणून यापूर्वी नमूद केलेल्या उपाययोजनांवर त्वरित कार्यवाही सुरू करण्यात यावी अशी समिती शिफारस करते. समिती त्यांच्या या कार्याबद्दल त्यांचे अभिनंदन करते.**

**१८. अपघाताची चौकशी कनिष्ठ स्तरावर हाताळली जाणे**

मा. मुख्य मंत्र्यांनी अपघातग्रस्त स्थळाला प्रत्यक्ष भेट देऊन जखमींची विचारपूस केली. त्यावेळी संबंधित उच्च पदस्थ अधिकाऱ्यांना त्यांनी या भागातील स्फोटक पदार्थाच्या वाहतुकीसंबंधी कडक तपासणी करण्याबाबत आदेश दिले.

श्री. संजीव दयाळ, तत्कालीन पोलीस अधीक्षक, नांदेड यांनी जातीने या अपघाताची चौकशी न करता मंडळ पोलीस निरीक्षक श्री. अ. पु. केणे या एका दुय्यम दर्जाच्या अधिकाऱ्यावर अपघाताची चौकशी करण्याचे काम सोपविले. श्री. एस. टी. रामन, सुरक्षा व दक्षता अधिकारी, राज्यमार्ग परिवहन महामंडळ यांनी अपघात स्थळी भेट दिली परंतु त्याबद्दलचा अहवाल देणे श्री. ग. व. जाधव, मुख्य सुरक्षा अधिकारी, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ, नांदेड यांच्यावर सोपविले. तसेच अपघातग्रस्त बसचे अवशेष स्वतःच्या देखरेखीखाली जमा न करता ते काम पोलीस विभागाच्या कनिष्ठ अधिकाऱ्यांवर सोपविले.

वरील विवेचनावरून असे दिसून येईल की **मा. मुख्य मंत्र्यांनी अपघातग्रस्त स्थळाला भेट देऊनही, अपघातात ५१ माणसे मृत्यूमुखी पडून व २६ माणसे जखमी होऊनही अपघाताचे गांभिर्य ध्यानात घेऊन व त्यावर गंभीरपणे व जबाबदारीने चौकशी करण्याचे काम राज्य परिवहन मंडळ व गृह विभागाच्या संबंधित उच्च पदस्थ अधिकाऱ्यांनी स्वतः केले नाही असा समितीचा निष्कर्ष आहे. समिती वरील प्रकाराबद्दल तीव्र संताप व्यक्त करते व वरिष्ठ अधिकाऱ्यांचा कनिष्ठ अधिकाऱ्यांवर काम सोपवून मोकळे होण्याच्या या प्रकाराचा तीव्र निषेध करते. या सर्व अधिकाऱ्यांविरुद्ध विभागीय चौकशी करण्यात येऊन त्यांच्याविरुद्ध कडक कारवाई तत्काळ करण्यात यावी आणि त्याबाबतचा अहवाल समितीस सहा महिन्यांच्या आत सादर करण्यात यावा अशी समितीची शिफारस आहे.**

**१९. गृह विभाग (परिवहन) तसेच राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांनी बसमधून होणाऱ्या स्फोटकाच्या ने-आणीस आळा घालण्यासाठी योग्य ती खबरदारी न घेणे.**

श्री. एस. टी. रामन, मुख्य सुरक्षा व दक्षता अधिकारी यांनी रॉकेल, पेट्रोल, डिझेल, बंदुकीची दारू इत्यादी स्फोटक पदार्थांच्या बसमधून होणाऱ्या ने-आणीवर प्रतिबंध घालण्यासाठी राज्य मार्ग परिवहन मंडळाने पूर्वीच एक परिपत्रक काढून परिवहन मंडळाच्या कर्मचाऱ्यांना या संबंधात दक्ष राहण्याविषयी सांगितल्याचे समितीस सांगितले. समितीने घेतलेल्या साक्षीच्या वेळी अपघातग्रस्त बसमधून वाचलेल्या अनेकांनी हदगाव, उमरखेड व नांदेड या भागातून नेहमीच बंदुकीच्या दारूची परिवहन मंडळाच्या बसमधून ने-आण होते असे सांगितले. परिवहन महामंडळाच्या काही अधिकाऱ्यांनी त्यास दुजोरा दिला. मा. श्री. साहेबरावजी देशमुख-बारडकर, वि.स.स. यांनीही या भागात स्फोटक द्रव्यांची बसमधून ने-आण होत असते व त्यास कठोर उपाययोजना करून आळा घालण्यास आवश्यक ती उपाययोजना करण्यासंबंधात ठोस पावले उचलावी लागतील असे समितीला सांगितले. त्याचप्रमाणे पत्रकार श्री. रमेश रसाळ, डॉ. देव, श्री. कांतिकुमार शर्मा यांनीही या भागात स्फोटक द्रव्यांची बसमधून ने-आण होते असे समितीस सांगितले. श्री. एस. टी. रामन, मुख्य सुरक्षा व दक्षता अधिकारी, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांनीही वर निर्दिष्ट केल्याप्रमाणे मंडळाने परिपत्रक तर काढलेच आहे त्याशिवाय निरनिराळ्या ठिकाणी भीत्तीपत्रके (पोस्टर्स), इत्यादीच्या आधारेही प्रवाशांना यासंबंधात जागृत करण्यासाठी उपाययोजना केल्याचे समितीस सांगितले. सचिव, गृह विभाग (परिवहन), श्री. सी. के. मोदी यांनीही स्फोटक द्रव्यांच्या ने-आणीवर कठोरपणे आळा घातला पाहिजे असा अभिप्राय व्यक्त केला.

काही वेळेस प्रवासी राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कर्मचाऱ्यांना न सांगता लपवून स्फोटक द्रव्यांची बसमधून ने-आण करीत असावेत. तर काही वेळेस या पूर्वीच्या परिच्छेदांमध्ये स्पष्ट केल्याप्रमाणे परिवहन महामंडळाचे संबंधित कर्मचारी काही थोड्या पैशाच्या लालचीनेही अथवा संबंधित प्रवाशांची ओळख असल्यामुळे बसमधून स्फोटक पदार्थाची ने-आण करण्यास मदत करीत असावेत. या अपघाताच्या संदर्भात यापूर्वीच्या परिच्छेदांमध्ये स्पष्ट केलेल्या कारणमीमांसेवरून असे स्पष्ट होते की, परिवहन महामंडळाच्या कर्मचाऱ्यांच्या संगनमतानेच ही स्फोटक द्रव्ये नेली जातात.

सिगारेट, विडी बसमध्ये ओढू नये या संबंधीच्या सूचना सर्व बस स्थानके तसेच बसमध्येही लावलेली असतात. धुम्रपान न करण्याविषयीच्या सूचनाच नव्हे तर याविषयीचा कायदाही करण्यात आला आहे व त्याची प्रत्येक बसमधून माहितीही प्रवाशांना देण्यात येते. परंतु प्रवासी सिगारेट अथवा विडी बसमध्ये पितच असतात. या बाबतीत वाहकाने दक्ष राहून प्रवाशांना बसमध्ये सिगारेट अथवा विडी पिण्यास प्रतिबंध करणे आवश्यक आहे. परिवहन महामंडळाच्या बसमधून स्फोटक द्रव्यांची ने-आण करणे यावर दक्ष राहण्याविषयीच्या सूचना मंडळाचे सर्व संबंधित कर्मचाऱ्यांना दिल्या असल्याचे वरिष्ठ सुरक्षा व दक्षता अधिकाऱ्यांनी सांगितले. परंतु वरील दिलेल्या आदेशाची परिवहन महामंडळाचे कर्मचारी/अधिकारी किती काटेकोरपणे अंमलबजावणी करीत असावेत अथवा करीत असतात याबद्दल समितीला शंका आहे. उक्त परिपत्रकाची मंडळाच्या कर्मचाऱ्यांनी/अधिकाऱ्यांनी अंमलबजावणी कठोरपणे केली असती वा दक्षता घेतली असती तर हा अपघात झालाच नसता. म्हणजेच नुसती परिपत्रके काढून झाले की या संबंधातील काम संपले अशी मंडळाची वृत्ती या प्रकरणी समितीस दिसून

आली. शासनानेही या संबंधात अंमलबजावणीबाबत काही कठोर उपाययोजना केल्याचे समितीस दिसून आले नाही. कारण दिनांक ५ मे १९८८ रोजी हा अपघात घडल्यानंतरही दोन वेळेस बसमधून प्रवाशांना स्फोटक द्रव्यांची ने-आण करताना पकडले असल्याचे सुरक्षा व दक्षता अधिकाऱ्यांनी व इतर अधिकाऱ्यांनी, समितीस सांगितले. या बसचा अपघात स्फोटक पदार्थामुळे झाला असे सर्व सांगत असतानाही त्या नंतरही प्रवासी बसमधून स्फोटक द्रव्यांची ने-आण करण्यास धजावतात यावरून मंडळाचे अधिकारी वा पोलीस अधिकारी याबाबत किती कर्तव्यदक्ष आहेत तसेच अशा स्फोटक पदार्थांची ने-आण करणे ही प्रवाशांच्या दृष्टीने नित्याची व जुजबी स्वरूपाची बाब झाली आहे हे स्पष्ट दिसून येते. स्फोटक द्रव्यांची ने-आण करण्यासंदर्भात मंडळाच्या अधिकाऱ्यांचा अथवा पोलीस अधिकाऱ्यांचा अशी ने-आण करणाऱ्या प्रवाशांवर अजिबात वचक नाही तसेच या गोष्टी एकमेकांच्या सहकार्याने सुलभपणे अव्याहत चालू आहेत असे म्हणावे लागेल. स्फोटक पदार्थांची बसमधून ने-आण करण्या-संबंधातील असलेल्या परिपत्रकाअन्वये मंडळाच्या अथवा पोलीस अधिकाऱ्यांनी कठोर अंमलबजावणी केली असती तर स्फोटक पदार्थांची ने-आण या अपघातानंतर झालीच नसती असे समितीचे स्पष्ट मत आहे. म्हणजेच मंडळाने एक परिपत्रक काढून टाकले व त्याच्या अंमलबजावणीबाबत संनियंत्रणासाठी काही कार्यवाही केली नाही असे समितीचे स्पष्ट मत आहे. मंडळाने तथा शासकीय विभागाने या संबंधात दक्ष रहावे अशी समितीची शिफारस आहे. जेणेकरून यापुढे तरी असे प्रकार घडून बसला अपघात होणार नाहीत. त्याचप्रमाणे बसमध्ये धुम्रपान करण्यास निषिद्ध असलेल्या कायद्यांची वा संबंधित परिपत्रकांची कडक अंमलबजावणी संपूर्ण राज्यात होण्याची आवश्यकता आहे व त्यासाठी यासंबंधी कडक निर्बंध घालण्यात यावेत अशी समितीची आग्रहाची शिफारस आहे. यासंबंधात केलेल्या उपाययोजनांचा सविस्तर अहवाल त्वरित समितीस देण्यात यावा.

# परिशिष्ट "अ"

## समितीच्या बैठकींचे संक्षिप्त कार्यवृत्त

### पहिली बैठक

मंगळवार, दिनांक २० सप्टेंबर १९८८, विधान भवन, मुंबई, दुपारी ३–०० वाजता

उपस्थिती

(१) श्री. गेव्ह आवारी, वि.स.स. समिती प्रमुख

(२) श्री. केशवराव धोंडगे, वि.स.स.

(३) श्री. किशोर पाटील, वि.स.स.

(४) श्री. हरिभाऊ बागडे, वि.स.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :
श्री. ग. वि. अभ्यंकर, उपसचिव.

गृह विभाग, महाराष्ट्र शासन (परिवहन)
श्री. त्र्यं. चि. काकड, उपसचिव.

महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ :

(१) श्री. डी. बी. गायकवाड, उप-महाव्यवस्थापक.

(२) श्री. प्र. वि. चव्हाण, मुख्य कर्मचारी वर्ग व्यवस्थापक.

(३) श्री. गाडगीळ, विभाग नियंत्रक.

(४) श्री. भांडारकर, सुरक्षितता अधिकारी.

अपघातात मृत्युमुखी पडलेल्या व्यक्तींना समितीने श्रद्धांजली अर्पण केली.

समितीने अपघाताच्या चौकशी संदर्भात कोणकोणत्या मुद्यांवर विभागाकडून माहिती मिळवावी लागेल याबाबत चर्चा करून ४२ मुद्यांवर माहिती मिळविण्याचे ठरविले.

## दुसरी बैठक

**बुधवार, दिनांक १६ नोव्हेंबर १९८८ विधान भवन, मुंबई, दुपारी २—०० वाजता**

**उपस्थिती**

(१) श्री. गेव्ह आवारी, वि.स.स., समिती प्रमुख.

(२) श्री. केशवराव धोंडगे, वि.स.स.

(३) श्री. पतंगराव कदम, वि.स.स.

(४) श्री. हरिभाऊ बागडे, वि.स.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

श्री. ग. वि. अभ्यंकर, उपसचिव.

विभागाकडून प्राप्त झालेल्या अधिक माहितीच्या अनुषंगाने समितीने बैठकीत चर्चा केली. समितीला या प्रकरणी कोणाकोणाची साक्ष घ्यावी लागेल याबाबत चर्चा झाली.

## तिसरी बैठक

**बुधवार, दिनांक ३० नोव्हेंबर १९८८ विधान भवन, मुंबई, दुपारी १—०० वाजता**

**उपस्थिती**

(१) श्री. गेव्ह आवारी, वि.स.स., समिती प्रमुख

(२) श्री. केशवराव धोंडगे, वि.स.स.

(३) श्री. किशोर पाटील, वि.स.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

श्री. ग. वि. अभ्यंकर, उपसचिव.

दिनांक १६ नोव्हेंबर १९८८ रोजीच्या झालेल्या बैठकीचे कार्यवृत्त संमत करण्यात आले. समितीने करावयाच्या कामकाजाच्या रूपरेषेसंबंधात बैठकीत चर्चा करण्यात आली.

## चौथी बैठक

**सोमवार, दिनांक ३० जानेवारी १९८९, विधान भवन, मुंबई, सायंकाळी ४—०० वाजता**

**उपस्थिती**

(१) श्री. केशवराव धोंडगे, वि.स.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

श्री. ग. वि. अभ्यंकर, उपसचिव.

बैठक गणपूर्ती अभावी स्थगित झाली.

### पाचवी बैठक

**बुधवार, दिनांक ५ जुलै १९८९, विधान भवन, मुंबई, दुपारी १२–३० वाजता**

**उपस्थिती**

(१) श्री. गेव्ह् आवारी, वि.स.स., समिती प्रमुख

(२) श्री. किशोर पाटील, वि.स.स.

**महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :**

(१) श्री. ज. हृ. चोपडे, उपसचिव.

(२) श्री. सुरेश बांदेकर, अवर सचिव.

समितीने काही मुद्यांवर अधिक माहिती मागविण्याचे ठरविले. ज्या मुद्यांवर अधिक माहिती मागवावयाची त्यासंबंधातील प्रश्न तयार केले.

### सहावी बैठक

**गुरुवार, दिनांक २० जुलै १९८९, विधान भवन, मुंबई, सकाळी १०–३० वाजता**

**उपस्थिती**

(१) श्री. गेव्ह् आवारी, वि.स.स., समिती प्रमुख

(२) श्री. केशवराव धोंडगे, वि.स.स.

(३) श्री. किशोर पाटील, वि.स.स.

(४) श्री. हरिभाऊ बागडे, वि.स.स.

**महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :**

(१) श्री. ज. हृ. चोपडे, उपसचिव.

(२) श्री. सुरेश बांदेकर, अवर सचिव.

राज्य परिवहन महामंडळाकडून प्राप्त झालेल्या अधिक माहितीवर समितीने विचार केला व कांही मुद्यांबाबत विभागाकडून खुलासा मागविण्याचे समितीने ठरविले.

दि. २२, २३ व २४ ऑगस्ट १९८९ रोजी नांदेड येथे संबंधीतांच्या साक्षी घेण्याचे व डोरली येथे अपघातस्थळी भेट देऊन पहाणी करण्याचे समितीने ठरविले.

## सातवी बैठक

**रविवार, दिनांक १० सप्टेंबर १९८९, डोरली, तामसा, हदगांव येथे समितीच्या बैठका**

**उपस्थिती**

(१) श्री. गेव्ह आवारी, वि.स.स., समिती प्रमुख.

(२) श्री. केशवराव धोंडगे, वि.स.स.

(३) श्री. किशोर पाटील, वि.स.स.

**जिल्हाधिकारी, नांदेड :**
श्री. स्वाधीन क्षत्रिय

**महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :**
उमेश खडकीकर, कक्ष अधिकारी.

समितीने डोरली, तामसा, हदगाव येथे बैठका घेतल्या. डोरली येथे अपघात स्थळाची प्रत्यक्ष पाहणी केली. अपघातातून वाचलेले प्रवाशी; मृत व्यक्तींचे नातेवाईक यांच्या साक्षी घेतल्या. अपघात प्रत्यक्ष पाहणारे नागरिक व अपघातात मदत करणाऱ्या व्यक्तींबरोबर समितीने अपघातासंबंधात चर्चा केली. त्याचप्रमाणे संबंधितांकडून निवेदने स्वीकारली.

## आठवी बैठक

**सोमवार, दिनांक ११ सप्टेंबर १९८९, बचत भवन (जिल्हाधिकारी कार्यालय), नांदेड**

**उपस्थिती**

(१) श्री. गेव्ह आवारी, वि.स.स. समिती प्रमुख.

(२) श्री. केशवराव धोंडगे, वि.स.स.

(३) श्री. किशोर पाटील, वि.स.स.

(४) श्री. हरिभाऊ बागडे, वि.स.स.

**जिल्हाधिकारी, नांदेड :**
श्री. स्वाधीन क्षत्रिय

**महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :**
उमेश खडकीकर, कक्ष अधिकारी.

समितीने अपघातातून वाचलेले प्रवाशी, मृत व्यक्तींचे नातेवाईक, अपघातात जखमी झालेले प्रवाशी, त्याचप्रमाणे त्यावेळचे पोलीस अधीक्षक, नांदेड, राज्यपरिवहन मंडळाचे काही अधिकारी व काही शासकीय अधिकाऱ्यांच्या साक्षी घेतल्या.

लोकप्रतिनिधी व पत्रकार, संपादक यांचेशी अपघातासंबंधात चर्चा केली. संबंधितांकडून निवेदने स्वीकारली.

## नववी बैठक

**शुक्रवार, दिनांक २९ सप्टेंबर १९८९, विधान भवन, मुंबई, दुपारी १–०० वाजता.**

**उपस्थिती**

(१) श्री. गेव्ह आवारी, वि.स.स., समिती प्रमुख.

(२) श्री. केशवराव धोंडगे, वि.स.स.

(३) श्री. हरीभाऊ बागडे, वि.स.स.

**महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :**

श्री. ज. ह. चोपडे, उप सचिव.

श्री. सुरेश बांदेकर, अवर सचिव.

**गृह विभाग (परिवहन) :**

श्री. एच. एम. पी. त्रिपाठी,
सहाय्यक प्रादेशिक परिवहन अधिकारी.

**विस्फोटक सामुग्री विभाग, भारत सरकार, पश्चिम मुंबई**

श्री. पी. के. बंडोपाध्याय,
उपमुख्य नियंत्रक, स्फोटके, पश्चिम मंडळ, मुंबई.

**गृह विभाग :**

श्री. अ. पु. केणे,
मंडळ पोलीस निरीक्षक, हदगाव, जिल्हा नांदेड.

**सार्वजनिक आरोग्य विभाग :**

डॉ. टेळकीकर,

निवासी वैद्यकीय अधिकारी, गुरु गोविंदसिंगजी स्मारक रुग्णालय, नांदेड, जि. नांदेड.

समितीने बैठकीत अपघातासंबंधी उपरोक्त अधिकाऱ्यांची साक्ष घेतली.

## दहावी बैठक

शनिवार, दिनांक ३० सप्टेंबर १९८९, विधान भवन, मुंबई, सकाळी ११-३० वाजता

### उपस्थिती

(१) श्री. गेव्ह् आवारी, वि.स.स., समिती प्रमुख.

(२) श्री. केशवराव धोंडगे, वि.स.स.

(३) श्री. हरिभाऊ बागडे, वि.स.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :
श्री. ज. हू. चोपडे, उप सचिव,
श्री. सुरेश वांदेकर, अवर सचिव.

महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ :

(१) श्री. डी. टी. जाधव,
विभाग नियंत्रक, म.रा.मा.प.महामंडळ, नांदेड.

(२) श्री. एस. वाय. देशमुख, म.रा.मा.प.महामंडळ, प्रादेशिक व्यवस्थापक, औरंगाबाद.

(३) श्री. ग. व. जाधव,
वरिष्ठ सुरक्षा अधिकारी, म.रा.मा.प.महामंडळ, जिल्हा नांदेड.

(४) श्री. एस. वाय. नाव्दे,
विभागीय वाहतूक अधीक्षक (अपराध), म.रा.मा.प. महामंडळ, नांदेड.

(५) श्री. सी. वाय. इंगडे,
यांत्रिक अभियंता (चालन), म.रा.मा.प. महामंडळ, नांदेड.

(६) श्री. दुर्गाप्रसाद दुवे,
प्रशिक्षण निरीक्षक, म.रा.मा.प. महामंडळ, नांदेड विभाग, नांदेड.

(७) श्री. ग. कृ. चवरे, वाहतूक नियंत्रक हदगांव, म.रा.मा.प.महामंडळ, नांदेड.

समितीने बैठकीत अपघातासंबंधी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या उपरोक्त अधिकाऱ्यांची साक्ष घेतली.

## अकरावी बैठक

**मंगळवार, दिनांक ३ ऑक्टोबर १९८९, विधान भवन, मुंबई, दुपारी ३–३० वाजता**

**उपस्थिती**

(१) श्री. केशवराव धोंडगे, वि.स.स., कार्यकारी समितीप्रमुख.

(२) श्री. किशोर पाटील, वि.स.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्री. ज. ह. चोपडे, उपसचिव.

(२) उमेश खडकीकर, कक्ष अधिकारी.

महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ :

(१) श्री. आर. वासुदेवन,
उपाध्यक्ष व व्यवस्थापकीय संचालक, महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ, मुंबई.

(२) श्री. एस. टी. रामन,
मुख्य सुरक्षा व दक्षता अधिकारी, महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ, मुंबई
श्री. डी. टी. जाधव,
विभाग नियंत्रक, महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ, नांदेड.

समितीने बैठकीत अपघातासंबंधी उपरोक्त अधिकाऱ्यांची साक्ष घेतली.

## बारावी बैठक

**बुधवार, दिनांक ४ ऑक्टोबर १९८९, विधान भवन, मुंबई, दुपारी २–०० वाजता**

**उपस्थिती**

(१) श्री. गेव्ह आवारी, वि.स.स., समिती प्रमुख.

(२) श्री. केशवराव धोंडगे, वि.स.स.

(३) श्री. पतंगराव कदम, वि.स.स.

(४) श्री. किशोर पाटील, वि.स.स.

(५) श्री. हरिभाऊ बागडे, वि.स.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्री. ज. ह. चोपडे, उपसचिव.

(२) उमेश खडकीकर, कक्ष अधिकारी.

गृह विभाग, महाराष्ट्र शासन (परिवहन) :

(१) श्री. सी. के. मोदी,
सचिव, महाराष्ट्र शासन.

(२) श्री. एस. जी. सगणे,
आयुक्त, परिवहन, महाराष्ट्र राज्य, मुंबई.

राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ

(१) श्री. वि. भा. थोरात,
उप-महाव्यवस्थापक (वाहतूक), महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ, मुंबई.

(२) श्री. एम. ए. हाश्मी,
सहाय्यक वाहतूक अधीक्षक, महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ, मुंबई.

समितीने बैठकीत अपघातासंबंधी विभागीय सचिव व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या उपरोक्त अधिकाऱ्यांशी साक्ष घेतली.

तेरावी बैठक

गुरुवार, दिनांक १९ ऑक्टोबर १९८९, विधान भवन, नागपूर, सायंकाळी ५–०० वाजता

उपस्थिती

(१) श्री. केशवराव धोंडगे, वि.स.स., कार्यकारी समिती प्रमुख.

(२) श्री. पतंगराव कदम, वि.स.स.

(३) श्री. किशोर पाटील, वि.स.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्री. सुरेश बांदेकर, अवर सचिव

(२) उमेश खडकीकर, कक्ष अधिकारी.

समितीने बैठकीत प्रारुप अहवालावर विचार करून काही सुधारणांसह तो संमत केला.

## परिशिष्ट "ब"

### अपघातग्रस्त बसच्या वाहकाला निलंबित केल्याचे व पुनः कामावर घेतल्याचे आदेश

DIVL.ORDER NO. 16/88

No.ST/AC/ND/TR/DIV.CON/152
Office of the Divl.Controller
ST Nanded. Dated: 14-6-88

Where as Shri S. G. Gunnar Desgn. Conductor D.No. 8306 attached to Hadgaon Depot is reported to have been involved in serious case of serious fatal accident by bus no. MTS 9753 and his continuance in service is considered to be determental to the interest of the Organisation he is therefore hereby suspended from service w.e.from 25-5-88 A.N.

During the suspension period Shri S. G. Gunnar Desgn. Conductor No. 8306 attached to Hadgaon shall be entitled to:-

a) The subsistance allowance as may be admissible under Regulation No.83 of the ST employees Service Regulation
b) The subsistance allowance at the rate of half of the basic wages plus Dearness Allowance.

During the suspension period he shall report to the Depot Manager, ST Hadgaon Divl.Office at 9.30 & 17.30 hrs. and he shall not leave HQ without prior permission.

To,
Shri S. G. Gunnar Desgn. Cond. No. 8306 Unit Hadgaon.

Divl. Traffic Supdt (Dy.)
(Competent Authority)
S. T. NANDED.

TI
14/5/88

Copy fwd to:
1) Depot Manager 'A', ST Hadgaon for inf.& acknowledgement.
2) The DAO/SS/Depot Acctt., ST Hadgaon for inf.& n/action.

sd/-
Divl. Traffic Supdt (Dy.)
(Competent Authority)
S. T. NANDED.

७२

**O R D E R:**

No.ST/DC/NED/TR/DFL/27?7
Office of the Divl. Controller
ST Nanded. Dated: 5-9-88

Suspension Order No. 16/88 issued vide letter No. ST/DC/NED/TR/DFL/... dated 14-5-88 in respect of Shri S.G. Ghumre Desgn. Conductor is hereby withdrawn w.e.from 22-8-88 A.N.

To,
Shri S.G. Ghumre
Conductor No. 8306
S.T. Hadgaon

Divl. Traffic Supdt. (Default)
COMPETENT AUTHORITY,
S.T. NANDED.

Copy fwcs to the Depot Manager(A), ST Hadgaon for acknowledgement.

Copy fwcs to the DAO/Depot Acctt., ST Hadgaon / Est. Supervisor, ST Nanded for information.

8306
2-10-88

Divl. Traffic Supdt. (Default)
COMPETENT AUTHORITY,
S.T. NANDED.