गोखले राजकारण-अर्थशास्त्र-संशोधन-मंदिर

प्रकाशन २ रें

महाराष्ट्रांतील मोटरवाहतूक

लेखक

धनंजय रामचंद्र गाडगीळ,
एम्. ए., एम्. लिट्. (केंब्रिज)

लक्ष्मण विनायक गोगटे,
बी. एस्. (एन्. कॅरोलिना)

१९३६

किंमत आठ आणे.

मुद्रक- अनंत विनायक पटवर्धन, आर्यभूषण प्रेस, भांबुर्डा ९३६।३ पुणें ४.
प्रकाशक- धनंजय रामचंद्र गाडगीळ, एम्. ए., एम्. लिट्. (केंब्र.), गोखले इन्स्टिट्यूट ऑफ पॉलिटिक्स ॲन्ड इकॉनॉमिक्स, पुणें ४.

अनुक्रमणिका

पृष्ठ

प्रकरण १ लें

प्रस्तावना १

प्रकरण २ रें

धंद्यांतील घटक व त्यांची घटना ३

प्रकरण ३ रें

मोटारबसांची विक्री व त्यास लागणारें भांडवल ... ८

प्रकरण ४ थें

मोटारबसांची वाहतूक १४

प्रकरण ५ वें

उत्पन्न आणि खर्च २९

प्रकरण ६ वें

वाहतुकीच्या साधनावरील कर व रस्त्यांवर होणारा खर्च ... ४३

प्रकरण ७ वें

संघ-स्थापना व सरकारी नियंत्रण ४८

प्रकरण ८ वें

मोटारधंद्याचें एकसूत्रीकरण व नियंत्रण ... ५५

प्रकरण ९ वें

सारांश व सूचना ६३

उपोद्घात.

या संस्थेनें १९३५ च्या मार्च महिन्यांत "मुंबई इलाख्याच्या सहा जिल्ह्यांतील मोटर-बस वाहतुकीची पाहणी" या नांवाचा एक अहवाल इंग्रजींत प्रसिद्ध केला. आज त्याचें संक्षिप्त रूपांतर वाचकांच्या हातीं देण्याचा योग येत आहे. इंग्रजी अहवाल, विशेषतः मोटरधंद्यांतील कांहीं मोटर-मालक, ड्रायव्हर, व इतर सामान्य जनता यांना समजणें अशक्य असल्यानें, त्यांना समजेल अशा रूपांत तो देणें इष्ट आहे. या हेतूनेंच मूळ अहवालाचें हें मराठी रूपांतर आज प्रकाशित करीत आहों.

प्रस्तुत संशोधनाचें काम हातीं घेतलें त्यावेळीं ज्या ज्या व्यक्तींनीं आम्हांस मदत केली त्या सर्वांचे स्वतंत्ररीत्या आभार मानणें अशक्य आहे. सर्व सहा जिल्ह्यांतील अनेक मोटर-मालक, ड्रायव्हर व त्यांचे मदतनीस तसेंच मोटरधंद्यांतील इतर लोक यांनीं आपला वेळ खर्च करून आम्हांस उपयुक्त माहिती दिली याबद्दल आम्ही त्यांचे अत्यंत आभारी आहोंत. सहा जिल्ह्यांतील पोलिस-अधिकाऱ्यांनीं आपापलीं दप्तरें आम्हांस पाहूं दिलीं, व शक्य ती माहिती पुरविली; "सार्वजनिक कार्यखातें" व जिल्हा लोकल बोर्डांचे व म्युनिसिपालिट्यांचे अधिकारी यांनींही आम्हांस बरीच मदत केली. म्युनिसिपालिट्यांपैकीं पुणें, बार्शी व शिरूर या तीन म्युनिसिपालिट्यांनीं दिलेली जकातीसंबंधींची माहिती आम्हांस विशेष उपयोगी पडली. पुण्याची डेक्कन मोटार सर्व्हिस, व मुंबईच्या १ प्रेसिडेन्सि मोटर्स, २ फोर्ड मोटार कं. (इन्डिया) लि. ३ जनरल मोटर्स (इन्डिया) लि. या व इतर कंपन्यांकडून उपयुक्त अशी पुष्कळशी माहिती मिळाली. इंडियन रोडस अँड ट्रान्सपोर्ट डेव्हलपमेंट असोसिएशन व डब्ल्यू. आय. ए. ए. या दोन संस्थांच्या कार्यवाहांनींही आम्हांस वेळोवेळीं फार मदत केली. त्याचप्रमाणें निरनिराळ्या देशांतील वाहतुकीच्या संस्था व संघ व सरकारी खातीं यांचेकडूनही वेळोवेळीं मागावी तशी माहिती मिळत गेली. या सर्व मदतीबद्दल त्या सर्वांचेच आभार मानणें जरूर आहे.

व्यक्तिशः आभार मानावयाचे तर परांजपे मोटरसंघाचे जनक कै. बाबासाहेब परांजपे, अलीबागचे रा. नाईक, गोरेगांवचे रा. जोगळेकर, रत्नागिरीचे रा. राजवाडे, कोल्हापूरचे रा. माहागांवकर व रा. शंकपाळ, सोलापूरचे रा. भागवत व रा. जक्कल नगर-पुणें मोटरसंघाचे अध्यक्ष व नगरचे वकील रा. धनेश्वर व इन्दापूरचे रा. जोशी यांचे आभार मानणें जरूर आहे.

या सर्वांच्या मदतीशिवाय संशोधनाचें कार्य तडीस जाणें शक्य नव्हतें हें उघड आहे.

ध. रा. गाडगीळ
ल. वि. गोगटे.

१ ऑगस्ट १९३६ पुणें.

महाराष्ट्रांतील मोटरवाहतुकीचा धंदा.

प्रकरण १ लें.

प्रस्तावना

गेल्या दहा बारा वर्षांत जगांतील बहुतेक सर्व राष्ट्रांचें लक्ष वहातुकीच्या प्रश्नाकडे वेधलें आहे. इंग्लंड काय किंवा ग्रेटब्रिटन काय, अमेरिकेंतील संयुक्त संस्थानें काय किंवा न्यूझीलंड काय, सर्वच राष्ट्रांतून या प्रश्नासंबंधीं बराच विचार चाललेला आहे तेव्हां हिंदुस्तानांतही या प्रश्नाकडे सरकारचें व जनतेचें लक्ष वेधावें यांत आश्चर्य नाहीं. रस्त्यावरील वहातुकीचें प्रमाण दिवसेंदिवस वाढत असल्यानें आम्हीं रस्त्यावरील वाहतुकीसंबंधींच्या प्रश्नाचा सविस्तर विचार व अभ्यास करण्याचें ठरविलें. १९२७ सालीं हिंदुस्तानसरकारनें रस्त्याच्या प्रश्नासंबंधीं विचार करण्याकरितां एक कमिटी नेमिली. या कमिटीकडे रस्ते सुधारणा, रस्त्यावर होणारा खर्च व वाहतुकीच्या साधनावरील कर या प्रश्नासंबंधीं विचार करण्याचें काम सोंपविलें होतें, रस्त्यावरील वाहतुकीसंबंधीं माहिती गोळा करणें किंवा त्याबाबत शिफारशी करणें हें काम या कमिटीकडे सोंपविलें नव्हतें. त्यावेळीं सरकारचें लक्ष रस्ते सुधारण्याकडेच विशेष होतें असें म्हणणें गैर होणार नाहीं. परंतु पुढें थोड्याच दिवसांत सरकारचें लक्ष दुसऱ्याही प्रश्नाकडे वेधलें. हिंदुस्तानांतील बहुतेक सर्व आगगाड्या सरकारी असल्यानें व रस्त्यांवरील मोटर व इतर वाहतुकीच्या साधनांशीं त्यांना पैसा मिळविण्याच्या बाबतींत टक्कर द्यावी लागत असल्यानें, या प्रश्नाकडे सरकारचें लक्ष वेधलें. तेव्हां या नवीन प्रश्नाचा विचार करण्याकरितां १९३२ च्या जुलै महिन्यांत सरकारनें मि. मिचेल व मि. कर्कनेस या दोघांची एक कमिटी नेमली. या अधिकाऱ्यांनीं थोड्याच वेळांत सबंध हिंदुस्थानाचा दौरा काढून सर्व हिंदुस्थानबद्दल एक व निरनिराळ्या प्रांताबद्दल प्रत्येकीं एक असे अहवाल एकत्रित स्वरूपांत प्रसिद्ध केले. त्यांना हें काम करण्यास जो वेळ मिळाला त्या मानानें त्यांचा रिपोर्ट खरोखरीच प्रशंसनीय आहे. या रिपोर्टांत बऱ्याच प्रश्नांचा सांगोपांग ऊहापोह केलेला आहे.

सध्यां चालू असलेली मोटर व आगगाड्या यांमधील चढाओढ मोटरवहातुकीविषयींचे नियम व नियंत्रण, मोटर वहातुकीवरील कर, आगगाड्यांचे नवीन उपक्रम व रस्तेवाढीसंबंधीं योजना वगैरेविषयीं त्यांत विचार केलेला आहे. मेसर्स मिचेल आणि कर्कनेस यांचा रिपोर्ट १९३३ च्या आरंभींच प्रसिद्ध झाला, व त्या वर्षाच्या एप्रिल महिन्यांत या रिपोर्टांचा विचार करण्यासाठीं मध्यवर्ती सरकारनें प्रांतिक सरकार व इतर संस्था यांच्या प्रतिनिधींची एक सभा बोलाविली. या सभेंत कांहीं गोष्टी करण्याचें ठरलें, पण त्यांपैकीं बहुतेक सर्वच बाबींची अंमलबजावणी करण्याचें लांबणीवर पडत असल्याचें आढळतें. याला मुख्य कारण एकच व तें म्हणजे आगगाड्या या जरी मध्यवर्ती सरकारच्या ताब्यांत असल्या तरी रस्त्यावरील वाहतुकीची सर्व जबाबदारी व त्यावरील नियंत्रण प्रांतिक सरकाराकडे असल्यानें त्या दोघांचें प्रत्येक बाबतींत एकमत होईपर्यंत कोणतीही गोष्ट निकालांत निघणें शक्य नाहीं.

आम्ही हातीं घेतलेल्या संशोधनाचें काम ऑगस्ट १९३२ मध्यें म्हणजे मिचेल-कर्कनेस कमिटीचें काम सुरूं होणार हें प्रसिद्ध होण्यापूर्वींच सुरूं केलें होतें. अशा प्रकारची माहिती सरकारतर्फे गोळा होणार हें कळल्यानंतर हें संशोधन चालूं ठेवावें किंवा नाहीं याविषयीं आम्हांस थोडा विचार पडला, परंतु सरकारतर्फे होणाऱ्या चौकशीचें स्वरूप पहातां सरकार ज्या प्रकारची माहिती मिळविणार त्या प्रकाराहून आपण मिळविणार आहोंत ही माहिती वेगळी असणार हें आढळून आल्यामुळें संशोधनाचें कार्य तसेंच चालूं ठेवण्याचें नक्की केलें. तसेंच मिचेल-कर्कनेस-रिपोर्टांत ज्या गोष्टींचा प्रामुख्यानें विचार केला जाणार त्या गोष्टींवर आमच्या संशोधनांत आपण फारसा भर द्यावयाचा नाहीं असें ठरविलें. उदाहरणार्थ, रेल्वे व मोटरवहातूक यांजमधील चढाओढीसंबंधीं सरकारकडून बरीच काळजीपूर्वक माहिती जमविली जाईल हें आढळून आल्यावरून त्या एका बाबीसंबंधांत फारशी माहिती मिळविण्याचा आम्हीं खटाटोप केलाच नाहीं. आम्ही केलेल्या संशोधनांत धंद्यांत पडलेल्या लोकांची सद्यःस्थिति व या धंद्याचें आर्थिक परीक्षण या गोष्टींवरच विशेष भर देण्यांत आला आहे.

आम्हीं एकत्रित केलेल्या माहितीवरून एक गोष्ट निदर्शनास येते, ती ही कीं, मोटरवाहतुकीसंबंधींचें आर्थिक परीक्षण करण्यास योग्य असे आंकडे किंवा तुलनात्मक माहिती एकत्र केलेली हिंदुस्थानांत कोठेंही मिळत नाहीं. इतर देशांतील मोटर-मालकांच्या संघासारखे संघ आपल्या देशांत नाहींत किंवा इंग्लंडमधील वाहतूक खातें (Ministry of Transport) यासारखें सरकारी खातेंही नाहीं. परिस्थिती अशी असल्यानें धंद्यासंबंधीं माहिती मिळवितांना फार त्रास पडतो, व जी माहिती आपण मिळवितो तिचा खरेपणा पडताळण्यास दुसरें कांहीं साधन नसतें. अशाप्रकारची थोडीफार उपयुक्त माहिती एकत्रित व्हावी या हेतूनेंच आम्हीं हें काम हातीं घेतलें.

संशोधनासाठीं म्हणून आम्ही खालील सहा जिल्ह्यांची निवड केली. पुणें, अहमदनगर, सातारा, सोलापूर, कुलाबा व रत्नागिरी, पुणें हें मध्यवर्ती केंद्र समजून जितका मोठा प्रदेश आम्हांस घेतां येणें शक्य होतें, तितका आम्हीं घेतला. माहिती गोळा करण्याचें सर्व कार्य [illegible] ल. वि. गोगटे यांनी केलें. ते या [illegible] जिल्ह्यांतून स्वतः फिरले आणि ही माहिती मिळविण्यास त्यांस जवळ जवळ एक वर्ष लागलें. आमच्या रिपोर्टांत दिलेली बहुतेक सर्व माहिती निरनिराळ्या लोकांच्या प्रत्यक्ष भेटी घेऊन मिळविलेली आहे. कांहीं माहिती बाहेरून आणलेली म्हणजे मद्रास इलाख्यांतील लोकलबोर्ड व परदेशांतील मोटर मालक-संघ व इतर संस्था यांजकडून मागविलेली आहे. मोटर लॉऱ्या अगर बस यांच्या मालकांकडून माहिती मिळाली, त्यावरच होतां होईल तों जास्त भर दिला आहे. संपूर्ण माहिती मिळविण्यासाठीं आम्ही प्रथम एक प्रश्नमालिका तयार करून ती कांहीं मोटरमालकांकडे पाठविली, परंतु बहुतेकांकडून या प्रश्नावल्या भरून न आल्यानें, किंवा ज्या भरून आल्या, त्यांत प्रश्नांचीं उत्तरें व्यवस्थित व मुद्देसूद न दिल्यानें, प्रत्यक्ष भेटी घेऊनच माहिती मिळविली. माहिती मिळवीत असतां बरेच वेळां दहा बारा मोटर-मालक एकत्र जमवून त्यांच्याशीं विचारविनिमय करण्याचा प्रसंग आला; म्हणजे जरी प्रत्यक्ष प्रश्नावल्या १५५ च भरल्या असल्या, तरी माहिती मात्र या संख्येपेक्षां बऱ्याच जास्त लोकांकडून मिळविली आहे. ही माहिती मिळविण्यासाठीं रा. गोगटे यांनीं सहा जिल्ह्यांतील एकंदर ५४ गांवांस भेट दिली व त्यांपैकीं ५० ठिकाणीं प्रश्नावल्या भरल्या. अर्थात् सर्वच ठिकाणांना सारखें महत्त्व दिलेलें नाहीं; तसेंच सर्व जिल्ह्यांतून सारख्या

प्रश्नावल्या भरलेल्या नाहीत. काहीं ठिकाणांस जास्त महत्त्व देणें अवश्य वाटल्यावरून तेथें इतर ठिकाणांपेक्षां जास्त प्रश्नावल्या भरल्या. उदाहरणार्थ खास पुणें शहरांतच एकंदर २० प्रश्नावल्या भरल्या. इतर शहरांच्या किंवा ठिकाणांच्या महत्त्वाच्या मानानें तेथें जास्त कमी प्रश्नावल्या भरल्या. बहुतेक मोटरमालकांस माहिती पुरविण्यास फारसा वेळ नसे किंवा ही माहिती कशासाठीं गोळा होत आहे, यविषयीं त्यांस पूर्ण कल्पनाही नव्हती. असें असूनही बहुतेकांनीं आम्हांस हवी असलेली माहिती मोठ्या खुषीनें दिली याबद्दल आम्ही त्यांचे फार आभारी आहों. मोटरमालकांप्रमाणेंच ड्रायव्हर, एजंट व मोटरविक्रेते, किंवा त्यांचे दलाल यांचेकडूनही माहिती मिळविण्याचा शक्य तेवढा आम्ही प्रयत्न केला. त्यांचेकडूनहि पुष्कळशी उपयुक्त माहिती मिळाली. तसेंच सर्व जिल्ह्यांचे पोलिस अधिकारी, डिस्ट्रिक्ट लोकलबोर्ड, म्युनिसिपालिट्या, पब्लिक वर्क्स खातें वगैरेजवळून ही आम्हांस हवी असलेली माहिती मिळाली याबद्दल त्यांचेही आभार मानणें जरूर आहे. परदेशांतील सरकारी खातीं व इतर संस्था यांनींही अतिशय उपयुक्त माहिती वेळेवर पुरविल्यानें आमचा बराच मोठा कार्यभाग झाला. फक्त एकाच बाजूची आम्हांस मुळींच माहिती मिळाली नाहीं, व ती आगगाड्यांसंबंधीं. इतर लोकांनीं आमच्याशीं जें सहकार्य केलें तसेंच आगगाड्यांच्या अधिकाऱ्यांनींही केलें असतें तर आमचें काम आणखी सुकर व सर्वांगपरिपूर्ण झालें असतें. पण रेल्वेअधिकाऱ्यांनीं ही माहिती देण्याबद्दल अगदींच नकार दिल्यामुळें आम्हास रेल्वे व मोटरवहातुकींतील चढाओढीसंबंधांत तपशीलवार विवचन करणें शक्य झालें नाहीं.

प्रकरण २ रें.

धंद्यांतील घटक व त्यांची घटना

(१) उपलब्ध सरकारी आंकडे

मोटरनोंदणीचें काम सरकारनें मुंबईच्या पोलिसअधिकाऱ्यांकडे सोंपविलें आहे जेवढ्या मोटरींची विक्री होते, त्या सर्वांची या ऑफिसांत नोंद होते. तसेंच दर वर्षी निरनिराळ्या जिल्ह्यांतील तपासलेल्या भाड्याच्या मोटरींची नोंदही यांजकडे मिळते. मुंबई इलाख्याच्या पोलिसरिपोर्टांत एकंदर मोटरींचे दोन वर्ग पाडलेले आढळून येतात. (१) दोन टन किंवा त्यावरील वजनाच्या मोटरी, व (२) दोन टनांच्या खालील वजनाच्या मोटरी. पहिल्या वर्गांतील मोटरी "वजनी गाड्या" म्हणून दाखविलेल्या असून दुसऱ्या वर्गांतील मोटरीस नुसतें "Cars" म्हणूनच संबोधिलें आहे. इतर प्रांतांतून अशाप्रकारचें वर्गीकरण केलेलें नाहीं-"टॅक्सी" व "बस" किंवा "लॉरी" असे दोन वर्ग इतर प्रांतांतून केलेले आढळतात. आमच्या समजुतीनें हें दुसरें वर्गीकरणच जास्त सोईस्कर आहे. इतर देशांतूनही या दुसऱ्या प्रकाराप्रमाणें वर्गीकरण केलेलें आढळतें. कारण दोन टनाच्यावर मुंबईबाहेर फार थोड्या गाड्या आढळतात. आणि मुंबई सरकारच्या वर्गीकरणाप्रमाणें खाजगी

टीप:—या व पुढील प्रकरणांत दिलेली माहिती १९३२-३३ या वर्षाबाबतची आहे.

गाड्या, भाड्याच्या टॅक्सी व भाड्याच्या लॉऱ्या व बसेस या सर्वांचा एकाच म्हणजे "Cars" या वर्गांत समावेश होतो यामुळें सध्यांच्या वर्गीकरणावरून भाड्याच्या मोटरबसांची मागील १०-१२ वर्षांत कसकशी वाढ होत गेली हें सांगतां येत नाहीं.

मोटरबस भाड्यानें चालवावयाची असल्यास मालकास "ए" परवाना घ्यावा लागतो. हा परवाना दरवर्षी नवीन करून घ्यावा लागतो. परवाना घेतल्यानंतर वर्षाचे आंतच मोटर विकण्याची वेळ आल्यास एका मालकाकडून दुसऱ्या मालकाकडे मोटर जातांना दुसऱ्या मालकास फिरून नव्यानें "ए" परवाना मिळाल्याशिवाय मोटरबस भाड्यानें चालवितां येत नाहीं. नोंदबुकांत अशा एका मालकाकडून दुसऱ्या मालकाकडे गेलेल्या गाड्या नव्या गाड्यांचे वर्गांतच घातलेल्या असल्यानें दरवर्षी फक्त नव्याच गाड्या किती नोंदविल्या गेल्या हें सांगतां येत नाहीं. तसेंच मुंबईस मोटरींची खरेदी केल्यानंतर तेथेंच त्यावर्षी ती नोंदविली गेल्यास ती ज्या जिल्ह्यांत जाते, तेथें तिची फिरून नोंद होत नसल्यानें, मुंबई शहरांतील मोटरबसांची संख्या वास्तविक संख्येपेक्षां जास्त पडून जिल्ह्यांतून मात्र मोटरी वस्तुतः जास्त, पण नोंदबुकांत त्यांची संख्या कमी असलेली आढळून येते. पोलिस नोंदणीची हल्लींची पद्धति सुधारल्याशिवाय मोटरबाबतचे व्यवस्थेशीर आंकडे उपलब्ध होणें शक्य नाहीं.

(२) प्रत्येक मोटरमालकाजवळ असणाऱ्या मोटरींची संख्या

वर उल्लेख केल्याप्रमाणें प्रांतिक सरकारच्या नोंदणींत घोटाळा उडविणारे जसे प्रकार

देशावरील चार जिल्ह्यांत १९३२-३३ सालीं असणाऱ्या बसमालकांची व त्यांच्या मालकीच्या बसांची संख्या

(मालकीच्या) बसांची संख्या	पुणें		सातारा		अहमदनगर		सोलापूर	
	बसमालकांची संख्या	बसांची संख्या	बसमालकांची संख्या	बसांची संख्या	बसमालकांची संख्या	बसांची संख्या	बसमालकांची संख्या	बसांची संख्या
एक बस.	१६३	१६३	१८७	१८७	१५७	१५७	११८	११८
दोन बसा.	३३	६६	३४	६८	१९	३८	२२	४४
तीन बसा.	२२	६६	१२	३६	४	१२	४	१२
चार बसा.	१८	७२	३	१२	३	१२	१	४
पांच बसा.	४	२०	३	१५	...	...	२	१०
सहा बसा.	३	१८	१	६	३	१८	...	...
सहापेक्षां जास्त बसा.	५	६८	४	६९	...	...	३	२३
एकंदर.	२४८	४७३	२४४	३९३	१८६	२३७	१५०	२१६

आहेत, तसेंच प्रत्येक जिल्ह्याच्या नोंद्‌बुकांतूनही आढळून येतात. उदाहरणार्थ कांहीं जिल्ह्यांत भाड्याच्या बसा व टॅक्सी यांचे वेगळालें वर्गीकरण केलेलें आढळतें. तर कांहींत तसें तें आढळत नाहीं. पुणें जिल्ह्यांत भाड्याच्या बसा व टॅक्सी या वेगवेगळ्या नोंदलेल्या आहेत. नगर व सोलापूर जिल्ह्यांत टॅक्सी फारशा नाहींतच कोकणांतील दोन जिल्ह्यांत एक टन पेक्षां लहान अशाच मोटरींचा वापर जास्त असल्यानें येथें भाड्याच्या टॅक्सींची संख्या बरीच आहे.सातारा जिल्ह्यांतही कोकणांतील रहदारीसाठीं म्हणून कांहीं मोटरमालकांनीं टॅक्सी ठेविलेल्या आहेत.

वर दिलेल्या तक्त्यावरून देशावरील चार जिल्ह्यांतील प्रत्येक मोटर मालकाजवळ प्रत्येकी किती मोटरी आहेत हें दिसून येईल. हा तक्ता आम्ही प्रत्येक जिल्ह्यांतील पोलिसांच्या नोंदबुकवरून तयार केलेला आहे. ज्या इसमांनीं मोटरी हप्त्यावर आणलेल्या असतात त्यांची देखील मोटरमालकांतच गणना केलेली आहे. कारण आपल्या विशेषांत मोटर-विक्रेता म्हणजे दलाल किंवा कंपनी यांची गणना मालक म्हणून करणें बरोबर नाहीं तक्ता वाचतांना दुसरी ही गोष्ट ध्यानांत धरावयास पाहिजे कीं, प्रत्येक जिल्ह्याची माहिती निरनिराळी गोळा केली असल्यामुळें कांहीं मालकांचा उल्लेख दुबार होण्याचा संभव आहे. असें झालें असलें तरी आम्हांस या तक्त्यावरून ज्या गोष्टी प्रामुख्यानें दाखवावयाच्या आहेत त्यांस फारसा बाध येत नाहीं. तक्त्यावरून असें आढळून येईल कीं, एकंदर १३०९ बसांपैकीं ६२१ बसांस प्रत्येकीं एकेक मालक आहे, म्हणजे एका मालकाजवळ एकच बस आहे, व जास्तींत जास्त ६२१ मोटरमालकांपैकीं ६२१ एक मोटरवालेच आहेत. राहिलेल्या इतर मालकांपैकीं ज्यांच्याजवळ दोन किंवा तीन मोटरी आहेत अशांचीच संख्या जास्त आहे. अशा तऱ्हेनें विशेष करीत गेल्यास असें आढळून येतें कीं, ज्यांच्याजवळ दोन ते सहापर्यंत बसेस आहेत अशा मालकांची संख्या १८८ असून त्यांच्याजवळ असणाऱ्या मोटरींची संख्या ५२३ भरते. हें सर्व वजा केलें तर सहाहून ज्यांच्याजवळ जास्त मोटरी आहेत असे फक्त बाराच मालक राहतात. या बारा मालकांच्या मालकीच्या मोटरींची संख्या १६५ भरते. मिचेल कर्कनेस रिपोर्टवरून असेंच आढळून येतें कीं,सबंध हिंदुस्थानांतही एकच मोटर बाळगणाऱ्या मालकांची संख्या जास्त आहे. हिंदुस्थानांतील स्थितीशीं साम्य असणाऱ्या इतर देशांतूनही अशाच प्रकारची परिस्थिति आढळून येते.

(३) बसांची स्थलवार विभागणी

वरीलप्रमाणेंच निरनिराळ्या जिल्ह्यांतील मोठमोठ्या ठिकाणीं किती बसा आहेत हें समजण्यासाठीं आम्हीं खालीं दिलेला तक्ता तयार केला. जिल्ह्याच्या मोटर नोंदणी बुकांत मोटरीबरोबरच मालकांचे पत्ते दिलेले असल्यानें हा तक्ता आम्हांस तयार करतां आला. ज्या ठिकाणीं मोटरींची संख्या २० हून कमी भरली अशीं ठिकाणें या तक्त्यांत दाखविलीं नाहींत.

(४) सहा जिल्ह्यांतील २० अगर विसापेक्षां जास्त मोटरीं असणारीं ठिकाणें

ठिकाण	मोटारींची संख्या
पुणें शहर	२५३
सोलापूर	१३७
कोल्हापूर	११४
अहमदनगर	१११
सातारा	७८
संगमनेर	५८
कऱ्हाड	५१
अलीबाग	४६

महाड	३७
रत्नागिरी	३५
तळेगांव (दाभाडे)	३२
चिपळूण	३२
वाई	३०
घोडनदी	२६
पनवेल	२१
पंढरपूर	२०

फक्त पुणें शहरांतच काय त्या २०८ हून अधिक मोटरबसा नोंदविल्या गेल्या आहेत. जेथें १०० पेक्षां जास्त परंतु २०० पेक्षां कमी मोटरी आहेत अशीं तीन ठिकाणें असून चार ठिकाणीं ४० हून अधिक पण १०० हून कमी मोटरबसा आहेत. ज्या ठिकाणीं १० पेक्षां जास्त परंतु २० हून कमी मोटरी आहेत अशा स्थळांची संख्या १८ असून तेथील एकंदर मोटरींची संख्या २५० आहे. ज्या ठिकाणीं ५ हून अधिक पण १० हून कमी मोटरी आहेत, अशीं २८ स्थळें असून तेथील मोटरींची संख्या ८५ आहे, व पांचांहून कमी मोटरी असणारीं १७५ स्थळें असून तेथील एकंदर मोटरींची संख्या १५८ आहे. ज्यांच्या मोटरी एखाद्या ब्रिटिश जिल्ह्यांत नोंदविल्या गेल्या आहेत, पण ज्यांचें राहण्याचें ठिकाण एखाद्या हिंदी संस्थानांत आहे अशा मोटरमालकांच्या मोटरी वरील सर्व हिशेबांत जमेस धरल्या गेल्या आहेत. परंतु संस्थानांतल्या संस्थानांतच फक्त चालणाऱ्या व बाहेर नोंदल्या न गेलेल्या अशाही कांहीं मोटरी असण्याचा संभव आहे. आम्हांस संस्थानांतील मोटरनोंदणीचे आंकडे न मिळाल्यानें तेथील मोटरींची तपशीलवार माहिती येथें देतां आली नाहीं. व त्या सर्व वरील हिशेबांत जमेसही धरितां आल्या नाहींत.

(५) प्रश्नावल्या व त्यांजवरून काढलेली माहिती.

आमच्या संशोधकानें प्रवासांत असतांना एकंदर १५५ प्रश्नावल्या भरल्या. या १५५ मोटरमालकांजवळ एकंदर ३६३ मोटरी होत्या. सर्व जिल्ह्यांस या बाबतींत एकसारखेंच महत्त्व दिलेलें नसलें तरी प्रत्येक ठिकाणच्या परिस्थितीचा विचार करून व त्या त्या ठिकाणास योग्य तें महत्त्व देऊन किती प्रश्नावल्या भरावयाच्या हें ठरविण्याचा प्रयत्न केला होता. तसेंच सर्व प्रकारच्या मोटरमालकांकडून प्रश्नावल्या भरून घेण्याचा प्रयत्न केला असला, तरी ज्यांचा धंदा चांगला चालला असून मोठ्या प्रमाणावर अगर विशेष व्यवस्थित दिसला अशांकडून प्रश्नावल्या जास्त भरून घेणें श्रेयस्कर वाटलें. कारण धंद्याविषयीं सर्वांगपरिपूर्ण माहिती जमवितां यावी हा उद्देश असल्यानें जेथें तशी माहिती मिळण्याचा संभव जास्त, अशा स्थळाकडे लक्ष वेधलें जाणें साहजिक होतें. असें असून देखील सर्व बाजूंचो सर्व प्रकारचा माहिती मिळावी म्हणून प्रश्नावल्यांची वांटणी जितकी चौफेर करतां येणें शक्य होतें तितकी केली.

(६) मालक-गाडीवान

ज्या मोटरमालकांजवळ फक्त एकच मोटर असते अशांपैकीं बरेंसचे मालक स्वतःच मोटर चालवितात. आमच्या १५५ च्या यादींतील ८४ एक-मोटर-मालकांपैकीं ३४ स्वतःच मोटर चालवीत असलेले आढळून आले. ज्यांच्याजवळ एकपेक्षां अधिक मोटरी आहेत अशा मालकांपैकीं देखील ७ मालक एक मोटर स्वतः चालवीत असून राहिलेल्या मोटरी चालविण्यासाठीं त्यांनीं गाडीवान ठेविलेले होते. प्रश्नावल्यांतील प्रमाण सगळीकडे लागू आहे असें धरल्यास या मार्गांत एकंदर मोटर-मालकांपैकीं जवळजवळ ३०० मोटरमालक स्वतः मोटर चालवितात असें म्हटल्यास अतिशयोक्ति होणार नाहीं.

(७) मार्गाची लांबी व रोजी प्रवासाचें अंतर

मोटरी ज्या ज्या वाटांवरून प्रवास करतात त्या त्या वाटांची लांबी किती या विषयींची जी माहिती आम्हांस मिळाली ती खालीं दिलेल्या तक्त्यांत दाखविली आहे. एकंदर प्रश्नावल्यांतील बसांपैकीं ३२६ बसा ज्या मार्गावरून जातात, त्या विषयींची ही माहिती आहे.

बसा ज्या वाटांवरून जातात त्या वाटांच्या लांबीवरून केलेली बसांची विभागणी

मैल ५-१०	मैल ११ २०	मैल २१-३०	मैल ३१-४०	मैल ४१-५०	मैल ५१-६०	मैल ६१-७०	मैल ७१ ८०
४	२६	६७	४७	५६	३४	३४	२२
मैल ८१-९०	मैल ९१-१००	मैल १०१-१२०	मैल १२१-१४०	मैल १४१ वरील			
१९	४	४	४	५		एकूण.	३२६

या तक्त्यावरून लहानमोठ्या वाटांचे प्रकार किती विविध आहेत हें दिसून येईल. केवळ एकाद्या शहरांतले शहरांत फिरणाऱ्या मोटरींचा समावेश अर्थात आमच्या माहितींत केलेला नाहीं.

तक्त्यांत दाखविलेली सर्वांत मोठी वाट १६१ मैलांची आहे. ९० किंवा त्याहून जास्त मैलांच्या वाटांवरील रहदारी करणाऱ्या मोटरींची संख्या फारच कमी आहे. तक्त्यावरून असें दिसून येतें कीं २१ ते ३० व ४१ ते ५० मैलांवरील वाटांवर मोटरींच्या रहदारीचें प्रमाण जास्त असतें. या तक्त्यावरून अमक्या एका मैलांचे दरम्यानच्या वाटांवरच मोटरींची रहदारी जास्त होते असें सांगतां येणार नाहीं. एकंदरीनें कमींत कमी १० मैल व जास्तींत जास्त १०० मैल अशा वाटांवरच मोटरी जास्त प्रमाणांत रहदारी करतांना आढळून येतात.

वरीलप्रमाणेंच प्रत्येक मोटरींचा रोजचा प्रवास किती मैलांचा होतो त्याचें प्रमाण ठरविण्याचाही आम्हीं प्रयत्न केला. यासंबंधींची संपूर्ण माहिती मिळण्यास जरा त्रास पडला. कारण बहुतेक मोटरमालक प्रत्येक मोटरीचा रोज प्रवास किती होतो याचे आंकडे ठेवीत नाहींत. परंतु प्रश्नावल्या भरीत असतांना सूचक प्रश्न विचारून यासंबंधानें जेवढी माहिती एकत्रित करतां आली तेवढी केली. त्यावरून खालीं दिलेला तक्ता तयार केला आहे.

रोजच्या प्रवासाच्या मैलांवरून केलेली बसांची विभागणी

मैल २१-३०	मैल ३१-४०	मैल ४१-५०	मैल ५१-६०	मैल ६१-७०	मैल ७१-८०
३	१७	३५	२३	१४	८८
मैल ८१-९०	मैल ९१-१००	मैल १०१-१२०	मैल १२१-१४०	मैल १४१ चे वरते	
४५	५०	२४	३४	२९	एकूण ३६२

प्रश्नावल्यांतील ३६३ मोटरींपैकीं ३६२ मोटरींसंबंधींची माहिती येथें सांपडते. मोटरी दुरुस्त करण्यांत किंवा पास करून घेण्यांत जी दिवसमोड होते त्यांचा या नकाशांत विचार केलेला नाहीं. या नकाशा-वरून ७१ ते १०० मैल ज्यांचा रोजचा प्रवास होतो अशा मोटरींच्या संख्येचें प्रमाण जास्त असलेलें आढळून येतें. अशा मोटरींचें प्रमाण जवळजवळ शेंकडा ५० पडतें. जवळ जवळ शेंकडा १० मोटरी ४१ ते ५० मैल प्रवास करतात; शेंकडा २५ शंभर मैलांहून अधिक प्रवास करतात. ज्यांचा प्रवास ४० मैलांहून कमी होतो अशा मोटरींचें व १६० मैलां-हून जास्त प्रवास होणाऱ्या मोटरींचें प्रमाण फारच कमी आहे.

मोटरी लांबच्या किंवा नजीकच्या वाटांवर कां चालविल्या जातात ? त्यांचा रोजचा प्रवास कमीजास्त होण्याचीं कारणें काय ? कमी किंवा जास्त प्रवास करण्यांत नफ्यातोट्याचें प्रमाण जास्त असर कमी पडतें किंवा काय ? अशा प्रकारचे प्रश्न आम्हीं प्रश्नावल्यांत घातले होते. परंतु त्यांची समाधानकारक उत्तरें मि-ळालीं नाहींत. मोटारमालकांकडून जीं उत्तरें मिळालीं त्यांतील कांहीं येथें देत आहोंत [१] वाट घराजवळची म्हणून तीच पसंत करतो. [२] रात्रीं मुक्कामास घरीं येता येतें. [३] वाटेवर फारशी इतर मोटारींची चढाओढ नाहीं (४) बरींच वर्षें याच वाटेवरून जात असल्यानें आतां बदलीत नाहीं. (५) आमच्या संघाच्या मोटरी याच वाटेवरून जावयाच्या असें ठरलें असल्यानें हीच वाट पसंत करणें भाग पडतें. इ. इ. लहान मोठ्या वाटांत जास्त किफायतशीर कोणती होण्याचा संभव असा प्रश्न विचारतां बहुतेकांनी कमी लांबीच्या वाटांवर जास्त खेपा करणें किफायतशीर होईल असें सांगितलें. परंतु सध्यां बहुतेक सर्वच वाटांवरून चढाओढ बरीच असल्यानें मोटर-मालकांस वाटेसंबंधीं स्वतःच्या आवडी जरा बाजूलाच ठेवाव्या लागतात. कारण जवळजवळच्या वाटांवरून मोटरींची गर्दी पण जास्त असते. अशा स्थितींत इच्छा असूनही पुष्कळशा मोटरमालकांस घरा पासून दूरवरच्या एखाद्या जास्त लांबीच्या वाटेवर मोटर चालविणें भाग पडतें. बहु-तेक ठिकाणीं—मधूनमधून कां होईना पण जरूरी भासते—म्हणून संघ स्थापन होत असल्यानें अशा संघांतील एक मोटर-वाल्या मालकासहि लांबचे प्रवास करणें शक्य होतें. यावरून हें उघड दिसतें कीं, वाटेची पसंति मोटरमालकाचे स्वतःचे सोईवर व त्या त्या वाटांवर त्यावेळीं चालत

असलेल्या चढाओढीचे प्रमाणावर अवलंबून असते.

(८) फेर नोंद

एका जिल्ह्यांत मोटरींची नोंद करून ती इतर जिल्ह्यांत भाड्यासाठीं चालवावयाची झाल्यास मोटरमालकास त्या दुसऱ्या जिल्ह्यांतील पोलिस अधिकाऱ्यांकडून "फेर नोंद" करवून घ्यावी लागते. अशा "फेर-नोंदी"स १ रु. फी पडते. एका जिल्ह्यांत मोटरींची तपासणी होऊन ती पास झाली असल्यास दुसऱ्या जिल्ह्यांत "फेर नोंदी" करितां ती पास करून घ्यावीच लागते असें नाहीं. परंतु सर्वच जिल्ह्यांतील व संस्थानांतील अधिकारी एक प्रकारचीच शिस्त बाळगीत नसल्यानें "फेर नोंद" करून घेतांना दुसऱ्या जिल्ह्यांत मोटर पुन्हां पासही पण करून घ्यावी लागते. संस्थानांतील मोटरीस अशी "फेर नोंद" करून घेते वेळीं पास व्हावेंच लागतें.

देशावरील चार जिल्ह्यांत साधारणपणें १॥ टनी मोटर जास्त प्रमाणांत उपयोगांत आणली जाते. १९३२–३३ सालीं कोंकणांतील दोन जिल्ह्यांतून १ टन किंवा त्याहून कमी वजनाच्या मोटरीच वापरण्याचा प्रघात होता. कारण त्यावेळीं बहुतेक रस्त्यावरून १॥ टनी मोटरी चालविण्यास तेथें परवाना मिळत नसे.

(९) किरकोळ माहिती

खालीं दिलेल्या तक्त्यांत १९२३ पासून १९३३ पर्यंत पोलिसतपासनिसांनीं दरवर्षी प्रत्येक जिल्ह्यांत तपासलेल्या भाड्याच्या मोटरींचे आंकडे दिले आहेत. या आंकड्यांत दुबेरजी झाली असण्याचा संभव असल्यामुळें प्रत्येक जिल्ह्यांत दरवर्षी इतक्या भाड्याच्या मोटरी होत्या असें सांगतां येत नाहीं; तरी एकंदर भाड्याच्या मोटरींच्या वाढीचाचतचा स्थूल कल्पना या तक्त्यावरून करितां येईल. सुरुवातीच्या वर्षांतील मंद-वाढ, मध्यंतरींच झपाट्यानें झालेली वाढ व १९३० नंतरची मंदी या सर्व गोष्टी येथें स्पष्टपणें दिसून येतात.

१९२३ ते ३३ पर्यंत दरवर्षी तपासणी करून भाड्यानें फिरण्यासाठीं परवाना मिळालेल्या बसांची सहा जिल्ह्यांतील संख्या दाखविणारा तक्ता

जिल्हा	१९२३	१९२४	१९२५	१९२६	१९२७	१९२८	१९२९	१९३०	१९३१	१९३२	१९३३
पुणें.	२४९	२९२	३१२	३४८	४२२	५८८	६८३	७३५	७१६	६२४	६३२
सातारा.	९५	२४१	२८७	२२०	४२६	५३८	६७१	५९९	५७३	४८३	४५९
अहमदनगर	...	...	...	...	...	२१४	१९९	३२१	२७८	२७१	२९५
सोलापूर.	...	...	...	...	...	...	२४४	२६२	२५५	२३२	२१२
कुलाबा.	७६	१०४	१२५	१४१	१६५	१८९	२९५	२२४	२२५	२१५	२२३
रत्नागिरी.	...	...	...	१८०	२२५	१४४	१६५	२३६	१९०	२३०	२८९

प्रकरण ३ रें

मोटारबसांची विक्री व त्यांस लागणारें भांडवल

येथें मोटर बसांची विक्री कशी होते, मोटर-खरेदीस लागणारें भांडवल कोठून येतें, वगैरे गोष्टींचा ऊहापोह करावयाचा आहे. मोटर विकत घेतांना एक तर त्या नव्या असतात किंवा वापरलेल्या असतात; व त्या नगद पैसे देऊन अगर हप्तेबंदीनें घेतल्या जातात. नव्या हप्तेबंदीनें घेतल्या जाणाऱ्या मोटरी, मोटर कंपन्यांच्या एजंटांकडून घेतल्या जातात. जुन्या किंवा वापरलेल्या मोटरी त्यांच्या पूर्वीच्या मालकांकडून किंवा जुन्या मोटरी विकणाऱ्या व्यापाऱ्यांकडून घेतलेल्या असतात. मोटरींच्या धंद्यांत पडणाऱ्या लोकांची आर्थिक परिस्थिति फारशी समाधानकारक नसल्यानें, म्हणजे त्यांच्याजवळ भांडवलाचा अभाव असल्यानें त्यास बहुतेक मोटरी हप्तेबंदीनें किंवा कर्जाऊ रकमा काढून खरेदी कराव्या लागतात.

(१) रोखीनें व हप्तेबंदीनें खरेदी होणाऱ्या मोटरींचें प्रमाण

मोटर नोंदबुकांत मोटरीसंबंधानें माहिती भरतांना सर्व हप्ते भरलेले नसल्यास विक्रेता व खरीददार या दोघांच्याही नांवाचा उल्लेख केलेला असतो.

१९३२-३३ सालांत देशावरील चार जिल्ह्यांत हप्त्यांनीं विकत घेतलेल्या मोटरबसांची संख्या खा ीं दिल्याप्रमाणें होती:—

पुणें २०३, अहमदनगर ४७, सातारा १०७, सोलापूर ४७. हे आंकडे पोलिस कचेऱ्यांतील नोंदबुकांतून घेतले आहेत.

गेल्या कांहीं वर्षांत हप्तेबंदीनें होणाऱ्या नव्या मोटरींच्या विक्रीच्या प्रमाणांत थोडी बहुत घट झाली असावी असें दिसतें. ही विक्री १९३१ सालापासून पुढें कमी होऊं लागली असेंही दिसतें; कारण आम्हांस नव्या व जुन्या गाड्यांच्या खरेदीविक्रीचे दोन मोठ्या कंपन्यांकडून जे आंकडे मिळाले त्यावरून या गोष्टी सिद्ध होतात. हे मिळालेले आंकडे १९३०-३१ चे आहेत'

	१९३०,	१९३१
रोखीनें विकलेल्या गाड्या (नव्या व जुन्या)	३६	४३
हप्तेबंदीनें ,, ,, (,, ,, ,,)	१४४	८८
एकंदर विक्री	१८०	१३१

या कोष्टकावरून गाड्यांची विक्री कमी झालेली तर आढळून येतेच, पण त्याबरोबरच हप्तेबंदीनें होणारें विक्रीचें प्रमाणही कमी दिसून येतें. सध्यांच्या हलाखीच्या परिस्थितींत हप्तेबंदीनें गाडीविक्री मोठे व्यापारीहि फारसे करण्यास धजत नाहींत. असें खुद्द एक दोघां व्यापाऱ्यांनींच आम्हांस सांगितलें. त्यांच्याच सांगण्यावरून आम्हांस हेंही पण कळलें कीं, सध्या मोठ्या व्यापाऱ्यांचा पूर्वीपेक्षां अशा विक्रीचें प्रमाण दिवसेंदिवस कमी करण्याचा प्रयत्न आहे.

जे व्यापारी जुन्या गाड्या विकत घेऊन त्या दुरुस्त करून विकतात, त्यांच्या बाबतींत मात्र असें सांगतां येईल कीं, हप्तेबंदीनें विक्री करण्याचे त्यांचे नियम इतके कडक असतात कीं, त्यांना गिऱ्हाईकानें हप्ते पुरते न भरले, तरी नुकसान येण्याचा फारसा संभव नसतो.

(२) हप्तेबंदीची पद्धत

हप्त्यानें विकल्या जाणाऱ्या गाड्या साधारणपणें खालील अटींवर विकल्या जातात. एकंदर ठरलेल्या किंमतीचा तिसरा हिस्सा सुरवातीस भरावा लागतो व त्या बरोबर विम्याचा हप्ता व खरेदीखताची फी यांचीही रक्कम भरावयाची असते. ही ठेव शेवटला हप्ता भरतेवेळीं कापून दिली जाते. बाकी राहिलेली हे रक्कम व त्यावरील

शें. १० प्रमाणें व्याज वर्षभरांत ११ मासिक हप्त्यांनीं भरावयाची असते. जुन्या गाड्यांच्या खरेदी-विक्री-खतांतील नियम पुष्कळच सोईचे असतात. पण त्यांतही पैसे किंवा हप्ते घेण्याची तऱ्हा अशाच प्रकारची असते. रकमेवरील व्याज मोठे व्यापारी बहुतेक शें. १० प्रमाणें आकारतात. परंतु लहान व्यापारी गिऱ्हाइकाची पत ओळखून व प्रसंगानुसार शें १२ ते १८ पर्यंतही व्याज आकारतात. एका मोठ्या मोटरीच्या व्यापाऱ्याकडून आम्हांस असें सांगण्यांत आलें कीं, गाडीची किंमत १८०० रुपयांहून जास्त असल्याशिवाय त्या गाडीचा विमा काढण्यास गिऱ्हाइकास सांगण्यात येत नाहीं. वापरलेल्या गाड्यांची विक्री करणारे व्यापारी विम्या वगैरेच्या फारशा अटीं कधींच घालीत नाहींत.

ह्या खरेदीविक्रीचा व्यवहार पैशाचे दृष्टीनें कसा होतो, हें एक उदाहरण देऊन स्पष्ट करितां येईल. नवी गाडी खरेदी करणारास गाडीची एकतृतीयांश किंमत व त्याचबरोबर पहिल्या वर्षाचा विम्याचा हप्ता व इतर किरकोळ खर्च मिळून रु. १४०० पर्यंत भरणा करावा लागतो. (येथें सर्वत्र गाडीची किंमत ३००० रु. धरलेली आहे.) या शिवाय गाडीवरील सांगाडा बसविण्यास ३००-४०० रु. खर्च येतो. नव्या गाडीवर सांगाडा बसविलेला मिळत नाहीं. त्याची किंमत वेगळी पडते. मोटरचे कांहीं सुटे भागही विकत घ्यावे लागतात. बाकी राहिलेली दोन तृतीयांश रक्कम ११ हप्त्यांनी फेडावयाची म्हणजे साधारण दरमहा हप्ता रु. २०० चा बसतो. हेंच जर वापरलेली गाडी विकत घेण्याची असली (आपण तिची किंमत रु. १८०० धरूं) तर पहिली भरण्याची रक्कम फक्त ६०० रु. असेल. वापरलेल्या गाडीवर सांगाडा आयताच बांधलेला मिळतो. म्हणजे धंद्यांची सध्यांची परिस्थिति पाहतां लोक साधारणपणें वापरलेल्या मोटरी कसे विकत घेण्याचा संभव आहे हें दिसून येईल. वापरलेल्या मोटरींत किंमतीच्या मानानें जास्त कमी रकमांचे हप्ते भरण्याची बरीच सोय असल्यानें एखाद्या ड्रायव्हरास देखील १५०-२०० रु. भांडवलावर मोटर घेऊन मोटर-मालक म्हणून धंद्यास सुरवात करतां येते. कारण जुन्या मोटरी विकणारे कांहीं व्यापारी हप्त्यानें मोटर विकतांना पहिल्यानें भरणा करण्याची रक्कम देखील इतर हप्त्यांच्या रकमे इतकीच म्हणजे १५० रु. पर्यंत घेतात. असे व्यापारी व्याजाचा दर मात्र बराच लावितात. कांहीं व्यापारी हप्त्यांची संख्याही जास्त ठेवितात. अशा रीतीनें थोड्या भांडवलावरही या धंद्यांत शिरकाव करून घेणें किती सोपें झालें आहे हें दिसून येईल.

हप्ते-बंदीच्या पद्धतींत सर्व हप्ते भरून होईतोंपर्यंत मोटर विकत घेणाराचे ताब्यांत पूर्णपणें येत नाहीं. या पद्धतींत विम्याचे अटींशिवाय इतरही पुष्कळशा अटी विकत घेणाऱ्यांवर लादल्या जातात. या अटी बहुतेक सर्वत्र सारख्याच असतात. व वापरलेल्या मोटरी विकणाऱ्यांच्या विक्री खतांतही साधारणपणें अशाच अटींचा समावेश होत असल्यानें त्यांतील प्रमुख येथें दिल्या आहेत.

(१) गाडीवर काढलेल्या विम्याबद्दल ज्या रकमा विकत घेणाऱ्यास (येथें विकत घेणारा असा शब्द घातला असला तरी करारनाम्यांत Hired म्हणजे भाड्यानें मोटर घेणारा असा शब्द घातला असतो) विमा कंपनीकडून मिळण्यासारख्या असतील त्या रकमा विकत देणाराच्या नांवावर जमा व्हाव्यात (२) विकत घेणारा इसम गाडी गहाण ठेवून कोणत्याहि प्रकारच्या रकमा कोणाकडून घेणार नाहीं व गाडी अमुक एक ठराविक ठिकाणांहून बाहेर नेणार नाहीं (३) विकत घेणारा इसम गाडीची मोडतोड करणार नाहीं, ती नेहमीं सुस्थितीत ठेवील, जेव्हां जेव्हां विकत देणाऱ्या इसमांचा माणूस गाडी पहाण्यास येईल

तेव्हां त्यास गाडी दाखविली जाईल. गाडींत विक्रेत्याच्या परवानगीशिवाय दुरुस्ती किंवा बदल करणार नाहीं व गाडीची मोडतोड झाल्यास विक्रेता सांगेल त्याप्रमाणें स्व-खर्चानें तिची दुरुस्ती करून देईल (४) विक्री-खतांतील अटीप्रमाणें वागण्यास विकत घेणारा इसम चुकला किंवा त्यानें वेळेवर हप्त्याच्या रकमा भरल्या नाहींत तर विक्रेत्यास गाडी ओढून नेण्याचा अधिकार राहील (५) सर्व हप्ते भरून होण्याच्यापूर्वी केव्हांहि एकदम गाडीच्या किंमतीची सर्व रक्कम भरण्याचा अधिकार विकत घेणारास राहील. विकत घेणारानें अशी एकदम रक्कम भरल्यास विक्रेता त्यास कांहीं सूट देईल.

नवीन गाड्या हप्त्यानें विकणारास अशा प्रकारचे करार करून गाड्या विकणें दिवसेंदिवस जड भासूं लागलें असावें व म्हणून नव्या गाड्यांची हप्तेबंदीनें होणारी विक्रीही कमी होऊं लागली असावी. वापरलेल्या गाड्या हप्तेबंदीनें विकणारे व्यापारी करार जरी या नमुन्या-प्रमाणें करीत असले तरी गाडीवर आपला ताबा मात्र ते जास्त ठेवतात त्यामुळें त्यास पैसे बुडण्याची भीति रहात नाहीं. त्यांच्या करारांतच एक कलम असें असतें कीं, गाडी विकत घेणारानें (भाड्यानें घेणारानें) रोज गाडी चालवावी व दिवसाचे अखेरीस भाड्याची जी वसूली होईल तिची रक्कम पेट्रोल, ऑईल, व इतर आवश्यक खर्च वजा करून सावकाराचे दुकानावर किंवा पेढीवर आणून भरावेत. म्हणजे हप्त्यांची रक्कम महिन्याचे काठीं न भरतां रोजच्या रोज भरत जावी. गाडी भाड्यानें घेणाऱ्या इस-माचा चरितार्थ चालावा म्हणून विक्रेता महिन्याचे काठीं त्यास कांहीं रक्कम देतो. म्हणजे थोडक्यांत, हप्त्याची सर्व रक्कम भरून होईतोंपर्यंत गाडी खरेदी करणाऱ्या इसमांच्या हातीं गाडी तर पडतच नाहीं, परंतु तो अप्रत्यक्ष रीतीनें विक्रेत्याचा नोकर होऊन राहतो. नव्या गाड्यांची हप्त्यानें होणारी विक्री जर दिवसेंदिवस कमी होत असलेली दिसली तरी जुन्या गाड्यांची हप्तेबंदीची विक्री अशा तऱ्हेनें वाढत्या प्रमाणांतच आहे.

हप्तेबंदीनें विक्री करण्याची पद्धत चांगली किंवा वाईट याविषयीं विचार करण्याचें हें स्थान नाहीं. नव्या गाड्यांची हप्त्यावर होणारी विक्री जरी कमी होत असली व अशा प्रकारानें विक्री करण्यांत आपलें नुकसान होतें असें मोटर कार-खानदारांच्या दलालांचें म्हणणें असलें तरी वापरलेल्या गाड्यांचें हप्त्यानें होणाऱ्या विक्रीचें प्रमाण मात्र वाढत आहे हें खरें व वापरलेल्या गाड्या हप्त्यानें विकावयाच्या झाल्यास त्यासंबंधींच्या अटी फारशा त्रासदायक नसल्यानें, विशेषतः सुरवातीसच मोठी रक्कम धंद्यांत गुंतवावी लागत नसल्यानें, साधारण लोकांसही या धंद्यांत शिरण्यास वाव मिळतो. १५०–२०० रुपये एखादा ड्रायव्हर देखील धंद्यांत घालू शकतो. पुढें हप्ते रोजच्या मिळकतीवरच भरावयाचे असल्यानें त्यास ते प्रथम जड वाटत नाहीं. पुढें हप्ते भरणें कठीण झाल्यास हातची गाडीही जाते व पुन्हां ड्रायव्हरचा धंदा करावा लागतो. हा दूरवर विचार त्यांच्या मनांत शिरतच नाहीं. आमच्या मतें अशा प्रकारच्या लोकांचाच धंद्यांत बऱ्याच मोठ्या प्रमाणावर शिरकाव झाल्यामुळें व गाड्या जुन्या कां होईना पण स्वस्त मिळत असल्यामुळेंच धंद्यांत जास्त लोकांचा भरणा होऊन चढाओढ उत्पन्न होण्यास कारण झालें आहे.

(३) गिऱ्हाइकांचें भांडवल

गाड्या रोखीनें खरेदी केल्या जातात किंवा हप्त्यावर घेतल्या जातात याबद्दल माहिती मिळण्यास फारसा त्रास पडला नाहीं. अशा प्रकारची माहिती देण्यास मोटरमालक नाखूष दिसले नाहींत. परंतु रोख खरेदीसाठीं किंवा हप्त्यानें मोटर घेतांना लागणारें सुरवातीचें भांडवल कोठून आलें या प्रश्नास मात्र

सरळ उत्तर मिळण्यास फार त्रास पडला, म्हणून यासंबंधान येथें दिलेली माहिती पुष्कळ अंशी फिरतीवर गोळा केलेल्या सर्व साधारण माहितीवरून काढलेली अनुमानवजा अशी आहे. एवढें मात्र म्हणतां येईल कीं, ही पहिल्या प्रथम लागणारी रक्कम बहुतेक कर्जाऊ काढलेली असते. विकत घेतली जाणारी गाडीच या रकमेसाठीं एक प्रकारचें तारण म्हणून लिहून दिलेली असते. याशिवाय आणखी तारण म्हणून घर, जमीन, घरांतील दागिने वगैरेही गहाण ठेवावे लागतात. या धंद्यांत कर्जाऊ रकमा गुंतविणारे सावकार इतर सावकारापेक्षां भिन्न प्रकारचे नसतात. गिऱ्हाइकाप्रमाणें व्याजाचे दर शें. ९ पासून २४ पर्यंतही असतात. हे सावकार मोटारींच्या धंद्यांत पैसे पेरतात; त्याचप्रमाणें इतर धंद्यांतही त्यांचे पैसे गुंतविलेले असतात. यांपैकीं कांहीं सावकार जुन्या मोटरी विकणाऱ्या कांहीं व्यापाऱ्यांप्रमाणेंच पैसे वसुली करण्याचा प्रघात ठेवतात. म्हणजे ते गाडी विकत घेणाऱ्याकडून रोजच्या मिळकतीचे पैसे पेढीवर जमा करून घेतात. कांहीं ठराविक वेळानंतर या जमलेल्या रकमेचा हिशेब करतात व पुढचे हप्त्याचे किंवा रोज मिळकतींपैकीं पैसे भरण्याचें मान ठरविण्यांत येतें. अशा रीतीनें हळूहळू आजचा रकमा व्याजीं लावणारा सावकार उद्यां एक दोन मोटरींचा मालक होतो व हळूहळू तो मोटर विक्रेताही पण होतो. जुन्या गाड्या हप्त्यावर घेण्यांत विकत घेणारास मोटरमालक बनण्याची फारशी संधीच मिळत नाहीं, कारण गाडी वरील हप्ते भरून होतात न होतात तोंच ती गाडी विकून टाकण्याची पाळी येते व पुन्हां नवी गाडी घ्यावयाची झाल्यास कर्जाऊ रकमेंच हप्ते वगैरे सुरू होतात.

धंद्याची सद्यःस्थिति अशा प्रकारची असल्यानें जिल्ह्यांतील बँका कर्जाऊ रकमा या धंद्यांत गुंतवूं शकत नाहींत किंवा मोटर-मालकांच्या देखील सहकारी पेढ्या अगर इतर संस्था निघालेल्या नाहींत.

(४) दलाल (एजंटस्)

मोटर कंपन्या विक्रीच्या सोईसाठीं म्हणून प्रत्येक इलाख्यांत एक अगर दोन दोन मोठ्या पेढ्यास दलाल म्हणून नेमतात. खास कंपन्या कांहीं विशेष कारण असल्याशिवाय मोटरी स्वतः विकीत नाहींत. प्रत्येक इलाख्यांत त्या त्या इलाख्यांतील दलालाकडून विक्री होते एजंटास वर्षांत अमुक एक संख्येपर्यंच गाड्यांची विक्री करूं असें कबूल करावें लागतें व ठराविक गाड्यांची विक्री करावी लागते. जिल्ह्याजिल्ह्यांतून एजंट आपले पोटदलाल नेमतो. त्यांच्याशीं तो अशाच प्रकारचे करार करतो. कंपनी बहुतेक एजंटांस रोखीवरच माल विकते, जादा माल एजंटाकडे बहुतेक राहात नाहीं. एजंटास मात्र रोखीनें किंवा हप्तेबंदीनें माल विकण्याची मुभा असते.

मालाचा खप व्हावा म्हणून मोटरकंपन्या स्वखर्चानें जाहिराती देतात, परंतु यांत भर घालावयाची झाल्यास एजंटास ती स्वतःचे खर्चानें करावी लागते. तसेंच प्रचारक किंवा माल विकणारे लोकही एजंटांचेच असतात.

आपल्या गाड्या लोकांचे जास्त पसंतीस उतराव्या व गाडी घेतल्यावर मोटरींचे सामनासाठीं किंवा दुरुस्तीसाठीं गिऱ्हाइकास त्रास पडूं नये म्हणून कंपन्या आपल्या एजंटास, व एजंट सबएजंटास जिल्ह्याचे ठिकाणीं व इतर मोठ्या गांवीं मोटरींच्या सुट्या भागांचें दुकान, व दुरुस्तीसाठीं वर्कशॉप काढण्यास भाग पाडतात. असें झाल्यानें मोटर-मालकांची व ड्रायव्हरांची मात्र चांगली सोय होत आहे. नाहींतर गाडीचा एकादा भाग मोडल्यास व तो जवळपास मिळत नसल्यास गाडी बराचवेळ पर्यंत कित्येक वेळीं बरेच दिवसपर्यंत रिकामी सोडून द्यावी लागत असे. कांहीं कांहीं भाग तर पुणें मुंबईसारख्या ठिकाणींच फक्त मिळत असल्यानें ते आणविण्यांत वेळेचा व पैशाचा फार अपव्यय होत असे.

प्रकरण ४ थें

—ooOoo—

मोटरबसांची वाहतूक

(१) वाहतुकीचें प्रमाण

मुंबई इलाख्यांतील निरनिराळ्या रस्त्यांवरील रहदारीचें मान कसें आहे, किंवा प्रत्येक रस्त्यावरून मोटरी, गाड्या वगैरे किती जातात, याविषयीं माहिती कोठेंच गोळा केलेली नाहीं. अशा प्रकारची माहिती एकत्रित करण्याचे प्रयत्नही कधीं कोणी केलेले नाहींत. दिवसेंदिवस मोटर वाहतुकीचें प्रमाण वाढत असल्यानें प्रत्येक रस्त्यावरील वाहतुकीचें प्रमाण पाहून त्यांत योग्य अशा दुरुस्त्या त्या त्या रस्त्यावर करणें जरूर असते. नाहींतर रस्ते खराब होऊन वाहतुकीच्या दृष्टीनें बेकाम होतात. हें वाहतुकीचें प्रमाण कसें वाढत आहे, या व अशा इतर गोष्टींचा अभ्यास करून सुधारणा अमलांत आणण्यासाठीं १९२२ सालापासून इंग्लंडांत प्रत्येक रस्त्यावरील वाहतुकीचे आंकडे गोळा करण्यांत येत असतात या कामीं मध्यवर्ती सरकारचें रस्ताखातें, व इतर रस्ता-अधिकारी यांनीं सहकार्य करून वाहतुकीचें प्रमाण ठरविण्यास योग्य असे रहदारीचे आंकडे गोळा केले जातात व त्या आंकड्यावरून निरनिराळ्या रस्त्यांवर दुरुस्त्या कशा करावयाच्या, नवीन रस्त्यांचें बांधकाम कोठकोठें करावयाचें, पहिल्या दर्जाचे व दुसऱ्या दर्जाचे रस्ते असा भेद कसा पाडावयाचा, जातकर्मी वाहतुकीच्या मानानें कोणकोणत्या रस्त्यांचे पृष्ठभाग कशा प्रकारचे तयार करावयाचे वगैरे गोष्टी ठरवितात.

अमेरिकेंतील संयुक्त संस्थानांतही निरनिराळ्या वाटांवरून मोटरवाहनांची वाहतुक बऱ्याच मोठ्या प्रमाणांत वाढत आहे असें आढळून आल्यामुळें, बहुतेक सर्व संस्थानांतून रस्त्यावरील वाहतुकीचें मान ठरविण्यासाठीं मध्यवर्ती सरकारच्या रस्तेखात्याचे मुख्य अधिकारी यांनीं त्या त्या संस्थानांतील रस्तेअधिकाऱ्यांशीं सहकार्य करून प्रत्येक रस्त्यावरील वाहनांची वर्षांतील कांहीं ठराविक दिवशीं मोजणी करून त्यावरून एकंदर वाहतुकीचें प्रमाण बसविलें आहे. इंग्लंड व अमेरिका या दोन देशांत रस्त्यावरील वहातुकीचेसंबंधीं आंकडे जमविले जातात हें सांगण्याचा हेतु इतकाच कीं, आपल्या इकडेही मागील कांहीं वर्षांत मोटर बसांची वाहतुक बऱ्याच मोठ्या प्रमाणांत वाढत असल्यानें इकडील रस्त्यासंबंधींही व हतुकीचें मोजमाप करून त्याप्रमाणें रस्तेदुरुस्ती किंवा नव्या रस्त्यांच्या बांधणीच्या कामाची योजना ठरविणें इष्ट आहे. निरनिराळ्या रस्त्यावरील वाहतुकीचे आंकडे गोळा केल्यास त्यावरून रस्त्यांची सुधारणा, व त्यावर होणारा खर्च यासंबंधींच्या योजना करणें सुकर होतें. आपल्याकडे अशा प्रकारचें काम अजून मुळींच झालेलें नाहीं. आमच्या मतें निदान दर तीन वर्षांनीं तरी प्रत्येक रस्त्यावरील वाहतुकीचें प्रमाण किती आहे हें ठरविण्यासाठीं वहातुकीचें आंकडे गोळा होणें इष्ट आहे.

वहातुकीचे अशाप्रकारचे आंकडे गोळा करण्याची सरकारला आवश्यकताच भासत नसावी असें दिसतें. वास्तविक असे आंकडे गोळा करणें सरकारास सहज शक्य आहे. मुंबई इलाख्यांत तरी प्रत्येक रस्त्यावर १०-२० मैलांच्या अंतरावर दस्तुऱ्या असतात. या ठिकाणीं सर्वच बैलगाड्या, मोटरी व इतर वहातुकीचीं साधनें थांबतात. तसेंच सर्व रस्त्यांवरून ठिकठिकाणीं पोलिस चौक्या असतात. सध्यां देखील यापैकीं कांहीं पोलिस चौक्यावर मोटा-

रींचें नंबर, मोटर कोठून आली व कोठें जाते, तीन उतारूंची संख्या किती असते वगैरे गोष्टीचें टिपण केलें जातें. पण या टिपणाचा पुढें अधिकाऱ्यांकडून फारसा उपयोग केला जात नाहीं ही जाणीव असल्यानें म्हणा किंवा आंकडे पुढें कोणी तपासून ते बरोबर आहेत किंवा नाहीं हें पहात नसल्यानें ते बहुतेक बरोबर नसतात. पुष्कळ पोलिसचौक्यांवरून बरेच वेळां आंकडे टिपलेच जात नाहींत. निरनिराळ्या रस्त्यावरील वाहतुकीचें कांहींतरी प्रमाण ठरवितां यावें म्हणून आम्ही कांहीं जिल्ह्यांतील पोलीसचौक्यांवरील अशा लिहून ठेविलेल्या माहितीचा उपयोग करून पहाण्याचें ठरविलें. परंतु एकंदर आंकडे तपासून पाहिल्यानंतर ते अगदींच निकामी असल्याचें आढळून आलें. या आंकड्यावरून कोणत्याही विशिष्ट रस्त्यावर वर्षांतील कोणत्याही महिन्यांत वाहतुक किती असते हें ठरवितांच येईना. या बाबतींत अधिकाऱ्यांनीं जास्त लक्ष घालून पोलिस चौक्यांवरील टिपणें व्यवस्थित रीतीनें केलीं जातात किंवा नाहीं हें पहाणें जरूर आहे.

वाहतुकीसंबंधीं आंकडेवार माहिती मिळणें अशा तऱ्हेनें अशक्य झाल्यानें आम्हांस प्रश्नावल्यांवरूनच या संबंधी जेवढी माहिती मिळूं शकली त्या माहितीचा उपयोग करून घ्यावा लागला.

प्रश्नावल्यावरून १९३२–३३ सालीं निरनिराळ्या रस्त्यांवरून भाड्याच्या मोटरी किती असत एवढीच ढोकळ माहिती आम्हांस मिळूं शकली. ती प्रकरणाच्या शेवटीं तक्त्यांत दिली आहे. त्यावरून अर्थात् सर्व प्रकारच्या रहदारीचे—खासगी मोटरी, बैलगाड्या इ. प्रमाण ठरविणें अशक्य आहे, हें उघड आहे.

आपल्या इकडील बहुतेक सर्वच भाड्याच्या मोटरी उतारूंची ने आण करितात. निव्वळ मालाची ने आण करणाऱ्या मोटरींची संख्या फारच कमी आहे. तसेंच उतारूंची ने-आण करणाऱ्या मोटरी १–१॥ टनाहून अधिक वजनाच्या नसतात. इतर देशांतील परिस्थिति याहून वेगळी आहे. तिकडे मोठ्या वजनाच्या मोटरी जास्त प्रमाणांत आढळतात. आपल्या इकडील मोटरींतून साधारणपणें १६ ते १८ उतारूं नेतात. परदेशांत उतारू वाहणाऱ्या बऱ्याच मोटरी साधारणपणें ३० हून जास्त उतारूं नेतील इतक्या मोठ्या असतात. आपल्या इकडे मोठ्या मोटरी नसण्यास अनेक कारणें आहेत. जड मोटरी आमच्या इकडील रस्त्यावरून नेणें फारसें शक्य नाहीं, कारण त्यामुळें रस्ते फारच लवकर नादुरुस्त होतील; आपल्या इकडील शहरांतून व खेड्यांतून रस्ते अरुंद असल्यानें मोटरी वाटेवरून फिरू शकण्यास अडचण पडेल. तसेंच गांवाबाहेरील व घाटांतील रस्तेही अरुंद असल्यानें अवजड मोटरी सुरक्षित रीतीनें प्रवास करूं शकणार नाहींत. मोठ्या मोटरी नसण्याचें एक आर्थिक कारणही आहे. इतर देशांतून वाहतुकीचा धंदा करणाऱ्या मोठमोठ्या कंपन्या आहेत. तिकडे स्वतःची एक मोटर चालविणारे असे मोटर मालक फारसे आढळत नाहींत. या मोठ्या कंपन्या मोठमोठ्या मोटरी ठेवू शकतात, किंवा त्यांच्याकडे असणाऱ्या उतारूंच्या मोठ्या वहातुकीच्या प्रमाणासाठीं त्यांना मोठ्या मोटरी ठेवणेंच जरूर असते. आमच्याइकडे बहुधा मोटर मालक एकच मोटर चालवितो, किंवा जास्तीत जास्त म्हणजे त्याच्या दोनतीन मोटरी असतात; मोठ्या प्रमाणांत भांडवल व नियमित आणि बऱ्याच मोठ्या प्रमाणांत मिळणारे उतारूंचें गिऱ्हाईक याशिवाय मोठ्या मोटरी चालविणें शक्य नाहीं.

सध्यां अस्तित्वांत असलेल्या मोटरींतून उतारूंसाठीं सुखसोई कशा प्रकारच्या असतात, हें ज्यांनीं मोटर बसांतून प्रवास

केला आहे त्यांना वेगळे विशद करून सांगण्याची आवश्यकता नाहीं. बसा सुटण्याच्या किंवा कोणत्याही मुक्कामास पोहोंचण्याच्या वेळा ठरलेल्या नसल्यानें उतारूंचा खोळंबा होतो व प्रसंगीं बरेचसे हाल होतात. भाड्याचे दर ठरलेले नसल्यानें त्याबद्दलही त्रास होतो. गाडींत उतारू भरल्यानंतर सामान किती भरावयाचें याबद्दल कांहींच ठराविक पद्धत नसल्यानें बसण्याची गैरसोय होते. मोटार हाकणाऱ्यांचें यांत्रिक ज्ञान बेताचेंच व मोटरी सदासर्वदा अर्धवट दुरुस्त स्थितींत असल्यानें वाटेंत वरचेवर मोटरी नादुरुस्त होतात व त्यामुळेंही उतारूंचे हाल होतात. सध्यांच्या मोटरीच्या चढाओढीच्या काळांत पैशाच्या दृष्टीनें मोटरमालकांस धंदा कितपत किफायतशीर होतो याबद्दल तर शंकाच आहे. परंतु लोकांचा विश्वास संपादन करून आपल्याकडे कायमचें गिऱ्हाईक यावें या दृष्टीनें मोटरमालक कसून प्रयत्नही पण करीत नाहींत असें दिसतें. जे कांहीं थोडे मोटर मालक आपल्या मोटरी नेहमीं सुस्थितीत ठेवण्याचा प्रयत्न करून वेळापत्रकाप्रमाणें चालवितात त्यांना झाला तर फायदाच होतो असें आढळून आल्यानंतर इतर मोटर मालकांनींही पण तसें वागण्याचा प्रयत्न कां करूं नये याबद्दल आश्चर्य वाटतें. ज्यांच्या मोटरी वेळेवर पोहोंचतात अशाकडे गिऱ्हाईक ठराविक भाड्यापेक्षां थोडे जास्त पैसे देऊनही जाण्यास तयार असतें असा कांहीं मोटरमालकांचा अनुभव आहे. तसेंच टपालखात्याच्या नियमाप्रमाणें त्यांच्या मोटरी वेळेवर सुटाव्या लागत असल्यानें त्या मोटरींनाही उतारूंची वाण भासत नाहीं, यावरून इतर मोटर मालकांसही अशा प्रकारचा कार्यक्रम आंखण्यास हरकत नाहीं असें म्हणावें लागतें. तसेंच मोटरवरील माणसांनीं रस्त्यावरील चहाच्या दुकानांतून किंवा इतर ठिकाणीं उतारूंचा उगीच वेळ मोडण्यांत शेवटीं त्यांचेंच नुकसान होण्याचा संभव जास्त. एका मुक्कामावरून दुसऱ्या मुक्कामास पोहचण्यास कितीतरी वेळ लागतो, कांहीं मोठ्या व जास्त रहदारीच्या रस्त्यांवर विशेष वेळ मोडत नसला तरी लहान व आडवळणाच्या रस्त्यावरून फारच वेळ मोडतो. या सर्व त्रासाव्यतिरिक्त लांबच्या सफरींत उतारूंस आणखी एक त्रास होतो, तो म्हणजे मोटरी बदलण्याचा. कांहीं मार्गांवर एका शहरापासून थेट दुसऱ्या शहरापर्यंत एकच मोटर जात नाहीं. अशा वेळीं कांहीं अंतर तोडून गेल्यावर मोटर बदलावी लागते, व मोटर बदलण्यांत बराच त्रास होऊन वेळही पण मोडतो.

(२) अपघात

मोटरीनें प्रवास करावयाचा झाल्यास वेळेचा तर अपव्यय होतोच, परंतु अपघाताची भितीही बरीच असते. रस्त्यावरील मोटरवाहतुकीचें प्रमाण वाढल्यानें अपघाताची संख्याही पण वाढत असली पाहिजे. परंतु आपल्याकडे अजूनपर्यंत अपघातासंबंधीं मिळावयास पाहिजे इतकी संपूर्ण माहिती मिळत नाहीं. मुंबई शहर पोलिस रिपोर्टांत त्या शहरापुरतेंच अपघातांचे आंकडे दिलेले आढळतात. इलाख्याच्या पोलिस अहवालांतही अपघातासंबंधीं एक आंकडा घातलेला आढळतो. १९३२-३३ सालीं एकंदर १२३ माणसें मोटर अपघातांनीं दगावलीं असें या रिपोर्टांत म्हटलें आहे. परंतु यावरून प्रत्येक जिल्ह्यांत भाड्याच्या मोटरींनीं किती अपघात झाले हें समजत नाहीं, व वर दिलेला आंकडाही तंतोतंत बरोबर आहे असें अहवालाच्या भाषेवरून वाटत नाहीं. इंग्लंडमधील (१९२९-३१ च्या) वहातुक कमिशननें वाहतकखात्यानें मोटरींच्या अपघातासंबंधीं संपूर्ण आंकडेशीर माहिती जमवून ती प्रसिद्ध करावी असें सांगितलें आहे. तिकडे कोणत्याही मोटरीस अपघात झाल्यास मोटरवरील माणसास स्वतःच त्यासंबंधीची माहिती

पोलिस कचेरींत हजर करावी लागते व प्रत्येक अपघाताबद्दल सार्वजनिक चौकशी करविण्याचा वहातुक खात्यास अधिकार आहे. तसेंच पोलिस कचेऱ्यांतून लहानमोठ्या व भाड्याच्या किंवा खाजगी गाड्यांस व गाड्यांनीं होणाऱ्या अपघातांची पूर्ण नोंद ठेवलेली असते; आपल्या इकडे अशी व्यवस्था होण्याची फार जरूरी आहे. निदान प्रत्येक जिल्ह्यांतून भाड्याच्या मोटरनीं किती व कशा प्रकारचे अपघात होतात व ते होण्याचीं कारणें काय याचीं पूर्ण टिपणें असणें महत्त्वाचें आहे. प्रत्येक अपघातासंबंधानें मोटारीवरील माणसानें पोलीस चौकीवर किंवा कचेरींत नोंद केलीच पाहिजे असा मोटर मालकांवर निर्बंध ठेवून, मोटरींच्या अपघातासंबंधीं सार्वजनिक चौकशी करविण्याची तरतूद झाली पाहिजे.

अपघात किती होतात, व ते होण्याचीं कारणें काय वगैरे समजावून घेण्यासाठीं आम्ही माहिती गोळा करण्याचा प्रयत्न केला; परंतु तशा प्रकारची माहिती आम्हांस कोठें मिळाली नाहीं. मोटर मालकांकडून भरून घेतलेल्या प्रश्नावलींत आम्ही याविषयीं एकदोन प्रश्न घातले होते. त्यांच्याकडून जरी फारशीं समाधानकारक उत्तरें मिळालीं नसलीं तरी अपघात कां होतात याविषयीं त्यांनीं जीं कारणें दिलीं आहेत तीं विचारप्रवर्तक आहेत. त्यांनीं दिलेल्या कारणांत (१) वाईट रस्ते (२) रस्त्यावर सर्वत्र आढळणाऱ्या गैरदुरुस्त मोटारी (३) ड्रायव्हरांचें यांत्रिक अज्ञान (४) मोटारींत वाजवीपेक्षां जास्त उतारू किंवा सामान भरणें, वगैरे कारणांचा उल्लेख केलेला आढळतो. कांहीं रस्त्यावरून खाचखळगे इतके असतात कीं, मोटर हळू जरी चालविली, तरी तिच्या कमानी तुटण्याचा संभव असतो, त्याचप्रमाणें रस्त्यावरील नागमोडी वळणें व अरुंद रस्ते यामुळेंहि अपघात होतात. हीं सगळीं कारणें खरींच आहेत; परंतु त्यांतूनही मोटरमालकांच्या दृष्टीनें अर्धमोडक्या मोटरी व ड्रायव्हरांचें यांत्रिक अज्ञान, त्यांची गाडी भरधाव सोडण्याची सवय व एकंदर बेफिकीरी व बेजबाबदारपणा हे दोष अपघात होण्यास जास्त कारणीभूत होतात असें दिसतें. मोटर हांकण्याचा परवाना मिळण्यापूर्वीं त्या माणसास मोटर दुरुस्त करतां येतें काय व हांकणें चांगलें येतें काय याची परीक्षा घेतली जाते. परंतु ही परीक्षा बरोबरच घेतली जात असावी असा संशय घेण्यास कारणें आहेत.

एकंदर अपघातांपैकीं बऱ्याच अपघातांचें कारण वाजवीपेक्षां जास्त वेग असें म्हणण्यास कांहीं हरकत नाहीं. गाडी जास्त वेगानें सोडण्यास ड्रायव्हरास मजा तर वाटतेच; पण जास्त वेग ठेवण्यास आणखीही एक कारण आहे. तें म्हणजे उतारू मिळविण्याची इच्छा. रस्त्यावरील उतारूं आपणास मिळावे अशी प्रत्येकाची इच्छा असते; म्हणून पुढल्या तळावर आपली गाडी इतरांच्या पूर्वीं जावी व आपणास तेथील उतारूं मिळावे असें प्रत्येक मोटारवाल्यास वाटतें, आणि पुढें गेलेल्या मोटरी मागें टाकून त्यांचेपुढें जाण्याचा तो सारखा प्रयत्न करितो व पुढें गेला तरी सदैव इतर गाड्यांच्या पुढें राहावें यासाठीं गाडीचा जास्त वेगही पण तसाच ठेवतो. यांत एक गोष्ट विशेष ध्यानांत ठेवण्यासारखी आहे. ती अशी कीं, रस्त्यावरील उतारूंच्या भाड्यांपैकीं बराचसा भाग हांकणारास खिशांत घालतां येण्याचा संभव असल्यानें त्यानें मोटरीचा वेग जास्त ठेवून इतरांच्या पुढें राहण्याचा हट्ट धरणें अगदीं स्वाभाविक असतें.

अपघात टाळतां कसे येतील यासंबंधी मोटरमालकांकडूनच आम्हीं सूचनाही पण मागविल्या होत्या. त्यांनीं कांहीं सूचना केल्या; त्यांतील जास्त महत्त्वाच्या अशा येथें देत आहों— (१) हांकण्याचा परवाना होण्यापूर्वींची ड्राय-

व्हरची परीक्षा सध्या घेतली जाते त्यापेक्षां जास्त कडक असावयास पाहिजे. (२) बसांच्या परीक्षेच्या वेळीं त्या खरोखरीच रस्त्यावरून चालण्याच्या योग्य आहेत किंवा नाहीं हें करून पाहिल्यानंतर पास व्हावयास पाहिजेत. (३) याहीपेक्षां जास्त महत्वाची सूचना म्हणजे मोटरींचा वेग किती असावा हें ठरविण्याबाबतची आहे. मोटरीचा वेग किती असावा हें नुसते नियम करून ठरविण्यांत अर्थ नाहीं; तर हा नियम पाळला जात नाहीं; असें ज्या ज्या वेळीं दिसून येईल,त्या त्या वेळीं नियम मोडणारावर खटले भरले जाणें अवश्य आहे. तसेंच नियमाचे कक्षेत वेग रहावा म्हणून मोटरींवर कोणत्या तरी प्रकारचें वेगनियंत्रक यंत्र असण्याची फार आवश्यकता आहे. अशा प्रकारचें यांत्रीक साधन मिळणें दुर्लभ आहे असा सध्यां समज असल्यानें वेगनियमनाबाबत कायदा होऊं शकत नाहीं असें सांगण्यांत येतें. परंतु वेगनियंत्रण यंत्रांचा उपयोग मध्यप्रांतांत केलेला आहे हें ध्यानांत ठेवण्यासारखें आहे. ही यांत्रिक योजना फारशी उपयुक्त नाहीं, कारण हांकणारास बऱ्याच वेळेस हीं यंत्रें नादुरुस्त करतां येतात व पुन्हा गाड्या बेकाम वेगानें सोडतां येतात असें म्हणतात. असें असल्यास निदान वेग नियंत्रणाचा कायदा तरी पास करून घेणें अत्यावश्यक आहे. कारण- कायदा पास करून घेतल्यानें जास्त वेगामुळें ज्या ज्या ठिकाणीं अपघात घडून आले असतील, त्या त्या ठिकाणीं तरी अपघाताचें विशेष कारण शोधीत बसावें लागणार नाहीं. गुन्हेगारास शिक्षा करितां येतील, व अशा प्रकारचा कायदा अस्तित्वांत आहे अशी उतारूंची खात्री पटल्यास, त्यासही कायदेभंग केव्हां होतो याविषयीं अधिकाऱ्यांस सूचना देतां येईल, व ड्रायव्हर अगर मोटर मालकासही कायद्याची आठवण करून देतां येईल. नवीन गाडी घेतल्यानंतर थोड्याच दिवसांत गाडीवरील वेगमापक यंत्र नादुरुस्त झालेलें बहुतेक निदर्शनास येतें. हीं वेगमापक यंत्रें तरी नेहमीं सुव्यवस्थित असावींत अशा प्रकारचा नियम केल्यास सुशिक्षित उतारूंस ज्या ज्या वेळीं गाडीचा वेग जास्त असेल असें आढळून येईल त्या त्या वेळीं तक्रार करतां येईल. अपघात कमी करण्याचा दुसरी एक प्रमुख मार्ग, गाडीचा विमा उतरविण्यास मोटार मालकास भाग पाडणें हा होय. या बाबतींत सध्यांच्या चढाओढीच्या परिस्थितींत मोटर मालकाकडून सहानुभूती मिळविणें शक्य नाहीं हें खरें असलें, तरी विम्यासंबंधीं कडक नियमांची जरूरी आहे यांत मात्र कांहीं शंका नाहीं. मोटरींवरील विमा सक्तीचा करावा किंवा न करावा या विषयींचे अधिकार जिल्ह्याचे पोलिस-अधिकाऱ्यांचे हातांत सध्यां आहेत. या टापूंत रत्नागिरी व कुलाबा या दोनच जिल्ह्यांत अशा प्रकारच्या विम्याच्या सक्तीचे नियम तेथील पोलिस अधिकाऱ्यांनीं केलेले आहेत व तेही पण "Third party risk" (त्रयस्थाचा धोका) पुरतेच आहेत. सध्यांचे परिस्थितींत मोटरमालकांची खालावलेली आर्थिक परिस्थिती, ड्रायव्हरांचें यांत्रिक अज्ञान, मोडक्यातोडक्या मोटरबसा, वाईट रस्ते, मोटर चालविणाऱ्यांची बेजबाबदार वृत्ति, वगैरे गोष्टी लक्षांत घेतल्यास मोटरीनें प्रवास करणारे उतारू आपला जीव कसा धोक्यांत घालतात हें समजून येईल. वर्तमानपत्रें वाचणाऱ्यांस या परिस्थितीमुळें रोज निरनिराळ्या ठिकाणीं मोटरींचे किती अपघात होतात यांची जाणीव आहे. अशा स्थितींत उतारूंस अपघातांत घडणाऱ्या दुखापतीबद्दल कांहीं तरी भरपाई व्हावी म्हणून विम्याची किती जरूरी आहे हें जास्त स्पष्ट करून सांगण्याची आवश्यकता नाहीं. आमच्या मतें सर्वच मोटरींवर विमा काढला पाहिजे असा सक्तीचा नियम होणें जरूर आहे. अशा प्रकारानें सक्तीनें विमा काढणें भाग पाडल्यास

अपघातांचें प्रमाण एकदम कमी होईल, बसेस जास्त काळजीपूर्वक वापरल्या जातील, व कालांतरानें त्या पासून मोटरमालकांचाही फायदा झाल्याशिवाय रहाणार नाहीं. सध्याची परिस्थिति मोटरमालकांचे दृष्टीनें हलाखीची असल्यानें, व त्यास आधींच निरनिराळ्या प्रकारच्या करांचा बोजा सहन करावा लागत असल्यानें, त्यास विमा सक्तीचा करणें योग्य नाहीं असें सांगण्यात येतें. पण या म्हणण्यांत फारसें तथ्य नाहीं.सरकारी नियमाप्रमाणें मोटरींत इतकेच उतारू बसवावयाचे असा नियम असतो. तो सध्याच्या बिकट आर्थिक परिस्थितीकडे लक्ष देऊन मोडण्यास परवानगी द्यावी, असें कोणीहि सुचविणार नाहीं. आमच्या मतें उतारूंचे जीव धोक्यांत नसावे यासाठीं जे इतर पोलिसचे नियम अवश्य आहेत, तितकाच किंबहुना त्याहून अधीक महत्वाचा विम्याचा प्रश्न आहे. हा धंदा आर्थिकदृष्ट्या चांगला चालत नसल्याचें सर्व कारण या धंद्यांतील लोकांस त्यांतील नफ्यातोट्याचें सर्व ज्ञान नसल्यानें ते आपसांत अतिशय अनर्थकारक अशी चढाओढ करतात व त्याचा परिणाम उतारूंस भोगावा लागतो. धंद्यांत फायदा नाहीं म्हणून कर कमी व्हावयास पाहिजेत हें म्हणणें सयुक्तिक आहे. परंतु त्यासाठीं उतारूंची गैरसोय करून त्यांचे जीव धोक्यांत घालणें केव्हांही रास्त होणार नाहीं.

३ मोटर तळ

प्रत्येक शहरांतून किंवा खेड्यांतून मोटरी उभ्या करण्यासाठीं कांहीं जागा ठरविलेल्या असतात, या जागीं मोटरी उभ्या रहातात व येथेंच उतारूंची चढउतार करण्यांत येते. शहरांतून निरनिराळ्या रस्त्यावरून मोटरी थोडा वेळ देखील थांबवून ठेवणें शक्य नसतें, कारण त्यामुळें इतर वाहतुकीस अडथळा होतो. अशा प्रकारें रस्त्यावरून मोटारी थांबविल्या जाऊं नयेत याविषयीं पोलिसांकडून नियम करण्यांत आलेले असतात. पुष्कळशा गांवांच्या हद्दींतून बसा जाऊं न देण्याविषयींचे नियम असतात कारण रस्ते फार लहान असल्यामुळें मोठ्या मोटारी गेल्यास रस्ता अडविला जाऊन इतर वाहतुकीची व जनतेची गैरसोय होते अशा गांवांतून (गांवाच्या सीमेवर बसा थांबविण्यासाठीं जागा योजून दिलेली असते.

मोटरमालकास त्यांच्या गाडीखान्यांतूनच उतारू मोटरींत बसविण्यास व उतरविण्यास कोणत्याही प्रकारचा निर्बंध नसतो, म्हणून कित्येक मोटरमालक अशा गाडीखान्यांचाच उपयोग मोटरतळासारखा करितात. गांवांत अगर गांवाबाहेर मोटरी थांबविण्यास जरी म्युनिसिपालिटीकडून जागा दिलेली असली तरी त्यासाठीं मोटरमालकाकडून भाडें वसूल करण्यांत येत नाहीं. या टापूंत तरी फक्त दोनच गांवांतून अशा प्रकारचें मोटरस्टँडबद्दलचें भाडें मालकाकडून वसूल करण्यांत येत असल्याचें आमच्या निदर्शनास आलें. बहुतेक सर्व ठिकाणीं मोटरी उभ्या करण्यास जमीन तोडून दिलेली असली तरी ती स्टँडला पुरेशी असतेच असें नाहीं. मोठ्या शहरांतून तरी अशा तळांसाठीं बरीच जमीन असणें अत्यावश्यक आहे. पुण्यासारख्या शहरांत देखील मोटरतळासाठीं म्युनिसिपालिटीनें मोठाल्या जागा दिलेल्या नसाव्यात हें नवल आहे.

तसेंच बहुतेक सर्व मोटर तळांवर उतारूंच्या सोईसाठीं म्हणून कांहींच व्यवस्था केलेली आढळून येत नाहीं. प्रत्येक तळावर उतारूंस बसण्याची (विश्रांतीसाठीं निवाऱ्याची) जागा, पाण्याचे नळ व संडास, मुताऱ्या

वगैरेंची अत्यंत जरूर असून ही व्यवस्था केलेली नसते. मोटर-मालकांच्या स्वतःच्या तळावरही अशी व्यवस्था नसते. उतारूंच्या विश्रांतीसाठीं म्हणून महाड मोटर युनियननें मात्र मंडप घातलेला असून तेथें पाण्याचीही सोय केलेली आहे. पहांटेच्या मोटरीनें निघणाऱ्या प्रवाश्यास या मंडपांत रात्रीं झोपतां येतें. शिरूर, घोडनदीसही पावसाळ्यांत अगर उन्हाळ्यांत मोटरीस छायेखालीं उभें राहतां यावें म्हणून पत्र्याच्या झोपड्या घातल्या आहेत. साताऱ्यास संडासांची व नळांची सोय केलेली आहे. इतर ठिकाणीं मात्र अशा प्रकारच्या सोई केलेल्या आमच्या पहाण्यांत आल्या नाहींत. प्रत्येक म्युनिसिपालिटीनें उतारूंसाठीं अशा प्रकारच्या सोई कराव्या अशी आमची त्यांस शिफारस आहे. तळ स्वच्छ ठेवण्यासाठीं व त्याची डागडुजी करण्यासाठीं येणारा खर्च निघावा म्हणून मोटर मालकांकडून अल्प प्रमाणांत फी घेण्यासही हरकत नाहीं.

४ एजंट

आपल्या इकडील मोटरींच्या धंद्यांतील लोकांची आर्थिक परिस्थिति फारशी समाधानकारक नसल्यानें व बहुतेक मोटर मालकांजवळ फक्त १-२ च मोटरी असल्यानें त्यांना ठिकठिकाणीं कचेऱ्या उघडून तिकिटें विकण्यासाठीं किंवा इतर काम करण्यासाठीं कारकूनवर्ग बाळगणें अशक्य असतें. बरेचसे मोटर मालक एक संघ करून धंदा चालवीत असले तर त्यांस समाईक कचेरी ठेवून त्या कचेरींतूनच तिकिटविक्री करतां येणें शक्य असतें. इतरांस, विशेषतः एकच किंवा दोन मोटरी बाळगणारांस हें शक्य असत नाहीं. अशा लोकांस तिकिट विक्री, व उतारू मिळविणें अशीं दोन्हीं कामें एजंटकडून करवून घ्यावीं लागतात. हा एजंटाचा धंदा बऱ्याच वर्षांपासून अस्तित्वांत असला तरी त्यास नियमितपणा, व नियंत्रण मागील दोन तीन वर्षांपासूनच आलेलें आहे. आतां कोणत्याही इसमास एजंटाचा धंदा करणें असल्यास त्यास पोलिस खात्याकडून तसा धंदा करण्याचा परवाना काढावा लागतो व परवाना काढण्यासाठीं लिहिलेल्या अर्जावर कांहीं (तीन तरी) मोटर मालकांच्या सह्या याव्या लागतात. ज्या मालकांच्या या अर्जावर सह्या असतात त्यांच्यासाठींच तो इसम काम करतो असें नाहीं. पहिल्या वर्षांत उपकाराश स्मरून तो तसें काम करणें शक्य आहे, पण दुसऱ्या वर्षीं परवाना बदलून घेते वेळीं कोणत्याही मालकांच्या सह्यांची जरूर नसल्यानें तो फक्त धंदेवाईक एजंट म्हणूनच काम करूं लागतो, व कोणत्याही मालकाच्या स्वाधीन राहण्याची त्यास जरूर राहात नाहीं. उतारू मिळविण्याचें व भाडेंवसुलीचें अशीं दोन्ही कामें एजंट करीत असल्यानें मोटरीचे धंद्यांत या एजंटवर्गास बरेंच महत्व प्राप्त झालें आहे. कारण मोटर मालकाचा किंवा ड्रायव्हरचा उतारूंशीं कोणत्याही प्रकारचा प्रत्यक्ष संबंध येत नसल्यानें त्यांना एजंटावर अवलंबून राहणेंच भाग पडतें, व पुष्कळ वेळा एजंटाचे तंत्रानें वागावें लागतें. या एजंटास रुपयांत एक आणा कमिशन देण्याची साधारण वहिवाट पडलेली आहे. जेथें मोटर मालकांत फारशी एकी नाहीं व चढाओढीचें प्रमाण वाढतें आहे अशा ठिकाणीं एजंटाचें महत्व व कांहीं वेळेस त्याच्या दलालीचें प्रमाणही फारच वाढलेलें असतें. कारण उतारू मिळणें अगर न मिळणें सर्वस्वीं त्याच्यावरच अवलंबून असतें. अशा वेळीं जे मोटर मालक एजंटाचे विरुद्ध जाण्याचें धाडस करतात त्यांना एजंटाकडून बराच त्रास भोगावा लागतो. आपला फायदा होत रहावा व मोटर मालकांची एकी होऊं नये यासाठीं एजंटांचे प्रयत्न चालणें साहजिक आहे. कारण मालकांची एकी झाल्यास त्यांना पगारी एजंट ठेवून त्याच्या:

कडून काम करून घेतां येतें. मोठमोठे सहकारी तत्वावर चालणाऱ्या मोटरींचे संघ पगारी एजंटच नेमतात,व अशी पाळी येऊन आपलें स्वातंत्र्य गमावूं नये म्हणून एजंट होतां होईं तो संघ स्थापन होऊं देत नाहींत, अशी त्यांच्याविरुद्ध तक्रार आहे.मागील कांहीं वर्षांत ठिकठिकाणच्या एजंटांची संख्या बरीच वाढत आहे. जुने एजंट धंदा आपल्या हातीं ठेवण्यास पुष्कळ प्रयत्न करतात, व धंद्यांत पडणाऱ्या नव्या एजंटास बराच त्रास देतात. तरी एजंटांची संख्या कमी होत नसून दिवसेंदिवस वाढतच चालली आहे.निरनिराळ्या ठिकाणीं एजंट किती आहेत त्याची कल्पना येण्यासाठीं म्हणून पुणें जिल्ह्यांत ज्या ठिकाणीं पांच अगर पांचाहून जास्त एजंट आहेत अशा ठिकाणांचें कोष्टक खालीं दिलें आहे.

पुणें जिल्ह्यांतील कांहीं ठिकाणच्या एजंटांचे आंकडे.

१९३२–३३.

ठिकाण	धंद्याच्या एजंटांचा आंकडा.
पुणें	१३९
खेड	१५
सासवड	१४
बारामती	१३
इंदापूर	१२
घोडनदी	११
जुन्नर	११
तळेगांव (दाभाडे)	१०
आळंदी	६
निरा	६
वाल्हे	६
शिरूर	५
नारायणगांव	५

एजंटाचा धंदा करणाऱ्या इसमास पहिल्या अर्जाबरोबर रु. २ व दर वर्षी फेरनोंद म्हणून आठ आणे फी पोलिस कचेरींत भरावी लागते. जिल्ह्यांतील निरनिराळ्या ठिकाणीं एजंट किती असावेत याविषयीं पोलिस अधिकाऱ्यांचा ठराविक असा नियम नाहीं. एजंटांची दररोज किंवा दरमहा प्राप्ति किती असते याविषयींचे आंकडे आम्हांस मिळाले नाहींत, पण कांहीं ठिकाणीं दिवसभर काम करून एजंट ३।४ रुपयेही मिळवूं शकतो असें सांगण्यांत आलें. ज्या ठिकाणीं एजंटांचे संघ आहेत तेथें एजंट आळीपाळीनें काम करून दिवसभरांत मिळालेल्या पैशाची सारखी वाटणी करून घेतात.

५ मालाची वाहतुक

या भागांत मोटरींनें होणारी मालाची वाहतुक फारशी नाहीं व फक्त मालाची ने आण करणाऱ्या मोटरींची संख्याही फार कमी आहे. फक्त मालाची ने आण करणाऱ्या मोटरींची संख्या जरी नक्की देतां येणें शक्य नसलें तरी आम्ही मिळविलेल्या माहितीवरून येवढें सांगतां येतें कीं, १९३२-३३ सालीं कोणत्याही जिल्ह्यांत अशा मोटरींची संख्या १० हून अधिक नव्हती. मालाची वाहतुक मोटरींनें न होण्याचीं पुष्कळशीं कारणें आहेत.त्यांपैकीं कांहीं प्रमुख कारणांचा उल्लेख येथें करणें रास्त होईल.

(१) कांहीं जिल्ह्यांतील रस्ते चांगले नसल्यानें त्या जिल्ह्यांतून मोटरींतून मालाची ने आण करूं देत नाहींत. रत्नागिरी, कुलाबा व सातारा या तीन जिल्ह्यांत अशा प्रकारचें नियंत्रण मोटरींवर पोलिस अधिकाऱ्यांकडून पाळण्यांत आलेलें आहे. या तीन जिल्ह्यांतून सर्वच रस्त्यांवरून मोटरींतून मालाची ने आण करूं देत नाहींत असें मात्र नाहीं. कांहीं भागीं

साठीं जिल्ह्यांतील एकदोन मुख्य रस्त्यां-वरून मोटर मालकांनीं परवानगी मागि-तल्यास मालाची ने-आण करूं देतात. उदाहरणार्थ,रत्नागिरी कोल्हापूर व कऱ्हाड चिपळूण या मार्गांवर पावसाळ्यांतील चार महिने वगळून इतर ८ महिन्यांत अशा वाहतुकीस परवानगी मिळते. त्याचप्रमाणें धरमतर खोपोली ह्या वाटाही मालाच्या वाहतुकीस मोकळ्या ठेविलेल्या आहेत. परंतु असे कांही रस्ते वगळल्यास इतर रस्त्यांवरून मात्र मालाची ने आण मोट-रींनें करण्यास परवानगी नसते.

मालाची वाहतुक मोटरींनें कितपत होते हें पाहण्यासाठीं आम्ही सहा जिल्ह्यां तील सर्व मोठ्या म्युनिसिपालिट्यांकडून तशा प्रकारची माहिती मिळविण्याचा प्रयत्न केला. हा प्रयत्न करीत असतांना आम्हांस असें आढळून आलें कीं फक्त तीनच म्युनिसिपालिट्यांकडे अशी माहिती जमविलेली आहे. त्या तीन म्युनिसिपालिट्या म्हणजे पुणें, शिरूर व बार्शी. या तीनपैकीं शिरूर व बार्शी म्यु. पालिट्यांकडून मिळालेली माहिती संपूर्ण व व्यवस्थेशीर अशी दिसून आली. त्यांतील बार्शीची माहिती १९३२-३३ सालची व शिरूरची १९३२ सालची अशी आहे. पुणें म्यु. पालिटीकडूनही बरीच उपयुक्त माहिती मिळाली, परंतु ती सर्व प्रकारच्या मालासंबंधी व संपूर्ण अशी नव्हती. तशांतही सर्वच नाक्यांवरील सर्व महिन्यांची माहिती न मिळाल्यानें आम्ही वर्षांतील (१९३२) मोठाल्या नाक्यांचे फक्त तीन महिने घेतले व त्यांचे आकडे व्यवस्थितरितीनें (कोष्टकरूपांत) मांडले. यांत निरनिराळ्या तऱ्हेचा जो माल मोटरींनें पुणें शहरांत आला तो महिन्या गणिक दाखविला व त्याबरोबरच एकंदर मालाची (इतर वाहतुकीच्या साधनांतून) त्या त्या महिन्यांत किती आवक झाली तेंही दाखविलें. येथें हें सांगून ठेवणें अवश्य आहे कीं म्युनीसिपल दप्तरांमधून जी माहिती दिलेली असते ती सर्वच व्यवस्थित किंवा अगदीं बिनचूक अशी नसल्यानें आम्ही घेतलेल्या आंकड्यांतही कांहीं अंशी चूक असण्याचा संभव आहे. परंतु एकंदर वाहतुकीच्या प्रश्नाचा विचार करण्यास येथें दिलेली माहिती ठोकळ मानानें विश्व-सनीय धरण्यास हरकत नाहीं.

पुणें नाक्यांच्या माहितींत स्टेशनावरील नाक्यांचा समावेश केलेला नसल्यानें जे आंकडे दिले आहेत ते सर्व रस्त्यावरील वाहतुकीचे आहेत, म्हणजे एकंदर मालाच्या आवक आकड्यांतुन मोटरींनें आलेल्या मालाची वजावाट केल्यास राहिलेला माल बैल गाड्यांनी आला असें साधारणपणें धरून चालण्यास हरकत नाहीं. यावरून पुण्या-पुरतें तरी मोटरी व बैलगाड्या या दोन रस्त्यावरील वाहतुकीच्या साधनांनीं प्रत्येकीं मालाची वाहतुक किती होते हें समजण्यासारखें आहे. सर्व प्रकारच्या मा-लाच्या एकंदर आयातीचे आकडे आम्हांस मिळाले नाहींत. फक्त फळें व भाज्या यांचे एकत्रित आकडे व कांहीं महिन्यांतून धान्य किराण्याचे आंकडे मिळाले. या आकड्यांवरून असें आढळून येतें कीं निरनिराळ्या मोटरींनें येणाऱ्या मालाचें प्रमाण एकंदर आयातीच्या ५ पासून १४ (शेंकडा) असें पडलें. पुरेशी माहिती न मिळाल्यानें हें प्रमाण ऋतुमानावर अवलंबून राहतें,किंवा तें तसें असण्यास आणखीं दुसरीं कारणें आहेत हें सांगतां येत नाहीं. मोटरींनें आजकाल बराच माल येऊं लागला आहे हें मात्र यावरून सिद्ध होतें. त्यांतही फळें व भाजी-पाला तर मोटरींनें पुष्कळच मोठ्या प्रमा-णांत येतात. एकंदर आयातीपैकीं या दोन जिनसांचें प्रमाण कोणत्याही महि-न्यांत शेंकडा १० पेक्षां कमी नसून कांहीं महिन्यांत तें शेंकडा १६ पर्यंत जातें. धान्याचें प्रमाण फळभाज्यांहूनही जास्त दिसून येतें.१९३२ च्या ऑगस्ट महिन्यांत एकंदर आयातीपैकीं मोटरींनें आलेल्या धा-न्य व डाळींचें प्रमाण शें.३५ इतकें पडलेलें

आढळून येतें. नाक्यावरील आयातीच्या मालांत किराणा या सदराखालीं घातलेली फळें, साखर, गूळ, लोणी, तूप, आणि इतर किराण्याच्या जिनसा यांचा समावेश केलेला आढळतो. अशा प्रकारचा माल (किराणा) रस्त्यावरील वाहतुकीनें किती येतो याचा एकंदर आकडा आम्हास मिळाला नाहीं, परंतु या मालाचे बाबतींतही मोटरमार्गे बराच माल येत असावा असें वाटतें. वर्षांतील ज्या महिन्यांत मोटरीनें मालाची सर्वांत जास्त आयात झाली त्यावेळीं सरासरी १००० मण माल फक्त मोटारीनें आला म्हणजे १॥ टनी २५ ट्रक्स भरून हा माल आला असें म्हणतां येईल. अशा प्रकारच्या नुसत्या मालानें भरलेल्या मोटरीच येत नसल्यानें हा माल निरनिराळ्या उतारूंच्या मोटरींतून विभागला गेला; कारण नेहमीं जो माल येतो तो एका मोटरींत ४ पोतीं धान्याचीं तर दुसरींत कांहीं भाजीचे अथवा फळांचे करंडे, तर तिसरींत कांहीं किराणा माल अशा रीतीनें हा माल येत असतो. हें झालें पुण्यासंबंधीं. बार्शीत मोटरीनें येणाऱ्या मालाचे वजनवारी आंकडे पाहिले तर ते एकंदर येणाऱ्या मालाच्या मानानें फारच लहान असल्याचें आढळून येईल. येथें लागणारा माल बहुशः रेल्वेनें येतो. बरेंचसें कापड मात्र सोलापूरमार्गे मोटरीनें आलेलें आढळतें. परंतु याचे आंकडे कापडाच्या एकंदर आयातीशीं ताडून पाहिल्यास ते फारच लहान आहेत असें आढळून येतें.

शिरुर हा गांव कोणत्याही रेल्वे-स्टेशनापासून बराच दूर असल्यानें येथें येणारा सर्वच माल रस्त्यानें येतो म्हणून रस्त्यावरील वाहतुकीच्या दृष्टीनें या गांवचे आंकडे विशेष महत्वाचे आहेत. येथें येणाऱ्या मालापैकीं सर्वांत महत्वाचें स्थान "किराणा" मालास देतां येईल. साधारणपणें असें आढळून येतें कीं येथें येणाऱ्या एकंदर किराणा मालापैकीं शेंकडा २५ मोटरींनें येतो. हा गांव एकाद्या खेड्यापेक्षां फार मोठा नसल्यानें येथें येणाऱ्या फळभाजीचें प्रमाण फारसें मोठें नाहीं. मोटरीनें येणाऱ्या धान्याचें प्रमाण मात्र फारच लहान म्हणजे शेंकडा १·५ असें पडतें. पुण्याच्या आणि शिरूरच्या या प्रमाणांत एवढें मोठें अंतर पडण्याचें कारण असें कीं, पुण्यांत धान्य मोटरीनें फक्त जवळच्या ठिकाणाहूनच येतें. लांबवरचा सर्व माल आगगाडीनें येतो. शिरूरांत सर्वच माल रस्त्यानें येतो. या मालांतील बराचसा भाग मोठ्या व्यापाऱ्यांचा असतो, व हे व्यापारी त्यांचा माल मोटरींनीं मागवीत नसावे असें यावरून दिसतें.

वर दिलेली रस्त्यावरील मालाच्या वाहतुकीची माहिती जरी थोडी असली तरी त्यावरून मोटरीनें होणाऱ्या मालाच्या वाहतुकीची कल्पना येणें शक्य आहे. बहुतेक उतारूंच्या मोटर बसांमधून थोडथोडा माल नेण्यांत येतो असें आमच्या संशोधनांत आम्हांस आढळून आलें. अशा गटांत भाज्या, अंडीं, कोंबड्या वगैरेंचे करंडे किंवा खेड्यांतून गहूं व बटाट्यांचीं पोतीं, तसेंच पुणें व मुंबईसारख्या शहरांतून कांचेचा माल, स्टेशनरी, खेळणीं वगैरे माल नेला जातो. मुख्यत्वेंकरून जादा किंमतीचा माल, किंवा लवकर नासणारा माल यांचीच मोटरीनें जास्त प्रमाणांत वाहतुक होते. बसांचा वेग जास्त असल्यानें त्यांत बैलगाडीशीं चढाओढ करतां येते व फळसारख्या लवकर नासणाऱ्या जिनसांची वाहतुक मोटरींनें बरीच होते. मोटरबसांमुळेंच महाबळेश्वरसारख्या ठिकाणाहून स्ट्रॉबेरीसारखीं फळें मुंबईपर्यंत नेणें शक्य झालें आहे. एका रात्रींत बैलगाडी जितकें अंतर तोडूं शकते नितक्याच अंतरावर माल पोहोंचावयाचा असल्यास मात्र तो मोटारीनें अगर बैलगाडीनें नेणें यांत फारसा फरक पडत

नाहीं, अशा ठिकाणीं माल नेण्यास खर्च किती येईल यावरूनच वाहनाची निवड होते. साधारणपणें लहान प्रमाणावर माल वाहून नेण्यास पडणारा मोटरींचा खर्च बैलगाडीस पडणाऱ्या खर्चाचें बरोबरीनेंच असतो. किंबहुना उताऱ्याच्या मोटरींतून माल न्यावयाचा झाल्यास, या मोटरींचा विशेष भर उताऱ्या भाड्यावर असल्यानें थोड्या फार मालास अशा मोटरींतून दर स्वस्त पडण्याचा देखील संभव असतो. व मालाची वाहतुक देखील जलद होते म्हणून मोटरींच्या वाटेवरील गांवांतून जाणाऱ्या येणाऱ्या मालाच्या बाबतीत मोटरी व बैलगाड्या यांच्यांत बरीच चढाओढ होऊं लागली आहे.

एका ठराविक अंतराच्या कक्षेंत मोटरबस व आगगाड्या यांजमध्येंही चढाओढ होणें शक्य आहे व अशी चढाओढ होते. रेल्वेचें बाबतींत जसजसें अंतर जास्त तसतसा प्रत्येक मैलावरील खर्च कमी होत जातो तसा मोटरीचे बाबतींत एका विविक्षित मर्यादेनंतर तो कमी होऊं शकत नाहीं. यामुळेंच एका विविक्षित मर्यादेच्या बाहेर मोटरीस रेल्वेशीं चढाओढ करतां येत नाहीं. पुण्याच्या पूर्वेकडून व दक्षिणेकडून पुण्यांत फळें व भाजीपाला यांचीहि बरीच वाहतुक होते, यापैकीं बहुतेक सर्व वाहतुक उताऱ्यांच्या बसांमधूनच होते.

तसेंच खेड व जुन्नर या तालुक्यांतील बऱ्याचशा मालाची वाहतुकही पण मोटरींनें होते. पण या वहातुकीचा आगगाड्यांवर चढाओढीसारखा परिणाम होत नसून ही वाहतुक त्यांस पोषक अशीच होते, कारण मोटारींनीं माल पुणें किंवा तळेगांव स्टेशनपर्यंत येऊन पुढें तो आगगाड्यांवर चढविला जातो. तळेगांव-जुन्नर या मार्गांवर जी. आय. पी.नें बस सर्व्हिस सुरु केली असून या बसांतून पार्सलें व माल नेण्याची सोय असल्यानें जुन्नर, खेड, मंचर वगैरे ठिकाणाहून थेट मुंबईस माल पोहोंचण्याची व्यवस्था झाली आहे. पुणें–तळेगांवकडे जाणारा बराचसा माल मोटरीनें जात असला तरी बैलगाड्यांनीं मालाची ने-आण अजून बरीच होते. वर्षांतून ९ महिने तरी दररोज १ मोटरभर म्हणजे २०-२५ पोतीं खेडहून पुण्यास येतात असें आम्हांस सांगण्यांत आलें. हीं पोतीं मुख्यतः बटाट्यांचीं असतात. वर वर्णन केलेल्या वाहतुकीप्रमाणेंच कोल्हापूर-रत्नागिरी, संगमेश्वर, व कऱ्हाड चिपळून या वाटांवरूनही पावसाळ्याचे दिवस सोडून इतर दिवसांत मालाची वाहतुक होत असते. कोंकणांतील ठिकाणें घाट्याच्या तोंडाशीं वसलेलीं असल्यानें घाटावरील माल मोटारींनें घाट्यापर्यंत येऊन तेथून मचव्यानें इतर ठिकाणीं जातो, व खाड्यांतून कोंकणांतील तांदुळासारखे जिन्नस मचव्यानें येऊन या वाहतुकीच्या साधनांनीं घाटावर नेले जातात.

परंतु या टापूंतील रस्त्यावरून होणारी मालाची वाहतुक जिल्हा पोलिस अधिकाऱ्यांनीं केलेल्या नियमावर बरीचशी अवलंबून आहे. कारण कांहीं वाटांवरून मालाच्या मोटरी नेण्याची परवानगीच नसते तर कांहीं घाटांतून रात्रीचे वेळीं मोटरी जाऊं देत नाहींत. निरनिराळ्या मोसमांत होणारी धान्याची वाहतुक विशेषेंकरून बैलगाड्यांनीच होते व या बाबतींत बैलगाड्या व मोटारी यांमध्यें विशेष चढाओढ सध्या तरी नाहींच असें म्हणावें लागेल. लवकर नासणारा माल मात्र मोटर बसांनींच दिवसेंदिवस जास्त वाहून जाऊं लागला आहे. तसेंच १५-२० मैल अंतरापेक्षां जास्त अंतरावरील वहातुक देखील मोटारींनेंच करणें जास्त सोइस्कर वाटतें, व उताऱ्यांच्या मोटरींतून २-४ डाग नेण्याची सोय होऊं शकत असल्यानें तशा रीतीनेंही पण मालाची

वहातुक होऊं लागली आहे. लवकर नासणाऱ्या मालाच्या बाबतींत मोटर ट्रक १००-१५० मैलांपर्यंत आगगाडीशीही चढाओढ करूं शकते. परंतु अद्यापपर्यंत अशा प्रकारची फारशी चढाओढ चाललेली आढळली नाहीं.

६ वाहतुकीच्या इतर साधनाशीं चढाओढ

मोटरवाहतुकीमुळें आगगाड्यांच्या वाहतुकीवर किती परिणाम झाला किंवा आगगाड्यांचें किती नुकसान होत आहे या बाबत अभ्यास करणें आम्हांस अशक्य होतें; कारण आगगाड्यासंबंधींची कोणत्याही प्रकारची माहिती पुरविण्याचें अधिकाऱ्यांनीं नाकारल्यामुळें आम्हांस या प्रश्नाचा विचारच करता आला नाहीं. मिचेल कर्कनेस रिपोर्टात ह्या प्रश्नाचा साद्यंत उहापोह केलेला आढळतो. त्यांच्या मुंबई इलाख्याच्या रिपोर्टात जी. आय. पी. रेल्वेचें मोटर वाहतुकीमुळें किती नुकसान झालें याविषयीं माहिती दिलेली आहे. ही माहिती मोजणी करून मिळविलेली आहे असें अधिकारी म्हणतात. पण ही मोजणी कशा प्रकारें केली हें मात्र समजत नाहीं. अधिकाऱ्यांनीं उतारूंची मोजणी करून वाहतुकीचे आंकडे एकत्र केले असल्यास जनतेच्या माहितीसाठीं ते प्रसिद्ध कां करूं नयेत, किंवा कां केले नाहींत याबद्दल तर जास्तच नवल वाटतें. अशा प्रकारची अत्यंत उपयुक्त माहिती प्रसिद्ध करण्यांत आगगाड्यांचें कोणतें नुकसान होणार होतें हें कळत नाहीं.

मिचेल कर्कनेस रिपोर्टावरून असें दिसतें कीं, ज्या ठिकाणीं आगगाडी व मोटरीची वाट समांतर असतें, किंवा दोन ठिकाणच्या अंतरांत मोटारीची वाट आगगाडीपेक्षां जास्त जवळची असते तेथें मोटारींच्या वाहतुकीमुळें आगगाड्यांस उपसर्ग पोहोंचतो. इतर देशांतून खाजगी मालकांच्या मोटारींची संख्या वाढल्यानें आगगाड्यांचें उत्पन्न कमी झालें असें सांगता येतें, कारण त्या देशांतून खाजगी मोटारींची संख्या फार वाढलेली आहे. हिंदुस्थानांत मात्र तशी परिस्थिति नाहीं. बसनें प्रवास करणारे उतारू आगगाड्यांतून प्रवास करतांना तिसऱ्या वर्गानेंच प्रवास करणारे असतात. तेव्हां मोटर वाहतुकीचा आगगाड्यावर कांहीं परिणाम झाल्यास तो तिसऱ्या वर्गाच्या उतारूंच्या उत्पन्नावरच काय तो होणार. जी. आय. पी. रेल्वेनें दाखविलेले चढाओढीमुळें झालेलें नुकसान फारसें नाहीं असें दिसून येतें. मद्रास आणि सदर्न मराठा रेल्वेचें मात्र थोडें जास्त नुकसान झालें असण्याचा संभव आहे, कारण त्यांच्या आगगाडीच्या वाटा व्यापारी पेठा व इतर गांवें यांपासून दूर असल्यानें व मोटरीच्या वाटा गांवांतून किंवा गांवाजवळून जात असल्यानें उतारू मोटरीनेंच प्रवास करणें पत्करितात. यांतही भाड्याचा प्रश्न नसून उतारूंच्या सुखसोईचा प्रश्न येतो. पुण्याहून साताऱ्यास जावयाचें झाल्यास आगगाडीपेक्षां मोटरनें तास दीड तास वेळ कमी लागून शिवाय सातारारोड ते शहरापर्यंतचा मोटरीचा प्रवास वांचतो. अशा जागीं उतारू मोटरींनींच प्रवास करणार हें उघड आहे.

थोड्या अंतराच्या प्रवासांत मात्र आगगाड्या व मोटरी यांची चढाओढ होऊन त्यामुळें आगगाड्यांचें नुकसान होण्याचा संभव आहे. परंतु आपल्या इकडे मोटारींच्या प्रवासांत उतारूंच्या सुखसोईकडे लक्ष पुरविलें जात नसल्यानें व मोटरीचा प्रवास प्रसंगीं अपायकारक होण्याचा संभव असल्यानें उतारूंचा ओढा अजून आगगाड्यांकडेच जास्त असलेला आढळून येतो. मोटारींच्या वहातुकींत सुधारणा होऊन अपघात होण्याचें प्रमाण कमी झालें व

सुखसोई जास्त वाढल्या तर पुढें मागें मोटरवाहतुकीची झळ आगगाड्यांच्या वाहतुकीस जास्त प्रमाणांत भासेल असें मात्र म्हणता येईल.

मालाच्या वहातुकींत मात्र मोटरीमुळें आगगाड्यांचें थोडें फार नुकसान झालेलें दिसून येतें, पण तेंही अद्याप फारसें नाहीं. मोटरवाहतुकीच्या आगमनानें उतारूंचा बराचसा फायदा झाला असें म्हणण्यास हरकत नाहीं. मोटर वाहतुकीमुळें आपलें फार नुकसान होतें असें आगगाड्यांचे अधिकारी म्हणूं लागले, व उतारूंच्या संख्येंत फारशी घट होऊं नये म्हणून त्यांनीं उतारूंच्या सुखसोईकडे जास्त लक्ष पुरविण्यास सुरवात केली. मोटरींची वहातुक नव्हती तेव्हां तिसऱ्या वर्गांच्या उतारूंचे फार हाल होत असत, ते आतां कांहीं अंशानें कमी झाले आहेत यांत शंका नाहीं. ज्या ठिकाणीं मोटर वहातुकीची बाधा फार त्या ठिकाणीं आगगाड्यांच्या दरांत फेरबदल झालेला दिसून येतो. तसेंच जरूर तेथें जास्त गाड्या सोडण्यांत येतात. बार्शी–सोलापूर किंवा पंढरपूर–सोलापूर या वाटांवरून उतारूंची मिळकत कमी होते असें आढळून आल्याबरोबर आगगाड्यांनीं तिसऱ्या वर्गाचे सवलतीचे दर केले, तसेंच पुणें–लोणावळा यांचे दरम्यान जास्त गाड्यांची सोय केली. राहुरी-पुणें-मुंबई यांचें दरम्यानची फळांची बरीचशी वाहतुक मोटरीनें होणें शक्य आहेसें आढळून आल्यावर त्या वाटेवरील वहातुकीचे दर तेवढ्यापुरते कमी करण्यांत आले. या सर्व गोष्टी मोटारींच्या वाहतुकीचा दृश्य परिणाम म्हणता येतील. जुन्नर खेड मंचर या बाजूची मालाची वाहतुक थेट मुंबईपर्यंत रस्त्यावरील वाहनांनीं न होतां रेल्वेस मिळावी म्हणून जी. आय. पी. रेल्वेनें एका बस सर्व्हिसशीं सहकार्य करून तळेगांव–जुन्नर वाटेवर रेल्वेच्या मोटरींची व्यवस्था केली. त्यामुळें जुन्नर–तळेगांव वाटेवरील धान्य व इतर माल तसेंच पार्सलेंही मुंबईस आगगाडीनें पाठविण्याची व्यवस्था झाली. या वाटेवर ४ ठिकाणीं आगगाडीचीं स्टेशनेंच उघडलीं असून तेथें थेट मुंबईपर्यंतचीं तिकिटें व पार्सलपावत्या मिळण्याची सोय झाली आहे. उतारूंच्या तिकिटाच्या दरांतही पण सवलती देण्यांत आलेल्या आहेत.

मोटारीमुळें बैलगाड्यांच्या वाहतुकीवर कितपत परिणाम झाला हें सांगता येणें फार कठीण, कारण बैलगाड्यांच्या वाहतुकीचे आंकडे कोठेंच मिळणें शक्य नसल्यानें त्या प्रश्नाचा अभ्यासच करता आला नाहीं. येवढें मात्र म्हणता येईल कीं मुंबईसारख्या शहरांतून पूर्वी शेतावरील कामें आटपल्यानंतर शेतकऱ्यांच्या बैलगाड्या भाड्यासाठीं म्हणून येत असत. त्या आतां बसांच्या वहातुकीमुळें येईनाशा झाल्या आहेत; व यामुळें शेतकऱ्यांच्या कमाईंत घट आली. अशा प्रकारचें जें नुकसान झालें असेल किंवा वाहतुकीवर परिणाम झाला असेल त्याचें प्रमाण आंकड्यांच्या अभावीं काढतां येत नाहीं. नुसती कल्पना करूनच थांबावें लागतें.

७ टपालाच्या मोटरी (Postal Mails)

वहातुकीसंबंधीं लिहितांना आतां फक्त टपालाच्या मोटरींविषयीच दोन शब्द सांगावयाचें राहिले. दिवसेंदिवस टपालाच्या मोटरींची संख्या वाढत आहे. या भागांत एकंदर १७०० मैल लांब रस्त्यावरून टपालाच्या मोटारी फिरतात. दरवर्षीं मोटारीनें नेल्या जाणाऱ्या टपाल रस्त्याचे लिलांव केले जातात. टपाल नेणाऱ्या मोटार-मालकास त्यांच्या मोटारी नेहमीं सुस्थितींत ठेवाव्याच लागतात. एखादे वेळीं एका मोटरपेक्षां जास्त मोटरी टपाल नेण्यास लागल्यास मालकास त्या पुरवाव्या लागतात. टपालाच्या मोटरीच्या सुटण्याच्या व

मुक्कामास परत येण्याच्या वेळा ठराविक असाव्या लागतात, म्हणजे या मोटारी वेळापत्रकाप्रमाणें चालतात. ड्रायव्हर टपालखात्यास असमाधानकारक वाटला तर त्यास नोकरींतून बडतर्फ करावें लागतें. टपालाच्या मोटरींतून टपाल भरून जास्त जागा राहिली तर त्या मानानेंच उतारू भरतां येतात. तसेंच मोटर वाटेंत नादुरुस्त झाल्यास ती लवकर दुरुस्त करतां यावी म्हणून मोटारींबरोबर कांहीं सुटे भाग नेहमीं ठेवावे लागतात. टपालाच्या मोटारींवर अधिकाऱ्यांचा अशा प्रकारानें ताबा राहात असल्यानें या मोटारींतून उतारू प्रवास करण्यास जास्त उत्सुक असतात. एक तर या मोटारी वेळेवर सुटतात व त्या नेहमींच सुस्थितींत ठेवाव्या लागत असल्यानें त्यांना अपघात होण्याची भिती कमी असते. टपालच्या . मोटारींस मासिक वेतन ठरवून दिलेलें असतें. पूर्वी या वेतनाचें प्रमाण सध्यापेक्षां बरेंच जास्त होतें, परंतु सर्वच वाटांवरून मोटरींची संख्या वाढल्यामुळें व लिलावाच्या वेळीं मोटारमालकांची आपसांत बरीच चढाओढ होत असल्यानें वेतनाचें प्रमाण दिवसेंदिवस कमी होत असलेलें आढळतें. या भागांत एकंदर ६४ टपाल मोटरींच्या सर्व्हिसेस आहेत. सर्व्हिसच्या वाटा २ मैलापासून ९२ मैल लांबीच्या आहेत व टपालाच्या मोटरींना वेतन रुपानें टपाल खात्याचें दरमहा रु. ६६८० खर्च होतात.

सहा जिल्ह्यांतील मोटारींचे (५९) रस्ते, त्यावरील मोटारींचें भाडें व त्यावरून रोज चालणाऱ्या मोटरींचा आंकडा वगैरे दाखविणारा तक्ता (१९३२–३३)

रस्ता.	मैल.	रोज चालणाऱ्या बसांचा आंकडा.	भाडें.	मैल भाडें. पै.
			रु. आ. पै.	
पुणें-धरमतर.	७२	४	२–८–०	६.६
पुणें-पौड.	२१	३	०–८–०	४.५
पुणें-मुंबई.	१२०	७	२–८–०	४.०
पुणें-भिगवण-इंदापूर.	८४	५	१ १२-०	४.०
पुणें-इंदापूर-पंढरपूर.	१४१	२	२–८–०	३.४
पुणें-बारामती-भिगवण.	७०	३	१–८–०	४.१
पुणें-तळेगांव (दाभाडें.)	२०	७	०–७–०	४.२
पुणें-चिंचवड.	९	४	०–४–०	५.३
पुणें-जुन्नर.	५८	२०	१–२–०	३.७
पुणें-सातारा.	६९	६०	१–२–०	३.१
पुणें-अहमदनगर.	७२	२५	१–९–०	४.१
पुणें-सासवड.	२८	४०	०–६–०	३.९
इंदापूर निंबगांव-बारामती.	३१	४	१–०–०	६.३
बारामती-भिगवण.	१८	४	०–९–०	५.३
अहमदनगर-शेवगांव.	४२	१२	०-१२-०	३.४
अहमदनगर-नेवासें.	३७	१५	०-११-०	३.६
अहमदनगर-बीड.	९०	७	३–३–०	६.८
अहमदनगर-संगमनेर.	४२	२२	०-१२-०	३.४
संगमनेर-नाशिक.	४२	१३	०-१३-०	३.७

रस्ता.	मैल.	रोज चालें जाण्याच्या यसांची आंकडा	भाडें.	मैल भाडें. पै.
संगमनेर-पुणें.	८३	७	२-०-०	४.६
संगमनेर-कोपरगांव.	४२	१३	१-०-०	४.६
राहुरी-बेलापूर.	१३	४	०-४-८	३.७
बेलापूर-नेवासें.	२२	३	०-१२-०	६.५
सातारा-सातारा रोड.	९	३	०-६-०	८.०
सातारा-कऱ्हाड.	३०	३५	०-८-८	३.२
सातारा महाबळेश्वर.	४२	१५	१-२-०	५.१
कऱ्हाड चिपळूण.	६०	५	२-८-०	६.४
कऱ्हाड पुणें.	१०१	४	२-०-०	३.८
कोरेगांव-म्हसवड.	५०	७	१-८-०	३.८
म्हसवड-दहिवडी.	१५	३	०-६-०	४.८
म्हसवड पंढरपूर.	३०	४	०-८-०	३.२
लोणंद सातारा.	२२	४	०-८-०	४.४
लोणंद-शिरवळ.	१५	१०	०-६-०	४.८
सोलापूर-अक्कलकोट.	२४	१२	०-१२-८	६.०
सोलापूर-तुळजापूर.	२६	१७	०-१२-०	५.५
सोलापूर-बार्शी.	४२	२२	१-१-०	४.९
सोलापूर-पंढरपूर.	४०	२७	१ ०-०	४.८
बार्शी-कुर्डुवाडी.	२१	४	०-६-०	३.४
कुर्डुवाडी-पंढरपूर.	३३	७	०-१० ०	३.६
जेऊर-करमाळें.	११	५	०-६-०	६.५
करमाळें-अहमदनगर.	६०	३	२-८-०	८.०
अलिबाग रेवस.	१५	१६	० १२-०	९.६
अलिबाग-धरमतर.	१३	१०	०-१२-०	११.०
अलिबाग-रेवदंडा.	११	७	०-८-०	८.७
पनवेल-पेण.	५०	१२	१-४-०	४.८
पनवेल-खोपोली.	२१	१८	०-१० ०	५.७
पनवेल-मुंबई.	५५	११	१-२-०	३.९
पनवेल-पुणें.	७०	७	२-०-०	५.५
गोरेगांव-धरमतर.	४२	५	१-८-०	६.९
महाड-मुंबई.	१५०	४	३-०-०	३.८
महाड-धरमतर.	५६	२९	२-०-०	६.९
रत्नागिरी-चिपळूण,	६०	१४	२-८-०	६.४
रत्नागिरी-कोल्हापूर.	८२	२३	२-०-०	४.७
रत्नागिरी-राजापूर.	४८	१५	१-८-०	६.०
वेंगुर्ला सावंतवाडी.	१७	९	०-१२-०	८.५
मालवण-कुंडल	२५	११	०-१२-०	५.८
सांगली-निपाणी.	५७	१०	१-२-०	३.८
मिरज-विटें.	३५	१०	० १२-०	४.१
कोल्हापूर-बेळगांव.	७०	१५	१-०-०	२.७

प्रकरण ५ वें

उत्पन्न आणि खर्च

मोटर वाहतुकीच्या प्रश्नासंबंधानें संशोधन करीत असतांना माहिती मिळविण्याच्या दृष्टीनें बराच महत्त्वाचा मुद्दा म्हणजे मोटर-मालकांना होणारें उत्पन्न व त्यांचा मोटरीवर होणारा खर्च हा होता. कारण उत्पन्न व खर्च या संबंधांत पुरेशी माहिती मिळाल्याशिवाय, या धंद्यांतील लोकांची आर्थिक परिस्थिति कशी आहे व ती सुधारण्यासाठीं कोणती उपाययोजना व्हावयास पाहिजे या संबंधांत कांहींच सांगता येणें शक्य नाहीं. सध्यांचे परिस्थितींत निरनिराळ्या वाटांवर मोटरींची आपसांतील चढाओढ अतोनात असते असें सांगण्यांत येतें. तरी या चढाओढीचें प्रमाण काय ? तिजपासून मोटर मालकांचें नुकसान किती होतें व नुकसान होत असल्यास त्यास आळा घालण्यास काय उपाययोजना केली असतां मोटर-मालकांचें नुकसान न होतां त्यांना धंदा कितपत किफायतशीर होईल, अशा विविध प्रकारच्या प्रश्नांस हात घालावयाचा, म्हणजे उत्पन्न व खर्चांच्या बाबींसंबंधीं मिळेल तितकी माहिती जमविण्याशिवाय गत्यंतर नव्हतें. याकरितां आम्हांस या संबंधांत जितकी माहिती मिळविणें शक्य होतें तितकी मिळविली. अशी माहिती मिळविण्यास बराच त्रास पडला, व जी माहिती मिळाली ती पुरेशी किंवा अगदीं बिनचूक अशी मिळाली नाहीं. हें प्रथमतःच नमूद करून ठेवणें अवश्य आहे. ही माहिती मिळविण्याचा आम्हीं दोन प्रकारांनीं प्रयत्न केला. एक म्हणजे मोटर-मालकांस त्यांच्या मोटरीवरून कोणकोणत्या प्रकाराचा खर्च होतो, व उत्पन्न कसें कसें मिळतें असें सरळ विचारून त्यांचेकडून मिळेल ती माहिती जमा करणें, व दुसरा प्रकार म्हणजे प्रश्नावल्यांतील निरनिराळ्या सदरांखालीं उत्पन्न खर्चांच्या बाबींविषयीं प्रश्न घालून त्यावरून माहिती जमविणें. अशा प्रकारची प्रश्नावल्यांवरून मिळालली माहिती बरीचशी परंतु संगतवार नसलेली अशी होती. मोटरमालकांपैकीं बरेचसे मालक हिशेबांचा रोजखर्डा किंवा वह्या नियमित रीतीनें व सुसंगतवार लिहून ठेवीत नसल्यानें त्यावरून मिळविलेली माहिती पण अर्धीकच्ची मिळाली. मोटरमालकांनीं या धंद्यांत हजारों रुपयांचें भांडवल घालून धंदा चालवावा, परंतु धंद्यांत घातलेल्या पैशाचें काय होत आहे, धंद्यांत नफा अगर नुकसान होतें किंवा काय, नुकसान होत असल्यास कोणकोणत्या प्रकारानें होतें, या बाबी समजण्यासाठीं नियमित हिशेब ठेवूं नयेत ही खरोखर मोठी खेदाची गोष्ट आहे. धंद्यासंबंधीं माहिती मिळवितांना फारच थोडे मोटरमालक पद्धतशीर हिशेब ठेवतात असें आम्हांस आढळून आलें. बऱ्याचशा मालकांची हिशेब ठेवण्याची रीत म्हणजे एकच, रोजची कुपन बुकांतील फाडलेलीं तिकिटें मोजलीं म्हणजे त्यांवरून उत्पन्नाचा आंकडा तयार करावयाचा व पेट्रोल, वंगणाचें तेल, टोलनाकीं वगैरेंवर रोजचा होणारा खर्च या उत्पन्नाचे आंकड्यांतून वजा करून राहील ती शिल्लक म्हणून धरावयाची. परंतु अशा प्रकारच्या हिशेबांत वेळोवेळीं टायरट्यूबवर होणारा खर्च किंवा धंद्यांत गुंतविलेल्या भांडवलावरील व्याज किंवा अशाच प्रकारचा इतर खर्च याबद्दल कांहींच जमेस धरलेलें नसल्यानें त्यावरून एकंदर उत्पन्नाच्या मानाचें कांहींच स्पष्टीकरण होत नाहीं. तसेंच मोटरींचा रोजचा प्रवास किती होतो, दररोज मोटरींच्या खेपा किती, व

उतारूंची संख्या, किंवा नेल्या आणलेल्या मालाचें प्रमाण, वर्षांतून गाडी कोणत्याही कारणामुळें किती दिवस स्वस्थ पडून राहिली इ. इ. गोष्टींविषयीं मोटरमालकां-जवळ कांहींच माहिती नसते. या सर्व प्रकारांमुळें जी माहिती मिळणें शक्य आहे, तेवढ्यावरून धंद्यासंबंधींच्या आर्थिक परिस्थितिबद्दल खरी कल्पना येऊं शकत नाहीं. जमाखर्चाची माहिती मिळविण्यास आम्हांस जरी बराच त्रास पडला, तरी येथें हें नमूद करून ठेवणें अवश्य आहे कीं, बहुतेक सर्व मोटर माल-कांनीं त्यांच्या जवळ ज्या प्रकारची माहिती होती ती आम्हांस देण्यांत बरेंच सहकार्य दाखविलें.

एकंदर १५५ मोटरमालकांकडे मा-हितिसंबंधांत आम्हीं विचारणा केली; त्यां-पैकीं जवळ जवळ निम्या लोकांकडून फार-शी उपयुक्त अशी माहिती मिळाली नाहीं. ज्यांच्याकडून माहिती मिळाली, त्यांच्या-पैकीं फक्त ६० जणांनींच त्यांनीं ठेविलेल्या हिशेबांतून अशी माहिती पुरविली, तींत देखील खर्चाच्या बाजूचीच माहिती जास्त प्रमाणांत मिळाली. एकंदर १५५ मालकां-पैकीं ज्यांची माहिती साधारणपणें पूर्ण म्हणून म्हणतां येईल असे मोटर मालक फक्त ३५ च सांपडले. या लोकांनीं सबंध वर्षाचे नाहीं तरी महिन्याचे किंवा आठव-ड्याचे (मधून मधून) तरी चोख हिशेब ठेवलेले आढळून आले. या शेवटल्या वर्गांतील लोकांच्या हिशेबाच्या टिपणांव-रूनच आम्हीं या प्रकरणांत उल्लेखिलेल्या गोष्टींचा आढावा काढलेला आहे. एकंदर प्रकरणावरून धंद्यांतील सर्वच मोटर-माल-कांनीं उत्पन्नखर्चासंबंधीं संपूर्ण टिपणें ठेवणें किती आवश्यक आहे हें चांगलें समजून येईल.

(i) उत्पन्नाच्या बाबीः—वर सांगि-तल्याप्रमाणें खर्चाच्या बाबींसंबंधीं बरीच माहिती आम्हांस मिळाली; परंतु उत्पन्नाच्या बाबींसंबंधीं मात्र संपूर्ण अशी माहिती मिळाली नाहीं; खरें पाहिलें असतां उत्पन्ना-संबंधीं माहिती मिळण्यास त्रास पडूं नये, कारण निदान या बाबीचा तरी पूर्ण हिशेब मालकांनीं ठेवला असेल अशी अपेक्षा असते. पण हें आम्हांस कोठेंही आढळून आलें नाहीं, व आम्हीं दिलेले उत्पन्नाचे आंकडे कांहीं आठवडे अगर महिन्यापुरतेच मिळविलेले आहेत. आणि अशा आंकड्यां-च्या अभावीं उत्पन्नाचे आंकडे तयार करणें सोपें नाहीं. निरनिराळ्या रस्त्या-वरील भाड्याचें प्रमाण माहीत असल्यास व मोटरी रोज किती खेपा करतात, एकं-दर प्रवास किती मैलांचा होतो, प्रत्येक खेपेस गाडी पूर्ण भरून किंवा अपुरी जात असल्यास रोजच्या जाणाऱ्या येणाऱ्या उतारूंचें प्रमाण काय, एकाच रस्त्या-वर एका टोंकापासून दुसऱ्या टोंकापर्यंत जाणारे उतारू किती, मध्येंच उतरणारे किती, मधील थांबण्याच्या निरनिराळ्या ठिकाणांवरून घेतलेले उतारू किती, अशा मधल्या उतारूंचें प्रवासाचें (मैलाचें व संख्येचें) प्रमाण काय; वगैरे गोष्टींविषयीं माहिती मिळाल्यास उत्पन्नाचे आंकडे तयार करण्यास फारसें कठीण जाणार नाहीं. तसेंच सबंध वर्षांत मोटर किती दिवस चालते, जास्त भाडीं मिळ-ण्याचे दिवस किती, पावसाळ्यांत खेड्यां-तील लोक उद्योगांत गुंतल्यामुळें व रस्ते वाईट असल्यामुळें गाड्या कितपत चालतात, लग्नकार्यांच्या किंवा जत्रा-उरुसांच्या दिवसांत रहदारी जास्त अस-ल्यास भाडीं कमी किंवा जास्त होतात काय, व मोटरीच्या खेपा जास्त होतात काय; अशा प्रकारची माहितीही उत्पन्नाचे आंकडे बसविण्यास आवश्यक आहे. परंतु अशा प्रकारची माहिती मिळविणें जवळ-जवळ अशक्य झालें. व या अडचणींमुळें आम्हांस उत्पन्नखर्चाबाबत इत्थंभूत व संपूर्ण माहिती एकत्र करतां आली नाहीं. ऋतुमानाप्रमाणें रहदारीतही प्रमाण कम-जास्त होणें शक्य आहे. तसेंच शेत लागवड किंवा पिकें काढण्याच्या वेळींही उतारूंचें प्रमाण कमी होत असलें पाहिजे व खेड्यां-तील मजूरवर्ग तेथील काम संपल्यावर

शहरांकडे धाव घेतेवेळीं रहदारींच्या संख्येंत भर पडावयास पाहिजे. म्हणजे, कांहीं ऋतूंत मोटरी भरगच्च जात असल्या पाहिजेत, तर कांहीं वेळीं अर्धवट व रिकाम्याही जात असल्या पाहिजेत. परंतु या बाबतची सायंत माहिती बहुतेक कोणांकडूनच मिळाली नाहीं.

मोटर-मालकांच्या उत्पन्नाचे व खर्चाचे तक्ते आम्हीं यासोबत जोडले आहेत. त्यांवरून उत्पन्नाचे आंकड्यांत निरनिराळ्या मालकांचे बाबतींत किती फरक पडतो हें दिसून येईल. प्रत्येक मालकाचे उत्पन्न–खर्चाचे आंकडे वेगवेगळे दाखविले आहेत. त्यांत प्रत्येक मैलास ३ आण्यांपासून ६॥ आण्यांपर्यंत उत्पन्न दाखविलें आहे. यावरून जास्तींत जास्त व कमींत कमी उत्पन्नांत किती अंतर पडतें हें समजेल. उत्पन्नाचे बाबतींत उतारूंचें उत्पन्न व मालाचें उत्पन्न असे दोन निराळे भाग पाडणें शक्य झालें नाहीं. कारण उत्पन्नाचे हिशेबांत तशी कोठेंच फोड केलेली आम्हांस आढळून आली नाहीं. जसें उत्पन्नाचें आकड्यांत महदंतर आढळून येतें, तसेंच उतारूंपासून घेतल्या जाणाऱ्या भाड्याचे रकमेंतही आढळतें. कमींतकमी भाडें मैलीं तीन पै किंवा त्याहूनही थोडें कमी घेतलेलें आढळलें, तर जास्तींत जास्त मैलीं १० पै किंवा त्याहून थोडें जास्त घेतलेलें आढळलें. उत्पन्नाचे जे आंकडे मिळण्यासारखे होते, त्यांत प्रत्येक मोटरींत प्रत्येक खेपेस किती उतारू नेले गेले, याविषयीं संपूर्ण माहिती न मिळाल्यानें मोटरी प्रत्येक खेपेस भरून गेल्या, व जेवढे दिवस दाखविले, तेवढ्या दिवसांत रोज त्यांचा ठराविक प्रवास झाला, असेंच आम्ही धरून चाललों. अशा रीतीनें हिशेब केल्यास प्रत्येक उतारूच्या मागें मैलीं २ पासून ५ पै पर्यंत मिळकत मोटर मालकास होत असल्याचें आम्हांस आढळून आलें. वर्षांतून मोटर घरींच किती दिवस पडून राहते किंवा मोडतोडीस अगर दुरुस्तीस प्रत्येक मोटरीचे किती दिवस गमावतात, यांविषयीं पुरेशी माहिती न मिळाल्यानें उत्पन्नाचे आंकडे तयार करतांना या गोष्टींचा त्यांत विचार करतां आला नाहीं. तसेंच कांहीं रस्त्यांवरून कांहीं वेळीं मोटरींत ठराविक संख्येपेक्षां जास्त उतारू भरून नेलेले असल्यास, तेही या हिशेबांत आम्हांस दाखवितां आले नाहींत. प्रत्येक मोटरींत रोज थोडे फार फुकट असेही कांहीं उतारू नेण्यांत येतात. पुष्कळ वेळां हे मालक, ड्रायव्हर किंवा इतरांचे स्नेही व नातेवाईक असतात. पण बहुतेक वेळां "फुकट" कोणाच्या तरी शिफारशीनें बसविले गेले असतात. ही शिफारस कोणाची वगैरे गोष्टी नेहमीं प्रवास करणाऱ्यांस जास्त स्पष्टपणें सांगण्याची जरूरी नाहीं. हें फुकट उतारू नेण्याचें बंड कोठपर्यंत वाढलें आहे याचा तपास करतांना आम्हांस असें आढळून आलें कीं, दररोज प्रत्येक मोटरीमागें निदान २ फुकट उतारूंचें प्रमाण पडतें. म्हणजे यामुळें मोटर-मालकाच्या उत्पन्नांत शेंकडा ८ ते १० तूट पडते. अर्थात् हे फुकट उतारू नेल्यामुळें जास्त उतारू कोंबण्याची मुभा मिळणें वगैरे बाबत मोटर मालकाचा फायदा होण्याचा संभव असतो, हेंही खरें !

(ii) भाडीं—उतारूंकडून जीं भाडीं घेतलीं जातात, त्यांचें कांहीं ठराविक प्रमाण आहे किंवा काय यासंबंधानें शोध करतांना आम्हांस असें आढळून आलें कीं, भाडें कोणत्याच नियमानुसार ठरविलें जात नाहीं. वेळ, प्रसंग, मोटरवाल्याची स्वतःची गरज, आपसांतील चढाओढ, वगैरे बऱ्याच गोष्टींवर भाडें ठरविणें अवलंबून असतें. निरनिराळ्या वाटांवरून निरनिराळ्या प्रमाणांत भाडें आकारलेलें आढळून येतें. आमच्या संशोधकानें ज्या ज्या वाटांवर प्रवास केला, व ज्या वाटांविषयीं माहिती मिळविली, ती सर्व एकत्र केल्यावर. आम्हांस खालीं दिल्याप्रमाणें भाड्यासंबंधीं त्यांचें वर्गीकरण करतां आलें. हे सर्व आंकडे १९३२–३३ चे आहेत. आज भाडीं

याहूनही उतरलीं आहेत. निरनिराळ्या वाटांवरून दर मैलास जीं भाडीं आकारलीं जातात, त्यावरून हें वर्गीकरण केलेलें आहे. या वाटांवरून प्रत्येक मैलास प्रत्येक उतारूकडून किती भाडें आकारलें जातें हें दाखविलें आहे. मैलास तीन पैपेक्षां कमी अशी १ वाट; ३ ते ४ पै, १८ वाटा; ४ ते ५ पै १६ वाटा; ५ ते ६ पै, ७ वाटा; ६ ते ७ पै, ११ वाटा; ८ ते ९ पै, ४ वाटा; आणि ९ हून जास्त पै च्या २ वाटा अशा एकंदर ५९ वाटांवरील हें वर्गीकरण आहे.

यांत मैलीं ३ ते ५ पै चें प्रमाण सर्वांत जास्त दिसून येतें व त्याचे खालोखाल मलीं ६-७ पैचें प्रमाण पडतें. ७ पैच्या वरच्या प्रमाणांत येणाऱ्या वाटांची व बसांची संख्या फारशी नाहीं.

या ठिकाणीं ही गोष्टही पण लक्षांत ठेवण्यासारखी आहे कीं, जेथें जेथें ४-५ पै पेक्षां मैलास जास्त भाडें आकारलें जातें, त्या त्या वाटा २० मैलांच्या आंतील टप्प्यांतील आणि त्यांतील ५ पैकीं चार वाटा कोंकणांतील आहेत; व अशा वाटा आगगाडीच्या वाटेपासून बऱ्याच दूरच्या आहेत. जेथें जेथें रस्ते आगगाडीच्या मार्गाच्या जवळ किंवा त्यास समांतर असे असतात, तेथें भाड्याचा दर दरमाणशीं प्रत्येक मैलास ६ पै पेक्षां अधिक असत नाहीं असें आढळून आलें. पन्नास मैलांचे अंतरास आगगाडीचे भाड्याचे दर मैलास ४ पै प्रमाणें असल्यानें थोड्या अंतरावरील ठिकाणचें भाडें मैलास जास्तीत जास्तीं ६ पै पर्यंत बसमालकांस घेता येणें शक्य होतें. याचें कारण आगगाडीनें प्रवास करतांना हमाली वगैरे इतर कराव्या लागणाऱ्या खर्चाची मोटरनें प्रवास केला असतां बचत होते, हें होय. परंतु जसजसा प्रवास जास्त लांबीचा होतो तसतसें या इतर खर्चाचें महत्त्व भाड्याचे मानानें कमी होतें. तेव्हां आगगाडी नजीकच्या मोटर मार्गांवर लांबच्या प्रवासाच्या भाड्याचा दर मैलास चार पै पेक्षां कोठेंच जास्त नसतो.

कमी अंतरावरील वाटांवर भाड्यांचा दर नेहमीं जास्त असतो असेंही पण म्हणता येत नाहीं. कारण कांहीं वाटांवर अंतर कमी असून भाड्याचे दरही पण कमी आहेत. एवढें मात्र खरें कीं वाटेवर मध्येंच घेतलेले उतारू किंवा २-४ मैल जाणारे उतारू यांचेकडून घेतल्या जाणाऱ्या भाड्याचा दर सर्वसाधारण दरांच्या मानानें जास्त असतो. अशा उतारूंकडून मैलास बहुतेक ६ ते ९ पै भाडें घेतलें जातें. पुष्कळ वेळां ऋतुमानाप्रमाणें, तर इतर वेळा जत्रा वगैरे म्हणून किंवा रस्ते फारच नादुरुस्त असल्यास, भाड्याचें प्रमाण वाढण्याचा संभव असतो.

साधारणतः असें म्हणता येईल कीं, मोटर-मालकांत आपसांत संघटण चांगलें असल्यास व आपसांत चढाओढ नसल्यास भाड्याचे दर जास्त असूं शकतील. कोकणांत निरनिराळ्या गांवांतून मोटर-मालकांचे संघ असल्यानें व कोणत्याही वाटांवरून फारशी चढाओढ नसल्यानें भाड्यांचे दर बरे आहेत. ज्या वाटांवरून मोटरींची आपसांतील चढाओढ जास्त, व मोटर-मालकांचें संघटण नाहीं अशा वाटांवरून भाड्याचे दर कमी असण्याचा संभव जास्त. यावरून असें म्हणण्यास हरकत नाहीं कीं ज्या ठिकाणीं भाड्याचा दर मैलास ४ पै हून कमी असतो तेथें चढाओढ बरीच असली पाहिजे; व ज्या वाटांवर दर ३ पै अगर त्याहून कमी असतो, त्या वाटांवरून चढाओढ अगदींच कळसास पोहोंचली आहे.

मालाच्या वाहतुकीसंबंधीं फारशी माहिती मिळण्यासारखी नसल्यानें व मालाची वाहतुक उतारूंइतकी मोठ्या प्रमाणावर होत नसल्यानें मालाच्या भाड्याच्या दरासंबंधीं फारसें लिहिता येत नाहीं. या संबंधांत जे लोक फक्त मालाचीच वाहतुक करतात, त्यांच्याकडून मिळालेल्या माहितीवरून असें सांगता येईल कीं, त्यांचा मालाच्या वाहतुकीवरील भाड्याचा दर दर मैली दर मणास एक ते दीड पै असतो. उतारूंच्या मोटरींतून जाणाऱ्या मालाच्या

भाड्याच्या दरासंबंधीं कांहींच कल्पना देता येणें शक्य नाहीं.

(iii) खर्चाच्या बाबी (१) पेट्रोल व वंगणाचें तेल

खर्चाच्या बाबींसंबंधींची माहिती या प्रकरणाचे शेवटीं जीं २१ खर्चाचीं टिपणें दिलीं आहेत त्यावरूनच बसविलेली आहे. या बाबींचें वर्गीकरण केलेलें असून त्यापैकीं सध्यां ज्यास " चालू खर्च " किंवा " रोज खर्च " म्हणता येईल अशा बाबींचा येथें विचार करावयाचा आहे. यांत पेट्रोल व वंगणाचें तेल यांचा प्रामुख्यानें अंतर्भाव होतो. या गोष्टींचा विचार करतांना मोटरीचा रोजचा प्रवास किती होतो, पेट्रोल किती लागतें. व पेट्रोलची किंमत काय वगैरे गोष्टींचा विचार करणें जरूर असतें. दीड टनची मोटरबस साधारणपणें १ गॅलन पेट्रोलवर १६ ते १८ मैल जाते. ज्या मानानें रस्ता वाईट किंवा मोटरबस नादुरुस्त त्या मानानें पेट्रोलच्या खर्चाचें प्रमाण थोडें फार जास्त होण्याचा संभव असतो. पेट्रोलच्या किंमतींत फरक पडण्याचें कारण एकच व तें म्हणजे ज्या मानानें ठिकाण मुंबईहून लांबवरचें त्या मानानें पेट्रोलची किंमत जास्त. १९३२-३३ या सालांत या भागांत पेट्रोलचा कमींत कमी भाव गॅलनला रु. १-०-६ व जास्तींत जास्त गॅ. ला १-१२-० असलेला आढळून आला.

पेट्रोलच्या किंमतींत ज्या कारणानें फरक पडतो, त्यांच कारणामुळें वंगणाच्या तेलाच्या किंमतींतही फरक पडतो. वंगणाचे प्रकार पुष्कळ असल्यानें व चांगल्या व वाईट वंगणाच्या बाजारांत बऱ्याच जाती असल्यानें, त्यांच्या किंमतींतही बराच फरक पडतो. तसेंच साधारण मोटरमालकास नेहमींच पैशाची टंचाई भासत असल्यामुळें त्याचा स्वस्त दराचें वंगण वापरण्याकडे जास्त ओढा असतो. या स्वस्त वंगणामुळें मोटरच्या इंजिनावर व इतर भागांवर वाईट परिणाम कितपत होतो, व त्यामुळें मोटर लवकर बिघडून त्यामुळें तिच्या दुरुस्तीचा खर्च किती वाढतो हें काढणें तशा प्रकारची माहिती नसल्यानें कठीण असलें तरी मोटरीवर अशा वाईट वंगणाचा परिणाम झाल्याशिवाय रहात नाहीं हें मात्र खरें.

(२) दस्तुऱ्या व तरी

दस्तुऱ्या व तरींवर होणारा खर्च " चालू खर्चांत " धरण्यास हरकत नाहीं. कारण मोटरीच्या रोज होणाऱ्या प्रवासावरच हा खर्च अवलंबून असतो. आमच्या संशोधनाच्या वेळीं (१९३२-३३) या भागांत प्रांतिक सरकारच्या दस्तुऱ्या नव्हत्या, म्हणून त्या हिशेबांत धरलेल्या नाहींत. त्यावेळीं फक्त जिल्हा लोकल बोर्डांच्याच काय त्या दस्तुऱ्या होत्या. तेव्हां त्यांचा समावेश येथें करण्यांत आलेला आहे. परंतु या भागांत एकंदर दस्तुऱ्या किती आहेत, त्यांचें रस्त्यांच्या लांबीच्या मानानें प्रमाण काय पडतें, वगैरे गोष्टींची माहिती व्हावी म्हणून आम्हीं इलाखा सरकारच्या दस्तुऱ्या किती व लोकल बोर्डांच्या दस्तुऱ्या किती याविषयीं माहिती मिळविली. त्यावरून असें आढळून आलें कीं, या भागांतील रस्त्यांची एकंदर लांबी ३६०० ते ४००० मैल धरली, तर दस्तुऱ्यांचें प्रमाण प्रत्येक २० मैलांस एक असें पडतें. एकंदर दस्तुऱ्यांची संख्या १९१ असून त्यापैकीं ११५ इलाखा सरकारच्या व ७६ जिल्हा लोकल बोर्डांच्या आहेत. तऱ्या देखील आम्ही रोज खर्चाचे हिशेबांतच धरलेल्या आहेत.

फक्त कांहीं वाटांवर जेथें मोठ्या नद्यांवरून पूल नाहींत, अशा ठिकाणींच तऱ्या आढळतात. दस्तुऱ्यांप्रमाणेंच तऱ्यांचे दरवर्षी सरकारांतून लिलांव होतात. तऱ्या लिलांवानें घेणाऱ्या इसमास उतारू, वाहनें अगर जनावरें यांजबद्दल भाडें किती घ्यावयाचें याच्या रकमाचे दर ठरवून दिलेले असतात. पण तरीवाला भाडें नियमाप्रमाणेंच घेतो किंवा नाहीं, हें कोणी

पहात नसल्यानें, ठरलेल्या दराप्रमाणेंच भाडीं घेतलीं जातात असें नाहीं. तरी व दस्तुऱ्या यांत फरक आहे. दस्तुऱ्यांवरून होणारी पैशाची वसुली कर म्हणून घेतली जाते. तरीवर घेतलें जाणारें भाडें कर नसून एकीकडून दुसरीकडे नेण्याबद्दल मजुरी म्हणून आकारण्यांत येते. तरीवरील व्यवस्थेसंबंधांत आमचेकडे एक दोन तक्रारी करण्यांत आल्या. त्यांपैकीं एक म्हणजे ठराविक भाड्यासंबंधींची. याबद्दल वर उल्लेख आलाच आहे. दुसरी तक्रार म्हणजे वाट पहावी लागून वेळ फुकट जाण्यासंबंधींची. तरीचे लिलांव पावसाळ्याच्या सुमारास होतात. त्यामुळें पावसाळ्यास सुरवात होऊन नदीस एक दोन पूर येईपर्यंत नदी उतरून जाण्याची सोय होत नाहीं. नदीवर नाव व नावाडी असला, तरी एका तीरावर माणसें अगर वाहनें बोलावीत असूनही त्याचे मनांत आल्याशिवाय तो त्यांस पैलतीरास नेऊन पोहोंचवीत नाहीं. साधारण नाव भरेल इतकीं माणसें, जनावरें अगर वाहनें एकत्र होईपर्यंत तो वाट पहात बसतो. अशा वाट पाहण्यानें उतारूंची बरीच कुचंबणा होते.

(३) टायर-ट्यूबवर होणारा खर्च

पेट्रोल व वंगणाचे तेलासारखे खर्च रोजचे असल्यानें त्याबद्दल माहिती मिळविणें कठीण नव्हतें. टायर ट्यूबचें तसें नसतें. वर्षांतून दोन, तीन अगर चार वेळा या बदलाव्या लागत असल्यानें, त्यांस महिन्यास खर्च किती लागतो, असें विचारल्यास बहुतेक मोटर मालकास नक्की आंकडा सांगता येत नाहीं. यासाठीं संबंध वर्षास एकंदर किती खर्च येतो, ह्याविषयीं माहिती मिळवून ती बऱ्याच लोकांच्या माहितीशीं ताडून पाहून आम्हीं आंकडे घातले आहेत. मोटर बसांच्या टायर ट्यूबच्या किंमती साधारणपणें सारख्याच असतात. आम्हीं जमविलेल्या माहितीवरून असें आढळून आलें कीं, मागची टायर–जोडी साधारणपणें, १०,००० मैल टिकते व पुढची जोडी १५००० मैल टिकते.

(४) दुरुस्ती खर्च

ह्याचे नक्की आंकडे मिळावयाचे झाल्यास मोटर-मालकांचे बऱ्याच वर्षांचे हिशेब पाहावयास पाहिजेत; तसे हिशेब एक तर फारसे मोटर-मालक ठेवीत नाहींत. जे ठेवतात त्यांचे जवळील हिशेब सुव्यवस्थित नसतात. अशा अडचणींमुळें आम्हांस यासंबंधांत हवी तशी माहिती मिळाली नाहीं. दुसरें असें कीं, पुष्कळसे लोक वर्षभर नेहमींच आपल्या गाड्या चांगल्या स्थितींत बाळगीत नाहींत. वर्षांतून एकदां अगर दोनदां म्हणजे मोटरीची तपासणी होते त्यावेळीं मोटरींची ते दुरुस्ती करतात. मोटर दुरुस्तीचे बाबतींत बऱ्याचशा मालकांचें किंवा ड्रायव्हरांचें धोरणच असें असतें कीं, मोटर कांहीं कारणानें चालेनाशी होईपर्यंत किंवा वाटेवर मोडून पडेपर्यंत तिच्याकडे दुरुस्ती करण्याच्या नजरेनें पहावयाचेंच नाहीं. या धरसोडीचें वृत्तीमुळेंच बऱ्याच मोटरी फार लवकर खराब होतात. वर्षांतून एक किंवा दोन वेळींच, म्हणजे तपासणीचे वेळींच काय तो मोटरदुरुस्तीवर मोठा खर्च होतो. या खर्चासंबंधींचे जे आंकडे आम्हांस मिळाले त्यांवरून या सदराखालीं दिलेली माहिती घेतलेली आहे. मोटरमालकांनीं वर्षाचे किंवा सहामाही खर्चाचे जे आंकडे सांगितले त्यावरून दरमहा खर्चाचे आंकडे बसवितां आले. वस्तुस्थिति-निदर्शक म्हणून हे आंकडे कितपत उपयुक्त ठरतील हें मात्र सांगतां येत नाहीं.

(५) एजंटांची दलाली

वाहतूक ज्यावर अवलंबून असते असे उतारू किंवा माल हे बहुतेक सर्वच ठिकाणीं एजंटांचे वतीनें मिळविले जातात. यासंबंधांत "वाहतुकी"वरील प्रकरणांत जास्त माहिती दिलेली आहे. एजंटांना दलाली म्हणून त्यांनीं मिळवून दिले-

त्या भाड्यापैकीं रुपयांत १ आणा कापून द्यावयाचा असतो.

(६) पगार

आतांपर्यंत आलेल्या बाबींचा स्थूलमानानें " चालू खर्च " या सदरांत समावेश केला; कारण मोटरींच्या रोजच्या प्रवासाच्या मानानें या खर्चांत फेरबदल झालेला दिसून येतो. आतां दुसऱ्या म्हणजे कायम खर्चाचा विचार करूं. या सदरांतील मुख्य बाबी म्हणजे पगार, गाडीखाना, चाकपट्टी, परवान्याची व मोटर दाखल करण्याची फी, व मोटरी पास करून घेण्यास लागणारा खर्च इत्यादि. पगाराच्या बाबींत ड्रायव्हर व क्लीनरांचे पगारच बहुतेक ठिकाणीं मोजतात. ज्यांची स्वतःची कचेरी वगैरे आहेत, असे फारच थोडे मोटर मालक असतात. ज्या ठिकाणीं एकादा कारकून ठेवून कचेरी उघडलेली असते तेथें एजंटाचें उच्चाटण झालेलें असतें. इतर बहुतेक सर्व स्वतः गाडी हाकून एकादा क्लीनर हाताखालीं ठेवतात, किंवा ड्रायव्हर व क्लीनर ठेवतात. कचेरी असेल तेथें कारकूनच एजंटाचें काम करितो. त्याला एजंटाचा परवाना मिळवून दिला म्हणजे झालें. आम्हीं एकंदर १५५ प्रश्नावल्या भरल्या त्यापैकीं ७६ प्रश्नावल्यांत कचेरी खर्च निराळा दाखविलेला आढळला नाहीं.

ड्रायव्हर व क्लीनरच्या पगारांत कोणच्याही प्रकारची प्रमाणबद्धता नाहीं. दिवसेंदिवस हें पगाराचें प्रमाण कमीकमीच होत चाललेलें दृष्टीस पडतें. आमच्या प्रश्नावल्यावरून ड्रायव्हरास दिला जाणारा सर्वांत जास्त पगार ६० रु. महिना व कमींत कमी २५ रु. महिना असलेला दिसून आला. क्लीनरच्या पगारांत जास्तींत जास्त रु. २० व कमींत कमी रु. ८ असें प्रमाण आढळून आलें. क्लीनर, ड्रायव्हरच्या मदतीसाठीं व मोटर स्वच्छ ठेवण्यासाठीं म्हणून ठेविलेला असतो. परंतु या दोन कामाव्यतिरिक्त वाटेंत भाडेंवसुली करणें, उतारू वर घेणें व खालीं उतरविणें, गाडी वाटेंत कोठें उभी करावयाची याबद्दल ड्रायव्हरास इशारा करणें, वगैरे कामेंही त्यास करावीं लागतात. ड्रायव्हर क्लीनरचें वतन मासिक असतें. क्वचित् प्रसंगा बाहेर गांवीं मुक्काम (रात्रीचा) करावा लागल्यास त्यांस भत्ता देतात. परंतु जेथें नेहमींच असा मुक्काम करावा लागतो, तेथें भत्ता वगैरे मिळणार नाहीं, अशीच बहुतेक ठिकाणीं बोली करून घेतलेली असते.

ज्या ड्रायव्हरांची नोकरी बरेच दिवस झालेली असेल किंवा ज्यांच्यावर त्यांच्या मालकांची विशेष मर्जी असते, अशा ड्रायव्हरासमालक वर्षाकाठीं ड्रायव्हरास लागणारा पोषाख व परवान्यास लागणारे पैसे वगैरेही देतात. मात्र ही पद्धत सर्वत्र रूढ नाहीं.

(७) भाडें

भाड्याची बाब फक्त मोटर ठेवण्यासाठीं लागणाऱ्या गाडीखान्यापुरतीच असते. कचेरीभाडें बहुतेकांस लागत नाहीं कारण बरेच लोक कचेरी ठेवीतच नाहींत. कांहीं गांवांतून (विशेषतः पुण्यासारख्या ठिकाणीं) कांहीं मोटरबसवाले एकत्र होऊन एक कचेरी थाटतात. पण अशा कचेऱ्यांतून बऱ्याच बसमालकांचा समावेश होत असल्यानें, त्यांपैकीं कोणासच भाड्याच्या रूपानें फारसा पैसा द्यावा लागत नाहीं. मोठ्या शहरांतून गाडीखान्याचे भाडें बरेंच भरावें लागतें. कित्येक वेळा एका मोटरीमागें महिन्याचे १० रुपयेपर्यंत भाडें गाडीखान्यासाठीं खर्च करावें लागतें. लहान गांवांतून गाडीखान्याचा खर्च फारसा येत नाहीं. कित्येक ठिकाणीं मोटर सहज मागील परसांत किंवा आंगणांत ठेवतां येते.

(८) कर

खालीं दिलेल्या कोष्टकांत जेथें जेथें चाकपट्टी द्यावी लागते, तेथें ती रक्कम वेगळी दाखविली आहे. चाकपट्टीबद्दलची सविस्तर माहिती इतरत्र दिली आहे. तसेंच परवान्याची फी किंवा नोंदणी फी यासं-

बेधानेंही त्याच प्रकरणांत उल्लेख सापडेल. मोटर पास करून घेणें किंवा नोंदण्याचे वेळीं सरकारी फीखेरीज कांहीं खर्च येतात, ते कशा प्रकारचे असतात याची फोड करून सांगण्याची आवश्यकता नाहीं. त्यांचें प्रमाणही पण ठराविक असनें. तसेंच मोटर पास करून घेण्यासाठीं डी. एस. पी. ची कचेरी ज्या गांवीं असेल तेथें मोटर न्यावी लागते. अशा वेळीं होणारा खर्चही हिशेबांत धरावा लागतो. मोटर नेण्याआणण्यांत वेळेचा अपव्यय व उत्पन्नांतील घट तर सोसावीच लागते, परंतु त्याबरोबर जाण्यायेण्याचा निदान ३-४ मंडळींचा खर्च, पेट्रोलचा खर्च व खाण्याचा खर्च इतकें सर्व सहन करावें लागतें. फेर नोंदणी मिळविण्याची फी जरी फक्त मोटरीमागें एक रुपायाच असली तरी या वेळेस अशा प्रकारचा इतर खर्च मात्र फार होतो.

(९) किरकोळ खर्चाच्या बाबी

वर सांगितलेल्या प्रकाराव्यतिरिक्त जे इतर कांहीं खर्च आढळले, ते किरकोळ बाबीखालीं घातले आहेत. कचेरीचा कांहीं खर्च, कारकुनाचे पगार, स्टेशनरी, टिकिटाचीं कुपनबुकें इ. खर्च यांतच आढळतील. किरकोळ खर्चाच्या सदरांतील सर्वांत मोठी बाब "दक्षिणा" म्हणून असते. दर वर्षी या बाबींत प्रत्येक मोटरमालकाचे बरेचसे पैसे खर्च होतात असें आम्हांस आढळून आलें. दर मोटरीमागें महिन्यास निदान १०-१५ रुपये तरी यांत खर्ची टाकावे लागतात. जेथें संघ आहेत, तेथें या बाबींत प्रत्येक मालकास खर्च कमी येतो.

सोबत घातलेलीं कोष्टकें जरा बारकाईनें पाहिल्यास असें आढळून येईल कीं, मोटरींवर होणाऱ्या दर मैली खर्चांत मोटरीमोटरींत महदंतर असलेलें आढळतें. असें असण्यास खरें पाहिलें असता कांहीं कारण नाहीं. साधारणपणें सर्व मोटरी सारख्याच असतात. त्या सारख्याच मार्गावरून प्रवास करितात; सर्वच मोटरींची एकंदर परिस्थिति सारख्याच प्रकारची असते; असें असतांना एकाच मार्गावर चालणाऱ्या दोन अगर जास्त मोटरींच्या दर मैली खर्चांत फरक पडतो तो कां पडावा? महाराष्ट्रांतील कोंकण जिल्हे सोडल्यास इतर जिल्ह्यांतून १½ टन बसा वापरतात. कोकणांत ¾ टन बसा जास्त वापरतात. असें असून मोटरींचा दर मैली खर्च २॥ पासून ४॥ आण्यांपर्यंत कां यावा हें समजणें जरा कठीण जातें. विचाराअंतीं खालीं दिलेल्या ३-४ गोष्टी यास कारणीभूत असाव्यात असें आढळलें. (१) प्रत्येक मोटर बस कितपत चांगल्या स्थितींत आहे, (२) रस्ते कितपत चांगले आहेत (३) रस्त्यावरून दरडुऱ्या व तऱ्यांचें प्रमाण, किंवा चाकपट्टीचें प्रमाण, (४) मोटर मालकाच्या एक किंवा एकाहून जास्त गाड्या व (५) दररोज प्रत्येक गाडीचा किती मैल प्रवास होतो याचें प्रमाण इ. आम्ही मिळविलेली माहिती फार अपुरी असल्यानें यांपैकीं कोणत्या कारणांस जास्त महत्त्व द्यावें हें नक्की सांगतां येणार नाहीं.

(iv) मोटरींची झीज, व्याज व विम्याच्या बाबी

येथपर्यंत मोटर मालक ज्या खर्चास नित्य अगर नैमित्तिक मोजतात, अशा प्रकारच्या बाबींसंबंधीं विचार केला. परंतु या व्यतिरिक्त मोटरींची होणारी झीज, धंद्यांत घातलेल्या भांडवलावरील व्याज, व विम्याचे हप्ते यावर होणाऱ्या खर्चासंबंधींहि थोडाफार विचार करणें आवश्य आहे. या बाबींसंबंधांत मोटरमालकांपैकीं बहुजन समाज मुळींच हिशेब ठेवित नाहीं. याला कारणें काय असतील तीं असोत परंतु या बाबी इतर खर्चाच्या बाबींइतक्याच महत्त्वाच्या आहेत, हें सांगणें जरूर आहे. आणि हे खर्च इतर खर्चांत धरल्याशिवाय मोटरधंद्यांत फायदा किंवा नुकसान किती होतें हें सांगणेंही पण अशक्य आहे.

दर दिवशीं, महिन्यांत किंवा वर्षांत

मोटरीची झीज किती होते, हें सांगणें शक्य नाहीं. कारण मोटर एकंदर किती वर्षें चालते किंवा तिची दिवसेंदिवस किती झीज होते, यासंबंधींची माहितीच मुळीं कोणी ठेवीत नाहीं. यासंबंधांत आम्हांस फक्त एकाच सुसंघटित मोटर कंपनीकडून माहिती मिळाली. या कंपनीच्या बऱ्याच बसा असून, त्यांनीं मोटर साधारण किती दिवस चालते वगैरे संबंधीं तक्ते तयार केलेले आहेत. त्यांच्या अनुभवावरून असें आढळून येतें कीं, प्रत्येक मोटर वर्षांतून ३२७ दिवस प्रवास करिते व तिचा एकंदर प्रवास २५३०० मैल होतो. म्हणजे सरासरी रोजचा प्रवास ७८ मैल होतो व मोटरीचें आयुष्य साधारणपणें ४॥ वर्षे असतें. या कंपनीचें स्वतःचें दुरुस्ती खातें असून सर्व मोटरी नेहमीं सुस्थितींत राहात असल्यानें, त्यांच्याकडून मिळालेले हे आंकडे फार महत्त्वाचे आहेत. या भागांतील सर्वच मोटर-मालक स्वतःच्या मोटरींची इतकी काळजी घेत असतीलसें संभवत नाहीं. इतर मालकांच्या मोटरी वर्षांतून किती दिवस चालतात, वर्षांतून त्यांच्या एकंदर किती खेपा व किती मैलांचा प्रवास होतो हें सांगतां येत नाहीं. कारण निरनिराळ्या सर्व्हिसेस निरनिराळ्या लहान मोठ्या वाटांवरून चालतात व त्या त्या वाटांवरील उतारूंच्या गरजांप्रमाणें मोटरींच्या खेपा होतात. जे मालक स्वतःच मोटर चालवितात, त्यांच्या प्रवासांच्या दिवसांचें प्रमाण इतरांहून अधिक असतें, असें आमच्या संशोधकास दिसून आलें. एका मोटर मालकानें तर १८ महिने सतत जवळ जवळ दररोज मोटर चालविली असें आढळून आलें.या सर्व काळांत एका अपघातामुळें मोटर दुरुस्तींत त्याचे तीनच दिवस काय ते फुकट गेले. एका मोटरीच्या धंदेवाईक कंपनीनें ठेवलेल्या माहितीवरून असें आढळून आलें कीं, जे मोटरमालक स्वतःच मोटर चालवितात, त्यांच्या वर्षांतील कामाच्या दिवसांची सरासरी ३५० पर्यंत पडते. जेथें पगारी ड्रायव्हरांकडून मोटरी चालविण्यांत येतात तेथें हें सरासरीचें प्रमाण वर्षांत ३२० दिवसांपर्यंत खालीं उतरलेलें आढळतें; आणि कांहीं ठिकाणीं तर मोटरींचें वर्षांत एकंदर फक्त२९० दिवसपर्यंत काम पडल्याचें आढळून येतें. इतर देशांत देखील मोटरीचें आयुष्य किती असतें; त्यांची झीज कोणत्या प्रमाणांत होते; वगैरे बाबींसंबंधांत एक मत झालेलें नाहीं. अमेरिकेंतील संयुक्त संस्थानांत मोटरबसचें आयुष्य साधारणपणें ४ वर्षे धरण्यांत येतें; म्हणजे शेंकडा २५ प्रमाणें झिजीचें दरवर्षीचें प्रमाण धरलेलें असतें. वर सांगितलेले आपल्या इकडील अनुभवही साधारणपणें हेंच दर्शवितात. हें प्रमाण धरल्यास प्रत्येक मोटरी मागें दरमहा रु. ६० झीज म्हणून सोडून द्यावयास पाहिजेत. (येथें मोटरीची किंमत रु. ३००० धरलेली आहे.)धंद्यांत गुंतविलेल्या भांडवलावरील व्याजाचा दर शें. ६ धरल्यास या रकमेंत दरमहा रु. १५ ची व्याजाची म्हणून भर घालावयास पाहिजे.

या भागांत विम्याची सक्ती अशी १-२ जिल्ह्यांतूनच आहे, व जेथें विमा काढावा लागतो तेथें तो फक्त त्रयस्थाच्या धोक्याबद्दलचा म्हणून असतो. जें सरकार दस्तुरीच्या रूपानें कित्येक मोटरवाल्यांकडून दर महिन्यास १०० रु. वसूल करूं शकतें, त्यास विमा सक्तीचा करून मोटर-मालकांस दर वर्षास जवळ जवळ रु. १०० पर्यंत खर्चांत घालण्यास फारशी अडचण पडावी असें वाटत नाहीं. मोटरीवर होणाऱ्या सर्व खर्चांची मांडणी करावयाची झाल्यास, त्यांत विम्याच्या रकमेस स्थान देणें आवश्यक आहे. हिशेबास पूर्तता यावी म्हणून आम्हीं विम्याच्या रकमेचा एकंदर रकमांत समावेश करतों. केवळ त्रयस्थांच्या विम्याबद्दल रु. १०० सालिनाच सरासरी खर्च येईल. पण वास्तविक मोटरीचा व हांकणाऱ्याचाही विमा जमेस धरला पाहिजे. अशा विम्याच्या रकमेचा समावेश केल्यास मोटर मालकास प्रत्येक मोटरीमागें वर्षास२५० रु. पासून ३०० रु. पर्यंत म्हणजे दरमहा

२० ते २५ रु. खर्च येईल. म्हणजे मोटरीची झीज, धंद्यांत गुंतविलेल्या भांडवलावरील व्याजाची रक्कम व विमा या हिशेबांत न दाखविलेल्या अशा तीन रकमांचे दरमहा रु. १०० एकंदर हिशेबांत घालावे लागतील, व हे मिळविल्यानंतर खर्चाची जी एकंदर रक्कम येईल ती उत्पन्नाचे रकमेंतून वजा करून जी शिल्लक राहील ती ऐन नफा म्हणून समजतां येईल.

(४) धंद्यांतील नफा

या सोबत २१ मोटर मालकांकडून मिळालेल्या माहितीवरून तयार केलेले हिशेबाचे तक्ते जोडलेले आहेत. त्यांतील खर्च उत्पन्नाचे बाबींसंबंधानें आतापर्यंत विचार केला. मोटरधंद्याकडे पाहतां या धंद्यांत सध्यां फायदा होतो कीं नाहीं व होत असल्यास किती होतो, असा प्रश्न पुष्कळांस साहाजिकच पडतो; याच दृष्टीनें आम्हींहि पण यासंबंधीं विचार करण्याचें ठरवून हा अभ्यास केला. सोबत दिलेल्या २१ तक्त्यांवरून फायदा होतो किंवा नुकसान होतें हें ठरविणें शक्य होणार नाहीं, व तसें करण्याचा कोणी प्रयत्नही पण करूं नये. कारण या २१ तक्त्यांवरून इतर शेंकडो मोटरमालकांच्या धंद्यांतील सध्यांच्या स्थितीची माहिती होणार नाहीं. शिवाय हे तक्ते वाचतांना आणखी एक गोष्ट ध्यानांत ठेवावयास पाहिजे. तक्त्यांत दिलेले खर्च-उत्पन्नाचे आंकडे संबंध बारा महिन्याचे नसून, माहिती मिळविण्यास गेलें असतांना, त्यापूर्वीच्या आठवड्याच्या, महिन्याच्या किंवा तीन अगर सहा महिन्यांच्या हिशेबाचे ते आंकडे आहेत. बरेचसे मोटर-मालक कोणत्याच प्रकारच्या हिशेबाच्या वह्या ठेवींत नसल्यानें त्यांच्याजवळ असतील त्या नोंदवहीवरून किंवा प्रसंगीं तिकिटांच्या पुस्तकांवरून देखील आमच्या संशोधकास हे आंकडे काढावे लागले. शिवाय ज्या कांहीं थोड्या दिवसांचे हे आंकडे मिळाले, त्या दिवसांत मोटरी बंद पडलेल्या नसून, वाहतुक चांगली असून पैसे मिळविण्याचे ते दिवस होते. आठवड्याचे किंवा महिन्याचे हिशेबांत वर्षांतून मोटर स्वस्थ पडून राहिलेल्या दिवसांसंबंधीं माहिती नसते. तसेंच मोटरदुरुस्तीस वर्षांतील कांहीं दिवस जातात त्यासंबंधानेंही यांत उल्लेख नसतो. म्हणून इशारा द्यावयाचा तो इतकाच कीं, या तक्त्यांवरून कांहीं मोटरमालकांस हा धंदा बराच किफायतशीर होतोसा दिसला, तरी सबंध वर्षांत तशीच त्याची परिस्थिति असेल असें समजणें चुकीचें होईल. हिशेबांत कांहीं बाबींचा विचार केलेला नाहीं. त्यावर होणारा खर्च तक्त्यांतील खर्चांत मिळवावयास पाहिजे. विमा, रकमेवरील व्याज, व झीज यांत होणाऱ्या खर्चाची रक्कम तक्त्यांतील रकमेंत मिळवून हिशेब वाचले असतां, असें आढळून येईल कीं, २१ पैकीं फक्त ११ मोटर मालकांस धंद्यांत थोडा तरी फायदा पडला. इतरांस होत नाहीं. या ११ तही कांहींजणास तो बराच किफायतशीर झालेला आढळून येतो. ज्यांना ज्यांना धंदा असा किफायतशीर झालेला आढळतो, त्यांची परिस्थिति या धंद्यांतील सामान्य मोटरमालकापेक्षां बरीच निराळी आहे. यापैकीं एका मोटरमालकाची सर्व्हिस मोंगलाईच्या कांहीं वाटांवरून असून, त्या वाटांवर त्यास चढाओढ मुळीं करावीच लागत नसल्यानें, भाडीं बरीच जास्त आकारतां येतात, व त्यामुळें त्यांस फायदा होतो. दुसऱ्या एका मालकाच्या ६ मोटरींपैकीं १ च मोटरच्या हिशेबाचा तक्ता दिलेला आहे. ही मोटर फार लांबचा प्रवास करून तिला दररोज शेवटपर्यंतचे येताजातांचे प्रवासी मिळाल्यानें फायदा झाला. कांहीं मोटरींचे हिशेब भर रहदारीच्याच दिवसांतील मिळाल्यानें, ते बऱ्याच नफ्याचे दिसले तरी त्या मोटरीस बारमहा असाच नफा होतो असें धरून चालतां येत नाहीं. इतकें मात्र खरें कीं, जे लोक आपले हिशेब नीट ठेवतात, पैसे मिळवितांना कशा अडचणी येतात, पण तोच पैसा खर्च मात्र किती नन्हांनीं होतो,

मोटरी वारंवार कां मोडतात, वगैरे वगैरे गोष्टींवर बारकाईनें नजर ठेवून उत्पन्न-खर्चाचा मेळ बसविण्याचा प्रयत्न करितात, त्यांसच या धंद्यांत थोडा फार नफा होतो. इतरांस नफा तर होत नाहींच; परंतु कांहीं दिवसानंतर नुकसान आलेलें मात्र आढळून येतें. ज्या बाटांवरून मोटरींची आपसांतील चढाओढ कमी, ज्या लोकांचें धंद्यांत लक्ष जास्त, जे लोक आपले हिशेब चोख ठेवतात, अशा लोकांसच जास्त फायदा होण्याचा संभव असतो.

(vi) मोटर मालकांची दशा मोटर धंद्यांतील आयुर्मर्यादा.

मोटरीच्या धंद्यांत नुकसान होतें किंवा फायदा होतो हें ताडून पहाण्यास आम्हीं दुसरी एक उपाययोजना केली. आमच्या प्रश्नावलींत प्रत्येक मोटर-मालकानें धंद्यांत किती वर्षे घालविलीं याविषयीं एक प्रश्न घातला होता. एकंदर १५५ पैकीं १४१ लोकांनीं या प्रश्नास उत्तर दिलें. त्यांच्या उत्तरांवरून खालील कोष्टक तयार केलें आहे.

धंद्यांत किती वर्षें घालविलीं हें दाखविणारा तक्ता

धंद्यांत किती वर्षें घालविलीं	१ वर्ष	२ वर्षें	३ वर्षें	४	५	६	७	८ किंवा जास्त	एकंदर
मोटर मालक	१२	३५	२९	१९	१२	७	८	१९	१४१

या तक्त्यावरून धंद्यांतील नफातोट्या-संबंधीं फारसा बोध होईल किंवा नाहीं, याविषयीं जरी कांहीं निश्चित सांगतां आलें नाहीं तरी, एक गोष्ट सिद्ध होते ती ही कीं, मोटर-मालकांच्या एकंदर संख्येपैकीं शें. ५३ लोक धंद्यांत ४ वर्षांहून अधिक राहिलेले नाहींत. धंद्यांत ८ किंवा त्याहून जास्त वर्षें ज्यांस झालीं आहेत, अशांचें प्रमाण तर शें. १३ च पडतें. एकंदरींत असेंच आढळून येण्याचा संभव जास्त कीं, या धंद्यांत नवशिक्यांचें प्रमाण बरेंच अधिक असून ज्यांनीं बरींच वर्षें यांत घालविलीं आहेत अशांची संख्या फारच कमी. मोटर-मालकांचे तोंडूनच मिळालेल्या माहितीवरून खालील ४-५ गोष्टी सांगतां येण्यासारख्या आहेत. त्यांवरून धंद्याच्या परिस्थितिसंबंधीं कल्पना येईल. १९२२ ते १९२५-२६ पर्यंतच्या काळांत मोटर धंद्याची चांगली भरभराट होती. ज्यांनीं धंद्यांत ८ वर्षांवर दिवस घालविले; त्यांच्याजवळ १९३२-३३ सालीं जितक्या मोटरी होत्या त्यापेक्षां १९२५-२६ च्या शेवटीं जास्त होत्या. १९२६-२८ च्या काळांत धंदा खालावत चालल्याचीं चिन्हें दिसूं लागलीं. १९२८ सालापासून तर खरोखर धंद्यास उतरती कळा लागली, असें सर्व जण एकमतानें सांगतात. १९२५ सालीं ज्यांच्याजवळ १० ते २५ पर्यंत मोटरी होत्या त्यांच्याजवळ आज ५-१० मोटरीही नाहींत, यावरून सद्यःपरिस्थितीची कल्पना येईल. अर्थात् ही माहिती स्थूल मानानें सांगितली. अलीकडील दिवसांतहि भरभराट झाल्याचीं कांहीं उदाहरणें आहेत, पण तीं अत्यल्प अशींच आहेत.

प्रत्येक मोटरीवर एका महिन्यांत किती

	चालू खर्च				
अनुक्रम	पेट्रोल	ल्युब्रिकंटस्	टायर्स व ट्यूब्स	इतर चालू खर्च	दलालाचें कमिशन
	रु. आ.	रु. आ.	रु. आ.	रु आ.	रु. आ.
१	१७८-२	१२-०	१००-०	४४-४	२६-०
२	२८५-०	१७-८	१५०-०	३१-१३	४९-१४
३	३३७-८	३२-०	१७५-०	४९-७	८१-०
४	१३८-१२	८-०	९५-१२	३६-१	३४-०
५	४१६-४	५२-८	२८३-४	९८-०	१०-०
६	२२०-२	२०-०	४१६-१०	६०-०	१३-०
७	२१३-१२	१८-०	७०-०	४१-१५	६३-०
८	७८-६	७-८	५०-०	३०-०	२७-१०
९	१५५-१४	९-०	७५-०	३१-११	....
१०	३६५-१०	२२-८	३००-०	७५-८	६८-८
११	५८७-१३	४०-८	१८७-८	६६-९	१२९-३
१२	९६१-१४	९०-०	७५०-०	१११-१५	१६७-०
१३	३४६-१४	३३-१२	२००-०	२३-१	१३-५
१४	२१३-१२	२०-०	१५०-०	४०-०	६९-०
१५	३०३७-८	३००-०	१६६६-४	२५०-०	१०५-०
१६	३६०-१५	२४-८	२००-०	६६-१०	९९-०
१७	५५६-१४	४२-०	३००-०	११२-८	१४६-१०
१८	१७२-८	१३-८	८३-५	२८-१३	....
१९	१३१६-४	१०३-०	३६८-८	११२-८	१२९-४
२०	३५६-४	२१-०	३००-०	६५-१०	१०३-७
२१	१३१६-६	१२५-०	४७४-०	२०८-४	२८४-१२

खर्च होतो हें दाखविणारा तक्ता.

पगार			कर व किरकोळ			
हांकणारा	मदतनिस	तबेला	टोल	चाकपट्टी	परवाना	किरकोळ
रु. आ.	रु. आ.	रु. आ.	रु. आ.	रु. आ.	रु. आ.	रु. आ.
....	१२-०	१२-०	३०-०	३-०	६-०	१५-०
....	१०-०	१०-०	९०-०	३-०	६-०	२२-०
४५-०	१३-०	९-०	४५-०	७-८	६-०	३३-४
४५-०	१०-०	......	३०-०	२४-८	८-५	१८-०
१००-०	१६-०	......	९०-०	४६-०	८-६	३०-०
८०-०	२४-०	१३-०	१२०-०	५-८	१२-८	६०-०
....	११-०	......	३७-८	......	५-०	२०-०
....	८-०	......	३७-८	......	५-०	१५-०
४५-०	१०-०	......	३७-८	......	५-०	१२-०
८०-०	२०-०	१५-०	६७-८	४-०	१३-०	१५-०
१२०-०	३०-०	......	९०-०	६-०	१८-०	६०-०
१५०-०	३६-०	१८-०	....	६-०	३३-०	२२-८
४२-८	११-०	२-८	५२-८	२-८	११-०	१५-०
७५-०	२०-०	१०-०	४५-०	१५-०	२२-०	१२-०
४००-०	१००-०	३०-०	३००-०	४१-११	१५०-१०	१३१-९
८०-०	२२-०	१७-०	६०-०	८-५	१७-८	२७-०
१२०-०	३०-०	१७-१	१३५-०	६-०	२६-४	४५-०
३०-०	१०-०	......	३०-०	२-०	६-१०	१०-०
१७५-०	५०-०	१५-०	२७०-०	२२-८	२५-०	५०-०
४०-०	१८-०	१०-०	६०-०	४-३	१०-५	२५-०
१७५-०	५०-०	......	३३०-०	५२-१	२५-०	५१-१०

प्रत्येक मोटरीचा रोजचा सरासरी प्रवास, मासिक उत्पन्न, दर मैलास पडणारें उत्पन्न व खर्च दाखविणारा तक्ता

अनुक्रम नंबर	बसांची संख्या	रस्त्याचें अंतर	प्रत्येक बसचा रोजचा सरासरी प्रवास	एकंदर मिळकत	एकंदर खर्च	प्रत्येक बसचें मैली सरासरी उत्पन्न	मैली सरासरी खर्च	मैली पेट्रोलचा खर्च
				रु. आ.	रु. आ.	आ. पै	आ. पै	आ. पै
*१	१	२२	७०	३९०-५	४३८-६	३-०	५-०	१-४
*२	१	६९	१४०	८०५-९	६७५-३	३-१	२-६	१-१
३	१	७२	१५०	१३०५-७	८३३-११	४-७	३-०	१-२
४	१	३१	६५	५५०-०	४४८-६	४-६	३-९	१ १ ३/४
५	३	१० / १४ / १०	४०	१२५२-८	११५०-६	५-७	४-३	१-१०
६	२	२५	५०	९१३-९	१०४४-१२	४-१०	२-९	१-२
७	१	४६	९२	१००७-४	४८०-३	५-१०	२-९	१-२ ३/४
*८	१	१७	३५	४४२-०	२५९-०	६-९	४-०	१-२
*९	१	३२	६५	४४२-०	३८१-१	३-७	३-०	१-३
१०	२	४२ / ४२	९०	११०१-१	१०४६-२	३-३	२-६	१-१
११	३	२४	९६	२०८५-०	१३३५-९	३-१०	३ ०	१ १
१२	३	६९	१४०	२६७१-१५	२३४६-५	३-४ १/२	४-०	१-२ १/४
१३	२	१६१	१६१	१४११-०	९९४-०	४-८	४-०	१-१ १/२
१४	२	२२ / २२	४५	११०९-१२	६९१-१२	६-७	४-०	१-३
१५	१०	७२ / ४२ / २० / १७	९४	९८८९-३	६५३२-१०	५ ७	४-३	१-८ १/२
१६	२	४२ / ४०	८५	१५८२-०	९८२-१४	४-११ १/८	३-०	१-१ १/२
१७	३	४२	८५	२३४५-१४	१५३७-५	५-१/२	३-३	१-१ ३/४
१८	१	२६	५५	५५५-७	३८६-१२	३-१०	३-९	१-८
१९	५	१२ / ५० / २०	५५	२८६७-२	२६३७-०	५-७	५-२ १/२	२-६ १/२
२०	२	२४	७२	१६५५-१	१०११-१३	५-१०	३-९	१-३ ३/४
२१	५	५७ / ३० / ३६	१२७	४५६३-०	३०९२-८	३-१०	२-७	१-१

* मालक गाडीवान.

प्रकरण ६ वें

वाहतुकीच्या साधनावरील कर व रस्त्यावर होणारा खर्च

गेल्या दहा पंधरा वर्षांत मोटर वाहतुकीस योग्य अशा रस्त्यांची वाढ या सहा जिल्ह्यांत फारशी झालेली नाहीं हें उघड आहे. १९२३ सालीं सरकारनें प्रसिद्ध केलेल्या मोटर रस्त्यांच्या नकाशाची आजच्या परिस्थितीशीं तुलना केली असतां हें स्पष्ट दिसून येईल; एवढेंच नव्हे तर या रस्त्यांची डागडुजी पूर्वीइतकीही आज ठेवली जाते किंवा नाहीं याची शंका आहे. कारण मोटर वाहतूक झपाट्यानें वाढल्यामुळें रस्त्यांची खराबी फार होत राहते; पण त्या मानानें रस्तेदुरुस्तीवर खर्च वाढलेला दिसत नाहीं.

प्रांतिक सरकार, म्युनिसिपालट्या, जिल्हा बोर्ड व तालुका बोर्ड, यांजकडे निरनिराळ्या रस्त्यांचा कारभार या रस्त्यांचे महत्त्वानुसार वांटलेला असतो. तालुका बोर्डाकडे सोंपविलेले रस्ते बहुतेक मोटर वाहतुकीस योग्य असे नसतात, व तालुका बोर्डाचें उत्पन्न बरेचसें जिल्हा बोर्डाकडूनच येतें, तेव्हां याबाबत तालुका बोर्डाच्या सांपात्तिक स्थितीचा विचार निराळा करावयाची जरूरी नाहीं.

१९३०–३१ ते १९३२–३३ या तीन वर्षांत रस्ते-दुरुस्ती, सुधारणा व रस्त्यांबाबत नवीन कामें करणें, या कामावर प्रांतिक सरकार, म्युनिसिपालट्या व लोकल बोर्डे यांनीं सरासरीनें दरवर्षी ११४३, १४३३ आणि ८५७ हजार रुपये, एकूण २४३३ ह. रु. खर्च केला. मोटरी व सर्व प्रकारची वाहतूक यांजवर लादलेल्या निरनिराळ्या करांच्या रूपानें म्युनिसिपालिट्या व लोकलबोर्डें यांस याच कालावधींत १४९ व २३७ हजार रुपये, एकूण ३८६ हजार रुपये वार्षिक प्राप्ति झाली. प्रांतिक सरकारच्या करांच्या उत्पन्नाचे आंकडे जिल्हावार मिळत नसल्यामुळें, या सहा जिल्ह्यांतून प्रांतिक सरकारास मोटर वाहतूक करांतून काय मिळालें असावें, याचा नक्की आंकडा देणें शक्य नाहीं, पण नोंदणी फी, परवाना फी वगैरे बाबींवरील सहा जिल्ह्यांतील उत्पन्न अंदाजी २ लाख रुपये असावें. एकंदर रस्त्यांवरील खर्च २३·४ लक्ष रुपये व मोटर करांचें उत्पन्न ५·८ लक्ष रुपये असा हा हिशेब झाला. १९३१–३२ सालीं प्रांतिक रस्त्यांवर दस्तुऱ्या नसल्यामुळें त्यांचें उत्पन्न वरील आंकड्यांत जमेस धरलेलें नाहीं तें या सहा जिल्ह्यांत सरासरीनें ७ ते ८ लक्ष रुपये असावें. तें धरूनही मोटर व वहातुकीवरील करांचें उत्पन्नांतून रस्त्यांवरील खर्च भागत नाहीं हें उघड आहे.

रस्तेदुरुस्ती व रस्ते सुधारणा यांचा खर्च विशेषतः गेल्या दहा बारा वर्षांत फार वाढला आहे व तो सर्व मोटर वाहतूक वाढल्यामुळें, करांचें उत्पन्नही वाढलें आहे. पण खर्च व उत्पन्न वाढ ही सर्व प्रकारच्या सरकारी संस्थांची सारख्याच प्रमाणांत झाली नाहीं. प्रांतिक सरकारास १९२३-२४ सालीं रस्तेदुरुस्तीचा खर्च ९ लक्ष रुपयांहून थोडा कमी पडला, तर १९३०-३१ सालीं तो ११ लक्षांहून कांहींसा जास्त होता. अलीकडील कांहीं वर्षांत पैशाच्या टंचाईमुळें तो पुन्हां ९ लक्ष रुपये, किंबहुना त्याचे खालींही आला आहे. म्हणजे प्रांतिक सरकारच्या खर्चांत म्हणण्यासारखी वाढ झालेली नाहीं. मोटर वाहतूक वाढल्यामुळें मध्यंतरी म्हणजे १९२६–२७ सालपावेतों प्रांतिक सरकार रस्त्याचा पृष्ठभाग अगर पूल रपटे इ. सुधारणा यांकडे बराच पैसा खर्च करीत असे; पण पुढें या खर्चाचें

प्रमाण कमीकमी होऊन, अलीकडे तर तो अगदीं नाहींसाच झाल्यासारखा आहे. या प्रमाणें मोटरवाहतुकीचे वाढीमुळें प्रांतिक सरकारचा प्रत्यक्ष खर्च फारसा वाढला नाहीं. नोंदणीची फी व परवाना फी यांचें उत्पन्न मात्र वाढलें व अलीकडे दस्तुऱ्यांचें पुनरुज्जीवन झाल्यापासून तर ती एक प्रांतिक सरकारची मोठीच उत्पन्नाची बाब होऊन बसली. या सहा जिल्ह्यांतील म्युनिसिपालिट्यांच्या खर्चाचे आंकडे पाहिले असतां, असें आढळून येतें कीं १९२२–२३ ते १९२४–२५ या तीन वर्षांत त्या सरासरीनें ३१७ हजार रुपये खर्च करीत असत. अलीकडील वर्षांत त्यांचा खर्च सरासरीनें ४३३ ह. रुपये असतो, म्हणजे खर्चाची वाढ एकतृतीयांशानें झालेली आहे; जवळजवळ सर्व म्युनिसिपालिट्या वहानें व जनावरें यांजवर कर लादतात व तसेंच दस्तुरीही घेतात. या दोन्ही बाबींपासूनचें म्युनिसिपालिट्यांचें उत्पन्न अलीकडे वाढलें आहे. १९२२-२३ ते १९२४-२५ हें उत्पन्न सरासरीनें १२३ हजार रुपये होतें,तर१९३०-३१ते१९३२-३३ या वर्षांत तें २३७ ह. रु. होतें यावरून असें दिसून येईल कीं, सरासरीनें सहा जिल्ह्यांतील सर्व म्युनिसिपालिट्यांचा एकंदर विचार केला, तर त्यांचा खर्च व उत्पन्न हीं साधारण सारख्याच रकमेनें वाढलीं आहेत.

जिल्हा लोकलबोर्डांची परिस्थिति याहून अगदीं निराळी आहे. बोर्ड रस्त्यावरील दस्तुऱ्या हा वहातुकीचे साधनांवर कर लादण्याचा त्यांस एकच मार्ग आहे. या दस्तुऱ्यांचें उत्पन्न १९२१-२२ ते १९२३-२४ सालांत सरासरीनें ९६ हजार रुपये होतें तें अलीकडील वर्षांत १४९ ह. रु. एवढेंच वाढलें आहे. याचे उलट याच कालवधींत त्यांचा रस्त्यावरील खर्च ४४७ ह. रु. पासून ८५७ ह. रु. पर्यंत वाढला आहे. म्हणजे खर्चाच्या वाढीच्या मानानें उत्पन्न एक अष्टमांश वाढलें एवढेंच. १९२५-२९ साल पावेतों याबाबत एक समाधानाची गोष्ट होती ती अशी कीं, बोर्डांना प्रांतिक सरकारकडून रस्ता खर्चाबद्दल मिळत असणारी मदत बरीच मोठी होती. पण गेल्या पांचसहा वर्षांत या मदतींतही मोठा काट घातला गेल्यामुळें बोर्डांची आर्थिक परिस्थिति सर्वच दृष्टीनें अडचणींची झाली आहे.

मोटर वाहतुकीची वाढ झाल्यामुळें रस्ते दुरुस्तीवरील खर्च वाढला, पण करांचें उत्पन्न मात्र त्या प्रमाणांत वाढलें नाहीं. याचा अर्थ मोटरी व मोटर वाहतूक यांजवर हिंदुस्थानांत कर कमी बसविला आहे असा मात्र नाहीं. प्रांतिक व स्थानिक कर याशिवाय मोटरीवर मध्यवर्ति हिंदुस्थान सरकारच्या करांचेंही ओझें आहे. हे मध्यवर्ति कर म्हणजे मोटरी, व मोटरीस लागणारें टायर वगैरे सामान यांचे आयातीवरील कर व पेट्रोलवरील कर. या कराचा बोजा निरनिराळ्या प्रांतांवर अगर जिल्ह्यांवर किती पडतो हें सांगणें कठीण आहे. पण मिचेल व कर्कनेस यांचे रिपोर्टांत असा अंदाज केला गेला आहे कीं, एकंदर प्रांतिक व स्थानिक कराच्या उत्पन्नाच्या दुप्पटीनें या मध्यवर्ति करांचें उत्पन्न आहे. आणि या मध्यवर्ति करांच्या उत्पन्नाचा जवळ जवळ कोणताच भाग रस्तादुरुस्ती अगर सुधारणा यांचे उपयोगीं पडत नाहीं. नाहीं म्हणावयास पेट्रोल कराच्या उत्पन्नाच्या एक पंचमांश रस्तानिधि (Road Fund) म्हणून मध्यवर्ति सरकारनें वेगळा काढला आहे, व त्यांतून निरनिराळ्या प्रांतिक सरकारास कांहीं रस्ता सुधारणाच्या मोठ्या कामाकरितां मदत करण्यांत येते बाकीचा पेट्रोलच्या कराचा भाग व आयात जकाती वगैरेंचें सर्व उत्पन्न मध्यवर्ति सरकारच्या साधारण उत्पन्नांत जमेस धरण्यांत येतें. मध्यवर्ति सरकारचे असे कोणतेच रस्ते नसल्यानें या उत्पन्नाचा उपयोग रस्त्यांकडे होत नाहीं.

अशा रीतीनें मोटरी व वाहतूक यांजवर कर तर भरपूर, पण रस्तेदुरुस्ती व बांधणीस पैसा मात्र नाहीं, अशा प्रकारची चमत्कारिक परिस्थिति हिंदुस्थानांत झाली आहे. मुंबई सरकारनें नवीन लादलेल्या प्रांतिक करांतही सर्वसाधारण खर्चाकडे मोटर कराचा बराचसा भाग लावणें हा दोष आहे; इतर बऱ्याच दृष्टीनें प्रांतिक कर लादल्यामुळें कर-पद्धतींत सुधारणा घडून आली आहे. दस्तुऱ्या काढून टाकणें, निरनिराळ्या प्रकारच्या मोटरींवरील कराच्या बोजाची विषमता कमी करणें व एकंदर पद्धति सुसूत्र व सुटसुटीत करणें, या गोष्टी प्रांतिक करानें घडवून आणल्या आहेत.

आतां नोंदणी व परवानाबद्दलचे लहान लहान कर व एक प्रांतिक कर, एवढाच बोजा मोटरींवर आहे. (म्युनिसिपालिटीच्या हद्दींत राहणाऱ्या मोटरींवर शिवाय चाकपट्टी आहे.) परंतु प्रांतिक कर बसविण्याच्या वेळेस त्याचें सर्व उत्पन्न रस्त्यांकडे खर्च न करितां, त्यापैकीं बराचसा भाग सर्वसाधारण उत्पन्नांत जमेस धरण्याचें सरकारनें ठरविलें आहे. मध्यवर्ति सरकार व प्रांतिक सरकार या दोहोंचेहि सर्वसाधारण खर्चाकडे मोटर व वाहतुकीवरील करांचा मोठा भाग गेल्यामुळें, रस्त्यावर खर्च करण्यास पुरेसा पैसा राहूं नये यांत नवल नाहीं.

जयकर रस्ता कमिटीनें हिंदुस्थानांतील रस्त्यांच्या मांडणींतही चार ढोबळ दोष आहेत, असें दर्शविलें होतें. हे दोष म्हणजे (१) आगगाडीच्या मार्गास पोषक असे रस्ते बांधणें व रस्त्यांवरील वाहतूक केवळ बैलगाड्यांची म्हणून केवळ स्थानिक गरजांकडे लक्ष देणें यामुळें रस्ते मांडणींत आलेला विस्कळीतपणा, (२) पूल व उतार यांची वाण, (३) रस्त्याच्या पृष्ठभागाची वाढती दुर्दशा व (४) मुख्य रस्त्यांचा खेडेगांवांशीं नीटसा संबंध न असणें हे होत. या सर्व दोषांपैकीं जर कशाचें निराकरण अलीकडे थोडेसें होत असलें, तर तें दुसऱ्याचें. प्रांतिक सरकार, जिल्हाबोर्ड व रस्ता निधी (Road Fund) याकडून विशेष खर्च झाला आहे, तो नवीन पूल वगैरे बांधणें व जुने सुधारणें यांवरच.

बाकी सर्व प्रकारचे दोष आहेत तसेच कायम आहेत किंबहुना रस्त्याच्या पृष्ठभागाची दुर्दशा आणखी वाढतच आहे. मिचेल व कर्कनेस यांनीं आपल्या रिपोर्टांत आणखी एका महत्त्वाच्या दोषावर जोर दिला आहे. तो दोष हा कीं आपल्या रस्त्यांचे मांडणींत प्रमाणबद्धता नाहीं; याचा अर्थ असा कीं, कांहीं थोडे रस्ते बरेच चांगले बांधलेले आहेत, त्यांजवर पूल भक्कम आहेत, व त्यांची निगाही चांगली राखली जाते, पण त्यांचे आजूबाजूचे लहान सहान रस्ते अत्यंत खराब असतात. थोडे मुख्य रस्ते चांगले व बहुसंख्य पोट रस्ते यांची बांधणी व दुरुस्ती यांजमधील महदंतर हाच मोठा दोष. कारण पोटरस्ते वाईट असले तर मुख्य रस्ते कितीही चांगले असून त्यांचा पुरा उपयोग होणें शक्य नाहीं. या दृष्टीनें पाहतां हल्लींची उत्पन्न व खर्च यांची विभागणी ही विशेषच वाईट आहे असें दिसून येईल. हिंदुस्थानसरकारकडे उत्पन्नाचा सर्वांत मोठा वांटा जातो; पण त्यांजवर रस्तादुरुस्तीची कांहींच जबाबदारी नाहीं. रस्तानिधी (Road Fund) मधून जो रस्त्यांवर खर्च केला जातो, तो फक्त अगदीं मुख्य रस्त्यांवरील कामाकरितांच. या सहा जिल्ह्यांत या निधीमधील पैशांतून प्रथमचीं दोन कामें हातीं घेतलीं तीं मुंबई-पुणें व महाड-पोलादपूर रस्त्यावरील होतीं. लहान-लहान रस्ते बांधणें अगर सुधारणें यास या निधींतून मदत मिळत नाहीं; म्हणजे रस्तानिधीच्या विनियोगानें मुख्य रस्ते जास्त चांगले होऊन एका अर्थी प्रमाणबद्धतेच्या अभावाचा दोष जास्तच वाढतो हें उघड आहे. प्रांतिक सरकारां-

कड वर दर्शविल्याप्रमाणें असलेल्या रस्त्यांची लांबी फार कमी आहे, व ही वाढती नाहीं. तसेंच प्रांतिक रस्ते सुरवाती-पासूनच चांगले बांधले असल्यामुळें त्यांची दुरुस्ती अगर सुधारणा यांजवरील खर्च मोटरवाहतूक वाढली तरी फारसा वाढवावा लागला नाहीं. याचें उलट परि-स्थिति बोर्डांच्या रस्त्यांची आहे. मोटर-वाहतूक जिकडे तिकडे वाढत आहे. तेव्हां बोर्डांच्या जास्तींत जास्त लांबीच्या रस्त्यावरून मोटरी फिरूं लागल्या आहेत. बोर्डांचे रस्ते आधींच कमी दर्जाचे तेव्हां त्यांवर मोटरीची वाहतूक वाढल्यास, ते तेव्हांच खराब होतात. बोर्डांजवळ पैसा नसल्यामुळें रस्त्यांचा पृष्ठभाग नीटसा कधींच दुरुस्त करतां येत नाहीं, जुजबी दुरुस्तींत खर्च झालेल्या पैशाचा क्षणिकच उपयोग होतो. अशा रीतीनें वाढता खर्च, पैशाची टंचाई व रस्त्याची नादुरुस्ती हा बोर्डांचा नेहमींचा कारभार होऊन बसला आहे. या विवेचनावरून हें स्पष्ट दिसून येईल कीं, आज मुख्यत्वेंकरून बोर्डांस रस्त्यांवर खर्च करण्यास जास्त पैसा देण्याची जरूरी अतोनात आहे. मिचेल व कर्कनेस यांनीं असा अंदाज केला आहे कीं, पुणें जिल्ह्यांतील हजारां-हून जास्त लोकवस्ती असलेल्या २३० खेड्यांपैकीं १०० खेडीं मोटरवाहतुकीस योग्य असलेल्या रस्त्यापासून दूर आहेत.

या सर्वांचा मोटररस्त्यांशीं संबंध जोडणें हें काम साहजिक बोर्डांकडे येणार; पण बोर्डांस चालू दुरुस्त्याच करणें जर कठीण पडलें तर हीं सुधारणेचीं व विस्ता-राचीं कामें त्यांजकडून कशीं होणार? या इलाख्यांत प्रांतिक कर लादला गेल्यामुळें बोर्डांचें या बाबींतील उत्पन्न वाढण्याचा आतां एकच उपाय आहे व तो म्हणजे प्रांतिक सरकारनें बोर्डांस रस्तेखातीं देत असलेली रक्कम वाढविणें हीच होय. मोटरी-वरील कर वाढविणें अशक्य आहे, व मध्यवर्ति सरकार आज आपलेकडील ओढीत असलेल्या कराची रक्कम त्यांज-कडून सुटेल असाही संभव दिसत नाहीं, पण निदान प्रांतिक सरकारनें तरी सर्व-साधारण खर्चाकडे मोटर-कराचा ओढ-लेला मोठा भाग कमी करून, हळूहळू हा बहुतेक सर्व रस्तेदुरुस्ती व सुधारणा यांज-करितां जिल्हाबोर्डांकडे दिल्याशिवाय आपल्या रस्त्याच्या मांडणींतील प्रमुख दोष अल्पांशानेंही कमी होणें शक्य नाहीं.

वाचकांच्या माहितीशाठीं सोबत सहा जिल्ह्यांतील एकंदर लोहमार्गांची लांबी तसेंच पक्क्या व कच्च्या रस्त्यांची लांबी दाखविणारीं कोष्टकें या प्रकरणाचे शेवटीं जोडलीं आहेत. त्यावरून लोकल बोर्डांचे रस्ते व प्रांतिक सरकारचे ताब्यांतील रस्ते वगैरे-विषयीं माहिती मिळेल.

लोहमार्गाचा विस्तार

मोठे रस्ते	मैल	मध्यम रस्ते	मैल	अरुंद रस्ते	मैल
नेरळ–पुणें ...	६५	पुणें–मिरज ...	१६०	दौंड–बारामती ...	२८
पुणें–सोलापूर ...	१६४	मिरज–सांगली ...	६	कुर्डुवाडी–बार्शी ...	२१
दौंड–कोपरगांव ...	१२०	मिरज–कोल्हापूर...	३०	कुर्डुवाडी–पंढरपूर...	३३
एकंदर...	३४९	एकंदर...	१९६	एकंदर...	८२

प्रांतिक व लोकल बोर्डांच्या रस्त्यांचा विस्तार.

जिल्हा	प्रांतिक				लोकल बोर्ड			
	सडींचे पक्के, पूल असलेले रस्ते	सडींचे पक्के परंतु सर्वत्र पूल नसलेले रस्ते	इतर रस्ते	एकुण	सडींचे रस्ते	विनसडींचे रस्ते	इतर रस्ते	एकंदर
	मै. फ. फू.	मै. फ. फू.	मै. फ. फू.	मै. फ. फू.	मै. फ. फू.	मै. फ. फू.	मै. फ. फू.	मै. फ. फू.
पुणें ...	१३८-३—०	१५७-४—०	...	२९५-७—०	१२२-१-५८०	१३०६-०-५५५	...	१४९८-२-४७५
सातारा ...	२२६-६—०	२६५-२—०	...	४९२-०—०	२५५-०—०	१७४-६-३३०	...	४२९-६-३३०
अहमदनगर ...	५२-७-१९३	३९१-६—९९	१००-४-२६३	५४५-१-५५५	४२१-७-१५२	२३०-१-३३०	...	६५२-०-४८२
सोलापूर ...	११६-४—०	२४७-५—०	...	३६४-१—०	१६४-३—०	१४४-०—०	...	३०८-३—०
कुलाबा ...	१०१-६-३१४	१४६-४-४७६	...	२४८-३-१३०	७२-७-३५०	९४-१-५८०	३६७-१-११५	५३४-२-३८५
रत्नागिरी ...	६०-०—०	३१९-१-५३२	...	३७९-१-५३२	...	९२३-५-३६०*	२८७-७-३२०	१२०२-५—२०
निरा राइट बँक कॅनाल ...	३६-५-२२८	३४-०-३३०	...	७[illegible]-५-५५८	...	...	...	...
पुणें इरिगेशन डिव्हिजन ...	८४-०—०	६४-६-३२०	७५-४-३४५	२२४-३—५	...	...	...	...
एकूण ...	८१७-०—७५	१६२६-६-४३७	१७६-०-६०८	२६१९-७-४६०	१०३९-३-४२२	२९३४-०-१७४	६५५-०-४३५	४६२५-४-३७२

*यांतच सडींच्या पक्क्या रस्त्यांची लांबी धरली आहे. पक्क्या रस्त्यांची वेगळी लांबी मिळण्यासारखी नाहीं.

प्रकरण ७ वें

संघ स्थापना व सरकारी नियंत्रण

i) मोटर–मालकांचे संघः—

मोटर-मालकांचे संघ स्थापण्यासाठीं या भागांतील बऱ्याचशा ठिकाणीं पुष्कळ प्रयत्न झाले. ह्या प्रयत्नांचे प्रकार दोन. पहिल्या प्रकारच्या प्रयत्नांत मोटर-मालकांच्या सर्वसाधारण हितसंरक्षणाच्या दृष्टीनें एकी व्हावी एवढाच हेतू होता. दुसरा प्रकार विशिष्ट मोटर-मालकांची धंदेवाईकरीत्या एकी करून संघ स्थापन करण्याचा होता.

यापैकीं पहिल्या प्रकारचा प्रयत्न फारसा यशस्वी झालेला दिसून येत नाहीं. अशा प्रकारचे प्रयत्नच आधीं फार थोडे झाले. १९३० मध्यें पुणें मोटर-मालक संघ स्थापन झाला व तो स्थापन करण्याचा उद्देशच असा कीं, त्यांतून पुढें सबंध महाराष्ट्राकरितां म्हणून महाराष्ट्र मोटर-मालक संघ निपजावा. या संघाची सुरवात चांगली झालेली दिसते; कारण पहिल्या कांहीं बैठकीस महाराष्ट्रांतील बहुतेक सर्व जिल्ह्यांतून प्रतिनिधी आले होते; पण पुढें कांहीं महिन्यांनीं त्यांत कोणी फारसें लक्ष घालीना. यामुळें थोड्या दिवसांतच ही संस्था नामशेष झाली. अशा प्रकारच्या संस्था अस्तित्वांत न येण्याचें कारण या धंद्यांत वजनदार लोक फारसे नाहींत हें होय. लहान लोकांचा फार मोठा भरणा धंद्यांत असल्यामुळें एकादी मोठी संस्था निघून ते चालूवूं शकत नाहींत असें दिसतें. परंतु अशा मध्यवर्ती संस्था नसल्यानें नवीन करवाढीच्या वेळीं किंवा दुसऱ्या एकाद्या संकटसमयीं मोटर-मालकांचे व मोटरीच्या धंद्याचे हितसंरक्षणास कोणीच अधिकृत रीत्या पुढें होऊं शकत नाहीं.

सध्यां ज्या संघ संस्था अस्तित्वांत आहेत, त्या सर्व दुसऱ्या प्रकारच्या म्हणजे एका वाटेपुरत्या अगर गांवापुरत्या व धंद्यांत नुकसान येऊं नये म्हणून चढाओढ टाळण्याच्या उद्देशानें स्थापन झालेल्या आहेत. त्यांचेही दोन प्रकार अस्तित्वांत आहेत. कांहीं चढाओढ थांबविण्याच्या उद्देशानें, तर कांहीं लहान लहान मोटरमालकांचे गट बनविण्याच्या उद्देशानें स्थापन झालेल्या आहेत. हे दोन्हीही प्रकार साधारणपणें एकाच विवक्षित मार्गावर चालणाऱ्या मोटरमालकांचे बनलेले असतात. चढाओढ बंद पाडण्याच्या उद्देशानें स्थापन झालेले संघ बहुतेक एकाच मार्गावर मोटरी चालविणाऱ्या मालकांचे असतात. असे मालक एकत्र होऊन सर्व मोटरी एकत्र आणतात व मग आळीपाळीनें व वाहतुकच्या गरजेप्रमाणें नंबरवारीनें मोटरी सोडतात. त्यांचे संघाचें एक ऑफिस व या ऑफिसचे पटावर सर्व मोटरी नंबराप्रमाणें मांडलेल्या असतात. प्रत्येक मोटरिवर होणारा खर्च मोटरमालक स्वतःच करतो. मोटर हांकणारे नियमाप्रमाणें वागतील अशी व्यवस्था ठेविली जाते. सरकारी नियम होताहोईतों मोडावयाचे नाहींत याबद्दल संघाच्या ऑफिसकडून दक्षता बाळगण्यांत येते. प्रत्येक वाटेवरील भाडीं ठरवून त्याप्रमाणचें तीं वसूल होतील याबद्दल दक्षता दाखविली जाते. गाड्या ठराविक वेळीं सोडण्याची व पोंहोचण्याची व्यवस्था केलेली असते. मोटरींत ठराविक संख्येपेक्षां जास्त उतारू सहसा भरूं देत नाहींत. गाडीवान मोटर हांकण्याचें आपलें काम व्यवस्थित करतात कीं नाहीं, तें भाडीं जास्त घेतात कीं काय,

जास्त उतारूं तर बसवीत नाहीं, वगैरे गोष्टींवर लक्ष राहण्यासाठीं म्हणून संघाचे तपासनीस असतात. याबाबतचा कचेरीचा खर्च सर्व मालकांनीं वांटून घ्यावयाचा असतो. तसेंच तिकीटविक्री ऑफिसांतून होत असल्यानें एकंदर रक्कम संघकचेरींत जमा होते व ठराविक दिवसांनंतर ती मोटर मालकांस त्यांच्या मोटरींच्या संख्येप्रमाणें वांटून दिली जाते. बाहेरच्या लोकांस पैसे (दक्षणेच्या रूपानें) वगैरे देणें झाल्यास ते संघाच्या मार्फत दिले जातात. अशा रीतीनें पैशाची बचत होते.

अशा रीतीनें संघ स्थापन झाल्यानें "दक्षिणे"च्या रूपानें पैसा कमी वांटला जातो म्हणून कांहीं लोकांचा या संघाविरुद्धही कटाक्ष असतो असें म्हणतात व ते हा संघ मोडण्याचा शक्यतों प्रयत्न करतात. संघांतील लोक, सरकारी नियमांचें उल्लंघन करीत असले तर अशा लोकांस संघास त्रास देणें सोपें जातें, व यासाठीं संघांतील कोणत्याही इसमाकडून नियम मोडले जाणार नाहींत, याबद्दल संघाच्या अधिकाऱ्यांस विशेष काळजी घ्यावी लागते. संघांतील माणसांवर खटले भरण्यांत आल्यास संघाच्या निधीमधून काम चालविण्यासाठीं थोडी फार मदत मिळते, किंवा प्रत्येक सदस्याचा पहिला खटला कांहीं खर्च न लागतां संघातर्फेच चालविला जातो.

१९३२-३३ सालीं अशा प्रकारचे दोन संघ, एक पुण्यास व दुसरा अहमदनगरास, अस्तित्वांत होते. या दोन्ही संघांत मिळून एकंदर ३० मोटरी होत्या, व पुणें-नगर वाटेवरील सर्व उतारूंची वाहतूक या संघांचे मार्फतच होत होती. पाहणी करण्याच्या वेळीं या संघास स्थापन होऊन दोन वर्षांच्या वर दिवस झाले होते. अशा प्रकारचे आणखी कांहीं संघ सोलापूर-अक्कलकोट, अहमदनगर–संगमनेर, अहमदनगर–नेवासें, सातारा-कोरेगांव-म्हसवड, वगैरे मार्गांवरही अस्तित्वांत असलेले आढळून आले.

अशा प्रकारच्या संघाचें आयुष्य मात्र फार नसतें, व त्यांची संख्याही एकसमयावच्छेदेंकरून सर्वत्र वाढत नाहीं. ते इतक्या लवकर कां मोडतात याची थोडीफार कारणमीमांसा येथें करतां येणें शक्य आहे. संघ मोडण्याचीं कांहीं कारणें अशीं:—(१) एकत्र केलेल्या रकमेची वांटणी करतांना होणारीं भांडणें, किंवा पटावर नंबर लावतेवेळीं नंबराविषयीं होणारी तक्रार, (२) संघांतील मोटरी ज्या मार्गावरून जातात त्याच मार्गावर एखाद्या परक्या इसमास आपली मोटर घालण्यास कांहींच हरकत नसते. अशावेळीं चढाओढ करण्याचा प्रसंग येतो; अशा वेळीं भांडणें होण्याचा संभव. संघाच्या कचेरीचा खर्च सर्वांनीं सारखा वांटून घ्यावयाचा असतो, तसेंच ऑफिसांतून नेमून दिल्याप्रमाणें क्रमाक्रमानें सर्व गाड्या सोडावयाच्या असतात. अशावेळीं अमक्यास अमकी वेळ देण्यांत आली, तमक्यास अमूक एक वेळ हवी असतांना ती मिळाली नाहीं म्हणून भांडणें होतात. गाड्या दुरुस्तीकरतां घरीं पडल्या असतां देखील त्या संघाच्या पटावर आहेत म्हणून पैसे वाटणीच्या वेळीं आपला हिस्सा मागणें वगैरे बरींच भांडणास कारणें होतात. संघापासून खरोखरच आपले फायदे किती होतात याची कोणासच फारशी जाणीव झालेली नसते. अशी जाणीव झाल्याशिवाय कोणचेंही संघ फार दिवस टिकणें शक्य नाहीं. तसेंच वर सांगितल्याप्रमाणें संघाबाहेरील कांहीं व्यक्ती किंवा शक्ती संघ मोडण्याच्या प्रयत्नांत असतात. संघापासून त्यांचा व्यक्तिशः कांहीं फायदा नसल्यानें संघ कसे व केव्हां मोडतात याकडे त्यांचे डोळे लागून राहिलेले असतात व ते मोडावे म्हणून त्यांचे प्रयत्नही पण चाललेले असतात. संघस्थापनेपासून एजंटांचेंही नुकसान होतें, कारण प्रत्येक मोटर मालकाकडून, व्यक्तिशः कमिशन त्यांस मिळत

नाहीं व संघाचे पगारी नोकर म्हणून राहण्याची पाळी येते.

मोटर-संघ स्थापन करतांना त्यावेळीं जेवढे मोटर-मालक असतील त्यांस संघांत घेण्यांत येते; पण पुढें इतर कांहीं लोक मोटरी विकत घेऊन मोटर-मालक बनतात व संघाच्या गाड्या ज्या वाटा-वरून चालतात त्याच वाटावरून ते आप-ल्याही गाड्या चालवितात. अशा रीतीनें त्यास संघांतील लोकांस चढाओढ करण्यास भाग पाडतां येते व संघांतील लोकांची एकीमुळें चढाओढ करण्याची शक्ति जास्त असली तरी एक दोन बाहेरील मालकांच्या चढाओढीमुळें संघांतील मालकास आपले दर कमी करून वेळेस नुकसान सोसण्याची पाळी येते व संघांत थोडी-बहुत फाटाफूट घडवून आणण्यास हें चढाओढीचें कारण पुरेसें होतें. पुढें ही चढाओढ बरेच दिवस चालत राहिल्यास वाटेवरील नवीन मोटरीस एक तर संघांत सामील करून घेण्याशिवाय गत्यंतर नसतें किंवा चढाओढ थांबविण्यासाठीं म्हणून स्थापिलेल्या संघाची आवश्यकता राहात नाहीं. नवीन लोकास संघांत घेतले तरी पूर्वीसारखी परिस्थिति राहात नाहीं व अशा रीतीनें संघ मोडकळीस येतो. आज-काल थोड्या भांडवलावर या धंद्यांत शिर-काव करून घेणें किती सोपें झालें आहे, याबद्दल मागें सविस्तर सांगितलेंच आहे, असें थोड्या भांडवलावर तयार झालेले मोटर-मालक बेजबाबदारपणें वागतात व त्यांच्यांत संघशक्तीच्या बीजाचा अभाव असल्यानें तेच संघ मोडण्यास बऱ्याच अंशीं कारणीभूत होतात.

दुसऱ्या प्रकारचे संघ ज्या मालकांच्या अगदीं थोड्या मोटरी असतात अशांचे झालेले असतात. ज्यांच्याजवळ एकच मोटर आहे अशा इसमास गिऱ्हाईक मिळविण्याच्या दृष्टीनें फार त्रास पडतो. कायम कचेरी किंवा वस्तीचें ठिकाण नसल्यानें इतर गैरसोयही फार होते. अशा वेळीं हे एकेक मोटर-वाले एकत्र जमून एखादें ऑफिस उघड-तात व त्यास "अमूक सर्व्हिस" असें नांव देतात. अशा प्रकारच्या सर्व्हिसा आपल्याकडे पुष्कळ आहेत. या सर्व्हि-सांच्या सर्व मोटरी बहुतेक ठराविक मार्गच आक्रमितात. आपल्या मोटरी क्रमाक्रमानें सोडतात. यांचे समाईक दलाल असतात. अशांपैकीं कांहीं संघ संघशक्तीचे दृष्टीनें बरेच पुढें गेलेले आमच्या निदर्शनास आले. त्यांच्यांत मोटरीस लागणारा सर्व खर्च तर सर्व्हिसच्या ऑफिसांतून करण्यांत येतोच व मोटरीस लागणाऱ्या मालाची खरेदीही पण सर्व्हिसच्या ऑफिसाकडूनच होते. अशा प्रकारें मोठ्या प्रमाणावर माल घेतल्यानें तो स्वस्त मिळतो. सर्व्हिसमधून रोजची उत्पन्नाची आवक एकत्रच जमा होते. महिन्याच्या शेवटीं यांतून ऑफिसखर्च वजा जातां प्रत्येक मोटर-मालकास त्याच्या हिश्शाप्रमाणें पैसे वाटून देण्यांत येतात. पण अशा रीतीनें निरनिराळ्या मालकांनीं सर्व उत्पन्न-खर्च एकत्र करण्यांत बऱ्याच अडचणी आहेत व म्हणून इतके संघटित संघ अगदीं अपवादात्मक समजावयाचे. हे सर्व संघ मुख्यतः उतारू जास्त मिळावे या हेतूनेंच अस्ति-त्वांत आलेले असतात. परंतु हे संघ टि-काऊ नसतात. सर्व्हिसमधील मोटर-मालकांची आपसांत वरचेवर थोडक्या कारणानें भांडणें होतात व संघ किंवा सर्व्हिस मोडण्यास उशीर लागत नाहीं. परंतु जोंपर्यंत असे संघ अस्तित्वांत अस-तात तोंपर्यंत त्यांचा उपयोग होतोच. तेव-ढेंच मोटरी–मोटरींतील चढाओढ कमी होते व अप्रत्यक्ष रीतीनें कां होईना पण उतारूंचीही थोडी सोय होते. आमचे सं-शोधक माहिती जमविण्यासाठीं निरनिरा-ळ्या जिल्ह्यांतून फिरत असतांना त्यांस सर्व जिल्ह्यांतून अशा प्रकारचें संघ असलेले आढळून आले. त्यांना जे आंकडे मिळाले त्यावरून सहा जिल्हे व कांहीं संस्थानें

मिळून एकंदर संघांची संख्या ५१, त्यांत असलेल्या मोटर–मालकांची संख्या ४०७ व एकंदर संघांतील मोटरींची संख्या ७४० होती असें दिसतें. ही माहिती संपूर्ण असणें शक्य नाहीं. कारण कांहीं ठिकाणच्या संस्था त्यांच्या नजरेंत आल्या नसतील, किंवा कांहीं मिळालेली माहिती अगदीं बरोबर अशी नसेल. आम्ही ज्या एकंदर १५५ प्रश्नावल्या भरून घेतल्या. त्यावरून असें आढळून आलें कीं, १५५ मोटर–मालकांपैकीं ५७ मोटर–मालक कोणत्या ना कोणत्या तरी संघाचे सभासद होते.

जास्त सुशिक्षित व समजुतदार मोटर-मालक आपल्या संघांतून किंवा "सर्व्हिस" मधून उतारूंच्या सुखसोयी वाढविण्याचा प्रयत्न करितात. गाड्या ठराविक वेळेवर सोडणें, ठराविक भाडीं घेणें, ड्रायव्हर-क्लीनरांचें वर्तन उतारूंचे बाबतींत सभ्यतेचें राहील याविषयीं खबरदारी बाळगणें, तसेंच हे लोक कामावर असतांना निशेंत येणार नाहींत, याबद्दल काळजी घेणें वगैरे गोष्टींकडे अशा संघांचें बरेंच लक्ष असतें. विशेषतः गाड्यांतून ठराविक संख्येपेक्षां जास्त उतारू न घेणें व गाड्या वेळापत्रकाबरहुकूम सोडणें या दोन गोष्टी केल्यास उतारूंचा सर्व्हिसवर विश्वास बसून चढाओढीचे दिवसांत इतर मोटरींचे दर कमी होत असतांना या मोटरींचे दर ठराविक पद्धतीनें घेतले गेले तरी उतारू वर्ग या सर्व्हिसेच्या मोटरींनीं प्रवास करण्यास तयार असतो असें आम्हांस सांगण्यांत आलें.

अशा चांगल्या सर्व्हिसा मात्र फारच थोड्या. एकंदरींत मोटर-मालकांत जुटीनें वागण्याची फारशी इच्छा दिसत नाहीं तसेंच आगगाड्याप्रमाणें वेळेच्या व भाड्याच्या बाबतींत निश्चितता राखावी हेंही मोटर-मालकांस साधारणपणें पटत नाहीं. संघ स्थापन होतात पण ते वरचेवर मोडतात, याचेंही कारण हेंच कीं, जूट व आखीव कार्यक्रम यापासून कोणते फायदे होतात ह्याची पुष्कळांना कल्पनाच नसते.

येथपर्यंत ज्या गोष्टी सांगितल्या त्या सर्वसाधारणपणें महाराष्ट्रांतील चार जिल्ह्यांस लागू पडणाऱ्या अशा आहेत. कोंकणांतील परिस्थिति थोडी वेगळी आहे. त्यासंबंधानें आतां थोडा विचार करूं.

१९३३ सालीं रत्नागिरींत संघाची कल्पना बरीच रुळल्यासारखी दिसत होती. तेथें सबंध जिल्ह्याची अशी एक मध्यवर्ती संस्था असून तिचे १४३ सभासद होते. जिल्ह्यांतील बहुतेक वजनदार मोटर-मालक या संस्थेचे सभासद होते. ही संस्था इतर संघाचे किंवा सर्व्हिसांचे तत्त्वावर स्थापन झाली नसून तिचा विशेष भर "विम्या"वर होता. तेथील जिल्हा पोलिस अधिकाऱ्यानें आपल्या अधिकारांत प्रत्येक मोटर-मालकास उतारू व त्रयस्थाचा विमा यासाठीं रु. ३००० पर्यंतचा विमा काढणें भाग पाडले होते. हा भार कांहीं अंशानें कमी करण्याच्या उद्देशानें या संस्थेचा जन्म झाला होता. जे लोक संस्थेचे सभासद होतील त्यांच्या विम्याच्या रकमेपुरती संस्था जबाबदारी उचलण्यास तयार झाली व जिल्हा अधिकाऱ्यानें तें मान्य केलें. इकडे जिल्हा पोलिस अधिकाऱ्याशीं अशा प्रकारचा करार करून संस्थेनें मोटर-मालकाकडून मेंबर होतांच गाडींतील प्रत्येक सीटबद्दल २० रु. ठेव व वार्षिक वर्गणी रुपये १२ असे पैसे वसूल करण्याचें ठरविलें, व त्याबरोबर हेंहि सांगितलें कीं, पैसे जास्तकमी जमविणें भाग पडल्यास संस्थेला तसें जमविण्याचा अधिकार राहील. सगळ्याच मोटरींस एकदम अपघात होत नसल्यानें संस्थेनें जे पैसे गोळा केले, त्यावर चांगलें काम चालू झालें. एकदोन वर्षें ह्या गोष्टी सुरळीत चालत होत्या. अपघात होऊंच नयेत म्हणून गाड्या जास्त वेगानें चालवू नयेत, ड्रायव्हर्स जास्त काळजीपूर्वक वर्तन ठेवितील अशी व्यवस्था करावी,

गाड्यांत जास्त माणसें बसवूं नयेत, गाड्या नेहमीं सुस्थितींत ठेवाव्यात वगैरे गोष्टी संस्थेला सुचवाव्या लागल्या व सर्व मोटरी याप्रमाणें नियम पाळतात किंवा नाहीं हें पाहण्यासाठीं म्हणून संस्थेस तपासनीस नेमावे लागले. अशा रीतीनें अप्रत्यक्ष रीतीनें संस्थेची पाहणी सर्वच मोटरींवर होऊं लागली, आणि प्रत्यक्ष ताबा नसला तरी अप्रत्यक्ष रीतीनें अशाच प्रकारच्या बऱ्याचशा सुधारणा घडवून आणण्याचा संस्थेच्या चालकांचा विचार होता. परंतु पुढें पूर्वीचे जिल्हा पोलिस अधिकारी बदलून गेल्यावर नवीन आलेल्या जिल्हा पोलिस अधिकारीस ही विम्याची पद्धत पसंत पडली नाहीं व त्यानें सर्व मोटर-मालकांकडून पृथक् पृथक् विम्याच्या रकमा मागितल्यानें संस्थेचें आयुष्य संपल्यासारखें झालें. आणि आतां ही संस्था जरी नांवानें जिवंत असली तरी तिच्याकडून कार्य पूर्वीप्रमाणें होत नसून रत्नागिरी जिल्ह्यांतील परिस्थिति हळूहळू इतर जिल्ह्यांप्रमाणेंच होऊं लागली आहे.

कुलाबा जिल्ह्यांतही रत्नागिरीप्रमाणेंच चांगली परिस्थिति होती. येथें सबंध जिल्ह्याची अशी मध्यवर्ती संस्था नसली तरी मोठ्या गांवांतून संघ होते, व हे संघ चांगले चालत असून त्यांच्या सभासदांत एकजुटीनें काम करण्याची शक्ति दिसून येत होती. कुलाब्याच्या जिल्हा पोलिस अधिकाऱ्यानेंही या संघांस विम्याचे बाबतींत सवलती दिल्यानें संघ जास्त बळकट झाले व मोटरमालकांचें, तसेंच मोटरींच्या वाहतुकीच्या व्यवहारांत बरीच सुधारणा दिसू लागली. रत्नागिरी व कुलाबा जिल्ह्यांच्या संघ स्थापनेस अशा रीतीनें मदत केल्यानें सर्वत्र संघ स्थापन होऊन त्यांस चांगली स्थिरता व बळकटपणा येऊं लागला होता. परंतु विम्याच्या बाबतींतील त्यांनीं दिलेलीं अभिवचनें व सूट हीं नाहींशीं झाल्याबरोबर संघांतून बेबनाव होण्यास सुरवात झाली. याचवेळीं संघांच्या बाहेरील मोटरवाल्यांनीं चढाओढ करण्यास सुरवात केली, तसेंच निरनिराळ्या संघांत आपसांत चढाओढ होऊं लागली. कुलाबा जिल्ह्यांतील संघास दुसऱ्या कारणापासून जास्त उपद्रव झाला असें आम्हांस सांगण्यात आलें. एका संघाच्या मोटरी ज्या रस्त्यावरून जातात तो रस्ता ज्या ठिकाणीं जाऊन मिळतो तेथवर दुसऱ्या एखाद्या संघाच्या मोटरी येत असतात. अशा ठिकाणीं एका संघाचा दुसऱ्या संघाशीं चढाओढीचा प्रसंग येतो. उदाहरणार्थ, महाड-धरमतर वाटेवरील संघाचे महाड-चिपळूण संघाशीं वाकडें आल्यास त्यांना महाड-धरमतर वाटेवर वरीलपैकीं एकाद्या संघाशीं चढाओढ करण्याचा प्रसंग येणार. अशा रीतीनें संघाच्या आपसांतील भांडणामुळें संघशक्तीचा जोर नाहींसा होऊं लागला. अलिबागेसारख्या ठिकाणचा एकादाच संघ काय तो टिकून राहिला व याचें कारणही इतकेंच कीं, तेथील संघाचा बाहेरच्या इतर संघांशीं फारसा संबंध आला नाहीं.

(ii) सरकारी कायदे किंवा नियम.

येथपर्यंत मोटर-धंद्याची सध्यांची परिस्थिति कशी आहे या विषयींचें परीक्षण केलें. थोड्या मोटरी बाळगणारे मोटर-मालक, त्यांची पैशाच्या दृष्टीनें दैना, आपसांतील कलह व चढाओढीमुळें होणारें नुकसान वगैरे गोष्टींचा आपण अभ्यास केला. आतां या धंद्यासंबंधीं सरकार काय करीत आहे, व त्याचे जे सध्यांचे नियम आहेत ते कशा प्रकारचे आहेत, त्यांचा धंद्याचे दृष्टीनें कितपत उपयोग होण्यासारखा आहे वगैरे गोष्टींचा विचार करावयास पाहिजे.

सध्यांचे नियम अगदींच सामान्य प्रतीचे असे आहेत. धंद्याच्या नियंत्रणाच्या बाबतींत हवे तसे नियम नाहींत, व विमा किंवा प्रत्येक वाटेवरून मोटरी किती न्याव्यात वगैरे संबंधींही नियम नाहींत.

मोटर-वाहनाचा असा हिंदुस्थान सरकारचा एकच कायदा आहे व तो

म्हणजे १९१४ सालचा. या कायद्याप्रमाणें प्रांतिक सरकारांना या बाबतींत जरूर ते नियम किंवा कायदे करण्याचे अधिकार दिलेले आहेत.

या अधिकाराप्रमाणें प्रत्येक प्रांतिक सरकारनें मोटरीसंबंधानें नियम तयार केलेले आहेत. हे नियम मुख्यत्वेंकरून मोटरींची नोंदणी, त्यांची बांधणी व सरंजाम, परवाने देणें, व गाड्यांचा वेग किती असावा, वगैरेसंबंधानें असतात. परंतु यांतील बहुतेक नियम अगदींच साधारण स्वरूपाचे आहेत. मुंबई इलाख्यांत भाड्याचे मोटरीसंबंधींचे कांहीं विवक्षित नियम केलेले आहेत. या नियमाप्रमाणें प्रत्येक जिल्ह्यांतील पोलिस-अधिकारी हा याबाबत सर्वश्रेष्ठ अधिकारी समजला आहे व सर्व भाड्याच्या मोटरी नियमाप्रमाणें तंदुरुस्त आहेत किंवा नाहींत हें तपासण्याचें काम या अधिकाऱ्याकडे सोंपविलें आहे. या नियमांतील कांहीं नियम खालीं देत आहोंत. नियमाप्रमाणें प्रत्येक उतारूबरोबर २० पौंड वजन फुकट नेतां येतें. डिस्ट्रिक्ट मॅजिस्ट्रेटला भाडें ठरविण्याचा अधिकार दिलेला आहे, परवान्याशिवाय कोणत्याही मोटरीवर जाहिराती लावतां येत नाहींत, एजंटांचीं कामें करणाऱ्या इसमांस तसा परवाना मिळवावा लागतो, या नियमाअन्वयेंच जिल्हा पोलिस अधिकाऱ्यास कोणत्याही मोटरीवर त्याला तसें वाटल्यास विमा उतरण्याची सक्ती करण्याचा अधिकार आहे. या नियमांत जिल्हा पोलिस अधिकाऱ्यानें काय करावें हें सांगितलें आहे. पण मोटरींतील सामान कशा प्रकारचें असावें, त्यांतील बसण्याची सोय कशी असावी, पडदे कसे असावे वगैरे गोष्टी जिल्हा पोलिस अधिकाऱ्यानें ठरवावयाच्या असतात. पण या थोडक्या अधिकाराच्या क्षेत्रांत देखील जिल्हा पोलिस अधिकाऱ्याकडून मोटर-मालकास बराचसा त्रास होतो असें आम्हांस समजलें आहे. कारण एका वर्षी एक प्रकारच्या गाद्या गाडींत घालावयास जिल्हा पोलिस अधिकारी सांगतो, तर दुसऱ्या वर्षी त्याचे मनांत आल्यास तो त्या प्रकारच्या गाद्या पुन्हां बदलावयास लावतो. बहुतेक जिल्ह्यांत नंबर प्लेट करतां रंगविलेला काळा टिनचा पत्रा चालतो, तर एका जिल्ह्याच्या जिल्हा पोलिस अधिकाऱ्यानें तो नंबराचा पत्रा घालाच पण त्याबरोबर ॲल्युमिनियमची नंबराची एक प्लेटही पण घाला असा नियम केला व मोटर-मालकास प्रत्येक प्लेटीमागें ६ रु. खर्च करून तसें करणें भाग पडलें. एका जिल्ह्यांत १½ टन बैठकी (Chassis) वरील सांगाड्यांत (Body) प्रत्येक उतारूस १५ इंच जागा सोडून १८ इसमच बसवितां येतात तर दुसऱ्या जिल्ह्यांत तशाच बैठकीवर मोठा सांगाडा बांधून आणल्यास २२ नेण्याची परवानगी मिळते. मोटर मालकांची अशा नियमांचे विरुद्ध तक्रार असणारच. त्यांचें म्हणणें असें कीं - सर्व जिल्ह्यांसाठीं किंवा सबंध इलाख्याकरितां मोटरींचे बाबतींत नियम सारखे कां नसावेत; हें त्यांचे म्हणणें खरोखरच विचार करण्यासारखें आहे. मोटरी निरनिराळ्या जिल्ह्यांतून प्रवास करीत असल्यानें त्यांना प्रत्येक जिल्ह्यांतील निरनिराळ्या नियमाप्रमाणें वागणें कठीण जाणारच. जिल्ह्याजिल्ह्यांतच अशा प्रकारें नियमांत फरक पडतो असें नाहीं तर एकाच जिल्ह्यांत वर्षावर्षांत फरक पडतो. एक जिल्हा पोलिस अधिकारी बदलून त्याचे जागीं दुसरा आल्यास तो पहिले नियम बदलून नवीन नियम त्या जागीं घालतो.

मोटर-मालकांची दुसरी एक तक्रार मोटरींच्या तपासणीसंबंधींची असते. मोटरी तपासण्याचे वेळीं सर्व जिल्ह्यांतील सर्व मोटरी जिल्ह्याचे मुख्य ठिकाणीं न्यावा लागतात. यामुळें बाहेरगांवच्या लोकांची फार गैरसोय होते. मोटर परगांवीं न्याव-

याची म्हणजे तिजबरोबर ३-४ इसम जावे लागतात.परगांवचा राहण्याचा खर्च, पेट्रोल, ऑईलचा खर्च व मोटरींत कांहीं दोष राहिलेले आढळून आल्यास ते परक्या गांवीं भरून काढावयाचे म्हणजे दुप्पट किंमत भरावी लागते. याकरितां जिल्ह्यांचे ठिकाणींच फक्त परीक्षणाचें काम न करतां जिल्हा अधिकारी व त्याचे मदतनीस यांनींच इतर जिल्ह्यांचे ३-४ ठिकाणीं फिरून जवळपासच्या मोटरी तेथेंच पहाव्या असें मोटर-मालकांचें म्हणणें आहे. यांत आम्हांस गैरवाजवी असें कांहींच दिसत नाहीं. कांहीं जिल्ह्यांतून तर वर्षांतून दोन वेळां तपासणी होते.यामुळें मोटर-मालकांस परक्या ठिकाणीं मोटरी नेऊन प्रत्येक वेळीं ४-५ दिवस तेथें राहण्यास किती तरी त्रास व खर्च होतो. मोटरीच्या एंजिनचें तपासणी करणारा इसम मुंबईहून वर्षांतून फक्त एकच वेळ येतो. तसेंच एकाच जिल्ह्यांत पास झालेली गाडी दुसऱ्या जिल्ह्यांत पास करून घ्यावयाची झाल्यास फेर नोंद मिळविण्यासाठीं गाडी त्या जिल्ह्यांतील मुख्य शहरीं नेऊन तेथील जिल्हा पोलिस अधिकाऱ्यास दाखवावी लागते. एका जिल्ह्यांत झालेल्या गाडीस दुसऱ्या जिल्ह्यांत तपासणीशिवाय परवाना मिळण्यास हरकत दिसत नाहीं.

डिस्ट्रिक्ट मॅजिस्ट्रेटास मोटरींवरील भाडें ठरविण्याचे अधिकार दिलेले आहेत. व त्याप्रमाणें बहुतेक जिल्ह्यांतून तशीं भाडीं ठरविलेलीही पण आहेत. पण जास्तींत जास्त भाडें किती घ्यावें हेंच ठरविण्यांत आलें असून अमक्या एका रकमेच्या खालीं भाडें उतरतां कामा नये असें मात्र ठरवून दिलेले नाहीं.

पोलिस-अधिकाऱ्यांना आधींच . कामें फार असल्यानें त्यांस मोटरी-वरील नियंत्राणाचें काम खरें म्हटलें असतां देऊं नये, दिलें तर त्याच्या खात्यांत या कामासाठीं म्हणून निराळे अधिकारी ठेवावे म्हणजे कामाची आबाळ होणार नाहीं.सध्यां या कामांत फार दुर्लक्ष होण्याचा संभव असतो व पोलिस अधिकाऱ्यास हें काम झेंपत नाहीं असें मुंबई इलाख्याच्या १९२८ सालच्या पोलिस रिपोर्टांत खुद्द इन्स्पेक्टर-जनरलनेंच म्हटलें आहे. सर्वांचीच सोय व्हावी व कोणत्याहि एका खात्यावर मोटर-नियंत्रणाचा भार पडूं नये आणि नियंत्रणाचें काम चांगलें व्हावें म्हणून मोटर-नियंत्रणाचें एक वेगळेंच खातें उघडावें अशी आमची अगत्याची सूचना आहे.

प्रकरण ८ वें

मोटरधंद्याचें एकसूत्रीकरण व नियंत्रण

(१) नियमनाचे हेतू व पद्धतीः—

मोटर-धंद्यास सुव्यवस्थितपणा यावा व तो सुसंघटित मार्गानें चालावा, म्हणून मोटरमालकांनीं आजपर्यंत केलेले प्रयत्न बहुतांशीं कसे फुकट गेले हें मागें सांगितलें. तसेंच सध्यांची सरकारी मोटर धंद्याबाबतची नियमनपद्धति हें घडवून आणण्यास कशी असमर्थ आहे हेंही पाहिलें. मोटर-धंद्यास नियमन पाहिजे, ही गोष्ट सर्वांस पटते व इतर सर्व देशांतून या वाढत्या धंद्यास नियमन घातलेलेंही आहे. मोटर-धंद्याचें नियमन व्हावयास पाहिजे अशी ओरड प्रथमतः आगगाड्यांनीं केली; कारण बहुतेक सर्व देशांतून मोटर-वाहतुकीची सरकारी किंवा खाजगी आगगाड्यांसच चढाओढ भासूं लागली, व त्यांनींच या वाढत्या धंद्यास नियमन हवें असें सुचविलें. हिंदुस्थानांतही आगगाड्यास मोटरवाहतूक बाधते; या दृष्टीनेंच या धंद्यास नियमन घालण्याची कल्पना निघाली. मिचेल-कर्कनेस कमिटीनें केलेली पहाणी व त्यानंतर भरलेल्या सभेंत सरकारी सभासदांनीं मांडलेल्या सूचना या धोरणास अनुसरूनच होत्या. परंतु फक्त मोटर-वाहतुकीपुरतेंच नियमन करण्यांत आगगाड्यांचा तेवढा फायदा होणार, असें त्या सभेंतील प्रांतिक प्रतिनिधींस वाटल्यावरून त्यांनीं नियमनाच्या योजनेस नापसंती दर्शवून ती स्वीकारण्याचें नाकबूल केलें. परंतु मोटर-वाहतुकीच्या दृष्टीनें हें नियमन व नियंत्रण असणें जरूर असून, बाहेरून असें नियमन झाल्याशिवाय वाहतुकीचा धंदा सुव्यवस्थित रीतीनें चालणार नाहीं हें उघड आहे. या धंद्यांत पडलेले व पडणारे लोक अशिक्षित व असमर्थ असे असल्यानें, नुसत्या धंद्यांतील चढाओढीनें सर्व दोष केव्हां तरी नाहींसे होतील अशी आशा बाळगणें व्यर्थ आहे. सध्यां "या धंद्यांत अगदीं अनावश्यक अशी चढाओढ चालू आहे." असें नुसतें म्हणूनही भागत नाहीं. या गोष्टी सुलभ रीतीनें सिद्ध करतां येणार नाहींत. परंतु धंद्याची सध्यांची नफा मिळविण्याची अपात्रता, सध्यां अस्तित्वांत असलेले भाड्याचे दर, प्रत्येक मोटरमालकाजवळ असणारी मोटरींची संख्या, किंवा धंद्यांत शिरणारे व त्यांतून झटपट बाहेर पडणारे लोक यांची संख्या, यासंबंधानें आम्हीं केलेलें संशोधन "सध्यांची धंद्याची परिस्थिति अव्यवस्थित असून ती सुधारण्यास धंद्याबाहेरील लोकांनींच (सरकारनें) नियंत्रण घालून सुधारेल" या उक्तीस पुष्टि देतें.

धंद्याचें नियंत्रण बाहेरून व्हावें, या प्रश्नाचा निरनिराळ्या चार दृष्टींनीं विचार करितां येईल. (१) मोटर बसा वापरणारे उतारू, (२) सरकार (३) मोटर-मालक व (४) मोटरींची चढाओढ भासणारे इतर वाहतुकीचे प्रकार. मोटर बसा वापरणाऱ्या व इतर लोकांच्या संरक्षणासाठीं वाहतुकीसंबंधींचे पोलिस-खात्याचे नियम आहेतच. यासंबंधांत मोटरच्या वेगावर नियंत्रण असावें असें आम्हीं सुचविलेंच आहे. आपल्याकडील आडवाटा मोटरीसारख्या फार वेगाच्या वाहनांसाठीं तयार केलेल्या नसल्यानें त्यावरून जाणाऱ्या वाहनांसाठीं वेगासंबंधींचे विशेष नियम असणें जरूर आहे. हे रस्ते हळूहळू चालणाऱ्या वाहनांसाठीं म्हणूनच बांधिलेले आहेत; त्यांच्यांत सुधारणा करावयाची असली तरी ती मोटरीसारख्या वेगाच्या वाहनांच्या जरूरीपुरती होणें शक्य नसल्यानें, वेगावरच नियंत्रण घालणें जास्त सुलभ होईल. न्यूझीलंडच्या रस्ते-खात्यास असाच अनुभव आला असें त्यांनीं काढिलेल्या निष्कर्षावरून दिसतें.

(१) न्यूझीलंडमधील खेडेगांवचे रस्ते जास्त वेगाच्या वाहनास उपयोगी नाहींत; कारण अशा वाहनास लागणारा रस्त्याचा पृष्ठभाग, व त्यांची एकंदर बांधणी या रस्त्यावर नाहीं. (२) मोटरींचा उपयोग करणारांस अशा परिस्थितींत धोका कमी व्हावा, म्हणून मोटरींच्या वेगावर नियंत्रण घालून त्याबद्दलचे नियम पाळले जातील अशी खबरदारी घ्यावयास पाहिजे; तसेंच उतारूंच्या रस्त्यांचा उपयोग करणाऱ्या जनतेच्या सुरक्षिततेसाठीं अपघात कसे होतात, याविषयींचीं कारणें व त्यांचें प्रमाण याबद्दल माहिती एकत्र करून निदान मोठ्या अपघातांची सार्वजनिकरीत्या (Public enquiry) चौकशी व्हावयास पाहिजे; व मुख्यत्वेंकरून (Maintenance) डागडूजी करून आम्हीं सुचविल्याप्रमाणें विम्याबद्दल सक्ति व्हावयास पाहिजे.

सरकारच्या दृष्टीनें महत्त्वाचा प्रश्न म्हणजे रस्ते सुस्थितींत ठेवण्याचा. मोटरींचे प्रकार किंवा वजन या विषयींचे नियम अस्तित्वांत आहेत, तरी प्रांतिक व इतर सरकारांच्या सध्यांच्या खालावलेल्या आर्थिक परिस्थितीकडे लक्ष देऊन, निदान ज्या वाटांवरील पृष्ठभाग हलक्या प्रतीचे आहेत अशा वाटांवरून ठराविक वाहनांसच वाहतुकीची परवानगी द्यावी. हलक्या प्रतीच्या रस्त्यावरून वाजवीपेक्षां जास्त व वजनदार भाड्याच्या मोटरी जाऊं देणें रस्ताअधिकाऱ्यांच्या दृष्टीनें अपायकारक असते हें उघडच आहे. अशा वाटांवरून त्या वाटांस सोसवेल इतकीच वाहतूक होऊं देणें श्रेयस्कर, म्हणून रस्तेबांधणी व चालू स्थितींत ठेवण्याची आपली मगदुरी पाहून,त्याप्रमाणेंच रस्त्यावरून वाहतूक किती होऊं द्यावयाची हें ठरविणें चांगलें.

मोटरधंद्याच्या दृष्टीनें पाहिलें, तरी धंदा सदैव सुस्थितींत राहून त्यास बळकटी यावी यासाठीं देखील अशा प्रकारच्या नियमाची जरूरी आहे. नुसत्या आपसांतील चढाओढीनें धंद्याचें स्वरूप बदलून तो सुव्यवस्थित रीतीनें चालेल असा भरंवसा धरणें चुकीचें आहे, हें आतां सर्वत्र सिद्ध झालें आहे. "अनियंत्रित चढाओढीमुळें हा प्रश्न सुटणें शक्य नाहीं" असें अमेरिकेंतील अंतःप्रांतीय व्यापारी संमिति (Inter State Commerce Commission) नें आपलें मत व्यक्त केलें आहे. आंतरराष्ट्रीय व्यापारी मंडळाच्या (International Chamber of Commerce) तज्ज्ञांच्या कमिटीतही या एका बाबीसंबंधानें सर्वांचें एकमत पडलें. याबद्दल त्या कमिटीनें जीं कारणें दिलीं आहेत तीं अशीं:-"अनियंत्रित चढाओढींत आगगाड्या व मोटरी या दोहोंसही वाहतुकीचे मार्ग व भाड्याचें दर यासंबंधांत स्वतंत्रता द्यावी लागते; याचें पर्यवसान वाहतुकीच्या साधनाची कार्यक्षमता कमी होते, त्यापासून सर्वांचें नुकसान तर होतेंच व राष्ट्राच्या हितासाठीं म्हणून जीं वाहतुकीचीं साधनें ठेवलेलीं असतात त्यांची कार्यक्षमता चांगली रहावी म्हणून राष्ट्राच्या तिजोरींतून त्यांस मदत करण्याची पाळी येते" धंदा सुस्थितींत रहावा, सुव्यवस्थेंत असावा, म्हणून नियम करावे लागले, तरी ज्यामुळें धंद्यांत इतरांचें पाऊल पडणें अशक्य होऊन ज्यांच्या हातीं धंदा असेल त्यांस जनतेकडून वाजवीपेक्षां जास्त पैसा काढणें शक्य होईल असें मात्र होऊं नये.

वाहतुकीच्या इतर साधनांच्या दृष्टीनें (unfair) अयोग्य चढाओढ होणार नाहीं अशा प्रकारचे निर्बंध घातले पाहिजेत. रस्ता-संमेलन व इतर भागांतून आगगाड्यांचें हित म्हणजे जणू राष्ट्राचें हित असें दर्शविण्यांत आलें. आगगाड्यांचे सरकारी सभासद, सरकारचे फडणीस व इतरांनीं आगगाड्यांच्या उत्पन्नांत कमतरता भासणें म्हणजे देशाच्या उत्पन्नांत नुकसान होण्याइतकें वाईट, असें भासवि-

पग्राचा प्रयत्न केला, या म्हणण्यावर विश्वास बसत नाहीं. सर्व प्रकारच्या वाहतुकीच्या साधनांचें संघटन घडवून आणणें राष्ट्राच्या हिताचेंच होईल, परंतु हें संघटन घडवून आणतांना सरकारी किंवा खाजगी आगगाड्यासाठीं इतर साधनापेक्षा निराळी योजना करण्याचें कारण नाहीं. आगगाड्या सरकारच्या असल्या तर त्याजपासून होणारा फायदा कोणाही एका अगर जास्त व्यक्तींचा न होतां सरकारच्या किंवा राष्ट्राच्या तिजोरींत तो जमा होतो. असें असलें तरी आगगाड्यांचे हिशेब किंवा त्यांपासून होणाऱ्या उत्पन्नाच्या बाबी वेगळ्या ठेवल्या पाहिजेत असें नाहीं. ज्या ज्या ठिकाणीं आगगाड्या सरकारच्या मालकीच्या आहेत, त्या त्या ठिकाणीं मोटरवाहतुकीवरील निर्बंध जास्त कडक असतात असें दिसून येतें. वरवर पाहतां अशी परिस्थिति जरी योग्य आहे असें भासलें, तरी अर्थशास्त्रदृष्ट्या ती बरोबर नाहीं.

वाहतुकीच्या नियंत्रणासाठीं जें नवीन धोरण स्वीकारावयाचें, त्याचें स्वरूप तरी कसें असावें असा येथें प्रश्न उद्भवतो. सध्यांच्या चढाओढीच्या काळांत योग्य व वाढत्या धंद्यास उपयुक्त अशा प्रकारचें धोरण स्वीकारावयाचें असल्यास नवीन नियम करतांना ते धंद्यास फारसे बंधनकारक न होतील असे पाहिजेत. आगगाड्या जरी राष्ट्रीय असल्या, तरी तेवढ्या एका कारणासाठीं मोटरवाहतुकीवर कडक निर्बंध घालणें योग्य होणार नाहीं. आगगाड्यांच्या व्यवहारांत राष्ट्राचा बराच पैसा ओतलेला असल्यानें मोटरवाहतुकीवर असे निर्बंध घातले पाहिजेत कीं जेणेंकरून मोटरवहातुकीपासून आगगाड्यांच्या उत्पन्नांत एकदम कमतरता भासणार नाहीं हें म्हणणें योग्य आहे, व म्हणून फरक घडवून आणावयाचे झाल्यास ते हळूंहळूं घडवून आणावे. आमचें म्हणणें इतकेंच कीं, जेथें नवीन योजना करण्यासाठीं जुन्याचा समूळ नाश किंवा जुन्यांत परिस्थित्यनुरूप फरक घडवून आणावयाचे असतील, तेथें, हळूंहळूं कां होईना पण योग्य ते बदल व्हावयास पाहिजेत.

नियंत्रणाची नवी योजना लवचिक व प्रगमनशील अशी असावी. त्यांत कोणत्याही प्रकारच्या वाहतुकीच्या साधनास पूर्ण मज्जाव असतां कामा नये, व त्यामुळें कोणत्याही एका व्यक्तीच्या किंवा व्यक्तींच्या हातीं धंदा सर्वस्वीं जाईल असें होऊं नये. कोणत्याही वाटेवरील वाहतूक फक्त आगगाड्या किंवा एखादी कंपनी याजकडे ठेवण्यांत शेवटीं जनतेचें नुकसानच जास्त होईल. मिचेल-कर्कनेस रिपोर्टांत एकाच कंपनीस अगर व्यक्तीस कांहीं वाटांवरून वाहतुकीचे कुल-अधिकार दिल्याचें दाखविलें आहे. जेथें वाहतुकीच्या रस्त्यावरील डागडुजी वगैरेची जबाबदारी वाहतूक करणाऱ्यावरच असते अशा ठिकाणीं वाहतुकीसंबंधींचे कुल-अधिकार देण्यांत येतात. आपल्याकडे अशी परिस्थिति कोठेंच नाहीं. ज्या मार्गावरून नवीन वाहतूक सुरू करावयाची असेल किंवा ज्या मार्गावर वाहतूक किफायतशीर होत नसेल, अशा ठिकाणीं वाहतुकीचे पूर्ण अधिकार कोणा व्यक्तीस किंवा कंपनीस देणें इष्ट होईल. आपल्या टापूत सर्व रस्ते सरकारी खात्याच्या ताब्यांत असून सर्व रस्त्यांवरून मोटरधंदा करणारी लोकांची संख्या ही पण बरीच असल्यानें एका व्यक्तीस किंवा कंपनीस वाहतुकीचे सर्वाधिकार देण्याचें कांहींच कारण नाहीं. सर्वाधिकारांचा लोक कसा वाईट उपयोग करून घेतात हें सांगण्याची जरूरी नाहीं. त्यापासून सरकारी नोकरवर्गास लांच खाण्याच्या सवयी लागतात, कंपनीवर नियंत्रण ठेवणें जड जातें, व कंपनी उतारूस भाड्याच्या व इतर बाबतींत बराच त्रास देऊं शकते; असे बरेच दुरुपयोग होण्याचा संभव असतो. मोटरवाहतूक वाढीस लागण्यापूर्वीं निरनिराळ्या आगगाड्यांपासून

जनतेस अशा प्रकारचा त्रास होत होता हें सर्वश्रुत आहे व लहानलहान वाटावरून वाहतुकीबद्दलचे सर्वाधिकार दिल्यास ते जास्तच जाचक होण्याचा संभव आहे.

मिचेल-कर्कनेस अहवालांत मोटर-वाहतुकीसाठीं (zoning) कांहीं ठराविक अंतराच्या वाटा नेमून देण्याविषयीं सूचना केलेली आहे; हें अंतर ५० मैलांचें असावें असें ते सुचवितात. आपल्या ह्या टापूत तरी ही सूचना अव्यवहार्यच ठरेल. या टापूंत आगगाडीपासून दूरचे असे बरेच रस्ते आहेत. ज्या ठिकाणीं आगगाडीचे रस्ते आहेत. तेथें ते असे वेडेवाकडे घातले आहेत, कीं त्यापासून प्रवासांत सोईपेक्षां गैरसोयच अधिक होते. एम. एस. एम. रेल्वेच्या वाटेवरील बरींच स्टेशनें गांवापासून दूर अंतरावर असल्यानें आगगाडींतून उतरल्यानंतर पुन्हां मोटरीनें किंवा टांग्यानें प्रवास करण्याची पाळी येते. शिवाय कांहीं ठिकाणीं एका ठिकाणाहून दुसऱ्या ठिकाणीं जाण्यास मोटरीपेक्षां आगगाडीनें अंतर जास्त कापावें लागून, भाडेंहि पण जास्त द्यावें लागतें. उदाहरणार्थः—पुण्याहून साताऱ्यास जावयाचें झाल्यास आगगाडीनें ७८ मैल प्रवास करून १० मैल पुन्हा मोटरीनें प्रवास करावा लागतो; या प्रवासास निदान ६ तास तरी लागतात. मोटरीनें ६१ मैलाच्या प्रवासास वेळ जास्तींत जास्त ४ तास व भाडेंहि कमी. अहमदनगर-पुणें या दोन ठिकाणांतही असेंच होतें; आगगाडीनें ९९ मैल व वेळ ७ तास; मोटरीनें ७२ मैल जाण्यास लागणारा वेळ ४ तास व भाडेंहि कमी. अशा परिस्थितींत मोटरींची वाहतूक फक्त ठराविक अंतराच्या टप्प्यांत व्हावी असा नियम करणें गैरवाजवी होईल. अशा ठिकाणीं मोटरींस फेऱ्या करण्यास कक्षा करून देण्यांत काय शहाणपणा होणार ? पुन्हां रेल्वेनें प्रवास करावयाचा झाल्यास दिवसांतून एक दोनच कायत्या गाड्या असावयाच्या व त्या देखील वेळीं अवेळीं, मोटरी दिवसांतून कित्येक वेळां जातात. या कारणांकरतां वाटेचे मक्ते देणें, किंवा मोटरींनीं किती मैलाच्या कक्षेंत फिरावें हें ठरविणें हे दोन्हीही नियम फायदेशीर तर होणार नाहींतच; पण त्रासदायक मात्र होतील. म्हणून आमच्या मतें अशा प्रकारचे नियम न करतां फक्त निरनिराळ्या वाटांवरून वाहतुकीच्या गरजेप्रमाणें, व रस्त्यांच्या परिस्थितीप्रमाणें मोटरींची संख्या ठरवून त्या संख्येप्रमाणेंच मोटरीस परवाने देण्यांत यावे.

आतां वाहतुकीसंबंधीं इतर देशांतून कशा प्रकारचे नियंत्रणाचे नियम केलेले आहेत त्याबद्दल थोडा विचार करूं:—

परकीय देशांतील नियंत्रण पद्धति

ग्रेटब्रिटन

ग्रेटब्रिटनमध्यें वहातुकीसंबंधींचे दोन कायदे आहेत. एक १९३० चा कायदा (Road Traffiic Act) व दुसरा १९३३ सालचा कायदा (Rail and Road Transportation Act). पहिल्या कायद्यान्वयें वहातुकीच्या साधनांचें वर्गीकरण करून भाड्याकरितां चालणाऱ्या वाहनांना देण्यांत येणाऱ्या परवान्यासंबंधीं नियम बांधून दिलेले आहेत. अशा प्रकारचा परवाना मिळाल्याशिवाय कोणत्याही वाहनास भाड्याकरितां रस्त्यावरून फिरतां येत नाहीं. अशीं भाड्याचीं वाहनें सुदृढ स्थितींत आहेत किंवा नाहींत, हें पाहून त्यास परवाना देण्यांत येतो. व असा परवाना देतांना तें वाहन ज्या वाटेवरून फिरणार असेल, त्या वाटेवर नवीन वाहनांची कितपत गरज आहे, याचा विचार केला जातो. वाहनांचे परवाने मिळविण्याचें आधीं तीं वाहनें कोणत्या प्रकारचीं आहेत, त्यांचीं वेळापत्रकें व भाड्याचे दर वगैरे गोष्टींचा अर्जांत खुलासा करावा लागतो. वाहनांचे जास्तींतजास्त व कमींतकमी भाडें ठरविण्याचा, तसेंच गाडीवानांनीं किती तास काम करावयाचें व

उतारूंच्या सुरक्षिततेसाठीं कोणकोणते नियम पाळावयाचे यासंबंधीं सूचना करण्याचा अधिकार कमिशनरांस दिला आहे. या कायद्यान्वयें तिऱ्हाइताच्या सुरक्षततेच्या विम्याचा नियम Third party risk भाड्याच्या मोटरींसच फक्त लावलेला नसून, तो खासगी मोटरींसही लागू केला आहे. दुसऱ्या कायद्यान्वयें मालाच्या भाड्याच्या मोटरींचें नियंत्रण ठेवण्यासाठीं नियम केलेले आहेत.

अमेरिकेंतील संयुक्त संस्थानें

येथें निरनिराळ्या संस्थानांतून असणाऱ्या कायद्यांत थोडा फार फरक सांपडतो, पण नियंत्रणाचे मुख्य मुख्य नियम बहुतेक सारखेच असल्यानें त्यांतील ठळकठळक खालीं दिले आहेत. बहुतेक सर्व संस्थानांतून भाड्यांच्या मोटरींस परवाने मिळवावे लागतात. हे परवाने ज्या मानानें लोकांस जास्त वाहनाची गरज असेल, त्या मानानें देण्यांत येतात; बहुतेक संस्थानांतून तिऱ्हाइताच्या सुरक्षततेचा विमा काढावा लागतो. मोटरींचे वेग ठराविकच राहावेत म्हणून एंजिनावर (Speed Governor) वेग नियंत्रक बसवावा लागतो. भाडीं सरकारी नियमाप्रमाणें जास्तींत जास्त किंवा कमींत कमी ठरविल्याप्रमाणें घ्यावीं लागतात. एकाद्या रस्त्यावर मोटरी चालविण्याचा परवाना मिळविल्यानंतर, ठरावाप्रमाणें, वेळापत्रकाप्रमाणें गाड्या चालवाव्या लागतात. यांत कांहीं फेरबदल करावयाचा असल्यास किंवा सर्व्हिस बंद करणें झाल्यास, परवानगीशिवाय तसें करतां येत नाहीं. भाड्यांच्या मोटरीवरील कामकऱ्यांचे कामाचे तास व वेतनासंबंधीं सरकारी नियमाप्रमाणें तरतूद करावी लागते. अपघातासंबंधीं सर्व प्रकारची माहिती मोटरमालकानें कमिशनरांस पुरवावी लागते. कमिशन जेथें जेथें मोटरींत आपसांत चढाओढ चालत असेल, तेथें तपास करतें, वगैरे वगैरे.

बेल्जियम (१९३१ चा कायदा)

मोटरी भाड्यानें चालविण्याच्या पूर्वी परवाना मिळवावा लागतो. हा परवाना देतांना मोटरी कोणत्या रस्त्यावर चालणार व त्या रस्त्यावर जास्त मोटरींची जरूरी आहे किंवा नाहीं, याचा विचार करून मग परवाना दिला जातो. बेल्जियममध्यें आगगाड्यांना जास्त महत्त्व दिलें आहे. लोहमार्गांच्या समांतर जाणाऱ्या नवीन रस्त्यावरून अथवा वाटांवरून मोटरींची वाहतूक होऊं देत नाहींत. जेथें मोटरींच्या वाहतुकीमुळें रेल्वेजचें नुकसान होतें असें दिसेल तेथें रेल्वेजना नुकसानभरपाईबद्दल मागणी करण्याचा अधिकार ठेविलेला आहे.

जर्मनी (१९३१ चा कायदा)

निरनिराळ्या वाटांवरील परिस्थितीस लागतील तेवढ्याच मोटरींस परवाने मिळतात. मोटरी चालविण्याचे पूर्वी परवाने घ्यावे लागतात. विम्याची सक्ती आहे. गाड्यांचीं वेळापत्रकें व निरनिराळ्या ठिकाणचीं भाडीं ठरविलीं जातात. भाड्यांच्या बाबतींत सर्व देशभर भाड्यांचे दर व प्रमाण सारखे राहतील याबद्दल खबरदारी घेतली जाते. आगगाड्यांना हे मोटरींचे नियम लागू नसतात. त्यांना स्वतःच्या मोटर सर्व्हिसेस ठेवण्याचा अधिकार दिलेला आहे.

ऑस्ट्रिया (१९३१ चा कायदा)

उतारू व मालाच्या मोटरी या दोहोंसही परवाने लागतात. परवाने २५ वर्षांच्या मुदतीपर्यंतचे मिळूं शकतात. परवाने देण्याच्या आधीं देशांतील इतर धंदेवाईक संस्थांचा सल्ला घेतात. पोस्ट व रेल्वे यांना इतरांच्या आधीं परवाने देण्यांत येतात. भाडीं व वेळापत्रकें ठराविक असावीं लागतात. यांत कमी जास्त प्रमाण करण्याचे अधिकार ठेवलेले नाहींत.

हंगेरी (१९३० सालचा कायदा)

उतारूंच्या व मालाच्या मोटरीवर नियंत्रण आहे. परवाने मिळवावे लागतात,

व हे १० वर्षांपर्यंतच्या मुदतीचे मिळू शकतात. सर्व्हिसांची जनतेस अवश्यकता भासत असेल तरच परवाने दिले जातात, तसेंच परवाने मिळविलेले लोक इतर परवानेवाल्यांशीं उगीच चढाओढ करणार नाहींत याविषयीं खबरदारी घेतली जाते. परवान्याच्या बाबतींत रेल्वे व पोस्टखातें यांचा अगोदर विचार केला जातो. वेळापत्रकें व उतारूंचीं भाडीं ठराविक असावीं लागतात.

युरोपमधील इटाली, किंवा स्वित्झरलंड सारख्या देशांतून रेल्वे कंपन्यांनीं अगोदर पासूनच स्वतःच्या मोटर सर्व्हिसेस चालू केल्या होत्या, व ज्या ठिकाणीं रेल्वेज-पेक्षां मोटरी स्वस्त पडणें शक्य होतें अशा ठिकाणचे रेल्वेचे फाटे बंद केले होते.

कॅनडा

ही माहिती १९३२ सालच्या रॉयल कमिशन ऑन रेल्वेज व ट्रान्सपोर्टेशनच्या रिपोर्टांतून घेतली आहे. (पान ९७)

"परवाने घ्यावे लागतात. वेळापत्रकें व भाड्याचे दर ठराविक ठेवावे लागतात. परवाने दरवर्षी बदलून घ्यावे लागतात. उतारूंना होणाऱ्या अपघातासाठीं वगैरे विमा काढावा लागतो." विम्याच्यासंबंधीं रस्त्याच्या खात्याच्या दिवाणांनीं खालील-प्रमाणें उद्गार काढले आहेत. "याबद्दल सक्ती झाल्यापासून अपघात कमी होतात व मोटरीहि पण जास्त सुदृढ स्थितींत असलेल्या आढळून येतात. मोटर मालक व ड्रायव्हर्स जास्त काळजीपूर्वक वागतात व गाड्या भरमसाट वेगानें सोडल्या जात नाहींत."

मालांच्या मोटरींसंबंधांत नियम केलेले आढळून येत नाहींत.

न्यूझीलंड (१९३१)

येथेंही परवाने देण्याची प्रथा आहे. परवाना देण्यापूर्वी जनतेच्या दृष्टीनें सर्व्हिसची जरूरी आहे कां, व ज्या मार्गांत सर्व्हिस चालणार असेल.तेथील वाहतुकी-चीं साधनें किती आहेत, यासंबंधीं विचार केला जातो. तसेंच परवाना देणारा अधिकारी अर्जदाराची आर्थिक परिस्थिति कशी काय आहे यासंबंधींही विचार करतो; कारण सर्व्हिस निघाल्यावर ती लगेच बंद पडतां कामा नये, त्यापासून उतारूंस त्रास होण्याचा संभव असतो. अर्जदारास आपलीं वेळापत्रकें व भाड्याच्या दराचीं कोष्टकें सादर करावीं लागतात. मालाच्या वाहतुकीसंबंधाचे नियम जारी नाहींत.

साऊथ आफ्रिका (१९३०)

ट्रॅन्स्पोर्टेशन बोर्डानें कोणकोणत्या रस्त्यावर किती मोटरी चालविण्यास परवानगी द्यावयाची हें ठरवावयाचें असतें, व त्याप्रमाणें निरनिराळ्या वाटांवरील निरनिराळ्या वाहनांना परवाने दिले जातात. एका प्रकारच्या वाहनाची दुसऱ्या प्रकारच्या वाहनाशीं उगीच चढाओढ होणार नाहीं याबद्दल काळजी घेण्यांत येते. भाडीं व वेळापत्रकें ठराविक असावीं लागतात.

परवान्याच्या पद्धतीचे प्रकार

येथपर्यंत आलेल्या माहितीवरून वाहतुकीसंबंधांत इतर देशांतून कशा प्रकारचे नियम केलेले आहेत हें समजून येईल. प्रथमतः कोणत्याही प्रकारच्या भाड्याच्या वाहनास "चलन" परवाना मिळवावा लागतो. असा परवाना देतांना तें वाहन कोणत्या वाटेवर चालणार याबद्दल शोध करून त्या वाटेवर तशा प्रकारच्या वाहनाची किती अवश्यकता आहे याची तपासणी करून मग परवाना दिला जातो. परवाने कांहीं वर्षांच्या मुदतीचे दिले जातात, व कोणत्याही एका वाटेवर जरूरी-पेक्षां जास्त वाहनें चालविण्यास परवानगी देण्यांत येत नाहीं. परवानगी देतांना मोटर अगर सर्व्हिसच्या मालकाची आर्थिक परिस्थिति कशी आहे याचीही पण तपासणी करण्यांत येते. भाडीं आवाक्या-बाहेरचीं नाहींत हें पाहण्यांत येतें. मोटरी वेळापत्रकाप्रमाणें चालतात किंवा नाहीं यांकडे लक्ष असतें.

उतारूंस अपघाताचे प्रसंगीं जखम झाल्यास किंवा त्यांचें इतर नुकसान झाल्यास या नुकसानाची भरपाई व्हावी म्हणून मोटरमालकांनीं विमा काढलाच पाहिजे असे नियम आहेत. तसेंच मोटरीवर काम करणाऱ्या लोकांच्या सोयीही पाहण्यांत येतात. त्यांच्या कामाचे तास व वेतनाचें प्रमाण नियमाप्रमाणें आहे किंवा नाहीं हें पाहण्यांत येतें. एकंदरींत देशांतील जनतेच्या दृष्टीनें उतारूंस कमींतकमी त्रास व जास्तींतजास्त सुखसोयी जेणेंकरून मिळतील असें धोरण ठेवण्यांत आलेलें दिसतें. मोटर-मालकांच्या किंवा त्या धंद्यांतील लोकांच्या दृष्टीनेंही चढाओढ कमी झाल्यानें त्यांस धंद्यांत नुकसान येणार नाहीं असें केलें आहे.

प्रत्येक वाटेवर उतारूंच्या जरूरीप्रमाणेंच मोटारी ठेवण्यानें आज सर्वत्र जी अव्यवहार्य चढाओढ दिसून येते, ती थांबेल. आजच्या परिस्थितींत कोणीहि ५००–७०० रु. गोळा करावे, मोटर खरेदी करावी व कोणत्याही वाटेवर ती चालवावी असें झालें आहे. या योगानेंच चढाओढ वाढत राहते, व धंद्यांतील सर्वांचीच परिस्थिति शोचनीय होत जाते. प्रत्येक वाटेवरील मोटरींच्या संख्येचेंच नियंत्रण केल्यानें चढाओढ आपोआप थांबेल. तसेंच प्रत्येक वाटेवरील मोटरींवर जास्त लक्ष ठेवतां येईल. सुरवातीला कोणत्या मोटरींचे परवाने काढून घ्यावयाचें,व कोणत्या मोटरींचे चालू ठेवावयाचे हें ठरवितांना थोडेंफार कठीण होईल; पण त्यास इलाज नाहीं. मोटरींची संख्या कमी केल्यानें मालकांत आपसांत सहकार्य जास्त वाढून धंद्याचे दृष्टीनें सुधारणा घडवून आणतां येतील, आणि हाच सध्यांच्या परिस्थितील मोठा दोष असल्यानें, तो आपोआप नष्ट होईल. मोटरसंख्येच्या नियंत्रणानें रस्ता अधिकाऱ्यासही पुष्कळसें सोईचें होईल. प्रत्येक वाटेवरील मोटरींची संख्या ठरवितांना रस्ता अधिकाऱ्यांस त्या वाटेची स्थिति, दुरुस्ती अगर नादुरुस्ती पहावी लागेल. वाटेवरील मोटरींची संख्या ठरवीत असतांना खाजगी मोटरींची संख्या ठरविता येणार नाहीं. परंतु आपल्याकडे मोटरींची संख्या फारशी नसल्यानें त्यांच्या योगानें रस्ते खराब होण्याचा संभवच मुळीं कमी. वाईट रस्त्यावरून मोटरींच्या वहातुकीचें प्रमाण अशा रीतीनें ठरविलें गेल्यास लोकल बोर्डासारख्या संस्थांच्या तक्रारीही कमी होतील व त्यांना रस्तादुरुस्तीवर होणाऱ्या खर्चाचें मान ठरविण्यास मदत होईल. प्रत्येक वाटेवरील मोटर संख्येचें नियंत्रण झाल्यास कांहीं वाटांवरून वर्षांतील कांहीं ऋतूंत मोटरी कमी पडण्याचा संभव आहे, परंतु अशा कांहीं ऋतूंत त्या वाटांवरून जास्त मोटरी सोडण्याचे परवाने देतां येतील;तसेंच जत्रा वगैरेच्या वेळींहि जास्त मोटरी सोडतां येतील. वर्षांतून कांहीं दिवस एकाद्या वाटेवरून जास्त मोटरींची जरूर भासते म्हणून सर्वच वाटांवर सर्व वेळीं मोटरींची अनियंत्रित संख्या रहावी हें म्हणणें सुयुक्तिक वाटत नाहीं.

आमच्या मतें मोटरींचे परवाने देण्यापूर्वीं खालील गोष्टींचा विचार करून परवाने देण्यांत यावे. (१) मोटर कोणत्याही प्रकारें नादुरुस्त नसावी. (२) प्रत्येक मोटर कोणत्या वाटेवर चालणार, तसेंच मोटरीचें वेळापत्रक व भाड्याचा तक्ता हीं ठरविलेलीं असावीत. (३) रस्ता अगर वाट कशा स्थितींत आहे हें ठरवून त्याप्रमाणें त्या वाटेवरून मोटरींनीं किती खेपा करणें श्रेयस्कर होईल हें ठरविलें पाहिजे. अशा प्रकारानें मोटरींच्या खेपा कमी केल्यास उतारूंस त्रास देणें संभवनीय असलें, तरी मोटरींचीं वेळापत्रकें ठरविल्यानें जो फायदा होणार आहे त्या मानानें हें नुकसान फारसें भासणार नाहीं. वेळापत्रकाच्यामुळें मोटरी बाजवीपेक्षां जास्त वेगानें सोडल्या जातात किंवा काय हें ठरविणेंही शक्य होईल. (४) मोटरींची आपसांतील चढाओढ कमी कर-

ण्यासाठीं भाड्याचे तक्ते तयार करून त्याप्रमाणें मालकास भाडें घेण्यास भाग पाडणें अत्यंत जरूर आहे. हीं भाडीं ठरवितांना त्यांत कमींत कमी व जास्तींत-जास्त किती भाडें घ्यावें ह्या दोन्ही गोष्टींचा उल्लेख असणें जरूर आहे मालाच्या मोटरींचे किंवा उतारूंच्या मोटरींतून जाणाऱ्या मालाचे नेण्या-आणण्याचे दर (भाडीं) ठरविणें कठीण आहे, व ती तशी ठरविण्याची अजून वेळही पण आलेली नाहीं. उतारूंच्या मोटरींतून माल नेण्यास परवानगी असते, परंतु मालाच्या मोटरींत मात्र उतारूंची ने-आण करतां येत नाहीं, अशी मालाच्या मोटरवाल्यांची तक्रार असते, व ती पुष्कळ अंशीं सुयांस धरून आहे.

मोटरधंद्यांतील नोकरवर्गासाठीं म्हणून कांहीं नियम करणें जरूर आहे. कारण नोकरवर्गाच्या कामावर उतारूंचें तसेंच मोटरमालकांचें नुकसान किंवा फायदा हीं अवलंबून असतात. मुंबई मोटर कायद्याच्याअन्वयें अशा प्रकारचे नियम करण्यास जिल्हा पोलिस अधिकाऱ्यांस अधिकार दिलेले आहेत. पण या अधिकाऱ्यांवरच फक्त सर्व भिस्त न ठेवतां यासंबंधांत रस्त्यांसंबंधींच्या कायद्यांतच कांहीं तरी तरतूद करावयास पाहिजे. इंग्लंडमधील कायद्याप्रमाणें मोटरड्रायव्हरास एकसारखें एकाच वेळीं ५॥ तासापेक्षां जास्त किंवा २४ तासांत ११ तासापेक्षां जास्त काम करण्याची परवानगी नाहीं व याच कायद्यान्वयें ड्रायव्हरास २४ तासांत १० तास तरी सतत विश्रांति मिळाली पाहिजे असें कलम घातलें आहे. आपल्या इकडेही अशा तऱ्हेचा कायदा फायदेशीरच होईल व त्यापासून मोटर-मालकांचा कोणत्याही प्रकारें तोटा होण्याचा संभव नाहीं.

नोकरवर्गाचे पगार ठरविण्यासाठीं कायदा करण्याची अद्याप कांहीं जरूरी भासत नाहीं. परंतु या धंद्यांत असलेल्या लोकांसाठीं विम्याची तरतूद करणें मात्र अवश्य आहे. आपल्याकडे कामकऱ्यांसाठीं नुकसानभरपाईचा कायदा नसल्यानें त्यांच्या सुरक्षिततेसाठीं म्हणून विम्याच्या योजनेची जरूरी आहे.

या सर्व गोष्टीप्रमाणेंच मोटरमालकांस रोजच्या प्रवासाबद्दल कांहीं ठोकळ गोष्टींचें टिपण ठेवण्यास लावून तें ठराविक मुदतीनंतर पोलीस किंवा इतर कोणत्यातरी अधिकाऱ्यांकडे दाखल करण्यासंबंधीं कांहीं योजना करणें जरूर आहे. अशा प्रकारची माहिती गोळा करण्यापासून एकतर मोटर-वाहतुकीवरील नियंत्रण करण्यास सोपें जाईल व धंदा व वहातुकीसंबंधीं बरीचशी उपयुक्त माहिती सहजगत्या एकत्रित होत राहील.

प्रकरण ९ वें

सारांश व सूचना

उपलब्ध माहिती व आंकडे

१ सध्यां या धंद्यासंबंधाचे सरकार-मार्फत जे आंकडे व महत्त्वाची माहिती उपलब्ध आहे त्यांत कांहीं फेरफार करून ते प्रकाशित केले तर जास्त उपयुक्त होतील. हे फेरफार खालीलप्रमाणें व्हावेतः—

(अ) "जास्त वजनदार मोटरी" या सदराखालीं येणारी माहिति इतर प्रांतांतून व इलाख्यांतून जशी देतात तशीच मुंबईसरकारनेंही द्यावी.

(आ) "मोटर-मालकांचे परवाने" या सदराखालीं दिल्या जाणाऱ्या माहिनींत जास्त स्पष्टीकरण करून त्यांत "नव्या मोटरीचा परवाना" व जुनी मोटर परंतु एका मालकानें दुसऱ्यास विकल्या-मुळें दिला जाणारा 'नवीन परवाना' असे स्पष्ट दोन भाग दाखवावे.

(इ) मोटर एका मालकाकडून दुसऱ्याकडे गेल्यास तसें स्पष्ट दाखवावें. तसेंच अगदीं नवीन मोटरी वेगळ्या दाखवाव्या; हे दोन्ही प्रकार एकत्र दाखवूं नयेत.

२ अपघात, त्यांची संख्या व ते होण्याचीं तपशलिवार कारणें यांचा पोलिस रिपोर्टांतून समावेश होत नाहीं. किंवा पोलिसांकडून ही माहिती गोळा केलीही जात नाहीं. ही माहिती गोळा होऊन या रिपोर्टांतून अवश्य यावयास पाहिजे.

३ वाहतुकीची पाहणी व वाहतुकीचें मोजमाप या गोष्टी अत्यंत महत्त्वाच्या आहेत. अशा पाहणीची व मापनाची माहिती उपलब्ध असल्याशिवाय वाहतुकीची वाढ कशी होते व त्या मानानें रस्तेदुरुस्ती किंवा नवीन रस्त्यांचें बांधकाम कसें व्हावयास पाहिजे, रस्त्यावरील वाहतुकींपैकीं मोटरवाहतूक व इतर वाहतूक यावर लादण्यांत येणाऱ्या करांचें प्रमाण कसें ठरवावें, रस्त्यावरील वाहतुकीसंबंधींचे नियम व नियंत्रण कसें करावें, तसेंच निरनिराळ्या वाटांवरील वाहतुकीचें प्रमाण काय असावें या व इतर गोष्टी ठरविणें अशक्य आहे. तेव्हां अशा प्रकारची माहिती गोळा करून प्रसिद्ध करणें अत्यंत इष्ट आहे.

४ अशा प्रकारची माहिती एकत्रित करतां यावी म्हणून निरनिराळ्या वाटावरून अस्तित्वांत असणाऱ्या दस्तुऱ्यांच्या मक्तेदाराकडील दप्तराचा उपयोग करून घेतां येईल अशी व्यवस्था व्हावयास पाहिजे.

रस्त्यांचें बांधकाम व त्यावर होणाऱ्या खर्चाची व्यवस्था

१ मध्यवर्ति सरकारचे, इलाखा सरकारचे व प्रत्येक इलाख्यांतील निरनिराळ्या जिल्हा लोकलबोर्डांचे असे रस्त्यांचे सध्यांचे प्रकार असून यांपैकीं निरनिराळ्या रस्त्यावरून होणाऱ्या दुरुस्तीच्या बांधकामाच्या खर्चांत प्रमाणबद्धता मुळींच नसते. जिल्हा लोकलबोर्डांच्या रस्त्यावर खर्च करण्यासाठीं नेहमींच पैशाची तूट पडते.

२ यामुळें मागील १० वर्षांत जिल्हा लोकलबोर्डांच्या रस्त्यांची स्थिति बरीच खालावलेली आढळून येते. रस्त्यांच्या दुरुस्त्या, नवीन रस्ते बांधकाम वगैरेवरील खर्च एकीकडे फार मोठ्या प्रमाणांत वाढला असून, जनावरें व वाहतुकीच्या साधनावरील करांचें उत्पन्न मात्र त्या प्रमाणांत वाढत नाहीं व प्रांतिक सरकारकडून मिळणाऱ्या मदतीच्या रकमेंत तर गेल्या कांहीं वर्षांत घट झालेलीच आढळून येते.

३ इलाखा सरकारचे ताब्यांतील रस्त्यांची वाढ खुंटलेली आढळते; त्यावर थोडीफार सुधारणा करण्यासाठीं खर्च

केलेला आढळून येतो. हा खर्च इलाखा सरकारचे तिजोरीतून व "रस्तानिधी" मधून होतो, परंतु चालू दुरुस्त्यावर होणाऱ्या खर्चाचें प्रमाण मात्र जितकें अवश्य आहे तितक्या प्रमाणांत ठेवलेलें आढळून येत नाहीं.

४ जिल्हा लोकलबोर्डांचे ताब्यांतील रस्त्यांच्या वाढीचें मोजमाप करतां येत नाहीं. परंतु त्यांत फारशी भर पडलेली नसावी. या रस्त्यांवरील दुरुस्ती व चालू खर्चाचें प्रमाण अवश्यकतेपेक्षां कमी आहे. व या रस्त्यांची परिस्थिति अगोदरच खालच्या दर्जाची असल्यानें हें खर्चाचें प्रमाण जास्त कमी असल्याचें भासतें. या रस्त्यांवरून मोटरवाहतूक तर दिवसें-दिवस वाढत असल्यानें व रस्ते वाईट असल्यानें त्यावरून होणाऱ्या रहदारीचें प्रमाण ठरविणें अवश्य आहे.

५ रस्त्यावरून बऱ्याच ठिकाणीं अद्याप-पर्यंत पूल अगर दांड नसल्यानें बराच त्रास होतो, व त्यामुळें वाहतुकीचें मान वाढण्यासारखें असलें तरी, वाढत नाहीं.

६ रस्त्यावरील वाहतुकीसंबंधींची माहिती अपूर्णच मिळण्यासारखी असल्यानें त्यावरून (रस्त्यावरील) एकंदर खर्चापैकीं मोटरवहातुकीवर कराचे रूपानें किती खर्च उभारावा हें ठरविणें अशक्य आहे.

७ अशा प्रकारची माहिती लवकर गोळा होणें अत्यंत आवश्यक असून या माहितीवरूनच कराचें प्रमाण ठरवितां येईल.

८ सध्यांचे परिस्थितींत मध्यवर्ती सरकार, प्रांतिक सरकार व जिल्हा लोकलबोर्ड किंवा इतर संस्था यांच्या करांचें प्रमाण पाहिलें तर मोटरवाहतुकीवरील कराचे रूपानें होणारें उत्पन्न जितकें यावयास पाहिजे तितकें येतें असें म्हणावयास हरकत नाहीं.

९ सध्यांच्या मोटरीवरील वसूल होणाऱ्या करापैकीं बराच मोठा भाग हिंदुस्थान सरकारच्या तिजोरींत जमा होतो; व इतर मोटरीवरील कराच्या मानानें जड वजनाच्या मोटरीवरील कर प्रमाणपद्धतेच्या दृष्टीनें कमी बसतात, हे या करपद्धतींतील मोठे दोष आहेत.

१० चाकपट्टी व दस्तुऱ्यांच्या रूपानें कर वसुली न करता ती एकच प्रकारच्या प्रांतिक करानें वसूल होणें अत्यंत इष्ट आहे.

११ रस्ते स्वस्तांत बनवतां यावेत व नीट राखतां यावेत यासाठीं शास्त्रीय संशोधन होणें जरूर आहे.

१ या टापूंत एकच मोटर बाळगून ती स्वतःच चालविणाऱ्या मोटर-मालकांचें प्रमाण एकंदर संख्येच्या मानानें जवळ जवळ निम्में तरी भरेल. एकंदर मोटर-मालकांपैकीं स्वतः मोटर चालविणाऱ्या मालकांचा नक्की आंकडा ठरवितां येणें शक्य नसलें तरी त्यांची संख्या बरीच मोठी आहे यांत शंका नाहीं.

२ मोटरीच्या रोजच्या प्रवासाच्या मानांत (अंतराच्या दृष्टीनें) बराच फरक दिसून येतो. याचें मुख्य कारण म्हणजे लहानमोठे रस्ते व त्यावरील उतारूंच्या वाहतुकीचें कमीजास्त प्रमाण. मोटरी रोज किती प्रवास करतात याचें प्रमाण ठरविणें कठिण आहे. संघशक्ति असल्यास एकेक मोटर बाळगणाऱ्या मालकास देखील बरेच लांबवरचे प्रवास करणें शक्य असतें.

विक्री व भांडवल

१. १९३१ सालापासून हप्त्यानें विकल्या जाणाऱ्या नवीन मोटरींचें प्रमाण बरेंच कमी होत चाललें आहे असें आढळून येतें; परंतु वापरलेल्या गाड्यांच्या हप्तेबंदीनें विक्रीच्या प्रमाणांत मात्र भर पडत असलेली दिसून येते.

२ वापरलेल्या मोटरी विकण्याच्या अटी कांहीं व्यापाऱ्याकडून फार सवलतीच्या करण्यांत येत असल्यामुळें, ड्रायव्हरवर्गापैकीं बरेच जणांस मोटरमालक बनून मोटर धंद्यांत पडणें सुलभ झालें आहे.

३ मोटरी विकत घेतांना लागणारें भांडवल बहुतकरून उधारीनें किंवा कर्जाऊ काढलेलें असतें.

४ मोटरविक्रेते व या धंद्यांतील सावकार हे बरेच वेळ एकच असतात.

वाहतूक

(१) वाहतुकीच्या संबंधींचे आंकडे किंवा माहिती मिळूं शकत नाहीं. रेल्वे अधिकाऱ्यांनीं किंवा सरकारनें अशा प्रकारची माहिती एकत्रित केली असल्यास ती प्रकाशित व्हावयास पाहिजे.

२ मोटरींच्या सरंजामांत बऱ्याच अंशीं कमतरता दिसून येते. यंत्रसामुग्री चांगली किंवा दुरुस्त नसल्यानें नेहमीं मोडतोड होते, तसेंच ड्रायव्हरांस यांत्रिक ज्ञान पुरेसें नसल्यानेंही मोडतोड होते व खोळंबा होतो.

३ मोटरी सुटण्याची व ठराविक मुक्कामास पोहोंचण्याचीं वेळापत्रकें मुळींच नसतात.

४ अपघात कां व कसे होतात याचीं कारणें निश्चित करणें महत्त्वाचें आहे.

५ मोटर-मालकानें अगर चालविणाऱ्यानें अपघात होतांच त्याबद्दल अधिकाऱ्यांकडे ताबडतोब वर्दी दिलीच पाहिजे असा नियम असणें जरूर आहे.

६ निदान मोठ्या अपघातासंबंधीं तरी सरकारी चौकशी झाली पाहिजे. तसेंच ड्रायव्हरांनीं दिवसांतून किती तास काम करावें याविषयीं नियम होणेंही आवश्यक आहे.

७ मोटरी जास्तींत जास्त किती वेगानें चालवाव्यात याविषयीं कडक निर्बंध असणें आवश्यक असून, त्या जास्त वेगानें चालवितां येऊंच नयेत म्हणून त्यांवर वेगनियंत्रकासारखी एकादी यांत्रिक योजना करणें जरूर आहे.

८ मोटरमालकांनीं हीं यंत्रें सुस्थितींत बाळगिलीं पाहिजेत असा नियमच असावा.

९ भाड्याच्या मोटरींसंबंधांत उतारू, नोकरवर्ग व त्रयस्थ यांच्या सुरक्षिततेसाठीं म्हणून विम्याच्या योजनेची सक्ति झाली पाहिजे.

मोटरतळ

१ बहुतेक मोटर-मालकाजवळील मोटरींच्या संख्येचें प्रमाण लहान असून त्यांस स्वतःचे मोटर तळ ठेवणें अशक्य असल्यानें म्युनिसिपालिट्या व लोकलबोर्ड यांनीं मोटरतळांची व्यवस्था करणें जरूर आहे. तसेंच मोटरतळांवर उतारूंसाठीं म्हणून सर्व आवश्यक अशा सोयीही करणें जरूर आहे.

मालाची वाहतूक

१ कांहीं जिल्ह्यांतून मोटरीनें मालाची वाहतूक करण्यास परवानगी दिलेली नसते, तर कांहीं ठिकाणीं अमुक एक वजनापेक्षां मोटरी कांहीं रस्त्यावरून चालविण्याचीच परवानगी नाहीं किंवा घाटांतील रस्त्यावरून रात्रींचे वेळीं व वर्षांतील कांहीं महिने मोटरींची वाहतूक बंद ठेवल्यामुळें मोटरीनें मालाची वाहतूक व्हावी तेवढ्या मोठ्या प्रमाणांत होत नाहीं.

२ फक्त मालाची वाहतूक करणाऱ्या अशा मोटरी फारच थोड्या आहेत. मालाची वाहतूक उतारूंच्या मोटर बसांमधूनच जास्त प्रमाणांत होते. उतारूंच्या मोटरींतून एका बाजूनें माल व दुसऱ्या बाजूनें उतारू अशी वाहतूक होते, किंवा उतारू मोटरींत घेऊन राहिलेल्या जागेंतही माल भरला जातो.

३ मालाच्या वाहतुकींत लवकर नासणाऱ्या मालाची १५-२० मैलाच्या कक्षेंत मोटरीनें बरीच वाहतूक होते. ज्या ठिकाणीं रेल्वेचे दर किंमती मालावर जास्त ठेविलेले असतात तेथें लांबवरच्या पल्ल्यापर्यंतही मोटरीनें अशा मालाची वाहतूक होते.

वाहतुकीच्या इतर साधनांशीं होणारी मोटरींची चढाओढ

१ आगगाड्यांशीं होणारी चढाओढ बहुतेक उतारूंचीच असते. आगगाडीच्या रुंद वाटांवर जवळच्या अंतरावरील

ठिकाणांतच ही चढाओढ जास्त दृग्गोचर होते. मध्यम व अरुंद वाटा व लोहमार्गाची गरसोयीची आंखणी जेथें आहे तेथें मोटरींची चढाओढ बऱ्याच लांबच्या अंतरावरील ठिकाणांतूनही दिसून येते. जेथें सडका व आगगाड्या समांतर असतात तेथें ही चढाओढ जास्त असते.

२ उतारू किंवा माल यासंबंधानें होणाऱ्या चढाओढीमुळें आगगाड्यांचें अद्यापपर्यंत फारसें नुकसान झालेलें आढळून येत नाहीं.

३ शेतकीपिकाच्या वहातुकीचे बाबतींत मोटरींना अजून फारशी वाहतूक मिळतेसें दिसत नाहीं. बैलगाड्यांशीं मात्र लवकर नासणाऱ्या मालाचे बाबतींत मोटरींची चढाओढ आहे.

४ या मार्गांतील शेतकऱ्यांस शहरांतून (विशेषतः मुंबई शहर) मोटरींच्या वाढत्या वाहतुकीच्या प्रमाणामुळें मात्र बरेंच नुकसान पोहोंचलें आहे.

तरी धंद्यांतील घटक

१ तरींवरील नाविक पुष्कळ वेळां मोटरी पलीकडे नेण्यास वेळेवर हजर नसतात व कांहीं वेळां ठराविक भाड्यापेक्षां कितीतरी जास्त भाडें घेतल्याशिवाय पलीकडे नेत नाहींत, अशी मोटारवाल्यांची तक्रार आहे.

उत्पन्न व खर्चाचें प्रमाण

१ उतारू नेण्याचे दर ठराविक असे कोठेंच आढळून येत नाहींत. रेल्वेशीं होणाऱ्या चढाओढीमुळें जवळच्या अंतरास मैलास ६ पै व लांबच्या अंतरास मैली ४ पै इतकेंच जास्तींत जास्त भाडें आकारणें शक्य आहे. ज्या वाटांवरून भाडीं कमी त्या वाटांवर चढाओढ जास्त असें अनुमान काढण्यास कांहीं हरकत नाहीं. ज्या ठिकाणीं मैली ४ पै पेक्षां भाडें कमी आकारण्यांत येतें तेथें विशेष चढाओढ असणें संभवनीय आहे व जेथें मैलीं ३ अगर त्याहूनही कमी भाडें आकारण्यांत येतें तेथें चढाओढ फारच मोठ्या प्रमाणांत चाललेली असली पाहिजे.

२ विनभाड्याचे उतारू व इतर विशिष्ट वरखर्च यामुळें होणाऱ्या नुकसानानें मोटरमालकांच्या मिळकतींत बरीच तूट पडते.

३ गाड्यांची झीज, विम्याचे हप्ते (भरलेले अगर न भरलेले,) व धंद्यांत घातलेल्या भांडवलावरील व्याज या त्रयीचा आपल्या खर्चांत बरेच मालक समावेश करीत नाहींत. असा समावेश खर्चांत व्हावयास पाहिजे.

४ गाडीवर होणाऱ्या खर्चाचें प्रमाण सर्वच बाबतींत व सर्व वाटांवर सारखेंच नसतें. आम्हीं ज्या ज्या हिशेबांची तपासणी केली त्या हिशेबांतून सरासरी ३॥ आणे किंवा गाडीची होणारी खराबी, विम्याचे हप्ते, रकमेवरील व्याज या त्रयीचा समावेश करून ४॥ आणे खर्च येतो असें दिसून आलें. यावरून मैली प्रत्येक उतारूमागें ४ पासून ६ पै पर्यंत भाडें आकारणें धंद्याच्या आर्थिक परिस्थितीस अनुसरून होईल असें आढळून येतें.

५ जुन्या गाड्यांचा वाढता खप व धंद्यांत असलेल्या लोकांचें फारच थोड्या वर्षांचें अस्तित्व यावरून मोटरमालक धंद्यांत फार दिवस टिकत नाहींत हें दिसून येतें.

६ ज्या मार्गावरून चढाओढ फारशी नाहीं किंवा इतर कांहीं कारणांमुळें मोटरींची संख्या कमी आहे अशा मार्गांवरच धंद्यांत फायदा होणें शक्य असतें.

संघ

१ सध्यांचे परिस्थितींत या धंद्यांत कोणासही शिरकाव करून घेणें सोपें आहे व म्हणून धंद्यांतील लोकांस एकत्र जमून संघ व संघटित संस्था स्थापन करणें कठिण जातें. एकाच वाटेवर चालणाऱ्या मोटरींच्या मालकांचे संघ देखील कांहीं विवक्षित कारणांनींच उत्पन्न होऊन चांगल्या परिस्थितींतच जगूं शकतात.

सरकारी नियम

१ मोटरींचा आवश्यक सरंजाम व मोटरीची दुरुस्ती याबद्दलच्या सरकारी नियमांत वारंवार फरक न होईल अशी काळजी घेणें जरूरी आहे.

२ बसांची सर्व प्रकारची तपासणी जिल्ह्यांतील मुख्य ठिकाणींच फक्त न करितां जेथें जेथें मोटरींची संख्या जास्त असेल अशा सर्व ठिकाणीं व्हावी.

३ एका जिल्ह्यांतील मोटरीस दुसऱ्या जिल्ह्यांत भाड्याकरितां फिरावयाचें झाल्यास त्या जिल्ह्यांतील पोलिस अधिकाऱ्यांकडून फेरनोंद लागते. ती मिळविण्यासाठीं त्या जिल्ह्यांतील पोलिस अधिकाऱ्याचे ऑफिसांत मोटर नेऊन पास करून घ्यावी लागते. एका जिल्ह्यांत तपासणी होऊन मोटर पास झाली असल्यास दुसऱ्या जिल्ह्यांत ती पास करून घेण्यास मोटर नेऊन दाखविण्याची जरूर पडूं नये. एका जिल्हा पोलिस अधिकाऱ्यानें पास केलेली मोटर दुसऱ्यानें न पाहतांच पास करावी.

४ मोटर बसांवरील नियंत्रण सध्यां पोलिस अधिकाऱ्यांकडे सोंपविलें आहे. त्यामुळें त्यांच्यावरील कामाचा बोजा वाढला आहे. तसेंच मोटरी तपासण्यास लागणारें यांत्रिक ज्ञान त्यांस असावें तसें नसण्याचा संभव असतो म्हणून मोटर तपासणीच्या व हांकण्याच्या वगैरे परीक्षा घेण्याचे कामासाठीं तज्ज्ञांचें व सर्व मोटर वाहतूक नियंत्रणासाठीं एक वेगळेंच सरकारी खातें असावें.

सरकारी नियंत्रण

१ या भागांत कोणत्याही वाटेवर एकाच व्यक्तीस किंवा एकाच कंपनीस मोटरी चालविण्यास कुलमक्ता देण्याचें कांहींच कारण नाहीं

२ आगगाड्या व मोटरी यांमधील चढाओढ कमी होऊन दोहोंसही उतारू मिळावे या हेतूनें मोटरी फक्त कांहीं मैलांच्या व्यासांतच चालवाव्या अशा प्रकारचा नियम घालण्याची जरूर नाहीं व नियम घातला तरी त्यापासून कोणत्याही प्रकारचा फायदा होणें शक्य नाहीं.

३ मोटरधंद्याच्या नियंत्रणाचा सर्वोत्कृष्ट मार्ग म्हणजे निरनिराळ्या रस्त्यांवरील माल व उतारू यांची मोटर-वाहतूक त्या त्या रस्त्यावर परवाना मिळालेल्या मोटरींसच करूं द्यावी हा होय. निरनिराळ्या रस्त्यांबद्दल मोटरींस देण्याचे परवाने ठरवितांना जवळच्या आगगाड्यांच्या मार्गांचाही विचार व्हावा.

४ असें नियंत्रण अंमलांत आल्यास आगगाड्यांचीं देखील फाजील भाडीं कमी करणें किंवा अशा प्रकारचे चढाओढीचे इतर प्रकार सोडून देणें अवश्य आहे.

५ प्रत्येक वाटेवर किती मोटरी चालवाव्या हें ठरविल्यावर, जास्तींत जास्त व कमींतकमी भाडें किती घ्यावयाचें, मोटरीवरील काम करणाऱ्या नोकरवर्गानें किती तास काम करावयाचें, मोटरींचीं वेळापत्रकें इत्यादि विषयींचेही नियम ठरवून टाकले पाहिजेत.

Gokhale Institute of Politics and Economics
POONA 4.

Publication No. 1 :—The Salaries of Public Officials in India—By D. R. Gadgil, M.A., M. Litt. (Cantab.), 1931. Price Re. 1.

"The study is a very clear, able and valuable one. It should be gone through by all those who have the interest of the country at heart."

—*Indian Journal of Economics.*

Publication No. 2 :—Imperial Preference for India. (The Ottawa Agreement Examined)—By D. R. Gadgil, M.A., M. Litt. (Cantab.), 1932. (out of Print)

"A worthy successor to publication No. 1 of the Gokhale Institute of Politics and Economics".

—*The Hindu. Educational and Literary Supplement.*

Publication No. 3 :—A Survey of the Marketing of Fruit in Poona. —By D. R. Gadgil, M.A., M. Litt. (Cantab.) and V. R. Gadgil, B. Ag. (Bom.), M. Sc. (Calif.), 1933. Price Rs. 2–8.

"It is a model for other workers to follow, and the authors are to be congratulated on this painstaking, meritorious and lucid exposition of an important subject."

—*Sankhaya: The Indian Journal of Statistics.*

Publication No. 4 :—A Survey of Motor-Bus Transportation in Six Districts of the Bombay Presidency. By D. R. Gadgil, M.A., M. Litt. (Cantab.) and L. V. Gogate, B. S. (N. Carolina), 1935. Price Rs. 2–8.

"What is true in these districts in which the detailed survey has been made is probably true also to a greater or less extent throughout India and all those interested in this important subject will be well advised to obtain a copy of this Paper and study it."

—*Indian Roads.*

Publication No. 5 :—Urban Handicrafts of the Bombay Deccan. (*In Press*).

The Ottawa Agreement and India By D. R. Gadgil, M.A., M.Litt. (Cantab.) (Reprinted from the Servant of India.), 1936. Price As. 8.