

## 6. आधुनिक भारत निर्माण : बाबू जगजीवन राम का योगदान

**मुरलीधर मारकण्डेय**

\* शोध छात्र, शिक्षा संकाय  
काशी हिन्दू विश्वविद्यालय, वाराणसी  
email: [murliyash@bhu.ac.in](mailto:murliyash@bhu.ac.in)

**डॉ. नागेन्द्र कुमार**

\* प्रोफेसर, शिक्षा संकाय  
काशी हिन्दू विश्वविद्यालय, वाराणसी  
email: [mail2nagendra2@gmail.com](mailto:mail2nagendra2@gmail.com)

### सारांश

माननीय जगजीवन राम (5 अप्रैल 1908 – 6 जुलाई 1986) जिन्हें सट्पूर्ण रूप से बाबूजी कहा जाता था, ये प्रमुख रूप से एक सफल नेतृत्वकर्ता, भारतीय राजनीतिज्ञ तथा भारत के प्रथम दलित उप-प्रधानमंत्री एवं राजनेता थे। इन्होंने दबे-कुचले एवं पिछड़े समाज के उत्थान के लिए अपना जीवन समर्पित किया। इन्होंने केन्द्रीय सरकार के मंत्रिमंडल में विभिन्न मंत्रालयों (श्रम, संचार, रेल, खाद्य, कृषि और प्रतिरक्षा मंत्रालय) को संभाला और उसके द्वारा इन्होंने अपने कार्यकाल में शोषित एवं पिछड़ों के लिए अनेक महत्वपूर्ण योजनाएं लागू की। बाबू जगजीवन राम ने सामाजिक एवं राजनैतिक चेतना जागृत करने के लिए अनेकों धरातलीय कार्यक्रम आयोजित किया। बाबूजी को आधुनिक भारत निर्माण में उनके योगदान के लिए जाना जाता है।

प्रमुख शब्द- सामाजिक न्याय, दलित उत्थान, शिक्षा सुधार, राजनीतिक नेतृत्व, संवैधानिक अधिकार

### जीवन परिचय:

बाबू जगजीवन राम का जन्म बिहार के भोजपुर के चंदवा गाँव में श्री शोभा राम एवं श्रीमती बसंती देवी के घर 5 अप्रैल सन् 1908 ई. को हुआ था। इनका जन्म एक शूद्र कही जाने वाली जाति में हुआ था उस समय भारत में शूद्रों की स्थिति दयनीय थी। शूद्रों को सामाजिक प्रतिष्ठा प्राप्त करने की कोई सुविधा उपलब्ध नहीं थी इनकी जाति में जन्म लेने वाले प्रत्येक बालक तुच्छ (निचा) जीवन व्यतीत करने के लिए प्रतिभूत थे। इनके परिवार की आर्थिक स्थिति भी अच्छी नहीं थी और उस समय का भारतीय परिवेश भी किसी प्रकार की सामाजिक उच्चता प्रदान करने में सहायक नहीं था अर्थात् स्थिति यह थी कि जगजीवन राम भी अपनी जाति के अन्य बालको की तरह अत्याचार, उपेक्षा और शोषण के मध्य जीवन व्यतीत किया परन्तु बाबू जी ने इन बिपरीत परिस्थितियों का सामना करते हुए भी अपनी अदम्य शक्ति से अपने

व्यक्तित्व का स्वयं निर्माण करने में सफल हुए। अपनी उपलब्धियों से जग में अभूतपूर्व प्रतिष्ठा और सम्मान प्राप्त किया। बाबूजी अपने कृत कार्यों के द्वारा दलित एवं शोषित जनता के मसीहा के रूप में विख्यात हुए। बाबूजी की प्रारंभिक शिक्षा अग्रवाल विद्यालय आरा बिहार से हुई जहाँ से इन्होंने अंग्रेजी भाषा को सिखा और साथ ही अन्य भाषाओं हिन्दी, संस्कृत, और बंगाली का भी अध्ययन किया। बाबूजी ने बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय में भी कुछ समय तक अध्ययन किया जहाँ इन्हें भेदभाव का सामना करना पड़ा, इन्होंने कलकत्ता विश्वविद्यालय से विज्ञान विषय में ग्रेजुएशन की डिग्री को पूर्ण किया। बाबू जगजीवन राम का विवाह 1935 ई. में इन्द्राणी से हुआ, जिनसे इनकी दो संताने हुई – पुत्र का नाम सुरेश और पुत्री का नाम मीरा रखा गया। आगे चलकर मीरा कुमार ने लोकसभा की प्रथम महिला स्पीकर के पद को सुशोभित किया।

बाबू जी ने केन्द्रीय मंत्री के रूप में श्रम, संचार, रेल, खाद्य, कृषि और प्रतिरक्षा मंत्रालय के विभागों का कार्यभार संभाला था। इन सभी विभागों में इस निष्ठा के साथ कार्य किया कि उन सभी को सफलता का उच्च स्तर प्राप्त हो सका।

#### **बाबूजी का नव-भारत निर्माण में श्रम मंत्री के रूप में योगदान :**

जगजीवन राम के कार्यकाल में श्रमिकों एवं खेतिहर मजदूरों के लिए अनेक उपयोगी और प्रगतिशील कानून का निर्माण किया गया जो इनके ही सोच पर आधारित थे। श्रमिक वर्ग आज भी इन कानूनों के द्वारा दी गयी सुविधाओं से लाभान्वित हो रहा है। बाबूजी के समय में कर्मचारियों के लिए कर्मचारी बीमा योजना जैसी एक प्रगतिशील व्यवस्था को प्रारम्भ किया गया। कृषि योग्य भूमि खेतिहर मजदूरों को उपलब्ध कराने के लिए भूमि सीमा के निर्धारण की प्रक्रिया की शुरुआत हुई। त्रिपक्षीय वार्ता समितियों का निर्माण किया गया जिससे की औद्योगिक विवादों को वार्ता द्वारा सुलझाया जा सके। इससे औद्योगिक विकास की प्रक्रिया को गति मिली तथा मिल मालिकों एवं श्रमिकों के बीच एक उचित सौहार्दपूर्ण संबंध विकसित हुआ। इनके प्रयास से विभिन्न उद्योगों के प्रबंधन में श्रमिकों को भागीदारी प्राप्त हुई।

**कारखाना अधिनियम 1948** - मजदूरों की सुरक्षा, स्वास्थ्य और कल्याण के संबंध में अपर्याप्त उपबंध थे तथा छोटे कारखानों में कार्यरत मजदूरों को इस अधिनियम की सीमा से बाहर रखा जाता था। 30 जनवरी 1948 ई. को बाबू जगजीवन राम ने संविधान सभा में कारखाना अधिनियम 1948 का विधेयक प्रस्तुत किया। इस अधिनियम में स्वच्छता, वायु संचार, पीने के पानी की पूर्ति, प्रकाश, सफाई की सुविधाओं की व्यवस्था, काम के घंटे, मशीनों की रोक, आराम का साप्ताहिक दिवस, बालकों की नियुक्ति के निषेध, तथा किशोर अवस्था वालों के लिए काम के घंटों में कमी से रखने वाले विनियम सभी कारखानों में लागू होने चाहिए, वहां काम करने वाले की संख्या चाहे जितनी भी हो..... जो कर्मचारी 6 महीने कार्य कर चुके हैं उनके लिए छुट्टी का उपबंध करने के अभिप्राय से संवेतन छुट्टी से सम्बंधित व्यवस्था की गयी। जिसे संविधान सभा ने 28 अगस्त 1948 ई. को कुछ संशोधनों के साथ पारित किया तथा 6 अप्रैल 1949 ई. को इसका प्रवर्तन हुआ। इस अधिनियम के लागू हो जाने से मजदूरों की स्थिति में परिवर्तन आया, मजदूरों ने इस अधिनियम का प्रबल समर्थन किया।

**न्यूनतम मजदूरी अधिनियम 1948** – 15 मार्च 1948 ई. को गवर्नर जनरल ने अनुमति प्रदान कि जिससे यह अधिनियम लागू हो सका। इस अधिनियम के उपबंधों द्वारा कृषि को छोड़कर अन्य क्षेत्रों में न्यूनतम मजदूरी निर्धारित की गई। यह अधिनियम राज्य सरकारों को यह अधिकार देता है कि इसे किसी भी उद्योग पर लागू किया जा सकता है। इस अधिनियम का मुख्य उद्देश्य था कि श्रम के दुरुपयोग को रोकना तथा कठिन परिश्रम लेने की प्रथा को समाप्त करना। इस अधिनियम को लागू होने से श्रमिकों का शोषण बहुत मात्रा में रुका और मजदूरों को उचित जीवन निर्वाह योग्य मजदूरी प्राप्त होने लगी।

**सेवायुक्त राज्य बीमा अधिनियम 1948** – सेवायुक्त बीमा अधिनियम 1948 ई. को लागू किया गया, जिसके अनुसार मजदूरों के लिए स्वास्थ्य, बेकारी, प्रसूति, अस्वास्थ्य और नियुक्ति क्षति बीमे के संबंध में प्रावधान किया गया। 400 रूपये तक मासिक पाने वाले मजदूरों को इस योजना के अंतर्गत शामिल किया गया। बीमा करा लेने पर निम्न 5 लाभ प्राप्त होते हैं – प्रसूति हित, उपचार हित, अस्वास्थ्य हित, आश्रित हित, निर्योग्यता हित। इस अधिनियम को लागू करते समय संविधान सभा में बाबू जी ने कहा था “ यह एक विशाल भवन की योजना प्रस्तुत है, जो भवन, आर्थिक मुक्ति के इच्छुक एक स्वतन्त्र देश को निर्माण करने के लिए आवश्यक है।”<sup>1</sup> इस योजना के द्वारा कर्मचारियों में विपत्तिकारक समय में भी सहायता का विश्वास उत्पन्न हुआ।

**सेवायुक्त भविष्यनिधि अधिनियम 1952 ई.** – यह अध्यादेश संसद में 15 नवम्बर 1951 ई. को पारित हुआ। यह अधिनियम कारखानों में कार्यरत श्रमिकों की सुरक्षा के विचार से लागू किया गया था। जिन कारखानों में 50 या इससे अधिक लोग कार्यरत हो उन सभी कारखानों पर यह अधिनियम लागू किया गया और केंद्रीय सरकार को विभिन्न श्रेणी के कर्मचारियों के लिए भविष्यनिधि की योजना को निर्मित करने की शक्ति प्रदान करता है। इस योजना के अनुसार उस राशि का 16वां भाग नियोजक तथा नियुक्त में से प्रत्येक को देना पड़ता है, जो नियुक्त व्यक्ति को मूल मजदूरी तथा महंगाई भत्ते के रूप में प्राप्त होती है। इसका स्थान 1952 ई. के अधिनियम 19 ने लिया। यह 6 बड़े संगठित उद्योगों में भविष्यनिधि की स्थापना को उपबंधित करता है।

**नौकागार डाककर्मि नियुक्ति विनियम अधिनियम 1948 ई.** – नौकागार कर्मियों की नियुक्ति में प्रायः अनियमितताएं होती थीं क्योंकि इनकी नियुक्ति के संबंध में कोई स्पष्ट विधि नहीं थी। इस समस्या का निदान करने के लिए “ नौकागार कर्मि नियुक्ति अधिनियम “ मार्च 1948 ई. में पारित किया गया। केन्द्रीय सरकार को महापत्तन ( बन्दरगाह ) तथा राज्य सरकारों को पत्तनों के नौकागार कर्मियों के पंजीकरण का अधिकार इस अधिनियम के द्वारा प्रदान किया गया जिससे सम्बंधित कर्मचारियों की नियुक्ति को नियमित किया जा सके और उनके पारिश्रमिक की राशि, कार्य के घंटे एवं संवेतन अवकाश का विनियमन किया जा सके।

**भारतीय वणिक नव-वहन संशोधन अधिनियम 1949 ई.** – इससे पूर्व में पारित अधिनियमों में अनेक त्रुटियों के कारण तथा उनका परिमार्जन कर 1949 ई. में भारतीय वणिक नव-वहन संशोधन अधिनियम पारित किया गया।

बंदरगाहों में सामुद्रिक श्रमिकों की पूर्ति के लिए नाविक नियुक्ति कार्यालय इस संशोधित अधिनियम द्वारा स्थापित करने का उपबंध किया गया। 14 वर्ष से कम उम्र के बालकों की, सभी प्रकार के जलयानों में जो भारत में पंजीकृत हों अथवा विदेशों में जा रहे हों की नियुक्ति का तथा 18 वर्ष से कम उम्र के युवकों की ट्रीमर या स्ट्रोकरो झोंकने वाले के रूप में निषेध करता है। कोई भी व्यक्ति किसी नाविक की नियुक्ति तथा उसे किसी जलयान में समुद्र में नहीं ले जा सकता जब तक कि शारीरिक योग्यता से सम्बंधित प्राधिकारी द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र उस नाविक के पास न हो, 1951 ई. में पुनः इस संशोधन द्वारा निर्धारित किया गया तथा डॉक्टर द्वारा शारीरिक योग्यता का प्रमाणपत्र अनिवार्य कर दिया गया। यह अधिनियम मजदूरी में कटौती, नाविक के स्वास्थ्य और अग्रिम धन देना, कल्याण तथा सामाजिक सुरक्षा का भी विनियमन करता है।

**खान अधिनियम 1952 ई.** – मार्च 1952 ई. में खान अधिनियम द्वारा पारित खानों में कार्य के घंटे, मजदूरी, स्वास्थ्य और सुरक्षा का विनियमन को सामिल किया गया था। जिसे राष्ट्रपति ने 15 मार्च 1952 ई. को अनुमति प्रदान की, जिसका प्रवर्तन 1 जुलाई 1952 ई. को हुआ।

“ यह अधिनियम पर्यवेक्षकों की नियुक्ति और प्रमाणित करने वाले डॉक्टरों की नियुक्ति तथा खनिज मंडलियों और समितियों के संबंध में उपबंध करता है। स्वास्थ्य और सुरक्षा, काम के घंटों और परिसीमाओं, संवेतन छुट्टी आदि के संबंध में भी उपबंध किये गए हैं। यह अधिनियम अतिरिक्त काम के लिए भी मजदूरी की दर निर्धारित करता है, जो धरातल पर काम करने वालों के लिए साधारण दर की ड्योढ़ी हो और धरती के बीच काम करने वालों के लिए दूनी।”<sup>2</sup>

**कोयला खान श्रमिक कल्याण निधि अधिनियम 1947 ई.** – केंद्रीय सरकार ने 31 जनवरी 1944 ई. को एक अध्यादेश प्रख्यापित किया जिसमें कोयला खान श्रमिक कल्याण निधि का संगठन करने की बात कही गई। इससे कोयला खानों में नियुक्त कर्मियों के कल्याण के उपायों के वित्त दान के सिध्दांत का प्रतिपादन किया गया। इस अध्यादेश का स्थान 1947 ई. में पारित कोयला खान श्रमिक कल्याण निधि अधिनियम ने ले लिया, जिसका प्रवर्तन 14 जून 1947 ई. को हुआ। इस अधिनियम के द्वारा कोयला खानों के श्रमिकों के कल्याण में वृद्धि तथा कोयला खान श्रमिक आवास परिषद् के गठन का उपबंध किया गया। पुनः 1949 में संशोधन कर उत्पादन शुल्क की दर को तिगुना कर दिया गया।

**कोयला खान भविष्य निधि अधिनियम तथा बोनस योजना अधिनियम 1948 ई.** – जनवरी 1948 ई. में कोयला खान संबंधी त्रिपक्षीय औद्योगिक समिति ने एक केन्द्रीय अनिवार्य भविष्य निधि की स्थापना की योजना कोयला खान करने वालों के लिए प्रस्तुत किया। जिसको 3 सितम्बर 1948 ई. को भारत के राष्ट्रपति की अनुमति प्राप्त हुई। इस अधिनियम द्वारा कोयला खान में सामिल होने वाले श्रमिकों के लिए अंशदान की दर, नियुक्ति की दशा और उससे मुक्त होने की शर्तें, समय और अदायगी भुगतान की रीति निर्धारित की गई। राशि का प्रबंध करने के लिए एक न्यासी-मण्डल स्थापित करने का भी प्रावधान किया गया।

**अभ्रक खान श्रमिक कल्याण निधि 1946 ई.** – अभ्रक खान श्रमिक कल्याण निधि अधिनियम 1946 ई. में पारित किया गया जिसमें भारत से निर्यात होने वाले समस्त अभ्रक पर उपकर का उद्ग्रहण करके एक निधि स्थापित करने की बात कही गई। इस अधिनियम के अनुसार 2 जनवरी 1948 ई. को प्रशासन के लिए सरकार ने कुछ नियमों का निर्माण किया और 2 परामर्शदात्री समितियां स्थापित की। इनमें से एक मद्रास तथा दूसरी बिहार में स्थापित हुई। 1952 के जनवरी महीने में अजमेर और राजस्थान में भी परामर्शदात्री उपसमितियों की स्थापना का उपबंध करने के लिए संशोधन किया गया।

**उद्भिद् क्षेत्र पौधरोपण श्रमिक अधिनियम 1951 ई.** – श्रम अनुसन्धान समिति ने 1946 ई. में उद्भिद् क्षेत्र श्रम संहिता को अधिनियमित करने की सिफारिश की। केन्द्रीय सरकार ने 1947 ई. में उपर्युक्त क्षेत्र की समस्याओं पर विचार करने के लिए उद्भिद् क्षेत्र त्रिपक्षीय औद्योगिक समिति की स्थापना की गई। इस समिति ने 12 वर्ष से कम आयु के बच्चों की नियुक्ति में निषेध तथा श्रमिकों को उचित मजदूरी देने के लिए परतिवेदन दिया। जून 1951 ई. में संसद में यह विधेयक के रूप में प्रस्तुत किया गया और अक्टूबर 1951 ई. में यह अधिनियमित हुआ। राष्ट्रपति ने अनुमति इस अधिनियम पर 2 नवम्बर 1951 ई. को प्रदान की।

### **बाबूजी का नव-भारत निर्माण में संचार मंत्री के रूप में योगदान :**

बाबूजी को जब संचार मंत्रालय की जिम्मेदारी दी गई उस समय इस विभाग की हालत बहुत खराब थी। हवाई जहाज भी केन्द्रीय संचार मंत्रालय के अंतर्गत आता था। बाबूजी ने अपने कार्यकाल के दौरान हवाईसेवा का राष्ट्रीयकरण, नए टेलीफोन केन्द्रों का निर्माण, तार संचार के लिए नई लाइनों और नए तार घरों की स्थापना, डाक सेवा का सुव्यवस्थित विस्तार, मौसम विज्ञान विभाग का प्रारम्भ तथा कर्मचारियों की सुविधाओं में वृद्धि आदि कार्य किये। बाबू जगजीवन राम ने जब संचार मंत्रालय का कार्यभार ग्रहण किया तब व्यक्तिगत कंपनियों के हाथ में वायु यातायात का कार्य था। इंडियन नेशनल एयरवेज, हिमालयन एसोसिएशन, डेक्कन एयरवेज, भारत एयरवेज आदि प्रमुख कम्पनियाँ सरकार से लाइसेंस लेकर हवाई यातायात का कार्य करती थी। ये कम्पनियाँ प्रतिवर्ष सरकार से भारी मात्रा में सब्सिडी वसूल करती थीं। बाबूजी ने इन हवाई कंपनियों का राष्ट्रीयकरण करने का निश्चय किया, अनेक उद्योगपतियों ने इनके इस फैसले का विरोध किया तथा उस समय के समाचार पत्रों में भी इनकी राष्ट्रीयकरण नीति का विरोध किया गया परन्तु बाबूजी अपने फैसले से विचलित नहीं हुए। इन्होंने कंपनियों का राष्ट्रीयकरण कर दिया तथा उचित मुवावजा इन कंपनियों के मालिकों को दिया, इसके साथ ही कर्मचारियों के वेतन में वृद्धि की गयी एवं “ ओवरटाइम ” भत्ते की योजना शुरू की गयी।

मौसम विज्ञान विभाग का प्रारम्भ बाबू जगजीवन राम ने अपने कार्यकाल में शुरू किया। केन्द्रीय स्तर पर मौसम के बारे में आंकड़े इकट्ठा करने की कोई व्यवस्था नहीं थी। इसकी तरफ बाबूजी ने ध्यान दिया और देश के विभिन्न शहरों के प्रमुख हवाई अड्डों से मौसम संबंधी सूचना एकत्र कर दिल्ली स्थित केन्द्रीय मौसम विज्ञान संस्थान को उपलब्ध कराने

की व्यवस्था की। इससे वायुयानों को उड़ान से पूर्व मौसम की जानकारी प्राप्त हो जाती थी जिससे वायु दुर्घटना की शंका दूर हुई तथा यात्रा अधिक सुरक्षित हुई।

बाबूजी ने डाक सेवा के अंतर्गत 2 मील. के अन्दर तक के सभी गांवों में डाकघरों की व्यवस्था की जिससे डाक सेवाएं सुचारू रूप में चल सकें। तहसीलों, थानों और सामुदायिक केन्द्रों पर भी डाकघर खोलने की व्यवस्था की। डाकघरों को पार्सल और पोस्टल आर्डर की सुविधा मनीआर्डर भेजने के लिए दी गयी। डाक भेजने के लिए रेलों तथा वायुयानों की भी व्यवस्था की गई जिससे प्रेषकों को इस त्वरित सेवा के लिए अतिरिक्त शुल्क नहीं देना पड़ता था। डाकघरों की संख्या में पहले से डेढ़ गुना वृद्धि हुई और डाकिये को भी डाक-वितरण के लिए अधिक दूरी तय नहीं करनी पड़ती थी। इन्होंने रात्रिकालीन वायुयान व्यवस्था में व्यापक सुधार किया ताकि डाक समय पर अपने गंतव्य स्थान पर पहुँच सके।

**बाबूजी का नव-भारत निर्माण में रेल मंत्री के रूप में योगदान :** प्रधानमंत्री के विशेष अनुरोध पर बाबू जगजीवन राम ने 7 दिसम्बर 1956 ई. को रेल मंत्रालय का कार्यभार संभाला और साथ ही इनको परिवहन विभाग का अतिरिक्त कार्यभार भी दिया गया। रेल यातायात को गतिशील बनाने के लिए इन्होंने अपने कार्यकाल में अनेक नदियों पर पुलों का निर्माण कराया था कुछ पुलों पर आवागमन प्रारम्भ भी हुआ। इनके कार्यकाल के दौरान गुआहाटी में ब्रह्मपुत्र नदी पर बहुत बड़े पुल का निर्माण कार्य प्रारम्भ हुआ और गंडक पर सोनपुर तथा गंगा पर मोकामा में निर्मित पुलों पर यातायात प्रारम्भ हुआ। इसके अतिरिक्त आसाम और उत्तर-पूर्वी सीमान्त रेलवे परिक्षेत्र जैसे दो नए परिक्षेत्रों का निर्माण किया गया।

**नए रेलमार्गों का निर्माण –** इनके कार्यकाल में अनेक रेलमार्गों का निर्माण हुआ। नई रेलवे लाइने बिछाई गई और कुछ छोटी लाइनों का बड़ी लाइनों में परिवर्तन किया गया। मूरी-रांची, हटिया, बारासत-बसीहरा-हसनाबाद, करनपुरा-रामगढ कोयला क्षेत्र, बख्तियारपुर-राजगिरी, दामोदर-कालीपहाणी, राबर्ट्सगंज-गढ़वा रोड, गाज़ियाबाद-तुगलकाबाद जिसमें यमुना पर दूसरा पुल बनाने का कार्य शामिल है। तिलगाडा-फरक्का-लेजुरियाघट-मालदा, बोंडा-मुंडा-नवागांव-पुरानापनी, संभलपुर-तितिलागढ़ और खंडवा-हिंगोली का बाकि 73 मील. का टुकड़ा।

“ बारसोई और सिलीगुड़ी के बीच दोहरी लाईन बिछाई जा रही है। बारसोई-मालदा-कटिहार को बड़ी लाईन में बदला जा रहा है और तिलगांडा-खजुरिया घाट और मालदा के बीच बड़ी लाईन बिछाई जा रही है। इस तरह सिलीगुड़ी और कलकत्ता के बीच सीधी लाईन बन जाएगी, जिससे इस क्षेत्र में संचार के साधनों में बहुत सुधार होगा और असम से तेल भेजने और दुसरे यातायात की क्षमता बढ़ेगी। गुडीबाड़ा-भीमावरम खंड को बड़ी लाईन में बदलने का काम भी प्रगति पर है। मीटर लाईन के साथ-साथ बरौनी-समस्तीपुर खंड में एक बड़ी लाईन बिछाई जा रही है ताकि इस खेत्र में परिवहन की कठिनाइयाँ कम हो जाये।”

“ पूर्व और दक्षिण-पूर्व रेलों में दुर्गापुर-गया, आसनसोल-सिमी-टाटानगर-राउरकेला और राजस्वरसवां-डोंगोंपाओसी खण्डों में बिजली गाड़ी चलाने का कार्य भी जगजीवन राम के कार्यकाल में ही शुरू हुआ। इसके अतिरिक्त गया-मुगलसराय, खड्गपुर-टाटानगर, सियालदाह-रानाघाट, दमदम-बोनागाँव, इबादतपुरी-भुलावल और मद्रास-ताम्बरम-बिल्लूपुरम खंड पर बिजली की ट्रेनों को चलाने की भी व्यवस्था जगजीवन राम के समय में ही पूर्ण हुई।” ये सभी कार्य जगजीवन राम जी के समय में ही पूर्ण हुए। ”3

**रेलवे की आय में उत्तरोत्तर वृद्धि** – जगजीवन राम जी के समय में प्रतिवर्ष रेलवे की आय में उत्तरोत्तर वृद्धि होती रही तथा बजट में जितने भी रूपये का लक्ष्य रखा गया उसको प्राप्त करने में सफल हुए। सिंह रविंदर, 1993 के कृति में उद्धृत “ अब मैं चालू वर्ष के संशोधित अनुमानों के संबंध में कुछ कहूँगा। पिछले वर्ष के अंत में यात्री यातायात में बढ़ती का जो रुख दिखाई पड़ा वह जारी है। अक्टूबर 1959 ई. के अंत तक पिछले वर्ष की इसी अवधि की तुलना में यात्री मील के आंकड़े बड़ी लाईन में लगभग 8.42 प्रतिशत और मीटर लाईन में 3.98 प्रतिशत बढ़ गए हैं। अब यात्री यातायात की आमदनी का संशोधित अनुमान 124.08 करोड़ रूपये रखा गया है, जो बजट अनुमान से 5.78 करोड़ रूपये अधिक है। पार्सल आदि यातायात से 1.20 करोड़ रूपये और फुटकर यातायात के मद में 1.60 करोड़ रूपये की अधिक आमदनी का अनुमान है” (पाठ सं. 4, पृष्ठ सं 5)। बाबूजी ने यात्रियों की सुविधाओं के लिए भी कार्य किया, यात्रियों के भीड़ को घटाने के लिए ट्रेनों में अतिरिक्त डिब्बों को जोड़ा गया तथा अधिक गाड़ियाँ चलाई गयीं। रेलवे में सुरक्षा व्यवस्था के लिए रेलवे सुरक्षा बल का गठन किया गया। लम्बी दूरी के यात्रा के दौरान सोने और खाने के लिए भोजन की भी व्यवस्था की गयी।

**बाबूजी का नव-भारत निर्माण में प्रतिरक्षा मंत्री के रूप में योगदान 1970 ई.-1974 ई., 1977 ई.-1979 ई.** – बाबूजी जगजीवन राम ने केन्द्रीय मंत्रीमंडल में भारत के रक्षा मंत्री के पद पर 7 वर्ष तक कार्य किया। प्रथम बार श्रीमती इंदिरा गाँधी के कांग्रेस मंत्रिमंडल में तथा दूसरी बार जनता पार्टी की सरकार में उपप्रधान मंत्री तथा रक्षामंत्री के रूप में कार्य किये। बाबूजी ने जब पहली बार रक्षा मंत्री का कार्यभार ग्रहण किया उससे पूर्व भारत-चीन युद्ध तथा भारत-पाकिस्तान युद्ध हो चुके थे। भारत आधुनिक शास्त्रार्थों से लैस नहीं था जिसकी वजह से इन युद्धों के परिणाम हमारे पक्ष में नहीं आये। अतः जगजीवन राम ने भारतीय सेना को आधुनिक हथियारों से सुसज्जित करने का कार्य प्रारम्भ किया। इन्होंने रूस तथा अमेरिका से आधुनिक हथियारों को आयात कर भारतीय सेना को उपलब्ध कराया। युद्ध सम्बन्धी सामग्री का उत्पादन अपने देश में ही करने के लिए कुछ कारखानों की स्थापना करायी। फ्रांस और रूस से विमानों को खरीद कर भारतीय वायु सेना को अधिक सक्षम बनाया। रक्षा उत्पादन के माध्यम से देशी इंजीनियरों और तकनीशियनों को प्रशिक्षित कर देश में ही युद्धपोतों, राडारों, मिसाइलों तथा अन्य युद्ध से सम्बंधित सामग्री का निर्माण कार्य प्रारम्भ कराया। बाबूजी के पद ग्रहण के कुछ समय बाद ही पाकिस्तान और बांग्लादेश का संघर्ष सुरु हो गया। बांग्लादेश से बहुत बड़ी संख्या में शरणार्थियों का आगमन भारत में हुआ जिनकी संख्या 1 करोड़ तक पहुँच गयी।

**भारत पाकिस्तान युद्ध 1971 ई.** – अक्टूबर 1971 ई. में पाकिस्तानी राष्ट्रपति याह्या खान ने भारी संख्या में पाकिस्तानी सेना को पूर्वी पाकिस्तान “ बांग्लादेश ” में भेजकर वहां की जनता का कत्लेआम करना शुरू किया। बांग्लादेश के लोकप्रिय नेता मुजीबुर्रहमान को गिरफ्तार कर लिया, और साथ ही छिटपुट भारतीय गांवों पर गोलीबारी भी शुरू की। बाबूजी ने भावी युद्ध के संबंध में एक सुनिश्चित योजना का भी निर्माण किया। उन्होंने युद्धोपरान्त 3 जनवरी 1972 ई. को अपने एक भाषण में बताया था, उनके भाषण के कुछ अंश यहाँ उद्धृत हैं – “ नक्शा कुछ हमने बनाया था। लड़ाई के पहले 17 अक्टूबर मुझे स्मरण है जब जालंधर से मैंने कहा था कि लड़ाई लड़ना नहीं चाहता, लेकिन अगर पाकिस्तान ने हमारी सरहद के साथ छेड़खानी की तो इस दफे लड़ाई हिन्दुस्तान की भूमि पर नहीं लड़ी जाएगी। मैंने कुछ जोश में नहीं कहा था। मैं जब जालंधर में बोल रहा था तब इसको जोश में नहीं कहा था। बहुत ठण्डे दिमाक से कहा था। बहुत धीरे-धीरे कहा था, बहुत शांति से कहा था। इसलिए कहा था कि नक्शा बन चुका था कि इस दफा लड़ाई होगी तो इसी तरह से होगी। ”<sup>4</sup>

पाकिस्तान की सेना ने नवम्बर 1971 ई. के अंत तक पूर्वी पाकिस्तान “ बांग्लादेश ” में वहां के “ मुक्तिवाहिन ” संगठन के स्वतंत्रता सेनानियों के साथ संघर्ष जारी रखा और साथ ही भारत के पश्चिमी सीमा पर अपनी सैनिक छावनियों में सेना को तैनात कर दिया। बार-बार पाकिस्तान के उकसाने पर भी भारत शांति से अपनी तैयारी में लगा रहा। इन तनावग्रस्त परिस्थितियों के बीच ही पाकिस्तान ने 3 दिसम्बर 1971 ई. को सायंकाल भारत के अमृतसर, पठानकोट, श्रीनगर, फरीदकोट, आगरा, जोधपुर, अवन्तिपुर और बाड़मेर के वायु सेना के अड्डों पर हवाई जहाज से हमला कर दिया। पाकिस्तानी रेडिओ से यह प्रचारित किया गया की भारतीय सेना ने पाकिस्तान के पश्चिमी क्षेत्र पर हमला कर दिया है। तत्कालिन रक्षामंत्री बाबू जगजीवन राम ने “ भारत सुरक्षा बिल ” को संसद में सर्वसम्मति से करा लिया। इन्होंने संसद में युद्ध के बारे सूचित करते हुए कहा कि – “ आप सब जानते हैं कि पाकिस्तान ने हमारे ऊपर युद्ध थोपा है। पाकिस्तानी वायु सेना ने हमारे वायुक्षेत्रों पर अनावश्यक रूप से 5:45 मिनट अपराह्न में आक्रमण किया। पाकिस्तानी वायुसेना ने हमारे 12 वायुक्षेत्रों पर आक्रमण किया है, जिनमें अमृतसर, पठानकोट, श्रीनगर, फरीदकोट, हलवाडा, अम्बाला, आगरा, उत्तरलाड, जोधपुर, जामनगर, सरसा और सरसवां हैं। गोदरा रोड रेलवे जंक्शन, जम्मू और बाड़मेर पर भी आक्रमण किया गया। आक्रमण करने वाले 4 युद्धक विमानों को मार गिराया गया है। हमारे कुछ हवाई अड्डों के रनवे को मामूली छति पहुंची है किन्तु हमारे किसी वयुयान को कोई छति नहीं पहुंची है। एक क्षेत्र में हमारे अधिष्ठान को मामूली छति पहुंची है। हमारे सभी विमान कार्यरत हैं। पाकिस्तान द्वारा हमें सुचिन्त्य प्रयास असफल कर दिया गया है। ” हमारी वायुसेना ने पाकिस्तानी वायुसेना के हमले का प्रतिउत्तर देते हुए गत रात्रि 11:50 पर पाकिस्तान के शेरकोट, चंदेरी, सरगोधा, मियावाली, मुरीद, मसरूर, करांची के निकट रिसालवाल (रावलपिंडी के निकट) और चंगागंगा (लाहौर के निकट) पर आक्रमण किया और सभी वायु हमलों ने अच्छी सफलता प्राप्त किया। उन्होंने कई विमान क्षेत्रों के तल पर और पेट्रोल के टैंक आग लगा दी जिससे सरगोधा विमान क्षेत्र नष्ट हो गया है। बादिन कच्छ का राडार स्टेशन भी नष्ट

कर दिया गया है। हमारे सभी वायुयान केवल एक हंटर, एक एच.एफ.24 और एक सुखोई के अतिरिक्त सुरक्षित अपने अड्डों पर लौट आये हैं.....।”<sup>5</sup>

भारत-पाकिस्तान युद्ध 12 दिन तक चला, प्रतिदिन की युद्ध स्थिति से संसद को हमारे रक्षा मंत्री बाबूजी ने अवगत कराया। भारतीय सेनाध्यक्ष जनरल मानिक शाह ने 16 दिसम्बर 1971 ई. को पाकिस्तानी सेना को चारों ओर से घेर लिया और पाकिस्तानी कमांडर जनरल नियांजी को आत्मसमर्पण करने के लिए बाध्य किया। इसी दिन 4.31 बजे अपराह्न जनरल नियांजी ने भारतीय लेफ्टिनेंट जनरल जे.एस. अरोड़ा के समक्ष आत्मसमर्पण किया और इस प्रकार बांग्लादेश स्वतन्त्र हुआ। भारत में उसी दिन पश्चिमी और पूर्वी दोनों मोर्चों पर युद्धबंदी की एकतरफा घोषणा कर दी, जो 17 दिसम्बर से प्रभावी हुई।

भारत के गौरवशाली इतिहास में बाबूजी ने रक्षामंत्री के पद पर रहते हुए एक शौर्य का अध्याय जोड़ा, कई वर्षों के बाद भारत ने ऐसी विजय प्राप्त किया जिससे पुरे विश्व में भारत को उचित सम्मान तथा स्थान प्राप्त हुआ। भारत इनके समय तक एशिया की एक मजबूत शक्ति के रूप में अपना स्थान प्राप्त कर चुका था जिसकी प्रशंसा विश्व के राजनीतिज्ञों तथा अनेक देशों के प्रमुखों द्वारा की गई। निस्संदेह बाबूजी ने अपने कुशल नेतृत्व से जो महत्वपूर्ण योगदान दिया भारतीय इतिहास में इनकी कीर्ति स्वर्ण अक्षरों में अंकित हुई है।

**भारत-पाकिस्तान शिमला समझौता 1972 ई.** – पाकिस्तान ने 1971 ई. की पराजय के बाद भारत से शांति समझौता करने में ही अपना कल्याण समझा। भारत से युद्ध के उपरांत पाकिस्तान विदेशी सहायता पर पुर्णतः निर्भर होता जा रहा था। अतः तत्कालिन भारतीय प्रधानमंत्री श्रीमती इंदिरा गाँधी तथा पाकिस्तानी राष्ट्रपति जुल्फिकार अली भुट्टो के बीच शिमला में एक वार्ता शुरू हुई, शिमला में श्रीमती इंदिरा जी की सहायता हमारे तत्कालिन रक्षामंत्री बाबू जगजीवन राम ने की। 2 जुलाई 1972 ई. को कई दिनों की लम्बी वार्ता के पश्चात् एक समझौते पर सहमति बनी, जिसमें अधिकृत क्षेत्रों से सेना को वापस बुलाने तथा युद्धबंदियों के एक-दूसरे को सौपने का निर्णय लिया गया। इस समझौते में कश्मीरी समस्या के साथ ही अन्य विवादों को भी शांतिपूर्ण ढंग से हल करने पर सहमति बनी। इस समझौते को इतिहास में “ शिमला समझौता ” कहा जाता है। इस समझौते से दोनों देशों के बीच तनाव में कमी आई तथा युद्ध की शंका दूर हुई। भारत और पाकिस्तान को अपनी विकास योजनाओं पर ध्यान देने का अवसर प्राप्त हुआ। बाबूजी ने शिमला समझौता कराने में अपना महत्वपूर्ण योगदान दिया, इससे भारत की प्रतिष्ठा में वृद्धि हुई।

### निष्कर्ष

उपर्युक्त वर्णित विवरण से स्पष्ट है कि भारत के रक्षामंत्री के पद पर रहते हुए बाबू जगजीवन राम ने भारतीय सेनाओं को आधुनिक हथियारों से सुसज्जित किया और भारत पाकिस्तान युद्ध में सफलता दिलाई तथा शिमला समझौता को सफल बनाने में अपना महत्वपूर्ण योगदान दिया। अपने इन कार्यों के द्वारा बाबूजी भारत में सर्वाधिक यशस्वी रक्षामंत्री के रूप

में विख्यात हुए। इन्होंने केन्द्रीय सरकार के मंत्रिमंडल में विभिन्न मंत्रालयों (श्रम, संचार, रेल, खाद्य, कृषि और प्रतिरक्षा मंत्रालय) को संभाला और उसके द्वारा इन्होंने अपने कार्यकाल में शोषित एवं पिछड़ों के लिए अनेक महत्वपूर्ण योजनाएं लागू की जो भारत के विकास में उनके योगदान को दर्शाता है।

### सन्दर्भ सूची

सिंह, रविन्द्र. (1993). जगजीवन राम व्यक्तित्व एवं कृतित्व. इतिहास विभाग महात्मा गाँधी काशी विद्यापीठ की शोधगंगा पर प्रकाशित शोध प्रबंध. <https://shodhganga.inflibnet.ac.in/bitstream/10603/327643/1/01-title-181.pdf>.

सिंह, रविन्द्र. (1993). जगजीवन राम व्यक्तित्व एवं कृतित्व. इतिहास विभाग महात्मा गाँधी काशी विद्यापीठ की शोधगंगा पर प्रकाशित शोध प्रबंध. पाठ 4, पृष्ठ संख्या 119 <https://shodhganga.inflibnet.ac.in/bitstream/10603/327643/1/01-title-181.pdf>.

1. कौल, पी. (1953). श्री जगजीवन राम और श्रम, बनारसीदास चतुर्वेदी द्वारा सम्पादित, जगजीवन राम अभिनन्दन ग्रन्थ (पृष्ठ सं. 246), नई दिल्ली.

2. कौल, पी. (1953). श्री जगजीवन राम, बनारसीदास चतुर्वेदी द्वारा सम्पादित, जगजीवन राम अभिनन्दन ग्रन्थ (पृष्ठ सं. 248) नई दिल्ली.

3. 17 फरवरी 1960 को लोकसभा में रेलमंत्री जगजीवन राम का भाषण, पृष्ठ 2.

4. 3 जनवरी 1972 को काशी के नागरिकों के समक्ष भारत के रक्षा मंत्री श्री जगजीवन राम जी का दिया गया भाषण के कुछ अंश.

5. सिंह, रविन्द्र. (1993). जगजीवन राम व्यक्तित्व एवं कृतित्व. इतिहास विभाग महात्मा गाँधी काशी विद्यापीठ की शोधगंगा पर प्रकाशित शोध प्रबंध. पाठ 4, पृष्ठ सं. 164 <https://shodhganga.inflibnet.ac.in/bitstream/10603/327643/1/01-title-181.pdf>.

सिंह, अरविन्द कुमार. (2014). भारतीय राजनीति में बाबू जगजीवन राम का योगदान . राजनीति विभाग वीर बहादुर सिंह पूर्वांचल विश्वविद्यालय जौनपुर की शोधगंगा पर प्रकाशित शोध. [https://shodhganga.inflibnet.ac.in/bitstream/10603/50334/1/01\\_title.pdf](https://shodhganga.inflibnet.ac.in/bitstream/10603/50334/1/01_title.pdf).

[https://en.wikipedia.org/wiki/Jagjivan\\_Ram](https://en.wikipedia.org/wiki/Jagjivan_Ram)

<https://www.drishtias.com/daily-updates/daily-news-analysis/babu-jagjivan-ram>