

“बीसवीं शताब्दी में राजस्थान में रेल परिवहन का विकास”



कोटा विश्वविद्यालय, कोटा

की

पीएच.डी.(इतिहास) की उपाधि हेतु प्रस्तुत

शोध-प्रबन्ध

(2015)

शोध निर्देशक

शोधार्थी

डॉ. हुकम चन्द जैन

सुनील कुमार निमेश

प्राचार्य (सेवानिवृत्त) राजकीय वाणिज्य महाविद्यालय,

पूर्व विभागाध्यक्ष-इतिहास विभाग

राजकीय महाविद्यालय, कोटा(राज.)

शोध-केंद्र

राजकीय स्नातकोत्तर महाविद्यालय, कोटा

डॉ. हुकम चन्द जैन

प्राचार्य (सेवानिवृत्त) राजकीय वाणिज्य महाविद्यालय,

पूर्व विभागाध्यक्ष-इतिहास विभाग,

राजकीय महाविद्यालय, कोटा (राज.)

प्रमाण पत्र

प्रमाणित किया जाता है कि श्री सुनील कुमार निमेश पुत्र श्री रमेश चन्द निमेश ने “बीसवीं शताब्दी में राजस्थान में रेल परिवहन का विकास” विषय का व्यापक अध्ययन मेरे निर्देशन में लिखा है, इनका यह कार्य मौलिक तथा स्तरीय है। शोधार्थी ने विषय को व्यापक एवं विश्लेषणात्मक स्वरूप प्रदान कर इसकी उपादेयता को सार्थक बनाने का अथक प्रयास किया है।

मैं इनके उज्ज्वल भविष्य की कामना करता हूँ।

शोध निर्देशक

दिनांक:

(डॉ. हुकम चन्द जैन)

शपथ-पत्र

मैं प्रमाणित करता हूँ कि कोटा विश्वविद्यालय, कोटा के पीएच.डी. (इतिहास) में "बीसवीं शताब्दी में राजस्थान में रेल परिवहन का विकास" विषय पर लिखित शोध-प्रबन्ध शोधार्थी द्वारा किया गया पूर्णतः मौलिक कार्य है। इस समग्र विषय अथवा इसके किसी भी अंश पर इससे पूर्व कोई शोध कार्य नहीं किया गया है।

शोधार्थी

दिनांक:

(सुनील कुमार निमेश)

इतिहास विषय

कोटा विश्वविद्यालय, कोटा

CERTIFICATE

It's Certified That :-

1. Thesis entitled "बीसवीं शताब्दी में राजस्थान में रेल परिवहन का विकास" submitted by **Sunil Kumar Nimesh**, is an original piece of research work carried out by him under my supervision.
2. Literary presentation is satisfactory and the thesis is in a form suitable for publication.
3. Exhibit the capacity of the candidate for critical examination and intendment judgment .
4. Candidate has put in at least 200 days of attendance .

Signautre of Supervisor

प्राक्कथन

प्रस्तुत शोध कार्य “बीसवीं शताब्दी में राजस्थान में रेल परिवहन का विकास” विषय पर है। यह मुख्य रूप से बीसवीं शताब्दी में हुई रेल परिवहन की क्रांति पर आधारित है। यद्यपि पहिए का अविष्कार तो पाषाण काल में ‘चाक’ के रूप में हुआ था। परन्तु समयानुसार इस पहिए ने न केवल मृद्भाण्डों का निर्माण किया, बल्कि सभ्यताओं के विकास में भी महत्वपूर्ण भूमिका निभाई। अठारहवीं शताब्दी के मध्य से उन्नीसवीं शताब्दी के अन्त में हुई औद्योगिक क्रांति ने यूरोप एवं शेष विश्व में परिवहन के परिदृश्य को पूर्णतः परिवर्तित कर दिया था। इस परिवर्तन का प्रभाव ब्रिटिश भारत में स्पष्टतः देखने को मिलता है। राजस्थान में बांदीकुई-भरतपुर, खारची-पाली, गुना-बारां, जयपुर-सवाईमाधोपुर आदि में सर्वप्रथम रेल्वे को माल परिवहन एवं यात्री परिवहन के रूप में प्रारम्भ किया गया। इस परिवहन व्यवस्था को भाप शक्ति एवं डीजल शक्ति ने आधारभूत ढाँचा प्रदान किया, जिससे मानव तेज गति से आवागमन करने में सक्षम हुआ।

इस शोध कार्य में रेल परिवहन विकास की यात्रा को प्रारम्भ से वर्तमान तक एक स्थान पर सजोने का प्रयास किया गया है। विश्व में रेल परिवहन यात्रा का प्रथम प्रयोग 1804 में त्रिविधिक नाम के इंजन द्वारा प्रारम्भ हुआ। 1825 ई. में पहली सफल रेल स्टोकटन से डालिंगटन के मध्य चलाई गई। भारत में रेल विकास यात्रा 1853 ई. से शुरू हुई। राजस्थान में रेल परिवहन का विकास 1873 ई. से प्रारम्भ हुआ। शोधार्थी के इस शोध कार्य का केन्द्र वीर भूमि राजस्थान है, जहाँ 1873 ई. में प्रारम्भ हुई रेल विकास की यात्रा विभिन्न चरणों से गुजरते हुए वर्तमान तक पहुँची। राजस्थान जैसी मरुस्थल भूमि में रेल्वे का विकास चुनौती भरा कार्य रहा है। यहाँ राजशाही की संकीर्ण मानसिकता ने भी रेल परिवहन को प्रभावित किया। इस सम्बन्ध में विभिन्न प्रकार की सामग्री प्राप्त हुई है, जिन्हें इस शोध कार्य में प्रस्तुत किया गया है। राजपूताना की कतिपय रियासतों को छोड़कर अधिकांश रियासतों का सकारात्मक दृष्टिकोण भी इस विकास में भागीदार बना। धौलपुर, जोधपुर, बीकानेर जैसी रियासतों ने अपने स्तर पर

भी रेल निर्माण कार्य किया। राज्य में रेल निर्माण के लिए विभिन्न देशी रियासतों, ब्रिटिश भारत सरकार तथा निजी रेल निर्माण कम्पनियों के मध्य पत्र व्यवहार हुए। इन पत्रों तथा रियासतों की प्रशासनिक रिपोर्टों के विभिन्न तथ्यों को इस शोध प्रबन्ध में उल्लेखित किया गया है।

प्रस्तुत शोध कार्य से पूर्व श्री अम्बा प्रसाद, श्री ओ.पी. कछावा, श्री जे.एन. साहनी, श्री कमला मालू, श्री आर.एन. तिवारी आदि लेखकों ने आंशिक रूप से राजस्थान में रेल विकास पर संक्षिप्त रूप से प्रकाश डाला है। श्री राम पाण्डे ने "रेल्वे इन राजपूताना" में समग्र रूप से इस क्षेत्र पर प्रकाश डालने का प्रयास किया है। लेकिन इस क्षेत्र की विशालता के कारण इस पर सम्पूर्ण रूप से लिखा जाना सम्भव नहीं हो पाया। मेरे इस शोध कार्य में पहली बार इस विषय पर पूर्ण रूप से वैज्ञानिक, समष्टिगत एवं सूक्ष्म अनुशीलन करने का प्रयास किया गया है।

प्रस्तुत शोध कार्य में रेल्वे द्वारा मानव जीवन पर पड़ने वाले प्रभावों पर ध्यान आकर्षित करने का प्रयास किया गया है। रेल्वे ने निश्चित रूप से मानव जीवन के सामाजिक, राजनैतिक, धार्मिक, आर्थिक क्षेत्र को प्रभावित किया है। सामाजिक बंधनों को तोड़ने में तथा देश के आर्थिक विकास को गति प्रदान करने में रेल परिवहन मुख्य भूमिका निभाता है। राजस्थान के व्यापार—वाणिज्य पर रेल्वे परिवहन के प्रभाव को भी इस शोध कार्य में स्थान दिया गया है। रेल परिवहन द्वारा नमक, अफीम, पत्थर आदि के व्यापार में आए उतार—चढ़ावों को भी लिखने का प्रयास किया गया है।

भारतीय स्वतंत्रता संग्राम में भी रेलों का योगदान अतुलनीय रहा है। जन—जागृति लाने में अन्य संचार साधनों के साथ—साथ रेल परिवहन की महत्वपूर्ण भूमिका को भी रेखांकित किया गया है।

इस शोध कार्य में एक व्यवसाय का रूप ले चुके पर्यटन उद्योग पर रेल परिवहन के प्रभावों का उल्लेख किया गया है। भारतीय रेल द्वारा चलाई जा रही विभिन्न शाही रेल गाड़ियाँ भारत तथा राजस्थान के विरासत स्थलों का भ्रमण सुलभ बनाती हैं। इसी उद्योग से हजारों की संख्या में रोजगार के अवसर पैदा हुए जिसने आर्थिक विकास में योगदान दिया है।

रेल्वे सुरक्षा प्रणाली के विभिन्न चरणों का उल्लेख तथ्यों के साथ प्रस्तुत किया गया है। तत्कालीन सुरक्षा व्यवस्था के लिए स्थापित चौकियों पर कार्यरत कर्मचारियों तथा अपराधों के आंकड़ों का भी उल्लेख किया गया है। रेल दुर्घटनाओं से सम्बन्धित जानकारी एवं दुर्घटनाओं के कारणों को सारणीबद्ध करने का प्रयास किया गया है। रेल्वे विकास की विभिन्न अवस्थाओं नई तकनीकों एवं नई योजनाओं को भी इस शोध प्रबन्ध में प्रस्तुत करने का प्रयास किया गया है।

भारत में रेल विकास को प्रभावित करने वाली रेल्वे गारंटी योजना के विस्तृत चरणों, गारंटी योजना की लाभ-हानियों तथा अन्य प्रभावों को शोध कार्य में स्थान दिया गया है। साथ ही रेल निर्माण की गारंटी प्रणाली किस प्रकार धन निष्कासन का एक स्रोत थी, इस पर भी प्रकाश डालने का प्रयास किया गया है।

शोधार्थी ने अपनी विभिन्न रेल यात्राओं के दौरान सम्पर्क में आये यात्रियों से, रेल से संबन्धित विभिन्न मुद्दों पर बात कर रेल परिवहन से संबन्धित विचारों को भी इस शोध प्रबन्ध में स्थान दिया है। रेल्वे कॉलोनियों में स्वयं जाकर वहाँ के परिवेश को निकट से देखने का प्रयास किया है। इन कॉलोनियों में मनाए जाने वाले विभिन्न त्योहारों में शामिल होने का अवसर भी शोधार्थी को प्राप्त हुआ है। यहां सम्पूर्ण भारत की संस्कृति एवं सभ्यता की झलक एक ही स्थान पर देखी जा सकती है।

शोधार्थी ने अपने शोध कार्य में रेल परिवहन के विकास को न केवल परिवहन की क्रांति के रूप में बल्कि उसे राष्ट्र की जीवन रेखा, जीवन्त समाज, बदलाव तथा विकास के अग्रदूत के रूप में भी प्रस्तुत करने का प्रयास किया है।

(सुनील कुमार निमेश)

आभार

विषय चयन एवं शोध प्रबन्ध को पूर्ण करने में मेरे शोध निर्देशक एवं मार्गदर्शक डॉ. हुकम चन्द जैन प्राचार्य (सेवानिवृत्त) राजकीय वाणिज्य महाविद्यालय कोटा, पूर्व विभागाध्यक्ष इतिहास विभाग, राजकीय महाविद्यालय कोटा (राज.) का विशिष्ट योगदान है। उनके कुशल मार्गदर्शन एवं गहन अध्ययन से संयुक्त सुझावों के कारण ही यह शोध प्रबन्ध आकार ले पाया। मैं उनके इस महती योगदान के लिए अन्तर्मन से आभारी हूँ। उनके सहयोग एवं मार्गदर्शन के बिना प्रस्तुत शोध प्रबन्ध आकार ग्रहण नहीं कर पाता।

इस अवसर पर मैं श्रीमती मधुमति जैन बैंक मैनेजर, का हृदय के अन्तःस्थल से आभारी हूँ, जिन से मुझे मातृत्व स्वरूप स्नेह एवं उत्साह मिला।

डॉ. बी.एल. नरुका (विभागाध्यक्ष, इतिहास विभाग राज. महाविद्यालय, कोटा) डॉ. निधि शर्मा, डॉ. उषा व्यास, डॉ. शिव कुमार मिश्रा (व्याख्याता इतिहास विभाग राज. महाविद्यालय, कोटा) का आभारी हूँ, जिन्होंने समय-समय पर इस शोध कार्य को पूर्ण करने में मेरा मार्गदर्शन किया। इनके अमूल्य एवं उपयोगी सुझावों के कारण ही यह शोध प्रबन्ध पूरा हो पाया। मेरे कार्य को पूर्ण करने में डॉ. अरविन्द सक्सेना (सेवानिवृत्त प्राध्यापक, इतिहास विभाग) ने भी महत्वपूर्ण भूमिका निभाई।

राजकीय महाविद्यालय कोटा, (राज.) के प्राचार्य, व्याख्याता एवं अन्य कर्मचारी वर्ग का जिन्होंने समय-समय पर शोध कार्य के दौरान मुझे सहयोग व सहायता प्रदान की, का भी आभार प्रकट करता हूँ।

शोध प्रबन्ध को सकारात्मक दिशा देने के लिए मैं अन्तर्मन से डॉ. नारायण माली(बागोर, भीलवाड़ा)का आभारी हूँ।

मैं पुस्तकालयाध्यक्ष राजकीय महाविद्यालय, कोटा, पुस्तकालयाध्यक्ष कोटा विश्वविद्यालय, कोटा, पुस्तकालयाध्यक्ष वर्द्धमान महावीर खुला विश्वविद्यालय, कोटा, पुस्तकालयाध्यक्ष राजस्थान विश्वविद्यालय, जयपुर, पुस्तकालयाध्यक्ष वनस्थली विद्यापीठ निवाई (टोंक), राजस्थान राज्य अभिलेखागार, बीकानेर (राज.), राजस्थान राज्य अभिलेखागार, कोटा (राज.), राजस्थान राज्य अभिलेखागार, जयपुर (राज.), के अधिकारियों एवं कर्मचारियों का भी आभार प्रकट करता हूँ, जिन्होंने शोध से संबन्धित सामग्री उपलब्ध करवाने में मुझे सहयोग दिया।

मैं मण्डल रेल प्रबंधक कार्यालय कोटा, जयपुर, अजमेर, जोधपुर, बीकानेर में कार्यरत अधिकारी एवं कर्मचारी वर्ग का भी आभार प्रकट करता हूँ, जिन्होंने रेलवे से जुड़ी जानकारी एवं सामग्री उपलब्ध करवायी।

शोध कार्य के दौरान मेरे पिता श्री रमेश चन्द निमेश (निरीक्षक राज. पुलिस) माता फूलवती देवी, भाई दौलत सिंह निमेश, बहन श्रीमती गीता देवी एवं टीना कुमारी ने मुझे हमेशा प्रेरित किया। मित्र शिवचरण विजय, इन्द्र कुमार, दिनेश शर्मा, राजकुमार, आनन्द बाबू, मनीष पांडे, तुलसीराम नागर, मोहित शर्मा, इन्द्रेश पचौरी, शिवकुमार, रतनकुमार आदि ने भी इस शोध कार्य को पूर्ण करने में सहयोग दिया। मैं इन सब का अन्तर्मन से आभार प्रकट करता हूँ। अन्त में, मैं उन सभी महानुभावों के प्रति आभार प्रकट करता हूँ, जिनसे प्रस्तुत शोध प्रबन्ध को पूर्ण करने में प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रूप से सहायता प्राप्त हुई।

शोध प्रबन्ध को सुनियोजित एवं प्रभावी ढंग से मुद्रित करने के लिए मैं मंथन कम्प्यूटर, नयापुरा, कोटा के संचालक प्रदीप्त सिंह पंवार एवं मोहम्मद अफजल हुसैन को भी धन्यवाद देता हूँ।

(सुनील कुमार निमेश)

अनुक्रमणिका

क्रम स.	अध्याय	पृष्ठ संख्या
अध्याय 1:	रेल्वे का परिचायात्मक अध्ययन	1—8
1.1	अध्ययन की प्रकृति	
1.2	शोध कार्य का उद्देश्य	
1.3	पूर्व में किये गये शोध कार्यों (स्रोत एवं साहित्य) की समीक्षा	
1.4	शोध प्रविधि	
अध्याय 2:	औपनिवेशिक भारत में रेल परिवहन सेवा का विकास	9—25
2.1	ब्रिटिश साम्राज्य में रेल परिवहन सेवा का उद्भव	
2.2	औपनिवेशिक भारत में रेल परिवहन मार्गों का प्रारम्भिक सर्वेक्षण एवं रेल सेवा का विकास	
2.3	विभिन्न रेल कम्पनियों का रेल परिवहन सेवा के विकास में योगदान	
अध्याय 3:	उन्नीसवीं शताब्दी के उत्तरार्द्ध में राजस्थान में रेल परिवहन सेवा की स्थापना के प्रयास	26—55
3.1	बीसवीं शताब्दी की पूर्व संध्या पर राजस्थान विशेषतः परिवहन के संदर्भ में	
3.2	रेल परिवहन के विकास में समस्याएँ	
3.3	राजस्थान में रेल परिवहन स्थापित करने के शुरुआती प्रयास	
3.4	रेल परिवहन में गारंटी पद्धति एवं उसका प्रभाव	
3.5	रेल परिवहन स्थापित करने के उद्देश्य	
अध्याय 4:	स्वतंत्रता पूर्व राजस्थान में रेल परिवहन का विकास	56—98
4.1	आलोच्यकाल में राजस्थान में रेल्वे नीति, वित्त व्यवस्था एवं विस्तार	

- 4.2 राजस्थान में प्रमुख रेल मार्ग
- 4.3 रेल्वे के सीमित विकास की समीक्षा एवं रेल सुविधाएँ

क्रमश...2

अध्याय 5: स्वातंत्र्योत्तर राजस्थान में रेल परिवहन का

विस्तार एवं आधुनिकीकरण

99—160

- 5.1 स्वातंत्र्योत्तर राजस्थान में प्रमुख रेल मार्गों का विकास
- 5.2 स्वतंत्रता के पश्चात रेल्वे की कार्य योजना एवं वित्त व्यवस्था में परिवर्तन
- 5.3 राजस्थान के विभिन्न मार्गों का मीटर गेज एवं ब्रॉड गेज में परिवर्तन
- 5.4 रेल्वे संचालन में नई तकनीक तथा लाईनों का विद्युतीकरण
- 5.5 रेल्वे के सहयोगी संगठन

अध्याय 6: राजस्थान में रेल्वे की भूमिका

(स्थापना काल से बीसवीं शताब्दी तक)

161—177

- 6.1 राजनीतिक क्षेत्र में(जन जागरण एवं राष्ट्रवाद के विकास में)
- 6.2 सामाजिक क्षेत्र में
- 6.3 आर्थिक क्षेत्र में
- 6.4 वैचारिक क्रांति के क्षेत्र में

अध्याय 7: भारत के संदर्भ में राजस्थान में रेल्वे का प्रभाव

178—193

- 7.1 परिवहन में क्रांति
- 7.2 सांस्कृतिक प्रभाव

7.3 पर्यटन उद्योग पर प्रभाव

अध्याय 8: इक्कीसवीं शताब्दी के प्रारम्भ में राजस्थान के संदर्भ में

रेल्वे के समक्ष चुनौतियां एवं भावी आयोजना 194–218

8.1 रेल्वे की सामाजिक प्रतिबद्धता एवं विस्तार

8.2 रेल्वे के समक्ष विभिन्न चुनौतियाँ

अध्याय 9: समीक्षा एवं उपसंहार

219–226

सन्दर्भ ग्रंथ सूची

227–235

चित्र-सूची

क्रम स.	शीर्षक
1.	16 अप्रैल, 1853 को बम्बई से थाना के लिए रवाना होती रेलगाड़ी
2.	रेल्वे कम्पनियों के प्रतीक चिह्न
3.	शाही रियासतों के प्रतीक चिह्न
4.	रेल कम्पनियों द्वारा संचालित इंजन और वैगन
5.	सूकड़ी नदी पर निर्माणधीन रेल्वे पुल
6.	वाष्प इंजन
7.	डीजल इंजन, विद्युत इंजन
8.	टक्कर रोधी यंत्र (सरंचना)
9.	विद्युतीकृत रेलमार्ग की संरचना
10.	गायकवाड़ बड़ौदा कम्पनी द्वारा बैलों से रेलगाड़ी चलाने का प्रयास
11.	भारत सरकार द्वारा रेल्वे पर जारी डाक टिकट
12.	शंटिंग में पशु शक्ति का प्रयोग

मानचित्र–सूची

क्रम स.	शीर्षक
1.	भारतीय रेल्वे (1909 ई.)
2.	राजस्थान रेल्वे
3.	1947 ई. से पूर्व राजपूताना रियासतें
4.	लॉर्ड डलहौजी द्वारा प्रस्तावित रेलमार्ग
5.	जोधपुर बीकानेर रेल्वे (1924 ई.)
6.	जोधपुर डिविजन नोर्थ रेल्वे (1982 ई.)
7.	जयपुर मण्डल रेल्वे
8.	बीकानेर मण्डल रेल्वे
9.	अजमेर मण्डल रेल्वे
10.	जोधपुर मण्डल रेल्वे
11.	कोटा मण्डल रेल्वे
12.	विद्युतीकृत रेलमार्ग 1925 ई. से 2014 तक

नोट : उपरोक्त सभी मानचित्र किसी निश्चित स्केल पर नहीं दर्शाये गये हैं। इन्हें

विषय वस्तु को ग्राह्य बनाने की दृष्टि से प्रस्तुत किया गया है।

परिशिष्ट

1. पत्र क्रमांक 346/11 फरवरी, 1897 इंजिनियर इन चीफ गुना-बारां रेल्वे द्वारा पॉलिटिकल एजेंट कोटा स्टेट को प्रेषित।
2. पत्र क्रमांक 469/16 मई, 1897 वन अधीक्षक, कोटा स्टेट द्वारा प्रधानमंत्री कोटा स्टेट को प्रेषित।
3. पत्र क्रमांक 755/17219, 19 अक्टूबर, 1903 जी.आई.पी. रेल्वे सचिव द्वारा पॉलिटिकल एजेंट कोटा और झालावाड़ स्टेट को प्रेषित।
4. पत्र क्रमांक 2095/आर/60, 30 अक्टूबर, 1903 पॉलिटिकल एजेंट कोटा और झालावाड़ द्वारा दीवान कोटा स्टेट को प्रेषित।
5. पत्र क्रमांक 7993/18 मई, 1903 जी.आई.पी. रेल्वे सचिव द्वारा पॉलिटिकल एजेंट कोटा और झालावाड़ स्टेट को प्रेषित।
6. पत्र क्रमांक 999/03 जुलाई, 1899 इंजीनियर इन चीफ गुना-बारां रेल्वे द्वारा पॉलिटिकल एजेंट कोटा स्टेट को प्रेषित।
7. इंजिनियरिंग डिपार्टमेंट बॉम्बे, वर्क्स/ए/353, 24 नवम्बर, 1927 अटरू प्लेटफार्म के विस्तार सम्बन्धि रिपोर्ट।
8. इंजिनियरिंग डिपार्टमेंट बॉम्बे, वर्क्स/1144/47, 17 जनवरी, 1928 बारां प्लेटफार्म के विस्तार सम्बन्धि रिपोर्ट।
9. ग्रेट इण्डियन पेनीनसुला रेल्वे वर्क्स 1111/12 चीफ इंजिनियर ऑफिस 1928 बारां स्टेशन और प्रतिकालय विस्तार सम्बन्धित रिपोर्ट।
10. महकमा खास कोटा आई.एन.आर.ई. 1436/ 23 जुलाई, 1904, पॉलिटिकल एजेंट कोटा और झालावाड़ द्वारा दीवान कोटा स्टेट को प्रेषित।

11. सी.जी.5872 / 1 / 3 अगस्त, 1906 डिप्टी ट्रॉफिक मॅनेजर जी.आई.पी. रेल्वे द्वारा पॉलिटिकल एजेंट कोटा और झालावाड़ स्टेट को प्रेषित ।
12. जी.एस. 1516 / 31 दिसम्बर, 1908 डिस्ट्रिक्ट ट्रॉफिक सुपरिटेडेंट जी.आई.पी. रेल्वे बीना द्वारा पॉलिटिकल एजेंट कोटा और झालावाड़ स्टेट को प्रेषित ।
13. पत्र क्रमांक 421 / 1908-09 / 21 जनवरी, 1908 दीवान कोटा स्टेट द्वारा पॉलिटिकल एजेंट कोटा को प्रेषित ।
14. पत्र क्रमांक 187 / 1896-97 / 5 जुलाई, 1897 दीवान कोटा स्टेट द्वारा पॉलिटिकल एजेंट कोटा को प्रेषित ।
15. जी.आई.पी. रेल्वे कम्पनी, अन्ता-कोटा रेल मार्ग समय सारणी, 21 अप्रैल, 1909
16. जयपुर स्टेट रेल्वे, 17295 / 19 नवम्बर, 1938
17. इण्डियन रेल्वेज, ऑर्गनाईजेशन स्ट्रक्चर

अध्याय - 1

रेल्वे का परिचायात्मक अध्ययन

- 1.1 अध्ययन की प्रकृति।
- 1.2 शोध कार्य का उद्देश्य।
- 1.3 पूर्व में किये गये शोध कार्यों (स्रोत एवं साहित्य) की समीक्षा।
- 1.4 शोध प्रविधि।

1.1 अध्ययन की प्रकृति

परिवहन विकास की यात्रा मानव के बौद्धिक विकास के विभिन्न चरणों का महत्वपूर्ण साक्ष्य है। रेल परिवहन सेवा के विकास ने परिवहन सेवा की परिभाषा बदल दी। इसने मानव के सामाजिक, आर्थिक एवं राजनैतिक जीवन पर महत्वपूर्ण प्रभाव डाला। विश्व में रेल सेवा स्थापित करने का एक मात्र उद्देश्य परिवहन प्रणाली को सरल एवं सुगम बनाना था। भारत में भी इसी उद्देश्य के साथ यह व्यवस्था प्रारम्भ की गई। साथ ही साथ रेल परिवहन का विकास अंग्रेजों द्वारा व्यापारिक उद्देश्यों की पूर्ति के लिए भी किया गया। राजस्थान में रेलवे का विकास भी अंग्रेजों की इन्हीं आकाँक्षाओं का परिणाम है। ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेलवे¹, तथा बम्बई बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेलवे कम्पनी² ने राजस्थान में रेल परिवहन विकास की संभावनाओं को साकार करने में योगदान दिया।

राजस्थान के इतिहास में इस नूतन विषय की प्रस्तुति शोधार्थी की इस प्रेरणा का परिणाम है कि जे.एन. साहनी कृत 'इण्डियन रेलवेज : वन हन्ड्रेड इयर्स 1853—1953', ओ.पी. कछावा कृत 'फ़ेमीन्स इन राजस्थान', श्री राम पांडे कृत 'रेलवेज इन राजपूताना' आदि प्रमुख ऐतिहासिक ग्रंथों में इस क्षेत्र को अत्यन्त सीमित रूप में प्रस्तुत किया गया है। इस संदर्भ में अब तक कोई महत्वपूर्ण शोध कार्य नहीं होने के कारण शोधार्थी ने इस जनोपयोगी विषय पर शोध कार्य करने का निश्चय किया है।

प्रस्तुत विषय बीसवीं शताब्दी में रेल परिवहन का विकास का अध्ययन अन्वेषणात्मक है, इसमें सभी तथ्यों का अन्वेषण कर संग्रह किया गया है। यह संग्रह विषय अभिलेखागारों में रखी रियासतों की प्रशासनिक रिपोर्टों, पूर्व में रचित साहित्यिक सामग्री, ऐतिहासिक पत्र पत्रिकाओं तथा जनरल्स में प्रकाशित सामग्री से प्राप्त हुई है।

इस विषय में वैज्ञानिक विधि का उपयोग किया गया है, जिसमें संश्लेषण, वर्गीकरण, प्राकल्पना आदि का प्रयोग किया गया है।

इस विषय पर शोधार्थी का अनुसंधान व्यावहारिक है, जिसमें शोधार्थी ने स्वयं स्थानीय व्यक्तियों, रेलवे कर्मचारियों आदि से मिलकर तथ्यों का संग्रह किया है तथा रेल व्यवस्था की व्यावहारिक समस्याओं की तरफ ध्यान आकर्षित किया है। रेलवे के सामाजिक, आर्थिक, राजनैतिक तथा सांस्कृतिक क्षेत्र में किये जाने वाले विभिन्न प्रयासों, कार्यों को भी शोध कार्य में स्थान देने का प्रयास किया गया है। यह विषय व्यावहारिक, विश्लेषणात्मक एवं अनुसंधानात्मक होने के साथ-साथ दिशानुमूलक भी है, जिससे इस विषय में रुचि रखने वाले अध्येताओं एवं शोधार्थियों को उनके विषय के अनुरूप शोध सामग्री एक ही स्थान पर मिल पायेगी जिससे उन्हें अध्ययन में सुविधा होगी।

1.2 शोध कार्य का उद्देश्य

प्रस्तुत शोध के माध्यम से राजस्थान के इतिहास को अखिल भारतीय इतिहास के समकालीन तत्वों से सम्बद्ध किया गया, जिसमें ब्रिटिश भारत सरकार की नीतियों का विश्लेषण करने के साथ ही उन तत्वों पर प्रकाश डाला गया है, जिनसे भारत में राजनैतिक एकता का स्वरूप निर्धारित हुआ। इसमें समान कानून व्यवस्था और परिवहन प्रणाली प्रमुख थी। रेल परिवहन के माध्यम से ही 1857 की क्रांति के उपरान्त औपनिवेशिक भारत का मानचित्र एक राजनैतिक ईकाई के रूप में निर्मित हुआ था। इसलिए रेल परिवहन व्यवस्था का इतिहास भारत के इतिहास में महत्वपूर्ण स्थान रखता है। शोध कार्य का उद्देश्य रेल परिवहन व्यवस्था के अनछूए पहलुओं को उजागर कर उसके भारतीय इतिहास पर प्रभावों को रेखांकित करना है।

राजस्थान में स्वतंत्रता से पूर्व उन्नीस देशी रियासतें तथा तीन ठिकाने थे।³ जो राजनैतिक दृष्टि से अपना अलग-अलग अस्तित्व रखते थे। इन रियासतों में कानून तथा शासन प्रणाली में विभिन्नताएं व्याप्त थी। उन्नीसवीं शताब्दी के पूर्वार्द्ध में ब्रिटिश भारत सरकार द्वारा की गई सन्धियों के द्वारा इन्हें प्रथम बार एकीकृत करने का प्रयास किया गया, फिर चाहे वह अंग्रेजों ने अपने राजनैतिक स्वार्थ के लिए ही क्यों न किया हो। इन सहायक सन्धियों के उपरान्त ब्रिटिश सरकार ने रियासतों में हस्तक्षेप के

साथ-साथ सुधार कार्य भी किये, जिनमें कन्या वध की समाप्ति, सती प्रथा का अन्त, शिक्षा व्यवस्था का प्रारम्भ तथा डाक प्रणाली और रेल परिवहन प्रणाली का विकास प्रमुख थे।

राजस्थान की विभिन्न रियासतें अखिल भारतीय स्तर पर अपनी पहचान रेल परिवहन एवं राजनैतिक प्रशासन के माध्यम से ही बनाने लगी थी। अतः प्रस्तुत विषय अत्यधिक उद्देश्यपूर्ण एवं महत्वपूर्ण है। परिवहन के साधनों ने भी सामाजिक चेतना को उत्तरोत्तर प्रगति प्रदान की थी। किन्तु पूर्व इतिहासविदों ने इस चेतना को उपेक्षित किया है। अतः इस शोध का एक लक्ष्य इस उपेक्षित पक्ष को राजस्थान के इतिहास मंच पर रखना है। अपने इस लक्ष्य की प्राप्ति के लिए राजस्थान के इतिहास के मौलिक स्रोतों का अध्ययन करना भी आवश्यक है। इन स्रोतों का आंकलन भी इस शोध प्रबन्ध में किया गया है।

इस शोध कार्य में बीसवीं शताब्दी में राजस्थान में रेल परिवहन सेवा के विकास के प्रमुख कारण एवं उसके प्रभाव, जिनमें आर्थिक, राजनैतिक, सामाजिक, सांस्कृतिक और पर्यटन से सम्बन्धित तथ्य प्रमुख हैं, का अध्ययन के लिए संकलन तथा आंकलन का प्रयास भी किया गया है।

राजस्थान में रेल परिवहन की स्थापना एवं विकास में विभिन्न प्रकार की समस्याओं का सामना देशी रियासतों एवं रेलवे कम्पनियों को करना पड़ा। भूमि अधिग्रहण⁴, धार्मिक समाधियों को हटाना, सघन वन तथा भू उच्चावच जैसी भौगोलिक समस्याओं के साथ-साथ जातिवाद, धार्मिक उन्माद जैसी समस्या भी प्रमुख थी। इनसे सम्बन्धित विभिन्न प्रकार के तथ्यों का अन्वेषण कर उसका रेखांकन भी प्रस्तुत शोध में किया गया है।

भारतीय सामाजिक स्तर को भी रेल प्रणाली ने अत्यधिक प्रभावित किया। जाति कट्टरता को रेल परिवहन ने तोड़ने का प्रयास किया। राजाओं तथा जन समुदाय की मानसिक संकीर्णता को भी रेल परिवहन ने प्रभावित किया। प्राथमिक स्तर पर देशी रियासतों के शासकों को रेल मार्ग बिछाने के लिए राजी करना कठिन कार्य था। जिसे

ब्रिटिश सरकार के पॉलिटिकल एजेन्टों⁵ तथा कम्पनी के एजेन्टों ने बड़ी कुशलता के साथ किया। इस सम्बन्ध में उनके मध्य हुए पत्र व्यवहारों तथा एग्रीमेंटों का विस्तृत ब्योरा राजकीय अभिलेखागारों में उपलब्ध है, जिसका अध्ययन कर तथ्यों को संकलित कर उसे राजस्थान के इतिहास की मुख्य धारा में रेखांकित करने का प्रयास किया गया।

राजस्थान में रेल परिवहन सेवा की स्थापना से लेकर वर्तमान समय में हो रहे आधुनिकीकरण को एक ही शोध ग्रंथ में संकलन करना तथा इससे सम्बन्धित प्रमुख विकास एवं आधुनिकीकरण के विभिन्न चरणों को जन समुदाय की दृष्टि में लाना भी शोधार्थी का उद्देश्य है। राजस्थान में रेलवे के अद्यतन इतिहास का अनुशीलन करना इस शोध प्रबन्ध का लक्ष्य है तथा इस वीर प्रसूता अंचल में रेलवे के समग्र प्रभाव का मूल्यांकन करके इस विषय के अनछूए पहलुओं को उद्घाटित करना एवं रेल परिवहन के क्षेत्र में शोध को नया आयाम प्रदान करने का भी प्रयास किया गया है।

1.3 पूर्व में किये गये शोध कार्यों (स्रोत एवं साहित्य) की समीक्षा

प्रस्तुत विषय 'बीसवीं शताब्दी में राजस्थान में रेल परिवहन का विकास' पूर्णतया नवीनतम और मौलिक विषय है, जिस पर किसी भी प्रकार का महत्वपूर्ण शोध कार्य अभी तक नहीं किया गया है। तथापि कुछ शोध कार्य हुए हैं, जिनमें भी इस विषय के सन्दर्भ में संक्षेप में उल्लेख है। विभिन्न रियासतों के क्षेत्रीय इतिहास लेखन जैसे कोटा राज्य का इतिहास,⁶ जयपुर राज्य का इतिहास,⁷ सिरोही राज्य का इतिहास आदि में क्षेत्रीय स्तर पर इस विषय को रेखांकित किया गया है। इन ग्रंथों में समग्र रेलवे का इतिहास सीमित स्तर पर लिखा गया है। रेलवे इतिहास से सम्बन्धित भारत के सन्दर्भ में विभिन्न ऐतिहासिक साहित्य उपलब्ध है, जिनमें राजस्थान के रेल परिवहन इतिहास को सीमित स्तर पर लिखा गया है— प्रमुख शोध कार्य निम्न है — डॉ. जे.एन. साहनी कृत 'इण्डियन रेलवेज : वन हन्ड्रेड इयर्स 1853—1953 ई.' में सम्पूर्ण भारत में रेलवे के विकास पर प्रकाश डाला गया है, इसमें उन्होंने 1853—1953 ई. तक के रेल विकास के विभिन्न सोपानों को अंकित किया है। रेलवे के विकास में आने वाली विभिन्न समस्याओं के साथ

गारंटी पद्धति के द्वारा रेल विकास में हुए प्रभाव का उल्लेख डॉ. साहनी द्वारा किया गया है।

ओ.पी. कछावा कृत 'फेमिन्स इन राजस्थान' 1900-1947 ईस्वी में राजस्थान में पडने वाले विभिन्न अकालों एवं उनके प्रभाव के साथ-साथ अकाल राहत कार्यों के दौरान होने वाले रेलमार्गों के निर्माण का उल्लेख किया है।

डॉ. कमला मालू कृत 'हिस्ट्री ऑफ फेमिन्स इन राजस्थान' में राजस्थान में अकाल राहत कार्यों में रेल मार्गों के निर्माण का उल्लेख किया है जो सीमित स्तर पर है। एम.ए. राव कृत 'इण्डियन रेल्वेज' में भी श्री राव ने भारतीय रेल व्यवस्था के प्रारम्भ एवं विस्तार का वर्णन किया है। आर.आर. भण्डारी कृत 'हिस्ट्री ऑफ इण्डियन रेल्वेज वेस्टर्न नैरोगेज सिस्टम 1987, में श्री भण्डारी ने राजस्थान के सन्दर्भ में नैरो गेज लाईन का उल्लेख किया गया है, जिसमें धौलपुर से सरमथुरा तक रेल लाईन निर्माण का उल्लेख है।

एस.एन. शर्मा ने हिस्ट्री ऑफ द ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे वॉल्यूम प्रथम, द्वितीय और तृतीय में औपनिवेशिक भारत में ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे कम्पनी द्वारा निर्मित प्रमुख रेल मार्गों का उल्लेख किया है।

डॉ. अम्बा प्रसाद कृत 'इण्डियन रेल्वे' में भारत में रेल्वे के विकास की प्रक्रिया का उल्लेख किया गया है, जिसमें रेल्वे संगठन, विभिन्न रेल्वे समितियाँ, गारन्टी पद्धति का रेल विकास में योगदान, लॉर्ड मैकाले⁹ एवं लॉर्ड डलहौजी¹⁰ मिनिट्स इत्यादि का उल्लेख है। साथ ही साथ माल परिवहन, किराया बजट तथा रेल्वे क्षेत्राधिकार का उल्लेख भी श्री अम्बा प्रसाद ने किया है।

श्री राम पाण्डे ने 'रेल्वे इन राजपूताना' में राजस्थान में रेल्वे का विकास, गारन्टी पद्धति उपयोग, किराया संरचना, विभिन्न प्रमुख रेलमार्ग का निर्माण तथा राजस्थान के सामाजिक, आर्थिक तथा राजनैतिक प्रभाव का उल्लेख किया है। तिवारी कृत 'आधुनिक भारत में रेल्वे', एम.ए. राव कृत 'इण्डियन रेल्वे', लेन केर कृत 'हिस्ट्री ऑफ बॉम्बे रेल्वे

1883–1985' यू.एस. खोसला कृत 'हिस्ट्री ऑफ इण्डियन रेल्वेज', आर. आर. भण्डारी कृत 'वेस्टर्न नैरो गेज सिस्टम', 'द ब्ल्यू चिप रेल्वे', 'वेस्टर्न मीटर गेज सिस्टम', 'जोधपुर रेल्वे', 'नॉर्दन रेल्वे 1983', 'नोर्दन रेल्वे 1982' आदि, के.वी. अय्यर कृत 'इण्डियन रेल्वे' में भारत में हुए रेल्वे परिवहन के विकास का वर्णन है, जिसमें सीमित स्तर पर राजस्थान की रेल परिवहन व्यवस्था का भी उल्लेख है।

क्षेत्रीय इतिहास लेखन में डॉ. मथुरा लाल शर्मा कृत 'कोटा राज्य का इतिहास' में कोटा राज्य में रेल विकास का सीमित मात्रा में रेखांकन है। डॉ. जगत नारायण श्रीवास्तव कृत 'महाराव उम्मेदसिंह द्वितीय व उनका समय', डॉ. अरविन्द कुमार सक्सेना कृत 'बून्दी राज्य का इतिहास 1818–1948 ई.' तक में कोटा, बून्दी में हुए रेल्वे के विकास का सीमित मात्रा में उल्लेख है। इनके साथ ही बीकानेर राज्य का इतिहास, जयपुर राज्य का इतिहास, अजमेर राज्य का इतिहास, सिरोही राज्य का इतिहास आदि में भी सीमित स्तर पर इन रियासतों में हुए रेल्वे विकास का वर्णन है। उपर्युक्त शोध कार्यों से प्रस्तुत शोध कार्य को एक नई दिशा प्राप्त हुई है।

1.4 शोध प्रविधि

प्रस्तुत शोध कार्य को पूरा करने में संबन्धित शोध संदर्भ सूचीकरण, सर्वेक्षण एवं एतद् संबन्धित शोध पत्रों का अवलोकन किया गया तथा प्राथमिक एवं द्वितीयक स्रोतों का निरीक्षण एवं संग्रहण किया गया।

इस कार्य हेतु राजस्थान के विभिन्न भागों में स्थित रेल मार्गों का सर्वेक्षण किया गया। प्रमुख रेल्वे कार्य स्थलों का अवलोकन करके रेल्वे से सम्बन्धित इमारतों, रेल्वे के अधिकारियों व कर्मचारियों से व्यक्तिगत सम्पर्क कर जानकारी एकत्रित की गई। इसके पश्चात राष्ट्रीय अभिलेखागार नई दिल्ली, राजस्थान राज्य अभिलेखागार बीकानेर, राजस्थान राज्य अभिलेखागार, कोटा, राजस्थान राज्य अभिलेखागार जयपुर तथा अन्य राज्यों में स्थित अभिलेखागारों में सुरक्षित एवं संरक्षित सामग्री का अध्ययन कर तथ्यों का संग्रह किया गया। इसके साथ ही विभिन्न पुस्तकालयों, म्यूजियमों, पोथीखानों में उपस्थित सामग्री का भी अवलोकन किया गया। केन्द्रीय रेल्वे के कार्यालय, पश्चिम रेल्वे के कार्यालय में स्थित सामग्री, रेल्वे के विभिन्न वर्कशोप तथा मंडल रेल प्रबन्धक के

पुस्तकालयों में उपस्थित शोध सामग्री का अवलोकन तथा तथ्यों का संग्रहण किया गया।

द्वितीय वर्ष में एतद् विषयक शोध सामग्री का अध्ययन तथा शोध विषय से सम्बन्धित विभिन्न बिन्दुओं की बहु आयामी अध्ययन क्षेत्र के आलोक में बिन्दुवार लेखन किया गया। इसके पश्चात् लेखन में रही कमियों को दूर करने के लिए उसका गहन अध्ययन कर सुधार कर प्रस्तुत किया गया। इसी क्रम में रेल्वे विभाग के स्थानीय सेवानिवृत्त एवं सेवारत अधिकारियों व कर्मचारियों से प्राप्त जानकारी का संकलन किया गया।

इसी प्रकार अध्ययन के द्वितीयक स्रोतों हेतु वर्तमान लेखकों की पुस्तकें, जनरल, पत्र-पत्रिकाएँ, अखबार तथा रेल्वे विभाग द्वारा प्रकाशित पत्र पत्रिकाओं को आधार बनाया गया है।

सभी आंकड़ों को प्राप्त करके उनका अनुसंधान हेतु सारणीकरण, सूचीकरण एवं विश्लेषण किया गया। आवश्यक परिणामों एवं निष्कर्ष प्राप्त करने की यह अनुसंधान पद्धति पूर्णरूपेण परिरक्षित है। इस पद्धति में अध्येयताओं द्वारा यथासंभव अधिकाधिक सन्दर्भ संकलित करके उन्हें एकसाथ एकरूप देने का प्रयास किया गया है।

संदर्भ एवं टिप्पणियाँ

1. ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे, 1848 ई. में स्थापित रेल निर्माण कम्पनी, 16 अप्रैल, 1853 को भारत की पहली रेल सेवा मुम्बई से थाना के मध्य प्रारम्भ करने का श्रेय इसी कम्पनी को दिया जाता है।
2. बॉम्बे बड़ौदा एण्ड सेंट्रल इण्डिया रेल कम्पनी, 1852 ई. में ब्रिटेन में स्थापित रेल निर्माण कम्पनी, महाराष्ट्र, गुजरात तथा राजस्थान में रेल विकास कार्य किया।
3. पानगड़िया, बी.एल., राजस्थान में स्वतंत्रता संग्राम, राजस्थान हिन्दी ग्रन्थ अकादमी, जयपुर, 2006।
देशी रियासतें : स्वतंत्रता से पूर्व राजस्थान में 19 देशी रियासतें थी।
1. भरतपुर, 2. अलवर, 3. धौलपुर 4. करौली 5. बाँसवाड़ा 6. बूँदी 7. डूंगरपुर
8. झालावाड़ 9. कोटा 10. प्रतापगढ़ 11. टोंक 12. किशनगढ़ 13. शाहपुरा
14. उदयपुर 15. जयपुर 16. बीकानेर 17. जोधपुर 18. सिरोही 19. जैसलमेर
ठिकाने रियासतों से निचले क्रम में राजस्थान की प्रशासनिक इकाई
1. कुशलगढ़
2. लावा
3. नीमराणा
4. भूमि अधिग्रहण, सरकार द्वारा लोकहित कार्यों हेतु भूमि को सःशुल्क अथवा निःशुल्क प्राप्त करना।
5. पॉलिटिकल ऐजेंट, ब्रिटिश सरकार द्वारा सहायक सन्धि की शर्तों के अनुसार रियासतों में उनका शासन संचालन करने में सलाहाकार तथा ब्रिटिश निगरानीकर्ता के रूप में नियुक्त ब्रिटिश अधिकारी।
6. शर्मा, मथुरा लाल, कोटा राज्य का इतिहास, कोटा प्रिंटिंग प्रेस कोटा।
7. शर्मा, मथुरा लाल, हिस्ट्री ऑफ जयपुर स्टेट, 1966
8. लॉर्ड मेकाले (1800–1859.) ब्रिटेन के राजनीतिज्ञ, कवि, इतिहासकार, निबन्धकार तथा समीक्षक भारत की सुप्रीम काउंसिल में लॉ मैम्बर। भारत की शिक्षा नीति के आधार स्तम्भ।
9. लॉर्ड डलहौजी (1848–1856) भारत के गवर्नर जनरल, व्यपगत सिद्धान्त के लिए प्रसिद्ध, रेल निर्माण में महत्वपूर्ण योगदान, भारत की पहली रेल इन्हीं के समय में चली।

अध्याय-2

औपनिवेशिक भारत में रेल परिवहन

सेवा का विकास

- 2.1 ब्रिटिश साम्राज्य में रेल परिवहन सेवा का उद्भव।
- 2.2 औपनिवेशिक भारत में रेल परिवहन मार्गों का प्रारम्भिक सर्वेक्षण एवं रेल सेवा का विकास।
- 2.3 विभिन्न रेल कम्पनियों का रेल परिवहन सेवा के विकास में योगदान।

2.1 ब्रिटिश साम्राज्य में रेल परिवहन सेवा का उद्भव

अठारहवीं शताब्दी के प्रारम्भ में साम्राज्यवादी शक्तियों ब्रिटेन, फ्रांस स्पेन आदि ने विश्व के अनेक भागों में अपने उपनिवेश स्थापित किये। ब्रिटिश साम्राज्य संसार के सबसे बड़े औपनिवेशिक साम्राज्यों में से एक था। इसलिए ऐसा कहा जाता था, कि ब्रिटिश साम्राज्य में कभी भी सूर्य अस्त नहीं होता। विश्व में सबसे अधिक उपनिवेश भी ब्रिटेन के ही थे। कनाडा, अमरीका, भारत, सूडान, मिश्र आदि, उपनिवेशों में ब्रिटेन सरकार की आर्थिक व राजनैतिक नीतियों ने शोषण के साथ-साथ विकास का मार्ग भी प्रशस्त किया। इन सभी देशों में ब्रिटिश सरकार ने रेल मार्ग, सड़क मार्ग, डाक तार आदि सुविधाओं का विकास किया। यद्यपि ये विकास ब्रिटेन ने अपने साम्राज्यवादी हितों के लिए किये, लेकिन इनसे उपनिवेशों में भी विकास का मार्ग प्रशस्त हुआ।

अठारहवीं शताब्दी के उत्तरार्द्ध में विश्व में दो ऐसी घटनाएँ घटित हुईं जिन्होंने मानव जाति के इतिहास बदल दिया, ये घटनाएँ थी—

- क. फ्रांस की क्रांति¹
- ख. औद्योगिक क्रांति²

फ्रांस की क्रांति ने स्वतंत्रता, समानता एवं बन्धुत्व का नारा दिया, जिससे जन साधारण को सोचने समझने तथा अपने विचारों को अभिव्यक्त करने का अधिकार मिला। इससे पूर्व धर्म सुधार आन्दोलनों ने मानव को धार्मिक चिन्तन से मुक्त कर बौद्धिक चिन्तन की ओर अग्रसर कर दिया। उक्त परिवर्तनों के परिणामस्वरूप मानव ने अपने बुद्धि कौशल का प्रयोग कर अनेक अविष्कार किये।

अठारहवीं शताब्दी के मध्य तक यूरोप एक कृषि प्रधान समाज था अर्थात् मानव जीवन में मशीनों—जल शक्ति, वाष्पशक्ति तथा यातायात के साधनों के साथ साथ बड़े उद्योगों व कारखानों का अभाव था। जिसके परिणाम स्वरूप शक्ति का एक मात्र साधन

मानव श्रम ही था। विश्व परिदृश्य में ऐसे कृषि प्रधान समाज की पृष्ठभूमि में 1770 ई. में इंग्लैण्ड में किंग जॉर्ज तृतीय³ सिंहासनारूढ़ हुआ। इसके समय में ही औद्योगिक क्रांति प्रारम्भ हुई। वैज्ञानिक आविष्कारों के परिणाम स्वरूप मशीनों का प्रयोग उत्पादन में किया गया। जिससे बड़े स्तर पर उत्पादन सम्भव हुआ और कृषि प्रधान समाज, औद्योगिक समाज में परिवर्तित हो गया। सर्वप्रथम टामसन न्यूकोमैन नामक एक अंग्रेज वैज्ञानिक ने 1712 ई. में भाप के इंजन का आविष्कार किया। सतत् प्रयासों के परिणाम स्वरूप 1769 ई. में स्कॉटलैण्ड के इंजिनियर जेम्सवाट ने न्यूकोमैन के इंजन के दोषों को दूर करते हुए एक नये स्टीम इंजन का आविष्कार किया। इसे स्थानीय भाषा में बेल्लजबब⁴ कहा गया। स्टीम इंजन का आविष्कार औद्योगिक क्रांति के प्रारम्भिक चरण की सबसे बड़ी उपलब्धि थी जिसके परिणाम स्वरूप विश्व में रेल परिवहन सुगम बन सका।

इतिहास में स्थल यातायात में उस समय क्रांति आई, जब लोहे की पटरियों पर चलने वाले रेल इंजन का आविष्कार हुआ। विश्व में रेल्वे की स्थापना क्रम में वर्ष 1804 में रिचर्ड त्रिविधिक ने भाप लोकोमोटिव को डिजाइन किया।⁵ 1814 में जार्ज स्टीफेन्सन ने रेल्वे ट्रेक्शन के लिए सर्वप्रथम भाप के इंजन का विकास किया। जिसका नाम 'राकेट' रखा गया, इसकी रफ्तार 3 मील प्रति घंटा थी। जार्ज स्टीफेन्सन को रेल्वे का पितामह कहा जाता है। यह इंजन भाप की शक्ति से लोहे की पटरियों पर अति तीव्र गति से दौड़ सकता था तथा वस्तुओं से लदे डिब्बों का परिवहन भी आसानी से कर सकता था। इस आविष्कार के फलस्वरूप मैनचेस्टर और लीवरपूल के बीच प्रथम गाड़ी वर्ष 1830 में चलाई गई। इस रेलगाड़ी ने माल से भरे डिब्बों को 1 घण्टे में 29 मील की रफ्तार से खींच कर चकित कर दिया। इससे पूर्व 27 सितम्बर, 1825 को परीक्षण के तौर पर विश्व की पहली रेल गाड़ी चलाई गई। इस रेलगाड़ी में 38 माल डिब्बे लगे थे, जिसमें 600 यात्री बैठे थे। इस रेलगाड़ी को स्वयं स्टीफेन्सन ने चलाया था। यह गाड़ी 37 मील लम्बी दूरी के लिए स्टाकटोन से डालिंगटन के मध्य 15 मील प्रति घण्टा की रफ्तार से चलाई गई। इसे खींचने वाले इंजन का नाम एक्टिव⁶ था। विश्व में सबसे पुराना रेल्वे स्टेशन भी मैनचेस्टर (इंग्लैण्ड) में लीवरपूल रोड स्टेशन है, जो 15 सितम्बर, 1830 में बन कर तैयार हुआ था।⁷



मानचित्र संख्या - 1 (भारतीय रेल्वे 1909)

रेलों के माध्यम से औद्योगिक उत्पादों को कम समय और कम खर्च पर लाना ले जाना संभव हुआ और औद्योगिक क्रांति को बल मिला। इस विस्मयकारी महान आविष्कार को देखकर तत्कालीन लोगों ने इसे दानव की उपाधि प्रदान की तथा बेहद शोर करने वाले भयानक दानव जैसे दिखाई पड़ने वाले इस इंजन पर आपत्ति उठाई।⁸

इंग्लैण्ड में रेल मार्गों का विकास मुख्यतः निजी कम्पनियों के द्वारा किया गया सरकार ने इन कम्पनियों को नियमों में बांधने का प्रयास किया। तत्कालीन ब्रिटिश, राजनितिज्ञ पूर्ण रूप से रेल मार्गों पर इनका स्वामित्व स्वीकार करने के पक्ष में नहीं थे। 1923 तक ब्रिटेन का रेल निर्माण मुख्य रूप से चार बड़ी कम्पनियों द्वारा किया गया।

1. द ग्रेट वेस्टर्न रेल्वे कम्पनी⁹।
2. द लन्दन मिडलैण्ड एण्ड स्कोटिश रेल्वे कम्पनी¹⁰।
3. द लन्दन एण्ड नोर्थ ईस्टर्न रेल्वे कम्पनी¹¹।
4. द साउथ रेल्वे कम्पनी¹²।

इन कम्पनियों ने ब्रिटेन में रेल मार्गों का जाल बिछाकर रेल परिवहन को वर्तमान समय तक पहुँचाया।

इंग्लैण्ड में रेल परिवहन विकास के पश्चात ब्रिटिश सरकार ने अपने अधीन उपनिवेशों में रेल सेवा का विकास प्रारम्भ किया। ब्रिटेन में औद्योगिक क्रांति के फलस्वरूप वृहद स्तर पर औद्योगिक इकाईयाँ लगाई गई, जिसके लिए कच्चे माल की आवश्यकता थी। इसी कारण ब्रिटिश सरकार ने अपने उपनिवेशों में रेल सेवा का विकास किया। भारत में भी इसी उद्देश्य की पूर्ति के लिए रेलमार्ग परिवहन का जाल बिछाया गया।

2.2 औपनिवेशिक भारत में रेल परिवहन मार्गों का प्रारम्भिक सर्वेक्षण एवं रेल सेवा का विकास

1825 में इंग्लैण्ड में प्रथम रेल सेवा प्रारम्भ होने के बाद 1844-47 ई. के मध्य रेल लाइनें बिछाने का कार्य तीव्र गति से प्रारम्भ हुआ। इंग्लैण्ड के छोटे बड़े नगर तथा व्यापारिक प्रतिष्ठान इस दौरान रेल मार्गों से आपस में जोड़े गये। रेल मार्गों के निर्माण

ने इंग्लैण्ड को औद्योगिक दृष्टि से विकसित करने के साथ साथ आर्थिक रूप से सुदृढ़ किया। इंग्लैण्ड के बड़े उद्योगों (सूती वस्त्र उद्योग) के लिए कच्चे माल की आवश्यकता पूर्ति के लिए ब्रिटिश सरकार ने अपने अधीन उपनिवेशों के प्रमुख उत्पादक स्थलों को बन्दरगाहों से जोड़ने के लिए रेल मार्गों का विकास किया। जहाँ से कच्चा माल इंग्लैण्ड भेजा जा सके। इसी प्रकार इंग्लैण्ड में उत्पादित तैयार माल को खपाने के लिए भी उपनिवेशिय बाजारों की आवश्यकता थी। रेल्वे परिवहन के विकास से दोनों उद्देश्यों की पूर्ति होती थी।

भारत में रेल परिवहन मार्गों का विकास भी मुख्य रूप से इसी उद्देश्य की पूर्ति के लिए किया गया। इंग्लैण्ड के व्यापारिक संस्थानों तथा मेनचेस्टर और ग्लासको के 'चेम्बर ऑफ कामर्स' ने भारत में रेल लाईनें शुरू करने के प्रयत्न किये¹³। 1776 ई. में अमेरिकी उपनिवेश ब्रिटेन के हाथों से निकल चुके थे तथा दोनों के पारस्परिक सम्बन्ध तनावपूर्ण थे¹⁴। अमेरिकी उपनिवेशों से प्राप्त होने वाला कच्चा माल अब इंग्लैण्ड को मिलना बन्द हो गया, जिससे इंग्लैण्ड के औद्योगिक उत्पादन में कमी आने लगी। इस समस्या से निजात पाने के लिए ब्रिटिश सरकार का ध्यान भारत पर गया। 1832 ई. के सुधार अधिनियम के बाद इंग्लैण्ड ने भारत से कच्चा माल प्राप्त करने तथा अपने उत्पादित माल को खपाने के लिए कानून बनाना आरंभ कर दिया। भारत के संसाधनों का भी दोहन अभी व्यवस्थित रूप से शुरू नहीं हो पाया था। ब्रिटेन जो इस समय भारत का भाग्य विधाता था ने अपने लाभ के लिए भारत के संसाधनों के दोहन की योजना बनाई। लॉर्ड डलहौजी ने अपने मिनिट्स में भी भारत में रेल लाइनों के विकास पर जोर देते हुए, रेल मार्गों को अंग्रेजी व्यापार के लिए लाभदायक बताया। भारतीय कपास अंग्रेजी मिलों के लिए आवश्यक था तथा भारत का विशाल बाजार अंग्रेजी तैयार माल को खपाने के लिए उपयुक्त था।¹⁵

प्रारम्भ में भारत के कपास उत्पादक क्षेत्रों को रेल मार्गों द्वारा नजदीक के बन्दरगाहों से जोड़ने का प्रयास किया गया। बाद में गेहूँ और तेल उत्पादक केन्द्रों को भी बन्दरगाहों से जोड़कर इनके इंग्लैण्ड को निर्यात की व्यवस्था की गई। ब्रिटिश संसदीय समिति ने भी रेल मार्ग के विकास को भारत के आंतरिक और बाहरी व्यापार के

लिए लाभदायक बता कर भारत में रेल लाईनें डालने की सिफारिश की। मगर वास्तव में ये ब्रिटिश सरकार द्वारा अपने विदेशी व्यापार को बढ़ाने के लिए उठाया गया कदम था।¹⁶

लॉर्ड डलहौजी ने अपने मिनिट्स में तथा ब्रिटिश संसदीय समिति ने अपनी रिपोर्टों में इस बात की ओर इशारा किया कि, भारत में रेल निर्माण करने के पीछे इंग्लैण्ड की मुद्रा का भारतीय रेल निर्माण में विनियोग था। इंग्लैण्ड में औद्योगिक क्रांति के फलस्वरूप मुद्रा की अधिकता हो गई और अब इसे उद्योगपतियों द्वारा सुरक्षित लाभ कमाने के उद्देश्य से किसी उद्योग में लगाना आवश्यक था। इसी समय भारत में रेल निर्माण की बात चली। अतः भारत में रेल निर्माण उद्योग में इस पूँजी को लगाकर अत्यधिक व सुरक्षित लाभ कमाया जा सकता था। भारत में रेल निर्माण गारंटी योजना के तहत प्रारम्भ किया जाना था, जिससे उद्योगपतियों को हर स्थिति में लाभ ही प्राप्त होता तथा हानि होने की स्थिति में इसकी भरपाई ब्रिटिश भारतीय सरकार द्वारा की जानी थी। यह ब्रिटिश मुद्रा का भारत में लाभप्रद विनियोग था।

लॉर्ड डलहौजी, प्रशासन पर ब्रिटिश साम्राज्य के नियंत्रण को मजबूत बनाने के लिए भी भारत में रेलवे मार्गों का विकास आवश्यक मानते थे। रेलों के माध्यम से फौजों की आवाजाही को सुचारू बनाकर तथा कम समय में समाचारों का आदान-प्रदान कर बड़े-बड़े विद्रोहों को आसानी से दबाया जा सकता था, जिससे भारत में ब्रिटिश साम्राज्य का नियंत्रण और अधिक मजबूत हो सकता था। रेलवे संसदीय समिति ने 1884 ई. की अपनी रिपोर्ट में रेलों के विकास का यह उपयोग बताया कि रेल के विकास से अकाल राहत कार्यों में तीव्रता आयेगी तथा अकाल के प्रभाव को कम किया जा सकेगा।¹⁷

इन सभी उद्देश्यों को ध्यान में रखकर तत्कालीन भारत सरकार ने ईस्ट इण्डिया रेल कम्पनी तथा ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेलवे कम्पनी को भारत में रेल मार्गों का सर्वेक्षण आरम्भ करने का निर्देश दिया। इसी के साथ भारत में रेल परिवहन का विकास कार्य प्रारम्भ हुआ। 1831-32 ई. में भारत में पहली बार रेल मार्गों के विकास के दौरान चैन्नई और बेंगलोर के बीच रेल परिवहन की स्थापना का विचार रखा गया। परन्तु यह प्रस्ताव कागजों में ही रह गया।¹⁸ इस प्रस्ताव को क्रियान्वित नहीं किया जा सका। इसी

समय एक अन्य योजनानुसार 150 मील रेल लाईन कावेरीपट्टनम से करुण तक समान्तर कावेरी नदी के किनारे बिछाने की भी योजना बनाई।¹⁹ 1843 ई. में मुम्बई को मध्य भारत और दक्खन से जोड़ने वाली एशिया की पहली रेल निर्माण की योजना पर लॉर्ड डलहौजी के द्वारा विचार किया गया।²⁰ परन्तु ये विचार कभी भी क्रियान्वित नहीं हो पाये।

1835–36 ई. में परीक्षण के तौर पर मद्रास के पास रेल लाईन बिछाई गई जो बाद में 'रेडहिल रेलरोड' के नाम से जानी गयी। 1837 में ही यह मार्ग यातायात के लिए खोल दिया गया। प्रारम्भ में इसका उपयोग गारनेट पत्थर के परिवहन के लिए किया गया। इस संदर्भ में 4 मई, 1836 मद्रास गजट में लिखा गया है—

A small piece of railway has been laid down near the chintadrapettah bridge, which is worth the inspection of the good people of Madras how have not visited England since railways have been common. to show how little labour is required on a road this description, a cart is placed upon the rails, loaded with stone which is easily moved up a slightly inclined plane by one hand from where its returns by its own weight from the place it was first propelled.²¹

इस निर्माण कार्य के बाद भारत में रेल मार्ग का विकास करने के लिए अनेक प्रस्ताव आये, विशेषकर कलकत्ता और बम्बई के लिए। ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे कम्पनी और ईस्ट इण्डिया रेल्वे कम्पनी दोनों कम्पनियों ने वास्तविक रूप से भारत में रेल निर्माण प्रक्रिया को प्रारम्भ किया। ईस्ट इण्डिया कम्पनी को भारत में रेल परिवहन शुरू करने का सुझाव आर. मेकडोनल्ड स्टीवेंसन ने 1844 ई. में दिया तथा इसी वर्ष ईस्ट इण्डिया रेल्वे कम्पनी बनाने का सुझाव भी दिया। इसी वर्ष मेकडोनल्ड स्टीवेंसन ने अपनी रिपोर्ट "Upon the practicability and advantages of the introduction of Railways in to British India" प्रकाशित की। इसमें स्टीवेंसन ने भारत में रेल मार्ग को प्रारम्भ करने की व्यावहारिकता और लाभ के बारे में विस्तार से बताया। 1845 ई. में ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे कम्पनी ने बम्बई से कल्याण तक रेल लाईन बिछाने के लिए सर्वे किया, जिसे बाद में मालेघाट—खण्डवा और पूना तक जोड़ने का प्रस्ताव रखा गया। 8 मई 1845 को मद्रास रेल्वे कम्पनी तथा ईस्ट इण्डिया रेल्वे कम्पनी का निर्माण हुआ।

1845-46 ई. में कलकत्ता को दिल्ली से जोड़ने की आवश्यकता पर भी विचार किया गया, इसके क्रियान्वयन के लिए ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे कम्पनी ने कलकत्ता-दिल्ली मार्ग का सर्वेक्षण किया।²²

भारत के तत्कालीन गवर्नर जनरल लॉर्ड डलहौजी भारत में रेल विकास को लेकर आशावादी तो थे, परन्तु कहीं न कहीं भारतीय नागरिकों की रूढ़िवादिता के कारण उनके मन में चिन्ता अवश्य थी, कि रेलें भारत में चल पायेगीं या नहीं। उन्होंने इसे अपने शब्दों में लिखा है “No one can safely say whether railways in this country will earn or not”²³ हावड़ा और रानीगंज के मध्य भी रेल लाईन बिछाने का प्रस्ताव ईस्ट इण्डिया रेल्वे कम्पनी के पास आया तथा इस मार्ग के सर्वेक्षण के बाद इसके निर्माण की स्वीकृति प्रदान कर दी गई। इस रेल मार्ग का निर्माण कार्य प्रारम्भ हुआ। 22 दिसम्बर, 1850 को लोकोमोटिव थॉमसन ने रूड़की रेल मार्ग का निर्माण करने का प्रस्ताव रखा तथा उस पर कार्य करना प्रारम्भ किया, यह निर्माण कार्य एक परिक्षण के तौर पर किया जा रहा था जो हावड़ा-राजमहल और कलकत्ता-दिल्ली लिंक वाया मिर्जापुर का हिस्सा था। इसी वर्ष रेल के विभिन्न गेज के बारे में नीतियाँ बनीं। 18 फरवरी, 1852 को भायखला के पास रेल इंजन की पहली बार शंटिंग की गई। ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे द्वारा लॉर्ड फॉकलैण्ड नामक बड़ी लाईन पर पहला भाप इंजन चलाया गया।

मुम्बई को मध्य भारत और दक्षिण भारत से जोड़ने वाली एशिया की पहली रेल लाईन के निर्माण के बारे में लॉर्ड डलहौजी द्वारा विचार किया गया। इसी आधार के परिणामस्वरूप ब्रिटिश भारत (मुम्बई) सरकार के इंजीनियर श्री क्लार्क ने वर्ष 1843 में भांडूप दौरे के दौरान यह अभिव्यक्ति दी, कि मुम्बई को थाणे, कल्याण, थाल और भोरघाट से जोड़ा जाना चाहिए, जिससे मुम्बई में यातायात सुगम बन सके। इसी विचार धारा के साथ मुम्बई-थाणे मार्ग का प्रारम्भिक सर्वेक्षण आरम्भ किया गया। सर्वेक्षण के दौरान आने वाली परेशानियों को दरकिनार करते हुए इस मार्ग का निर्माण कार्य ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे कम्पनी द्वारा 31 अक्टूबर, 1850 को प्रारम्भ किया तथा इसी मार्ग पर भारत एवं एशिया की पहली रेल चली।



चित्र संख्या -1
16 अप्रैल, 1853 को बम्बई से थाना के लिए रवाना होती प्रथम रेलगाड़ी

भारत में रेल्वे के विकास को हम इस क्रम में देख सकते हैं:

1. 16 अप्रैल, 1853 का दिन भारतीय रेल के इतिहास में अत्यन्त महत्वपूर्ण बन गया जब भारत एवं एशिया की प्रथम रेल सेवा सायं 03:30 पर 21 तोपों की सलामी और गवर्नर बैण्ड के साथ हुई। इसके लिए भाप के तीन इंजन मंगाये गये थे, जिनका नाम सुल्तान, सिंधु तथा साहिब था। इन तीनों इंजनों के साथ 14 डिब्बों की प्रथम रेलगाड़ी 400 यात्रियों को लेकर शाम 3:30 बजे चली तथा सवा घण्टे के बाद 4:45 बजे थाणे पहुँची। इसके बाद 18 अप्रैल, 1853 ई. को ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे कम्पनी ने पहली भाप चलित उपनगरीय रेलगाड़ी चलाई तथा इसी दिन सर्वप्रथम रेल्वे समय-सारणी प्रकाशित की। यह बड़ी लाईन 5 फीट 6 इंच या 1.676 मीटर चौड़ी थी।²⁴
2. हावड़ा व हुगली के बीच 24 मील लम्बी रेल लाईन का निर्माण ईस्ट इण्डिया कम्पनी द्वारा किया गया तथा 13 अगस्त, 1854 को आम परिवहन के लिए इस मार्ग को खोला गया। मध्य रेल्वे द्वारा पहली बार सीजन टिकट प्रारम्भ किया गया, थाणे खाड़ी पुल का निर्माण हुआ तथा 01 मई, 1854 ई. को बोरीबन्दर-थाणे रेलमार्ग को कल्याण तक बढ़ाया गया।²⁵
3. 01 फरवरी, 1854 को हावड़ा से रानीगंज के बीच प्रथम रेलगाड़ी चली, यह 'फेयरी क्वीन' नामक के इंजन द्वारा खींची गई। सूरत में बॉम्बे बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे कम्पनी का उद्घाटन हुआ। 21 नवम्बर, 1855 को सूरत बड़ौदा रेल लाईन बनाने हेतु बॉम्बे बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे कम्पनी के साथ समझौता हुआ। 1855 ई. में गुजरात राज्य के अंकलेश्वर से उत्राण के बीच 29 मील लम्बी रेल लाईन का निर्माण कार्य शुरू हुआ, जो फरवरी, 1860 में पूरा हुआ।²⁶
4. 31 मार्च, 1959 को उत्तर भारत में पहली रेल सेवा प्रारम्भ की गई। यह लाईन 119 मील लम्बी थी तथा इलाहाबाद से कानपुर के मध्य बिछाई गई। पहला सेक्शन हाथरस रोड से मथुरा छावनी तक 19 अक्टूबर, 1875 को यातायात के लिए खोला गया।²⁷ ये छोटी-छोटी शुरुआत थी, जो धीरे-धीरे समय के साथ

पूरे देश में रेल लाईनों के नेटवर्क के रूप में विकसित हुई। 1880 ई. तक भारतीय रेल प्रणाली के अन्तर्गत लगभग 9,000 मील लम्बे रेल मार्ग का निर्माण हो चुका था।

5. रेल निर्माण के अगले चरण में, 1868 ई. में तुरन्त गारन्टी प्रणाली प्रारम्भ हुई। ईस्ट इण्डिया रेल्वे कम्पनी, ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला कम्पनी, बॉम्बे बड़ौदा और सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे कम्पनी एवं मद्रास रेल्वे कम्पनी ने इसमें भाग लिया।
6. श्रीरानीगंज से आसनसोल तक रेल लाईन का विस्तार हुआ, सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे कम्पनी ने नलहट्टी से रामगोट्टी तक भाप का इंजन चलाया। भारतीय रेलों के इतिहास में सर्वप्रथम गायकवाड़ बड़ौदा स्टेट रेल्वे द्वारा कपास इत्यादि की ढुलाई हेतु नैरोगेज रेल सेवा मियागाँव—डभाई के बीच ढाई फीट चौड़े ट्रामवे पर एक छोटी रेलगाड़ी को दो बैलों की जोड़ी से खींच कर आरम्भ किया गया, क्योंकि इस रेलमार्ग पर चलने के लिए जो छोटा भाप इंजन मंगाया गया था वह अपेक्षाकृत इस हल्की पटरी के लिए भारी था। 21 अप्रैल, 1863 को भोरघाट रेल लाईन को रेल्वे यातायात के लिए खोला गया, हावडा से पटना के लिए पहली रेलगाड़ी चलाई गई।²⁸
7. अगस्त, 1864 में पहली रेलगाड़ी कानपुर से दिल्ली चलाई गई। जबकि सीधी रेलगाड़ी हावडा से दिल्ली, 1866 के अन्त में चलाई गई। अप्रैल 1864, में दिल्ली जंक्शन का पहला स्टेशन भवन बनाया गया, जबकि वर्तमान भवन 1893 ई. में बनाया गया। बॉम्बे बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे कम्पनी ने उन्नाण से ग्रांड रोड तक रेल लाईन का निर्माण किया तथा इस पर 28 नवम्बर, 1864 को डबल डेकर की पहली रेलगाड़ी चलाई गई।²⁹
8. 1865 ई. में जमालपुर वर्कशॉप में भाप इंजन का निर्माण हुआ था। इसका नाम 'अमृतसर एक्सप्रेस' रखा गया। 1866 में कोलकत्ता को दिल्ली व मुम्बई से जोड़ा गया, न्यूमैन इण्डियन ब्राडशा ने रेलगाड़ी की समय सारणी प्रकाशित की। 1866—72 के मध्य मद्रास को कोचीन से जोड़ा गया। 1869—81 ई. में नई

गारन्टी प्रणाली के अन्तर्गत राज्य सरकारों को रेल लाईन बिछाने का अधिकार मिला।³⁰

9. 1891 ई. में रेलगाड़ियों में प्रकाश की व्यवस्था के लिये लैम्प तथा ग्रेट इण्डियन पेनीनसुला रेल्वे ने प्रथम श्रेणी कोचों में वातानुकूलित प्रणाली को प्रारम्भ किया। 14 फरवरी, 1873 ई. को देश की प्रथम मीटर गेज रेल्वे लाईन राजपूताना-मालवा रेल्वे द्वारा खोली गयी, जिसमें दिल्ली से रेवाड़ी 84 कि.मी. तथा गढ़ीहर से फारूखनगर साल्ट वर्क्स तक की 12.3 कि.मी. लम्बी रेल लाईन थी। इस रेल लाईन का निर्माण नमक के व्यापार को ध्यान में रखकर किया गया। 08 अप्रैल, 1873 को प्रथम बार भाप इंजन द्वारा डभाई-मियागांव के बीच 32.2 किमी का रेल मार्ग गायकवाड़ बड़ौदा स्टेट रेल्वे द्वारा शुरू किया गया। जुलाई 1874 ई. में दक्षिण भारत को रेल सेवा से जोड़ने के लिए साउथ इण्डियन रेल्वे कम्पनी का गठन हुआ, जिसके परिणामस्वरूप 15 अप्रैल को पहली रेलगाड़ी दरभंगा पहुँची।³¹

10. 1878 ई. में मुम्बई में विक्टोरिया टर्मिनस का निर्माण कार्य शुरू हुआ। रेल्वे लाईन, रेल्वे स्टेशन तथा रेलगाड़ियों की सुरक्षा के लिए 1882 ई. में रेल्वे सुरक्षा बल की स्थापना की गई। 1885 ई. में पहली बार चतुर्थ श्रेणी कोच में सीट बनाई गई, रेल डिब्बों के विकास क्रम में लकड़ी की बॉडी तथा स्टील अण्डरफ्रेम वाले कोचों का निर्माण किया गया। सेकण्ड क्लास को इन्टर क्लास बनाया गया।³²

1887 ई. में रानी विक्टोरिया के नाम पर बोरीबन्दर का नाम विक्टोरिया टर्मिनस रखा गया। ए.एच. व्हीलर एण्ड कम्पनी द्वारा भारतीय रेल में पुस्तकालय की स्थापना की गई। 1890 ई. में भारतीय रेल्वे एक्ट पारित हुआ। जिसमें रेल्वे के विकास तथा सुरक्षा सम्बन्धी कार्यों का प्रावधान किया गया।

1890 तक भारतीय रेलमार्गों की लम्बाई ब्रॉडगेज में 26,315 कि.मी. तथा मीटर गेज व नैरो गेज में 6608 कि.मी. हो गयी। 1892 में भारतीय रेल्वे में पहली बार

इण्टरलॉकिंग की शुरूआत हुई। 1894 में भारतीय रेलों में सर्वप्रथम सिग्नल प्रणाली की शुरूआत हुई, ग्रेट इण्डियन पेनीनसुला रेलवे कम्पनी द्वारा 23 जुलाई, 1904 को यात्री डिब्बों में विद्युत प्रकाश की व्यवस्था तथा प्रथम श्रेणी रेल डिब्बों में भोजनालय की स्थापना की गई।

1947 ई. तक भारत में 42 रेलवे कम्पनियाँ काम कर रही थी, जिनमें 32 देशी रियासतों की कम्पनियाँ शामिल थी। 1950 ई. में भारतीय रेलों के राष्ट्रीयकरण के पश्चात 1951 में भारतीय रेलवे को तीन जोन में दक्षिण रेलवे, मध्य रेलवे, पश्चिम रेल्व में बांटा गया। 1952 में इसमें तीन जोन और जोड़े गये उत्तर रेलवे, उत्तर पूर्वी रेलवे, पूर्वी रेलवे। 1956 में दक्षिण पूर्वी रेलवे, 1958 में उत्तर पूर्वी रेलवे, 1966 में दक्षिण मध्य रेलवे में, 1966 तक जोन बनाये गये थे।³³ तत्पश्चात 36 साल के अन्तराल के बाद 2002 में पूर्व मध्य व उत्तर पश्चिम रेलवे जोन का निर्माण कर इनकी संख्या 11 कर दी गई। एक साल के अन्तराल के बाद 2003 में ही भारतीय रेल मंत्रालय तथा रेल विभाग ने पाँच नये जोनो का निर्माण किया। पश्चिम मध्य रेलवे, दक्षिण पश्चिम रेलवे, पूर्वी तटीय रेलवे, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे। वर्ष 2003 से वर्तमान तक भारत में 16 रेलवे जोन कार्य कर रहे हैं तथा कलकत्ता मेट्रो को भारतीय रेलवे का 17 वें जोन के रूप में माना जा रहा है। भारतीय रेलवे के 16 जोन निम्न हैं :

1. दक्षिण रेलवे जोन
2. मध्य रेलवे
3. पश्चिम रेलवे
4. उत्तर रेलवे
5. पूर्व रेलवे
6. पूर्वोत्तर रेलवे
7. दक्षिण पूर्व रेलवे
8. पूर्वोत्तर सीमा रेलवे
9. दक्षिण मध्य रेल्व
10. उत्तर पश्चिम रेलवे
11. पूर्व मध्य रेलवे
12. पूर्व तटीय रेलवे

13. पश्चिम मध्य रेल्वे
14. उत्तर मध्य रेल्वे
15. दक्षिण पश्चिम रेल्वे
16. दक्षिण पूर्व मध्य रेल्वे
17. कलकत्ता मेट्रो रेल्वे

रेलों के सफल प्रबंधन एवं संचालन के लिये आवश्यकतानुसार इन रेल जोनों की संख्या को भविष्य में बढ़ाया जा सकता है।

2.3 विभिन्न रेल कम्पनियों का रेल परिवहन सेवा के विकास में योगदान

भारत में रेल परिवहन सेवा का विकास तत्कालीन ब्रिटिश भारतीय सरकार निजी रेल कम्पनियों और भारत की देशी रियासतों के सहयोग से हुआ। प्रारम्भ में स्टीवंसन ने भारत में रेल सेवा का विकास करने की सलाह ईस्ट इण्डिया कम्पनी को दी। भारत में प्रारम्भिक स्तर पर रेल मार्ग सर्वेक्षण तथा रेल मार्ग निर्माण ईस्ट इण्डिया रेल्वे कम्पनी और ग्रेट इण्डियन पेनीनसुला रेल्वे कम्पनी के द्वारा किया गया। ईस्ट इण्डिया रेल्वे कम्पनी के जनक आर. मेकडोनल्ड स्टीवंसन थे। स्टीवंसन ग्रेट इण्डियन पेनीनसुला रेल्वे कम्पनी के संस्थापक डायरेक्टरों में से भी एक थे। यह कम्पनी 1844 ई. में स्थापित की गई, परन्तु जॉर्ज स्टीवंसन भारतीय मिट्टी पर लोकोमोटिव को दौड़ते नहीं देख सके जबकि लोकोमोटिव के जनक वे स्वयं थे। उनकी 1848 ई. में उनकी मृत्यु हो गई। ईस्ट इण्डिया कम्पनी के डायरेक्टरों ने निजी कम्पनियों को उदार शर्तों पर छूट दी तथा उनकी पूँजी पर गारन्टी देते हुए उन्हें भारत में रेल परिवहन स्थापित करने के लिए आमंत्रित किया। 1848 में ग्रेट इण्डियन पेनीनसुला रेल्वे कम्पनी मुम्बई में ईस्ट इण्डिया रेल्वे कम्पनी कलकत्ता में स्थापित की गई। मुम्बई से थाने चलने वाली पहली रेल सेवा के मार्ग का निर्माण 1849–50 में ग्रेट इण्डियन पेनीनसुला रेल्वे कम्पनी तथा ईस्ट इण्डिया रेल्वे कम्पनी के द्वारा किया गया।³⁴ 16 अप्रैल, 1853 के ग्रेट इण्डियन पेनीनसुला रेल्वे कम्पनी द्वारा भारत में पहली रेल चलाई। निजी कम्पनियों द्वारा भारत में रेल परिवहन सेवा स्थापित करने के पश्चात भारत की देशी रियासतों ने भी इस और ध्यान देना प्रारम्भ किया। रियासतों द्वारा रेल मार्गों का सर्वेक्षण एवं निर्माण में पूँजी भी रियासतों द्वारा लगाई गई, तथा इनका खर्च भी, निजी कम्पनियों से कहीं कम था।



1. बॉम्बे बड़ौदा एण्ड सेंट्रल इण्डिया रेल्वे, 1855



2. ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे, 1849



3. ईस्ट सेन्ट्रल रेल्वे



4. ईस्ट इण्डियन रेल्वे



5. नोर्थ वेस्टर्न रेल्वे, 1861



6. द निजाम गारंटेड स्टेट रेल्वे, 1874

चित्र संख्या -2
रेल्वे कम्पनियों के प्रतीक चिह्न

निजी रेल निर्माण कम्पनियों द्वारा बनाई गई रेल लाईनों के निर्माण का खर्च 13,000 पाउण्ड से 20,000 पाउण्ड प्रति कि.मी. था, वहीं रियासतों के द्वारा मात्र 10,000 पाउण्ड प्रति कि.मी. में इसका निर्माण किया गया।³⁵

भारत में रेलवे विकास करने वाली प्रमुख कम्पनियाँ

2.3.1 ईस्ट इण्डिया रेलवे कम्पनी

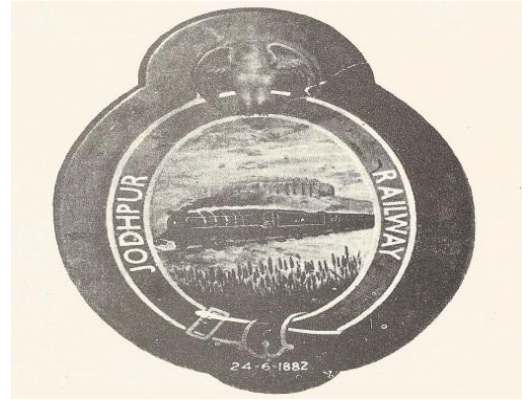
ईस्ट इण्डिया रेलवे कम्पनी भारत में रेल सेवा का प्रारम्भ करने वाली प्रमुख कम्पनी थी। इस कम्पनी को स्थापित करने का सुझाव 1899 में स्टीवेंशन ने ईस्ट इण्डिया कम्पनी को दिया। इस कम्पनी के संस्थापक स्टीवेंशन ही थे। इस कम्पनी ने 1848-49 ई. में हावड़ा और रानीगंज के मध्य रेल लाईन डालने का कार्य शुरू किया।

2.3.2 ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेलवे कम्पनी

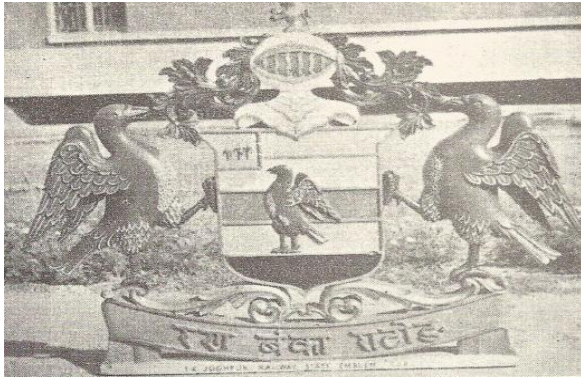
यह कम्पनी 1848 ई. में स्थापित हुई। इस कम्पनी को 16 अप्रैल, 1853 को चलने वाली प्रथम रेल चलाने का श्रेय दिया जाता है। इसी कम्पनी ने भारत में प्रथम रेल मार्ग का निर्माण करवाया तथा पहला वर्कशॉप भायखला में स्थापित किया। ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेलवे कम्पनी ने बम्बई-थाने लाईन को 1854 ई. में कल्याण तक बढ़ाया तथा डबल ट्रेक का निर्माण किया। ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेलवे कम्पनी ने खोपाली-पालासादरी को दक्षिण की तरफ बढ़ाया इसकी नियमित सेवा 1856 ई. में प्रारम्भ हुई, जो मुम्बई से वसीन्द और मुम्बई से खोपाली, दादर, कुरला, तीतवाला, बादलपुर और नेरल को जोड़ती थी। भूसावल स्टेशन को ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेलवे कम्पनी ने 1860 ई. में निर्मित किया। 14 मई, 1863 को ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेलवे कम्पनी ने बम्बई को पार कर भोरेघाट से पूना तक रेल लाईन का निर्माण किया। 1867 ई. में इस रेलवे लाईन को नागपुर, भुसावल, बडनेरा स्टेशन तक खोला गया। 1870 में ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेलवे कम्पनी ने रेल लाईन के माध्यम से जबलपुर को इटारसी से जोड़ा। पश्चिम दक्षिण क्षेत्र में रेलवे का विस्तार कार्य ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेलवे कम्पनी के द्वारा किया गया।



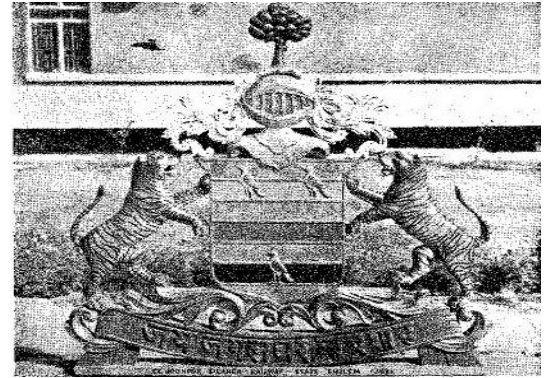
1. जोधपुर रेलवे के 50 वर्ष पूर्ण होने पर जारी स्मृति चिह्न



2. जोधपुर रेलवे प्रतीक चिह्न , 1882



3. रण बंका राठोड़ विशेष रेलगाड़ी जोधपुर महाराज



4. जय जंगलधर बादशाह (बीकानेर)



5. धोलपुर स्टेट रेलवे



6. महाराजा एक्सप्रेस

चित्र संख्या -3
शाही रियासतों के प्रतीक चिह्न

2.3.3 बॉम्बे बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे कम्पनी

यह कम्पनी 1852 ई. में ब्रिटेन में स्थापित की गई। मुम्बई तथा उत्तरी क्षेत्र का सर्वे करने के बाद 1855 में बॉम्बे-बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे कम्पनी ने सूरत-मुम्बई रेल मार्ग के विकास का कार्य प्रारम्भ किया। यह कई चरण में प्रारम्भ हुआ। 1861 ई. में बड़ौदा तक 1863 ई. में अहमदाबाद और 1871 में वीराम गाँव तक पहुँचा। 1908 ई. में भारत सरकार ने इस रेल लाईन को गारन्टी योजना के तहत खरीद लिया। बॉम्बे बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे कम्पनी का मुख्य कार्य क्षेत्र महाराष्ट्र, गुजरात तथा राजस्थान रहा। बॉम्बे बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे कम्पनी ने 1855 ई. में ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे कम्पनी के साथ तथा बाद में सेक्रेटरी ऑफ स्टेट इन कॉन्सिल ऑफ इण्डिया के साथ मिलकर रेल परिवहन के विकास में योगदान दिया।

2.3.4 मद्रास एवं साउथर्न मराठा रेल्वे कम्पनी

भारत में रेल विकास करने वाली प्रमुख कम्पनियों में से एक थी। यह कम्पनी 1 जुलाई, 1856 को स्थापित हुई तथा इसे 1881 में दक्षिण रेल्वे में मिला दिया गया। इसका विकास क्षेत्र मद्रास था।

भारत में रेल विकास का कार्य विभिन्न कम्पनियों द्वारा किया गया। जो निम्नलिखित हैं³⁶—

विभिन्न स्टेट रेल्वे कम्पनियों का निर्माण वर्ष एवं कार्य क्षेत्र

क्र. सं.	कम्पनी	राज्य का नाम	परिचालन/स्थापना तिथि
1.	बंगाल प्रेसिडेंशियल	बंगाल	07 नवम्बर, 1894
2.	भावनगर स्टेट रेल्वे	सौराष्ट्र	20 दिसम्बर, 1880
3.	दार्जिलिंग हिमालयन रेल्वे	असम	23 अगस्त, 1880
4.	धौलपुर स्टेट रेल्वे	राजस्थान	24 फरवरी, 1908
5.	गायकवाड़ बड़ौदा स्टेट रेल्वे	गुजरात	08 अप्रैल, 1873
6.	गोंडल स्टेट रेल्वे	सौराष्ट्र	19 जनवरी, 1881
7.	जयपुर स्टेट रेल्वे	राजस्थान	10 नवम्बर, 1905

8.	जामनगर एवं द्वारिका स्टेट रेल्वे	सौराष्ट्र	08 अप्रैल, 1897
9.	जूनागढ़ स्टेट रेल्वे	सौराष्ट्र	01 सितम्बर, 1888
10.	मारवाड़ स्टेट रेल्वे	राजस्थान	01 अगस्त, 1895
11.	असम बंगाल रेल्वे	बंगाल-असम	01 जुलाई, 1895
12.	बंगाल नागपुर रेल्वे	बंगाल-नागपुर	1880
13.	बंगाल एवं नॉर्थ वेस्टर्न रेल्वे	बंगाल-उत्तरी पश्चिमी भारत	01 नवम्बर, 1875
14.	बीकानेर स्टेट रेल्वे	राजस्थान	09 दिसम्बर, 1891
15.	बॉम्बे बड़ौदा एवं सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे	महाराष्ट्र, गुजरात, राजस्थान	10 फरवरी, 1860
16.	ईस्टर्न बंगाल स्टेट रेल्वे	बंगाल	29 सितम्बर, 1862
17.	ईस्ट इण्डिया रेल्वे कंपनी	पूर्वी भारत	15 अगस्त, 1854
18.	ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे	महाराष्ट्र	18 अप्रैल, 1853
19.	जोधपुर स्टेट रेल्वे	जोधपुर	24 जून, 1881
20.	मैसूर स्टेट रेल्वे	मैसूर	01 फरवरी, 1881
21.	मैदान एवं साउथर्न मराठा रेल्वे	मराठा	01 जुलाई, 1856
22.	निजाम स्टेट रेल्वे	निजाम	09 अक्टूबर, 1874
23.	नॉर्थ वेस्टर्न रेल्वे	उत्तरी पश्चिमी भारत	13 मई, 1861
24.	साउथ इण्डियन रेल्वे	दक्षिणी भारत	23 मई, 1860

संदर्भ एवं टिप्पणियाँ

1. फ्रांस की क्रांति, (1789 ई.) फ्रांस की निरंकुश शासन व्यवस्था, दोषपूर्ण सामाजिक, आर्थिक व्यवस्था तथा विशेषाधिकारों नौकरशाही के विरुद्ध मध्यम वर्ग का असंतोष, जो फ्रांस के सम्राट लुई सोलहवें के शासन काल में प्रकट हुआ।
2. औद्योगिक क्रान्ति, अठारहवीं शताब्दी के उत्तरार्द्ध में आर्थिक एवं तकनीक क्षेत्र में आये परिवर्तनों से इंग्लैण्ड में उद्योगों का विकास हुआ, उत्पादन में अप्रत्याशित वृद्धि हुई, जो औद्योगिक क्रान्ति के नाम से जानी जाती है।
3. जार्ज तृतीय, (1738 ई. –1820 ई.) औद्योगिक क्रान्ति के समय इंग्लैण्ड का सम्राट था। जिसने नये आविष्कारों को प्रोत्साहन दिया।
4. जैन एवं माथुर, आधुनिक विश्व का इतिहास (1500 ई.–2000 ई.), जैन प्रकाशन मंदिर, चौड़ा रास्ता, जयपुर, पृष्ठ संख्या 267
5. खोसला, जी.एस., हिस्ट्री ऑफ इण्डियन रेलवे, 1988 मिनिस्ट्री ऑफ रेलवे, नई दिल्ली।
6. मुखर्जी, हिना, द अर्ली हिस्ट्री ऑफ ईस्ट इण्डियन रेलवे, फार्मा के.एल.एम. प्रा.लि., कलकत्ता।
7. जैन एवं माथुर, आधुनिक विश्व का इतिहास (1500 ई.–2000 ई.) जैन प्रकाशन मंदिर, चौड़ा रास्ता, जयपुर, 2007
8. पाण्डे, राम, रेलवे इन राजपुताना, शोधक मालवीय नगर, जयपुर, पृष्ठ संख्या 10
9. द ग्रेट वेस्टर्न कम्पनी, इंग्लैण्ड में 1833 ई. में स्थापित की गई। इस कम्पनी ने लंदन को दक्षिण-पश्चिम तथा पश्चिम-इंग्लैण्ड से जोड़ दिया इस कम्पनी ने ट्रेक की चौड़ाई 7 फीट रखी। इसे God's Wonderfull के नाम से भी जानते हैं।
10. द लंदन मिडलैंड एण्ड स्कोटिस रेलवे कम्पनी, 1 जनवरी, 1923 ई. को स्थापित की गई। इनमें लंदन एण्ड नोर्थ वेस्टर्न रेलवे, मिडलैंड रेलवे और लंकाशायर, यार्कशायर रेलवे कम्पनी को मिलाकर इसका गठन किया गया।
11. द लंदन एण्ड नोर्थ ईस्टर्न रेलवे कम्पनी, 1923 ई. में होने वाली चार बड़ी कम्पनियों में से एक थी।
12. द साउथ रेलवे कम्पनी, 1922 ई. से 1936 ई. के मध्य दक्षिण पूर्वी इंग्लैण्ड में रेल विकास कार्य किया।
13. प्रसाद, अम्बा, इण्डियन रेलवेज, एशियन पब्लिकेशन हाउस, नई दिल्ली, पृष्ठ संख्या 46
14. साउथ जी. डब्ल्यू. ए टेक्सबुक ऑफ मॉडर्न इंगलिश हिस्ट्री, बुक II] लंदन, 1957, पृष्ठ संख्या 236–242, इम्पीरीयल गजेटियर ऑफ इण्डिया, द इण्डियन एम्पायर, वाल्यूम III आक्सफोर्ड, 1907 ई., पृष्ठ संख्या 44, हंटर, डब्ल्यू. डब्ल्यू. इम्पीरीयल गजेटियर ऑफ

- इण्डिया, वाल्यूम IV लंदन, 1986, पृष्ठ 391–393, सन्याल, नली नक्श डवलपमेंट ऑफ इण्डियन रेल्वेज, कलकत्ता 1930, पृष्ठ संख्या 11,14
15. प्रसाद, अम्बा, इण्डियन रेल्वेज, एशियन पब्लिकेशन हाउस, नई दिल्ली, 1960 ई., पृष्ठ सं.46
 16. प्रसाद, अम्बा, इण्डियन रेल्वेज, एशियन पब्लिकेशन हाउस, नई दिल्ली,1960 ई.,पृष्ठ सं. 47
 17. रिपोर्ट ऑफ द पार्लियामेंटरी सलेक्ट कमेटी ऑन रेल्वेज इन इण्डिया, 1884 ई. पेरा 17 (I)
 - 18.मेहता, एन.आर. इण्डियन रेल्वे रेट्स एण्ड रेग्यूलेशन, पृष्ठ संख्या 13, भारतीय रेल एक परिचय, रेल पत्रिका, पृष्ठ संख्या 106
 19. सन्याल, एन., इण्डियन रेल्वेज, पृष्ठ संख्या 4
 20. भारतीय रेल एक परिचय, रेल पत्रिका, पृष्ठ संख्या 106,
 21. 4 मई, 1836 मद्रास गजट
 22. भारतीय रेल एक परिचय, रेल पत्रिका, पृष्ठ संख्या 106
 23. प्रसाद, अम्बा, इण्डियन रेल्वेज, एशियन पब्लिकेशन हाउस, नई दिल्ली, 1960 ई., पृष्ठ सं. 46
 24. भारतीय रेल एक परिचय, रेल पत्रिका, पृष्ठ संख्या 125
 25. वहीं
 26. वहीं
 27. भारतीय रेल एक परिचय, रेल पत्रिका, पृष्ठ संख्या 106
 28. भारतीय रेल एक परिचय, रेल पत्रिका, पृष्ठ संख्या 106
 29. वहीं
 30. श्रीवास्तव, एस.के., ट्रांसपोर्ट डवलपमेंट इन इण्डिया, 1956 ई. पब्लिशिंग हाउस गाजियाबाद, पृष्ठ संख्या 18
 31. भारतीय रेल एक परिचय, रेल पत्रिका, पृष्ठ संख्या 106
 32. भारतीय रेल एक परिचय, रेल पत्रिका, पृष्ठ संख्या 125, सक्सेना, आर.एन., इण्डियन रेल्वेज प्रोबलम एण्ड प्रोस्पेक्ट ।
 33. भटनागर, के.पी., ट्रांसपोर्ट इन मॉडर्न इण्डिया, सिंह प्रिंटिंग प्रेस, कानपुर 1951–1953, पृष्ठ संख्या 142,143
 34. प्रसाद, अम्बा, इण्डियन रेलवेज, एशियन पब्लिकेशन हाउस, नई दिल्ली, 1960 ई., पृष्ठ संख्या 50
 35. प्रसाद, अम्बा, इण्डियन रेलवेज, एशियन पब्लिकेशन हाउस, नई दिल्ली, 1960 ई., पृष्ठ संख्या 57
 36. भारतीय रेल एक परिचय, रेल पत्रिका, पृष्ठ संख्या 106

अध्याय -3

उन्नीसवीं शताब्दी के उत्तरार्द्ध में राजस्थान में रेल परिवहन सेवा की स्थापना के प्रयास

- 3.1 बीसवीं शताब्दी की पूर्व संध्या पर राजस्थान विशेषतः परिवहन के संदर्भ में।
- 3.2 रेल परिवहन के विकास में समस्याएँ।
- 3.3 राजस्थान में रेल परिवहन स्थापित करने के शुरुआती प्रयास।
- 3.4 रेल परिवहन में गारंटी पद्धति एवं उसका प्रभाव।
- 3.5 रेल परिवहन स्थापित करने के उद्देश्य।

1853 ई. में भारत में पहली रेल सेवा प्रारम्भ होने के बाद राजस्थान में भी रेल परिवहन सेवा स्थापित करने के प्रयास किये गये। उन्नीसवीं शताब्दी के उत्तरार्द्ध में अंग्रेजों के साथ मेल-जोल तथा राजस्थानी नरेशों की विदेश यात्राओं से इनमें राजनैतिक, सामाजिक जागृति आई। ये नरेश भी पश्चिम की तरह अपने राज्यों को सम्पन्न बनाना चाहते थे। जिनमें एक प्रक्रिया तीव्र परिवहन व्यवस्था स्थापित करना था। राजस्थान के नरेशों ने अपनी रियासतों में रेल विकास की प्रक्रिया को ब्रिटिश सरकार तथा निजी कम्पनियों के सहयोग से और कुछ ने अपने स्तर पर आरम्भ किया।

राजस्थान में रेल मार्गों का निर्माण प्रारम्भ करने का कार्य बॉम्बे बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे कम्पनी और ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे कम्पनी ने किया। इनके अलावा नरेशों ने भी अपनी रियासतों में रेल विकास का कार्य किया। स्थानीय शासकों ने धौलपुर स्टेट रेल्वे, बीकानेर स्टेट रेल्वे, जोधपुर स्टेट रेल्वे इत्यादि रेल्वे कम्पनियों का गठन कर इस प्रक्रिया में योगदान दिया।¹

3.1 बीसवीं शताब्दी की पूर्व संध्या पर राजस्थान, विशेषतः परिवहन के संदर्भ में

बीसवीं शताब्दी से पूर्व राजस्थान वर्तमान की तरह एक राजनैतिक ईकाई नहीं बल्कि छोटी-बड़ी विभिन्न रियासतों एवं ठिकानों में बंटा हुआ था। इन सभी रियासतों एवं ठिकानों में राजनैतिक, सामाजिक, धार्मिक, आर्थिक आधार पर विभिन्नताएँ थी तथा ये सभी राज्य आपस में लड़कर अपनी जन-धन की शक्ति को नष्ट करते रहते थे। इन्हीं गृह कलहों का फायदा उठाकर राजस्थान की राजनीति में मराठों का प्रवेश हुआ। बून्दी और जयपुर राज्य में मराठों का हस्तक्षेप और प्रभाव किसी से छिपा नहीं है। जिसमें अन्ततः हानि ही उठानी पड़ी। पिंडारियों ने भी निर्ममता से इस क्षेत्र में लूटमार की तथा अन्त में अंग्रेजों ने कब्जा कर इस क्षेत्र का आर्थिक रूप से शोषण किया।

इस क्षेत्र को पहली बार राजस्थान नाम कर्नल जेम्स टॉड ने अपनी पुस्तक एनलस एण्ड एण्टीक्विटिज ऑफ राजस्थान (वर्ष 1829) में दिया। इससे पूर्व इसे रायथान तथा जार्ज थामस ने इसे राजपूताना नाम से सम्बोधित किया। प्रारंभिक रूप से राजस्थान का एकीकरण वर्ष 1818 की संधियों से आरम्भ हुआ जब इस क्षेत्र की 19 देशी रियासतों तथा 3 ठिकानों के साथ ईस्ट इण्डिया कम्पनी ने समान शर्तों वाली संधियाँ की।

इन संधियों के फलस्वरूप बाह्य आक्रमणों का भय पूरी तरह समाप्त हो गया तथा राज्य आपसी विवाद, शासकों और सामन्तों के विवाद और नये शासक को मान्यता प्रदान करने में सर्वोच्च सत्ता के रूप में कम्पनी सरकार की निर्णायक भूमिका ने राजपूत राज्यों पर कम्पनी सरकार का वास्तविक नियन्त्रण स्थापित कर दिया। कम्पनी सरकार ने इस क्षेत्र पर अपना नियन्त्रण मजबूत करते हुए 1818 की संधियों के अनुसार हर राज्य में अपने रेजीडेन्ट रखना प्रारम्भ किया, जिससे कम्पनी रियासतों पर अपना नियन्त्रण रख सके। उन्नीसवीं शताब्दी के अन्त तक राजस्थान तीन रेजीडेन्सियों (मेवाड़ रेजीडेन्सी, पश्चिमी राजपूताना रेजीडेन्सी और जयपुर रेजीडेन्सी) थी, पाँच एजेन्सियाँ (पूर्वी राजपूताना एजेन्सी, हाड़ौती और टोंक एजेन्सी (लावा), अलवर, कोटा और बीकानेर एजेन्सी) थी और एक कमिश्नरी (अजमेर मेवाड़) स्थापित थी।² प्रारम्भ में दिल्ली में स्थित रेजीडेन्सी से ही राजस्थान पर नियन्त्रण रखा जाता था। 1832 ई. में राजस्थानी रियासतों पर नियन्त्रण रखने के लिए अजमेर राजपूताना रेजीडेन्सी की स्थापना की गई 1845 ई. में एजेन्ट टू गवर्नर जनरल का कार्यालय अजमेर से माउण्ट आबू स्थापित कर दिया गया। 1857 की क्रांति ने राजस्थान को अत्यधिक प्रभावित किया। जोधपुर रियासत के ठिकाने आऊवा के ठाकुर कुशाल सिंह ने ए.जी.जी. पेट्रीक लारेन्स को पराजित किया और जोधपुर के रेजीडेन्ट को मारकर उस का शव शहर में घुमाया। कोटा में मेजर बर्टन को मारकर उसका सिर दीवार पर लटका दिया गया इसी तरह करौली, भरतपुर, जयपुर इत्यादि रियासतों में भी अंग्रेज विरोधी लहर ने अपनी चरम सीमा का छुआ। 1857 की क्रांति में अंग्रेजों के उखड़ते हुए पैर कुछ रियासतों के सहयोग से फिर जम गये। इसके पश्चात अंग्रेजी साम्राज्य की सुरक्षा के लिए इस क्षेत्र में यातायात के साधनों के विस्तार पर अत्यधिक बल दिया।

प्रारम्भिक व्यवस्थाओं की तरह राजस्थान में भी यातायात के साधनों के रूप में बैलगाड़ी, घोड़ागाड़ी, ऊँटगाड़ी या मानव श्रम का ही परम्परागत तरीका उपयोग में लाया जाता था तथा अधिकांश आवागमन सड़क मार्ग से ही होता था। रेल मार्ग तथा वायु मार्ग का दूर-दूर तक कहीं पता नहीं था। राजस्थान रेगिस्तानी प्रदेश होने के कारण यहाँ जल मार्ग असंभावित थे। बीसवीं शताब्दी के पूर्वार्द्ध में ईस्ट इण्डिया कम्पनी की राजस्थानी रियासतों के लिए यह नीति रही कि राज्यों पर दबाव डाल कर उनकी आर्थिक नीतियों को परिवर्तित किया जाये। उन्हें इस बात के लिए सलाह दी गई कि व्यापार और यातायात के साधनों की वृद्धि से ही उनके राज्य की आय तथा साधारण नागरिकों की आर्थिक स्थिति में सुधार हो सकेगा। परन्तु वास्तविक रूप से अंग्रेजों का उद्देश्य यातायात मार्गों के विकास, विस्तार तथा संचार माध्यमों के विकास से राजस्थान पर ब्रिटिश सत्ता के अधिपत्य को कड़ा करना था। शासकों को विभिन्न प्रकार के प्रलोभन देकर तथा कुछ पर दबाव की नीति द्वारा नये सड़क मार्गों का निर्माण करवाया तथा उन्हें अपनी रियासतों में रेल मार्गों का विकास करने के लिए बाध्य किया।

राजस्थान में उन्नीसवीं शताब्दी के उत्तरार्द्ध में रेलवे का विकास प्रारम्भ हुआ। इसमें बॉम्बे बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेलवे कम्पनी और ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेलवे कम्पनी का महत्वपूर्ण योगदान था। रियासती रेलवे कम्पनियों ने भी इस दिशा में सराहनीय प्रयास किये। 1874 में आगरा-बाँदीकुई के मध्य चलने वाली रेलगाड़ी राजस्थान की पहली रेलगाड़ी थी। राजस्थान के रेल मार्गों में सर्वाधिक महत्वपूर्ण दिल्ली अहमदाबाद मार्ग था। रियासतों ने भी अपने स्तर पर कुछ रेल मार्गों का विकास किया। वर्ष 1880 में राजपूताना-मालवा रेल लाईन की शाखा फुलेरा से कुचामन तक शुरू की गई। जोधपुर रियासत ने 1882-85 ई. में अपने खर्च पर मारवाड़ जंक्शन से पाली-जोधपुर रेलमार्ग का निर्माण करवाया। 1885-87 ई. में लूनी से पचपद्रा तक 66 मील लम्बे रेल मार्ग का निर्माण कार्य पूरा हुआ। बीसवीं शताब्दी से पूर्व राजस्थान की बड़ी रियासतों ने अपने राज्यों में अपने स्तर पर या कम्पनी सरकार की सहायता से रेल परिवहन सेवा को प्रारम्भ कर अपनी रियासतों के आर्थिक विकास को बढ़ावा देने में योगदान दिया।

3.2 रेल परिवहन के विकास में समस्याएँ

नये आविष्कारों को ग्रहण करने में जनता को बहुत समय लगता है, उनके मस्तिष्क में बैठी हुई रूढ़िवादिता एवं पुरातन सोच को एकाएक परिवर्तित नहीं किया जा सकता। विभिन्न खोजकर्ताओं को अपनी खोजों के लिए प्रारम्भ में विरोध का सामना करना पड़ा। यहाँ तक की कुछ को तो अपनी खोजों तथा आविष्कारों को सिद्ध करने के लिए अपनी जान तक गँवानी पड़ी। इसी प्रकार रेल जैसे आविष्कार को भी अपनाने में वर्षों का समय लगा। रेल्वे के आविष्कार को प्रारम्भ में अत्यधिक विरोध का सामना करना पड़ा। रेल्वे के सम्बन्ध में विभिन्न अफवाहें फैली। एक जर्मन डॉक्टर ने यह घोषणा की कि रेल को देखने से लोग पागल हो जायेंगे। इसकी तेज आवाज लोगों को बहरा बना देगी। इसकी तेज आवाज से गायों का दूध खट्टा हो जायेगा।³ 13 जून, 1842 को प्रथम रेल प्रारम्भ होने के अवसर पर इंग्लैण्ड की महारानी विक्टोरिया को इसमें सफर के लिए कहने पर अपने मंत्रियों तथा प्रजा के क्रोध का सामना करना पड़ा। फ्रांस के राजा को अपने परिवार के साथ रेल में यात्रा करने पर अपने ही मंत्रियों के विरोध के कारण अपना विचार त्यागना पड़ा। इसके बारे में ले-कॉमर्स ने बताया है :

When the king was intending to go with royal family to his chatneav at Bizy. He proposed to be conveyed by a special train on the railways as Rouen and orders were given to this effect. But the council of ministers when acquainted with his majesty's project. Held a sitting and come to resolution that this mode of travelling by railways was not sufficient secure to admit to its being used by the king and as consequence his majesty went to bizy by post horses.⁴

इसी प्रकार राजस्थान में ही नहीं सम्पूर्ण भारत में रेल निर्माण कम्पनियों को रेल मार्ग बिछाने में अनेको व्यावहारिक समस्याएँ सामने आयी, जिनका देशी राज्यों, कम्पनी सरकार तथा रेल निर्माण कम्पनियों को सामना करना पड़ा। रेल निर्माण कम्पनियों ने रियासतों से विभिन्न प्रकार के समझौते करके इनका समाधान किया। ये समस्याएँ निम्न प्रकार इंगित की जा सकती है।

3.2.1 सघन वन

वैसे तो राजस्थान में 60 प्रतिशत क्षेत्र रेगिस्तान है, किन्तु राज्य का पूर्वी तथा दक्षिणी क्षेत्र वनों से ढका हुआ है जैसे— करौली, उदयपुर, कोटा, भीलवाड़ा, सिरौही आदि। इस क्षेत्र में रेल लाईन बिछाने में रेल कम्पनियों को दोहरी परेशानी उठानी पड़ रही थी। एक तो इन रियासतों में सघन वन होने के कारण यहाँ रेलवे लाईन बिछाना असंभव कार्य था, दूसरा आदिवासी जनजातियों का निवास स्थान होने के कारण उनका स्वाभाविक विरोध भी सामने आ सकता था। रेल लाईन बिछाने के लिए यह भी आवश्यक था कि सघन वनों को काटा जाये। वनों को काटने के लिए रेल निर्माण कम्पनियों को देशी रियासतों के साथ वन विभाग की स्वीकृति भी आवश्यक थी, इसके लिए रेल निर्माण कम्पनियों ने वन विभाग को पत्र लिखकर रेल मार्ग में आने वाले वनों को काटने की अनुमति मांगी। कोटा रियासत में रेल लाईन बिछाने के लिए कोटा रियासत के दीवान तथा तत्कालीन पॉलिटिकल एजेन्ट के मध्य पत्र व्यवहार हुए। गुना—बारां लाईन के चीफ इंजिनियर ने इसके लिए कोटा के पॉलिटिकल एजेन्ट को पत्र लिखा।

इस पत्र⁵ में पॉलिटिकल एजेन्ट को लकड़ी की आवश्यकता बताते हुए बीना—गुना लाईन के चीफ इंजीनियर ने पार्वती नदी के दक्षिणी क्षेत्र में पेड़ काटने पर लगी रोक के बारे में बताया तथा पेड़ काटने की अनुमति मांगी।

इस पत्र⁶ का जवाब देते हुए वन विभाग के अधीक्षक ने कोटा राज्य के प्रधानमंत्री को कुछ शर्तों के साथ गुना—बीना रेल लाईन के मार्ग में आने वाले वनों को काटने की अनुमति दी। इसी पत्र में पार्वती नदी के दोनो तटों पर लकड़ी की उपलब्धता निश्चित दरों पर बताई और करीब 1/6 की दर से चुँगी चुकाने के नियम का भी हवाला दिया गया।

3.2.2 धार्मिक समाधियों को हटाना

प्राचीन भारत में यह परम्परा रही है कि वृद्ध परिवारजनों की मृत्यु के बाद उनके शरीर को उनकी ही कृषि भूमि में दफनाकर या जलाकर समाधियों का निर्माण किया जाता था जो उनके लिए अति सम्माननीय थी इस प्रकार भारत में जीवित समाधि लेने

की परम्परा और सतीप्रथा से भी जगह-जगह समाधियों का निर्माण हो गया, जो लोगों के लिए विशिष्ट सम्माननीय और आस्था का प्रतीक बन गया। जब राजस्थान में रेल मार्गों का सर्वेक्षण हुआ तो इस प्रकार की समाधियाँ चबूतरे रेल लाईनों के मार्ग में आये। इन्हें हटाने की बात पर रेल कम्पनियों को भीषण जन विरोध का सामना करना पड़ सकता था। इसलिए रेल कम्पनियों ने रियासतों के पॉलिटिकल एजेन्टों को पत्र लिख कर इन्हें हटवाने की माँग की। सम्पूर्ण राजस्थान में रेल कम्पनियों को इस समस्या का सामना करना पड़ा। कोटा रियासत की बीना-गुना लाईन के निर्माण के समय इस प्रकार की समस्या सामने आई। इस मार्ग में बहुत सी धार्मिक समाधियाँ थी, जो लोगों की धार्मिक भावनाओं से जुड़ी हुई थी। हालांकि इनको पूजने वाले लोगों की संख्या अधिक नहीं थी। परन्तु इनकी वजह से रेल लाईन बिछाने में बाधा आ रही थी। इनको हटाने के लिए 19 अक्टूबर, 1903 को बॉम्बे-बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे कम्पनी और ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे कम्पनी बम्बई के सेक्रेट्री ने कोटा झालावाड़ के पॉलिटिकल एजेन्ट को पत्र⁷ लिखा कि रेल सेवा के सफल संचालन के लिए धार्मिक स्थलों का हटाया जाना आवश्यक है। देश में अन्यत्र भी देशी रियासतों में रेल मार्गों के बीच आने वाले धार्मिक स्थल निर्विवादित रूप से हटाये जा चुके थे। इन स्थलों को रेल सीमा से दूर करने पर आम लोगों को भी कम परेशानी का सामना करना पड़ेगा। कम्पनी ने धार्मिक भावनाओं को नुकसान पहुँचाए बिना इस विवाद को हल करने की इच्छा जाहिर की। 30 अक्टूबर, 1909 को पॉलिटिकल एजेन्ट कोटा झालावाड़ ने कोटा स्टेट के दीवान को इन्हें हटवाने की प्रार्थना करते हुए पत्र⁸ लिखा कि इन धार्मिक समाधियों को हटाना आम व्यक्तियों के हितों के साथ-साथ कम्पनी के हितों के लिए भी आवश्यक होगा। समाधियों को हटाने के सम्बन्ध में ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे कम्पनी के सेक्रेट्री ने कोटा झालावाड़ के पॉलिटिकल एजेन्ट को धार्मिक समाधियों के विषय में पत्र⁹ लिखकर अवगत करवाया।

3.2.3 रेल मार्गों को सड़कों से जोड़ना

प्रारम्भिक स्तर पर रेल मार्गों को छोटे-छोटे गाँवों और नगरों से नहीं जोड़ा जा सकता था इसलिए यह आवश्यक था कि गाँवों व नगरों को सड़क मार्ग द्वारा रेल्वे स्टेशनों से जोड़ा जाए। आर्थिक संकट से गुजर रही देशी रियासतों के सामने ये नई

समस्या पैदा हो गई कि नये सड़क मार्गों का निर्माण किया जाये जिससे गाँव तथा नगरों तक परिवहन के साधन सुगमता से पहुँच सके। रेल लाईनों के निर्माण का उद्देश्य कच्चे माल को जल्दी से जल्दी रेलवे स्टेशन और फिर बन्दरगाहों तक पहुँचाना था। यह तभी संभव था जब रेल लाईन के नजदीक के गाँवों को स्टेशनों से जोड़ा जाये। कोटा रियासत में गुना-बारां लाईन के प्रमुख स्टेशनों को जिनमें अटरू, छजावा, कवाई व अन्य प्रमुख स्टेशन थे, को जोड़ने के लिए कोटा रियासत ने नये सड़क मार्गों का निर्माण करवाया इस सम्बन्ध में चीफ इंजिनियर, गुना बारां रेलवे लाईन ने पॉलिटिकल ऐजेन्ट कोटा को 3 जुलाई, 1899 को पत्र¹⁰ लिखा जिसमें चीफ इंजिनियर ने अटरू, छजावा व कवाई को सड़क मार्ग से जोड़ने के बारे में लिखा। नये सड़क मार्गों को बनाने में होने वाला खर्च सभी रियासतों के लिए आर्थिक भार ही था। इसके लिए रियासतों ने विभिन्न प्रकार के करों में वृद्धि की। परिणामस्वरूप सामान्य जन-जीवन कष्टों से भर गया। “महाराज रामसिंह ने जयपुर में अंग्रेजी हितों को पूरा करने में पहल की। अजमेर से आगरा तक की सड़क का 215 कि.मी. का टुकड़ा जयपुर रियासत से होकर गुजरता था। जयपुर रियासत ने अपना कार्य 1867-68 तक पूरा कर लिया। अंग्रेजों ने खर्च की 20 प्रतिशत राशि, जो प्रोत्साहन के लिए दी जाती थी, जयपुर रियासत को दी। जयपुर रियासत ने बगरू होकर सांभर झील तक सड़क बनवाई।¹¹ नीमच-नसीराबाद मार्ग मेवाड़ राज्य क्षेत्र से होकर गुजरता था। इसलिए इसका खर्च मेवाड़ ने वहन किया। 1870-71 में यह मार्ग यातायात के लिए खोल दिया गया। तब भी इस पर यातायात नहीं बढ़ा, क्योंकि यह मार्ग कम आबादी वाले क्षेत्रों से गुजरता था। व्यापार काफिले पुराने मार्ग से ही आते जाते रहे।¹² हाड़ौती क्षेत्र में सड़क मार्गों का विकास देरी आरम्भ हुआ। बून्दी और टोंक रियासत आर्थिक संकट से गुजर रही थीं। कोटा राज्य में अव्यवस्था व्याप्त थी और बून्दी राज्य ऋण में डूबा हुआ था। बाद में चारों राज्यों की राजधानियों को जोड़ते हुए सड़क मार्गों का निर्माण करवाया गया। जिससे यह क्षेत्र सीधा रेल मार्गों से जुड़ सका।

3.2.4 प्लेटफार्मों का विस्तार

रेल लाईनों का विस्तार होने से राजस्थान में यातायात सुविधाओं का विस्तार हुआ और इन्हीं सुविधाओं के कारण व्यापार वाणिज्य में भी आश्चर्यजनक सुधार हुआ

तथा रियासतों की आर्थिक स्थिति भी सुधरने लगी। समय के साथ रेलवे लाईनों पर परिवहन का भार बढ़ गया तथा प्लेटफार्म भी छोटे पड़ने लगे। वस्तुओं के आयात-निर्यात तथा रियासतों में बढ़ती जनसंख्या के कारण लोगों को परेशानी का सामना करना पड़ा। बरसात में माल भीग कर खराब हो जाता था तथा लोगों को धूप में खड़े होकर रेलों का इंतजार करना पड़ता था। इन्हीं परेशानियों को ध्यान में रखकर प्लेटफार्मों के विस्तार की प्रक्रिया आरम्भ हुई। अटरू स्टेशन जो कि कोटा रियासत में था, का विस्तार करने की सिफारिश 24 नवम्बर, 1927 की रिपोर्ट¹³ में की गई। इसमें अटरू स्टेशन की समस्याओं को बता कर स्टेशन के प्लेटफार्म को 800 मीटर बढ़ाने की बात की गई।

वस्तु परिवहन भार में वृद्धि एवं वर्षा ऋतु में माल-असवाब खराब होने की समस्या को ध्यान में रखकर कोटा दरबार ने बारां स्टेशन पर तीन शेड डलवाने तथा तृतीय श्रेणी का वेटिंग रूम बनवाने की व्यवस्था की। इसकी एक प्रतिलिपी इंजिनियरिंग डिपार्टमेंट बम्बई को 17 जनवरी, 1928 को भेजी गई। प्रतिवेदन¹⁴ में प्लेटफार्म के विस्तार करने का उल्लेख है।

बारां और अटरू स्टेशनों के प्लेटफार्मों के विस्तार के बाद सालपुरा स्टेशन के विस्तार के लिए रेलवे के चीफ इंजिनियर ने कोटा दरबार को पत्र¹⁵ लिख कर प्लेट फार्म को 147 फीट बढ़ाने की स्वीकृति मांगी।

इसी तरह जयपुर, भरतपुर, जोधपुर, बाड़मेर, उदयपुर आदि रियासतों ने अपने अधीन आने वाले प्लेटफार्मों का समय समय पर विस्तार किया गया। कई स्थानों पर तो प्लेटफार्मों की संख्या 1 से 3 तक कर दी गई। विकास के क्रम में वर्तमान स्तर पर प्लेटफार्म की संख्या पन्द्रह से बीस तक हो गई है।

3.2.5 स्टेशनों के समान नाम होना

रेल लाईनों पर स्थित विभिन्न स्टेशनों के नामों को लेकर भी अनेक बार रेलवे विभाग को समस्याओं का सामना करना पड़ा। कभी-कभी नाम के उच्चारण की वजह से सामान निश्चित स्टेशन पर न पहुँच कर दूसरे स्टेशन पर पहुँच जाता था। जिससे

रेल्वे प्रशासन को समस्या का सामना करना पड़ता था, कवाई नाम का स्टेशन बीना-बारां लाईन पर स्थित था जिसका माल कभी कभी मोठपुर के पास वाले स्टेशन कवाई पर उतार लिया जाता था। इस समस्या के समाधान के लिए पहले कवाई को कवाई सालपुरा तथा दूसरे कवाई को कवाई मोठपुर के नाम से पुनः चिह्नित किया गया। इसी प्रकार की समस्या शेरगढ़ के नाम से होती थी। इस समस्या का समाधान करने के लिए कोटा के पॉलिटिकल एजेंट ने कोटा दरबार को नाम सम्बन्धी संशय को दूर करने के विषय में 23 जुलाई, 1904 को पत्र¹⁶ लिखा।

अटरीया व अटरू स्टेशन के नाम की समानता से भी इस प्रकार की समस्या होती थी। अटरीया स्टेशन ग्वालियर दरबार के क्षेत्र में आता था, जबकि अटरू कोटा दरबार के क्षेत्राधिकार में आता था। अटरू स्टेशन का नाम परिवर्तन करने के लिए ट्रेफिक मैनेजर ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे कम्पनी ने पॉलिटिकल एजेंट को पत्र लिखकर इस समस्या से अवगत करवाया, जिसमें नामों की समानता के कारण व्यावहारिक समस्याओं का जिक्र किया गया और अटरू स्टेशन का नाम परिवर्तन की माँग पत्र¹⁷ के माध्यम से की।

इस पत्र के जवाब में कोटा के दीवाने ने 21 जनवरी, 1909 को कोटा रियासत के पॉलिटिकल एजेंट को अपने पत्र¹⁸ लिखा कि अटरू स्टेशन एक बड़ा और जाना पहचाना गाँव है। इसके नाम को बदला नहीं जा सकता।

3.2.6 भूमि अधिग्रहण

बीसवीं शताब्दी में राजस्थान विभिन्न देशी रियासतों में बटा हुआ था। इनकी सीमाएँ आपस में मिली हुई थी। रेल मार्गों को बनाने के लिए विभिन्न रियासतों का सहयोग आवश्यक था। क्योंकि रेल मार्गों को कई रियासतों से गुजरना था। प्रत्येक राज्य की अपनी अलग-अलग समस्याएँ थी। रेल्वे लाईन बिछाने के लिए भूमि आवश्यक थी। अतः अलग-अलग रियासतों से तत्कालीन ब्रिटिश भारत सरकार ने आवश्यक भूमि को अधिग्रहण करने की योजना बनाई। कुछ राज्यों से रेलमार्ग के लिए आवश्यक भूमि स्थाई रूप से देने के लिए कहा गया। उस भूमि पर जो भी भवन आदि होंगे वह सब

अंग्रेजी सरकार को निःशुल्क दे दिये जायें तथा कुछ रियासतों से शर्तों के साथ भूमि अधिग्रहित की गई। कुछ रियासतों ने इस प्रकार की शर्तों पर आपत्तियाँ भी की, वे अपनी शर्तों के साथ ही भूमि देना चाहते थे। 1864-65 ई. में जयपुर नरेश रामसिंह ने अंग्रेजी सरकार द्वारा प्रस्तावित शर्तों पर कुछ आपत्तियाँ की। वह भूमि तथा उस पर स्थित भवन के लिए क्षतिपूर्ति तथा राज्य क्षेत्र में रेलों में किये गये अपराध पर राज्य प्रशासन का अधिकार चाहते थे। अन्य राज्यों ने अंग्रेजी सरकार की शर्तों पर भूमि देना स्वीकार कर लिया। अन्ततः रामसिंह ने भी अपनी आपत्तियाँ कुछ आश्वासन मिलने पर वापस ले ली। संभवतः ये आश्वासन किसी विवाद में जयपुर के पक्ष का समर्थन करने से सम्बन्धित थी।¹⁹

रेल लाईनों के मार्ग में आने वाले प्रमुख स्टेशनों की भूमि को किस प्रकार लिया जाये तथा ये भूमि रेल्वे को निःशुल्क दी जाये या फिर शुल्क लिया जाये, शुल्क लिया जाये तो दर क्या होगी। इस सम्बन्ध में निर्णय लेना आवश्यक था। इस भूमि अधिग्रहण को लेकर रेल निर्माण कम्पनियों, पॉलिटिकल एजेन्टों तथा देशी रियासतों के मध्य पत्र व्यवहार आरम्भ हुए।

कोटा-बारां रेल मार्ग में पड़ने वाले सभी गाँवों की भूमि का उपयोग हो रहा था। इसलिए सभी गाँवों को क्षतिपूर्ति देने का निश्चय किया गया। रेल्वे लाईन के मध्य पड़ने वाले गाँवों खेड़ली और पंड़िया के सम्बन्ध में जानकारी कोटा दीवान को पॉलिटिकल एजेन्ट के द्वारा 4 मई, 1906 में लिखे एक पत्र²⁰ द्वारा प्रदान की गई। रेल मार्गों के लिए किसानों से जो भूमि अधिग्रहित की गयी, वह कृषि भूमि थी जिससे किसानों को अपने परम्परागत कृषि क्षेत्र से भी वंचित होना पडा। हजारों किसानों की कृषि भूमि तो दो टुकड़ों में इस प्रकार विभाजित हो गयी कि रेल लाईन के एक तरफ तो कुँआ था और दूसरी तरफ भूमि जिस पर सिंचाई करना भी कठिन हो गया।

3.2.7 रेलों पर क्षेत्राधिकार तथा प्रबन्ध नियन्त्रण

राजस्थान में रेल मार्गों के विकास के पश्चात यह समस्या सामने आई की, इन रेल मार्गों का प्रबन्धन किसके द्वारा किया जाये तथा कितना क्षेत्र किस रियासत के अधीन रखा जाये या स्वतंत्र निकाय की स्थापना कर राजस्थान के सम्पूर्ण रेल

परिचालन का प्रबन्ध उसे सौंपा जाये। भारत की अंग्रेजी सरकार रेलों के विस्तार पर पूँजी लगाने की स्थिति में नहीं थी। निजी कम्पनियाँ भी उसी क्षेत्र में रेल विस्तार की इच्छुक थी, जहाँ पर सम्भावित आय अधिक हो सके। अंग्रेज अधिकारी तो यह चाहते थे कि राजपूत रियासतों के द्वारा रेल्वे निर्माण में पूँजी लगाई जाये और उन्हें प्रबन्धन के लिए अंग्रेज सरकार को दे दिया जाये, इस समस्या को लेकर अंग्रेज अधिकारियों तथा देशी रियासतों में पत्र व्यवहार होता रहा। कम्पनी सरकार, रियासतों पर उस हद तक शर्तें लगाने की कोशिश करती थी, जहाँ तक उसे दबाया जा सके।

बीकानेर के पॉलिटिकल एजेन्ट ने 1888 ई. में जबकि वह बीकानेर शासन की संरक्षक समिति का संचालन कर रहा था, एक रेल मार्ग निर्माण की योजना बनाई, जिससे जोधपुर और बीकानेर राज्यों के भीतरी क्षेत्रों को अंग्रेजी व्यापार के प्रभाव में लाया जा सके। अंग्रेजी सरकार अपने सामरिक उद्देश्यों की पूर्ति के लिए सिन्धु नदी के क्षेत्रों को राजस्थान के अन्य राज्यों से जोड़ना चाहती थी। इसके लिए जोधपुर-बीकानेर योजना को स्वीकृति दी गई। अन्य रेल कम्पनियों ने इस योजना के समानान्तर अथवा मुकाबले में अन्य किसी रेल योजना के संचालन से इन्कार कर दिया। जोधपुर राज्य के क्षेत्र से रेल निर्माण आरम्भ हुआ और उसका नियंत्रण जोधपुर दरबार को दे दिया गया। यहाँ पर यह शर्त रखी गई कि भारत सरकार अपने अधिकारियों से इस योजना का निरीक्षण करवा सकती थी। जोधपुर रेल लाईन पर प्रबन्ध का अधिकार जोधपुर रियासत का ही था। इसलिए जोधपुर के निवासियों को अधिक नौकरी के अवसर मिले, जबकि जयपुर में ऐसा नहीं था। 1906 ई. बॉम्बे-बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे कम्पनी ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे कम्पनी और जयपुर दरबार में सांगानेर-सवाईमाधोपुर रेल संचालन का अनुबन्ध हुआ और उसके अनुसार इस रेलमार्ग का खर्च आय के अनुपात में किया जाना निश्चित किया गया, जो बॉम्बे-बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे का सामान्य व्यय प्रतिशत था। इसके अतिरिक्त दरबार ने पुलिस बल का खर्च वहन करने का उत्तरदायित्व भी स्वीकार किया।²¹ उदयपुर में राणा फतेहसिंह अंग्रेजों की नीतियों से परिचित था, वह अंग्रेज अधिकारियों को चित्तौड़-उदयपुर रेल लाईन का प्रबन्ध संचालन न देकर मेवाड़ राज्य सरकार द्वारा ही करना चाहते थे। ए.जी.जी. ने महाराजा से बात करके उन्हें रेल निर्माण की योजना के पक्ष में सहमत कर लिया, लेकिन मूल बात रेलों

के नियन्त्रण पर थी। महाराणा की रेल लाईन के संचालन पर नियन्त्रण की बात स्वीकार कर लेने पर रेल मार्ग निर्माण योजना की क्रियान्विति में कोई कठिनाई नहीं रही। इस रेल लाईन का प्रबन्ध मेवाड़ दरबार के हाथ में था।

रेलों के नियंत्रण पर निजी रेल निर्माण कम्पनियों, अंग्रेजी सरकार तथा देशी रियासतों के द्वारा प्रयास किये गये। कुछ स्थानों पर प्रबन्धन एवं संचालन का अधिकार देशी रियासतों को मिला और कुछ स्थानों पर निजी रेल निर्माण कम्पनियों के द्वारा रेलों का संचालन किया गया।

3.2.8 पूँजी विनियोग

रेल्वे जैसे भारी भरकम उद्यम को स्थापित करने के लिए पूँजी की आवश्यकता थी। इस पूँजी की व्यवस्था कहाँ से की जाये? किस प्रकार निजी कम्पनियों को रेल निर्माण में पूँजी लगाने के लिए राजी किया जाये? किस प्रकार देशी रियासतों के हिस्से को निर्धारित कर उनसे पूँजी लगवाई जाये? पूँजी से सम्बन्धित उक्त समस्याएँ भारत की रेल निर्माण नीति के दौरान सामने आयी। इन समस्याओं का समाधान करने के लिए देशी राजाओं, पॉलिटिकल एजेन्टों एवं निजी रेल निर्माण कम्पनियों के मध्य पत्र व्यवहार हुए कई शर्तों के साथ रेल निर्माण का कार्य प्रारम्भ हुआ।

सर्वप्रथम निजी रेल कम्पनियों को रेल निर्माण में पूँजी लगाने के लिए राजी किया गया। जिसके लिए कम्पनी सरकार ने गारंटी नीति की व्यवस्था की। इसके तहत रेल निर्माण प्रक्रिया में पूँजी लगाने पर हर स्थिति में पूँजीपतियों को लाभ की गारंटी देना था। हानि होने पर इसकी भरपाई सरकार के द्वारा की जानी तय की गयी। इस प्रकार की योजना के आते ही पूँजीपतियों व निजी कम्पनियों ने रेल निर्माण में पूँजी लगाना प्रारम्भ कर दिया।

दूसरी तरफ राजाओं द्वारा स्वयं की रियासतों में रेल मार्ग निर्माण कार्य प्रारम्भ किया, जिसमें पूँजी स्वयं रियासतों को ही लगानी थी जो उनके राज्य के विकास के लिए आवश्यक माना गया। कुछ मार्गों पर कम्पनी सरकार तथा रियासतों ने आपसी सहयोग से पूँजी लगा कर रेल परिवहन को प्रारम्भ करने का मार्ग प्रशस्त किया गया।

रियासतों ने आपसी सहयोग से तथा ब्रिटिश सरकार के दबाव के चलते भी रेल परिवहन निर्माण में पूँजी लगाना स्वीकार किया। जोधपुर—बीकानेर रेल लाईन निर्माण के दौरान प्रारंभ में तो जोधपुर शासक ने पूँजी की कमी का हवाला देकर लाईन निर्माण के लिए मना कर दिया। लेकिन जब बीकानेर राज्य जोधपुर को रेल निर्माण के लिए धन देने को तैयार हो गया तो जोधपुर ने भी इस योजना में सम्मिलित होने के लिए हाँ कर दी। बीकानेर को ऋण देने में आपत्ति इसलिए नहीं की क्योंकि अंग्रेजी सरकार उसे चुकाए जाने का आश्वासन देने को तैयार थी।²²

कुछ राज्यों ने ब्रिटिश परामर्श पर रेल मार्गों के विस्तार का कार्य स्वयं न कर के ब्रिटिश सरकार अथवा निजी कम्पनियों पर छोड़ दिया और उसका वित्तीय भार स्वयं वहन किया। जयपुर राज्य ने सांगानेर—सवाईमाधोपुर रेल लाईन का निर्माण 1884—85 में इसी आधार पर किया।

3.2.9 कर वसूली तथा सुरक्षा

राजस्थान में रेल मार्गों का निर्माण निजी कम्पनियों, ब्रिटिश भारत सरकार तथा देशी रियासतों के सहयोग से हुआ। यातायात के नये मार्गों का निर्माण कहीं राज्यों ने अपने साधनों से, कहीं पर अंग्रेजों ने और कहीं पर राज्यों और ब्रिटिश सरकार के सम्मिलित साधनों से हुआ था। रेल मार्गों के निर्माण के बाद अब यह समस्या पैदा हुई कि परिवहन शुल्क कितना और कहाँ—कहाँ वसूला जाये ?

इस सम्बन्ध में ब्रिटिश नीति भी न तो स्पष्ट थी और न ही एक समान। 1869 ई. में धौलपुर राज्य की आर्थिक कठिनाइयों को देखते हुए उसे आगरा—बम्बई रेल मार्ग पर परिवहन शुल्क लगाने की अनुमति दे दी गई। लेकिन अन्य राज्यों को इस प्रकार के कर लगाने का अधिकार नहीं दिया गया। प्रारंभ में कि अंग्रेजी सरकार ने देशी राज्यों को कुछ क्षतिपूर्ति देकर सीमा शुल्क समाप्त करवाने का विचार किया। मगर बाद में ब्रिटिश सरकार को इस नीति को छोड़ना पड़ा क्योंकि इन मार्गों पर गंभीर समस्याएँ उत्पन्न हो सकती थी। बाद में सरकार ने बिना क्षतिपूर्ति के राज्यों पर दबाव डालकर ये सीमा शुल्क समाप्त करवा दिया। 1868 ई. में धौलपुर रियासत ने अंग्रेजी सामान पर पारगमन शुल्क लगाने की योजना बनाई। परन्तु अंग्रेज सरकार यह नहीं चाहती थी कि

इस प्रकार के करों से स्थानीय माल से अधिक मूल्य अंग्रेजी सामान का हो जाये तथा उन्हें हानि उठानी पड़े। अतः इस प्रकार का कोई शुल्क नहीं लगाया गया।

अधिकांश रियासतों में इन शुल्कों पर कोई भी केन्द्रीय नियंत्रण नहीं था। अपनी जागीरों में जागीरदार तक सीमा शुल्क लगाते थे। 1869–70 ई. जोधपुर राज्य की आय का 40 प्रतिशत नमक और सीमा शुल्क से प्राप्त होता था। पारगमन करों का बोझ प्रत्येक वस्तु पर अलग-अलग होता था और यह उसके मूल्य पर निर्भर होता था। एक बैल के भार पर यह कर 0.30 पैसे (यदि अनाज अथवा नमक लदा हो) 28.62 रूपये, (अगर सिल्क या पश्मीना लदा हो) 70 रूपये, (यदि जफरान लदी हो) तक लिया जाता था।²³ इतना कर लगने के बाद भी कर की यह मात्रा ज्यादा नहीं थी, परन्तु सरकार सीमा शुल्क व पारगमन शुल्क को समाप्त करना चाहती थी, क्योंकि इससे राज्यकोष में आय नहीं होती थी। 1968 के पश्चात सीमा शुल्क तथा पारगमन शुल्कों को समाप्त करना प्रारम्भ कर दिया गयज़ं

3.3 राजस्थान में रेल परिवहन स्थापित करने के शुरुआती प्रयास

1857 ई. की क्रान्ति के दौरान अंग्रेजों को अपनी सेनाएँ एक स्थान से दूसरे स्थान पर भेजने में अत्यधिक परेशानी का सामना करना पड़ा। यातायात के साधनों की कमी के कारण ही इस क्रान्ति पर काबू पाने में लम्बा समय लगा। अतः क्रान्ति के तुरन्त बाद ही अंग्रेज कम्पनी ने भारत में यातायात के साधनों के विकास पर बल दिया। राजस्थान में कोटा तथा जोधपुर रियासतों की क्रान्ति ने अत्यधिक भयावह रूप धारण कर लिया था। इसलिए भी राजस्थान में यातायात के साधनों के विकास पर अत्यधिक ध्यान दिया गया।

राजस्थान में रेलों का निर्माण अखिल भारतीय रेल नीति के अधीन ही किया गया। राजस्थान में रेल सेवा स्थापित करने का प्रयास आगरा स्थित उत्तर पश्चिमी प्रान्तों के लेफ्टिनेंट गवर्नर के सचिव मिस्टर आर.एन.सी. हैमिल्टन ने किया। 1843 ई. में भारत के गवर्नर जनरल लॉर्ड एलनबरो थे, के आगरा की यात्रा पर आने पर, हैमिल्टन ने भरतपुर रियासत में रेल लाईन बिछाने का प्रस्ताव रखा और इससे ब्रिटिश सरकार को होने वाले फायदों से गवर्नर जनरल को अवगत करवाया एलनबरो की मूक सहमति

के बाद भरतपुर रियासत के तत्कालीन महाराजा बलवन्त सिंह को इसके लिए तैयार करना आवश्यक था। अतः इसके लिए भी हैमिल्टन ने प्रयास आरम्भ किये, परन्तु जैसा संभावित था भारतीय नरेश अभी तक रूढ़िवादिता की जंजीरों में जकड़े हुए थे। इस दिशा में बातचीत आगे नहीं बढ़ सकी। हैमिल्टन ने अपने प्रयासों के फलस्वरूप लॉर्ड एलनबरो की तरफ से वाष्प गाड़ी का एक मॉडल महाराजा को भेंट स्वरूप देने की पेशकश की, ताकि उससे प्रभावित होकर वे अपनी रियासत में रेलगाड़ी चलाने की अनुमति दे दें। हैमिल्टन ने 24 व 26 अगस्त 1844 को सरकार को भेजे पत्र²⁴ में इसका उल्लेख किया है।

भरतपुर महाराजा को वाष्पगाड़ी का मॉडल भेंट स्वरूप देने की बात की शुरुआत के सम्बन्ध में हैमिल्टन लिखता है कि, जब मैं उत्तरी पश्चिमी प्रान्तों के लेफ्टिनेंट गर्वनर के कार्यालय में सचिव के पद पर था और लॉर्ड एलनबरो आगरा में थे। वाष्पगाड़ी का मॉडल भेंट में देने की बात इस आशा से हुई थी, कि महाराजा इसके उपयोग से प्रभावित होकर अपनी रियासत से वाष्पगाड़ी या ट्रॉम गाड़ी निकालने दें। आगरा में सरकारी, गैर सरकारी इमारतों और नहरों आदि बनाने के प्रयोग में आने वाला पत्थर भरतपुर राज्य की खानों से आता है, मुख्य तौर पर रूपवास से।

अभी तक यह पत्थर बैलगाड़ी से आता था परन्तु मार्ग की विकटता और अत्यधिक मिट्टी होने के कारण लागत बढ़ जाती थी। इसके अलावा कुम्हेर व डीग में तैयार किया जाने वाला नमक भी भरतपुर से होकर आगरा आता था। कुछ मात्रा में कपास भी भरतपुर से, मुख्यतया मथुरा के पास स्थित कौसी (कस्बा) से आता था। कौसी से दिल्ली की तरफ होड़ल (कस्बा) हमारी जकात चुंगी का मुख्य केन्द्र है। यदि एक रेलगाड़ी होड़ल या कौसी से आरम्भ होकर डीग, कुम्हेर, भरतपुर और रूपवास होती हुई आगरा के लिए निकल जाये, तो इमारती पत्थर, नमक और कपास हमें आगरा से कम समय तथा कम लागत पर उपलब्ध हो सकेंगे और फतेहपुर सीकरी व अन्य मार्गों से आने वाला माल भी इस रेलमार्ग से आने लगेगा। इस तरह की भेंट यदि मालवा के कुछ शासकों को भी दी जावे तो हमें काफी लाभ होगा। भारत के तत्कालीन

गवर्नर जनरल लॉर्ड हार्डिंग प्रथम ने भरतपुर के महाराजा बलवंतसिंह को अपने 31 अगस्त, 1844 के पत्र²⁵ में इसके बारे में लिखा –

ये वस्तुएँ मेरे पूर्ववर्ती गवर्नर जनरल लॉर्ड एलनबरो ने आपको मित्रतावश भेंट देने का वायदा किया था। मुझे आशा एवं विश्वास है कि इंग्लैण्ड वासियों द्वारा किये गये विज्ञान के इस आविष्कार का आप उपयोग कर सकेंगे। मैंने आगरा स्थित अपने लेफ्टिनेन्ट गवर्नर को निर्देश दे दिये है कि वे आपको ये वस्तुएँ भेंट करें और इनके साथ ऐसे व्यक्ति, जो इस तकनीक को जानते हो भेजें तथा इनकी बारीकियाँ आपको समझा सके। महाराज बलवन्त सिंह ने इस भेंट को स्वीकार करते हुए अपने 23 अक्टूबर 1844 के पत्र²⁶ में लिखा

आप द्वारा भेंट किया गया वाष्पगाड़ी का मॉडल प्राप्त हुआ। यह वाष्पगाड़ी एक अद्भुत मशीनरी है जैसी पहले कभी ईजाद नहीं हुई। वास्तव में यह नदी की धारा के वेग से कहीं अधिक रफ्तार से चलती है, वे लोग जिन्होंने इसका आविष्कार किया है, निश्चित ही प्रशंसा के पात्र है। इसे देखकर मुझे जो प्रसन्नता हुई, उसे मैं पूरी तरह बयान नहीं कर सकता, किन्तु इसके पश्चात बात कुछ आगे नहीं बढ़ सकी।

3.4 रेल परिवहन में गारंटी पद्धति एवं उसका प्रभाव

विश्व में औद्योगिकरण और आर्थिक विकास में रेल परिवहन सेवा का योगदान सराहनीय है। यातायात परिवहन की सुविधा के बिना भारी वस्तुओं का एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाना अथवा बड़े पैमाने पर उत्पादित वस्तुओं का व्यापार संभव नहीं हो सकता था। अंग्रेजों ने भारत में रेल विकास की योजना बनाई, इसलिए उन्हें भारत के आर्थिक विकास अथवा भारत के आधुनिकीकरण का श्रेय दिया जाता है। भारत में आर्थिक विकास अन्य देशों की तरह नहीं हुआ जैसे जापान जर्मनी, कनाडा, ऑस्ट्रेलिया में हुआ, क्योंकि इन देशों की रेल निर्माण नीति अंग्रेजों की रेल निर्माण नीति से भिन्न थी।

भारत में रेल निर्माण का प्रारम्भ गारंटी नीति के तहत हुआ। भारतीय उपनिवेश को अंग्रेजी सरकार ने एक बाजार के रूप में उपयोग किया। औद्योगिक क्रांति के

फलस्वरूप इंग्लैण्ड में उस समय अतिरिक्त पूँजी बहुत थी और वह विभिन्न देशों में विनियोग के अवसर ढूँढ़ रही थी।²⁷ इस पूँजी के लिए सर्वाधिक अच्छा उद्योग भारत का रेल निर्माण उद्योग ही था। क्योंकि वहाँ की नीति निर्धारक वह स्वयं ही थी।

रेल निर्माण की योजना अंग्रेजी उद्देश्यों के साथ-साथ उस वित्त पद्धति में थी, जिसके आधार पर यह कार्य आरम्भ किया गया था। इस पद्धति का नाम गारंटी पद्धति था।²⁸ इस नीति के अधीन निजी कम्पनियों को सरकारी देखरेख में रेल मार्ग की निर्माण प्रक्रिया आरम्भ करने को कहा गया। इन कम्पनियों को रेलवे मार्गों के लिए मुफ्त भूमि प्रदान की गई और जितनी पूँजी ये कम्पनियाँ लगायेगी उस पर 4.5 प्रतिशत से 5 प्रतिशत तक ब्याज की गारन्टी दी गई। यदि किसी रेल मार्ग से इन कम्पनियों को अधिक लाभ प्राप्त होगा, तब ये कम्पनियाँ आधा अतिरिक्त लाभ सरकार की उस राशि को पूरा करने के लिए देगी। जो लाभ न होने के वर्षों में उसने (सरकार) कम्पनी को दिया था। गारंटी पद्धति में एक शर्त यह भी थी कि कम्पनियाँ अपने कर्मचारियों की भर्ती स्वयं कर सकती थी तथा सरकार चाहे तो इन रेलों को 25-50 वर्षों पश्चात खरीद सकती थी। इस पद्धति को अत्यधिक तीव्र आलोचना एवं समर्थन प्राप्त हुआ। यह कहा गया कि भारत में रेल परिवहन सेवा स्थापित करने के लिए भारत में पूँजी विनियोग के लिए उपलब्ध नहीं थी तथा बिना गारंटी दिये कम्पनियाँ भारत में पूँजी विनियोग के लिए तैयार नहीं थी। अतः भारत में रेल सेवा स्थापित करने के लिए गारन्टी पद्धति आवश्यक थी।

वास्तविकता यह थी कि गारंटी प्रणाली से अंग्रेजी पूँजी विनियोग सरल न होकर और अधिक जटिल हो गया, क्योंकि 4.5 से 5 प्रतिशत ब्याज पर व्यापारी तथा पूँजीपति वर्ग पूँजी लगाने के लिए तैयार न था। यह ब्याज केवल उस वर्ग के लिए आकर्षक हो सकता था जो व्यापार अथवा उद्योगों में न लगा हुआ हो और जिसके पास पूँजी विनियोग के अवसर न हो। इस प्रणाली में सबसे बड़ा दोष यह था, कि भारत में रेल परिवहन सेवा की स्थापना प्रारम्भ से ही फिजूल खर्ची के साथ हुई। पूँजी विनियोग करने वाली कम्पनियों को रेल लाईन बिछाने में किफायत अथवा जल्दी की कोई आवश्यकता ही नहीं थी, क्योंकि उन्हें जितना लाभ रेलमार्गों के निर्माण कार्य में मिल

रहा था उतना लाभ इस कार्य के पूरा होने अथवा लाभप्रद होने में नहीं मिल सकता था। फिजूल खर्ची से भी लाभ ही प्राप्त होता था, क्योंकि पूँजी पर लाभ की गारंटी थी। अंग्रेजी कम्पनियाँ रेलों से संबन्धित प्रशासन को बहुत खर्चीली बनाकर दोहरा लाभ उठाती थी।

एक ओर कम्पनी के संचालक अपने संबन्धियों को उच्च पद प्रदान करते दूसरी ओर वह समस्त खर्च पूँजी विनियोग में शामिल हो जाता था। भारत में रेल मार्ग निर्माण का औसत खर्च 20 से 30 हजार पाउण्ड प्रति मील था। जबकि इंग्लैण्ड में यह केवल 9,000 पाउण्ड होता था। रेल निर्माण कम्पनियों के द्वारा भारत में रेल परिवहन मार्ग स्थापना में लगाई गई पूँजी पर 4.5 प्रतिशत ब्याज भारत को चुकाना पड़ा। यह भारत से धन निष्कासन की प्रक्रिया थी, जिसका उल्लेख दादाभाई नौरोजी ने अपनी पुस्तक पावर्टी एण्ड अनब्रिटिश रूल इन इण्डिया में किया है। यदि गारंटी पद्धति के अधीन रेलों का निर्माण भारत में न किया होता तो कम से कम रेलों में लगाई गई पूँजी भारतीय राष्ट्रीय संपत्ति में सम्मिलित हो जाती और ब्याज के रूप में भारतीय धन का निष्कासन न होता। अगर भारत की ही पूँजी इस उद्योग में लगाई जाती तो इसकी सहायता से देश में अन्य सहायक उद्योग स्थापित होते, परन्तु ऐसा कुछ भी नहीं हुआ। रेल लाईनों में इस्तेमाल होने वाला छोटे से छोटा पुर्जा तथा रेलों के इंजन भी इंग्लैण्ड से मंगाने पड़ते थे।

प्रथम विश्वयुद्ध ने भारत में रेल परिवहन सेवा की स्थापना कार्य को धीमा कर दिया, क्योंकि इस समय इंग्लैण्ड विश्वयुद्ध में उलझ गया तथा भारत में इंग्लैण्ड से आयात होने वाले माल में ठहराव की स्थिति आ गई। इसके साथ-साथ रेल निर्माण कम्पनियों के प्रधान कार्यालय इंग्लैण्ड में थे, अब उन्हें भारत में उद्योग स्थापित करने में कोई लाभ नहीं था।

भारत में गारंटी प्रणाली ने तीन चरणों में रेल निर्माण प्रक्रिया में योगदान दिया।

पहला चरण 1849–69 प्रारम्भिक गारंटी प्रणाली

द्वितीय चरण 1869–82 राज्य के सहयोग से निर्माण

तृतीय चरण नयी गारंटी प्रणाली

3.4.1 प्रथम चरण

प्रारम्भ में ब्रिटिश सरकार ने रेल लाईनों में स्वयं पूँजी नहीं लगाई। यह मानकर कि इसमें इंग्लैण्ड के पूँजीपति भारत में रेल निर्माण के प्रारम्भिक काल में काफी धन व्यय करेंगे तथा सरकार को उतना लाभ भी नहीं मिलेगा, जितना कि धन को अन्य कार्यों में लगाने से मिलता है, सरकार ने ब्रिटेन के पूँजीपतियों से गारंटी पर यह कार्य करवाने का निश्चय किया।

1845 ईस्वी में ईस्ट इण्डिया रेल्वे कम्पनी और ग्रेट इण्डिया पेनिनसुला रेल्वे कम्पनी ने परीक्षण के तौर पर रेल मार्ग निर्माण की प्रक्रिया प्रारम्भ करने के प्रयास किये, जिसमें गारंटी योजना के तहत रेल निर्माण में पूँजी पर 3 प्रतिशत ब्याज दर रखने की गारंटी दी गई। बाद में 1847 ई. में यह दर बढ़ा कर 5 प्रतिशत तक कर दी गई। ब्याज दर इसलिए बढ़ाई गई, क्योंकि इतनी कम दर में कोई भी निजी रेल निर्माण कम्पनी पूँजी लगाने को तैयार नहीं हुई। इस प्रक्रिया के तहत पहला समझौता 1849 ई. में ईस्ट इण्डिया रेल्वे कम्पनी और ग्रेट इण्डिया पेनिनसुला रेल्वे कम्पनी में हुआ, प्रथम वास्तविक निर्माण लॉर्ड डलहौजी के टू मिनट्स 4 जुलाई 1850 एवं 20 अप्रैल, 1853 के बाद प्रारम्भ हुआ।²⁹ इस प्रणाली में 4.5 से 5 प्रतिशत तक की दर रखी गई तथा 25 से 50 वर्ष बाद सरकार रेल मार्गों को खरीद सकती थी। इस प्रणाली में यह भी निर्धारित किया गया कि रेल निर्माण करने वाली कम्पनियों को भूमि निःशुल्क उपलब्ध करवाई जायेगी। गारंटी शुदा ब्याज से अधिक लाभ की प्राप्ति होने पर कम्पनियों एवं सरकार के मध्य इसे बराबर बाँटा जाना तय किया गया। रेलों के संचालन, किराया व भाड़े की दरों का निर्धारण व निरीक्षण का अधिकार सरकार ने अपने पास रखा। यहाँ इस बात की छूट दी गई कि निजी कम्पनियाँ कर्मचारियों की नियुक्तियाँ अपने स्तर पर कर सकती थी। इस चरण में रेल लाईनों के निर्माण की गति धीमी रही। 1856 ईस्वी तक 21 मील लंबी रेल लाईन का निर्माण हुआ। 1858 ई. तक यातायात के लिये 288 मील लम्बी रेल लाईन खोली गई, इसमें बम्बई से थाणा 21 मील, कलकत्ता से रानीगंज 121 मील, मद्रास से अकार्ट (कर्नाटक) तक 65 मील लम्बी रेल लाईन थी। इस प्रणाली को प्रारंभ करते समय इसके दोषों पर संभवतः ध्यान नहीं दिया गया। परन्तु समयानुसार इसके दोष सामने आने लगे। निजी कम्पनियों को कर्मचारी नियुक्त करने की जो छूट प्रदान

की गई, उसमें अनियोजित तरीके से कर्मचारी लगाये गये। क्योंकि निजी कम्पनियाँ यह जानती थी कि उन्हें हर हाल में पूँजी पर गारंटी ब्याज मिलना है। रेल निर्माण करने में अवाँछनीय विलम्ब किया गया तथा मितव्ययता के स्थान पर भारी खर्च किया गया। अंग्रेजी कम्पनियों ने इंजन, रेल डिब्बे तथा अन्य आवश्यक मशीनों को इंग्लैण्ड से आयात किया, जिससे भारतीय धन निष्कासन हुआ।

3.4.2 द्वितीय चरण

यह चरण 1869–82 के मध्य चला जब प्रथम गारंटी प्रणाली के दोष सामने आने लगे। लॉर्ड लॉरेन्स ने 9 जनवरी, 1869 के अपने भाषण में इसके बारे में बताया तथा रियासतों के नये सचिव ड्यूक ऑफ आर्गिल ने 1869 ई. में प्रत्यक्ष राजकीय निर्माण के द्वारा रेल निर्माण की प्रक्रिया को स्वीकार किया।³⁰ इस प्रणाली में प्रत्यक्ष रूप से सरकार द्वारा रेल निर्माण के लिए धन लगाने की बात की गई। राजस्थान में रेल परिवहन की स्थापना इसी समय आरम्भ हुई। प्रारम्भिक स्तर पर रेल मार्गों को राज्यों द्वारा ही निर्मित किया जाये और दूसरे जो पुरानी गारन्टी योजना के तहत रेल निर्माण की प्रक्रिया चल रही है, उसमें राज्यों का सहयोग लिया जाये। इस प्रकार निर्मित रेल लाईनों को 6 महीने के नोटिस के बाद सरकार द्वारा खरीदा जा सकता था। इस प्रणाली के तहत अधिकतर छोटी रेल लाईनों (नैरो गेज) का ही विकास किया गया। क्योंकि सरकार आर्थिक तंगी से गुजर रही थी। इस समय 300 मील की दर से 10,000 मील लम्बी रेल लाईन निर्माण का लक्ष्य रखा गया, जिसका खर्च 12,000 पाउण्ड प्रति मील आया। इस समय रेल निर्माण में मितव्ययता लाई गई। कम्पनियों के प्रबंधन वाले रेलमार्गों की तुलना में निर्माण लागत में कमी आई। परन्तु संचालन लागत की अधिकता से समस्याएँ उत्पन्न हुईं। 1880 ईस्वी के पश्चात सरकार इस प्रणाली के अनुसार कार्य करने में सक्षम नहीं रही। इस समय अफगान युद्ध, रुपये के विनिमय मूल्य में गिरावट तथा इस समय के भीषण अकालों के कारण सरकार आर्थिक संकट से गुजर रही थी। अकाल आयोग की रिपोर्ट के अनुसार अकाल राहत के दौरान अत्यधिक रेलमार्ग बनाने का लक्ष्य रखा गया, जिसे सरकार पूरा करने में असमर्थ थी। ऐसी स्थिति में प्रत्यक्ष राजकीय प्रणाली को समाप्त कर नई गारंटी प्रणाली को अपनाया गया। इस चरण में रेल निर्माण की प्रक्रिया धीमी रही।

3.4.3 तृतीय चरण

यह चरण 1882–1924 ई. तक चला। इसमें रेल मार्ग के निर्माण में जहाँ आवश्यक हो इस नई गारंटी पद्धति को अपनाया गया तथा इसके साथ साथ राज्यों के द्वारा भी रेल निर्माण कार्य होते रहे। इस समय रेल निर्माण कार्य अकाल राहत कोष से भी किये गये। इस चरण में रेल्वे को राज्यों की संपत्ति घोषित कर दिया गया। मात्र पूँजी उपलब्ध कराने का कार्य कम्पनियों को दिया गया तथा सरकार चाहे तो 25 साल बाद रेल लाईनों को खरीद सकती थी। इस काल में कम्पनियों की पूँजी पर गारंटी की दर 3.5 प्रतिशत रखी गई।

राजस्थान में रेल परिवहन सेवा की स्थापना और विकास द्वितीय चरण (1869–82) के दौरान हुआ। इस समय रेलों का निर्माण रियासतों के द्वारा आरम्भ कर दिया गया। भारत सरकार ने गारंटी पद्धति को छोड़कर निजी कम्पनियों के योगदान को कम कर दिया। राज्य सरकारों ने खर्च कम करने के लिए कम चौड़ाई की पटरियाँ बिछाईं। गारंटी पद्धति में रेल पटरियों का निर्माण अत्यन्त खर्चीला था। लगभग एक दशक तक राज्य के नियंत्रण में रेलों का निर्माण तथा रेल मार्गों का विस्तार हुआ और उसके पश्चात पुनः गारन्टी पद्धति में फेर बदल कर निजी कम्पनियों को रेल निर्माण की अनुमति दे दी गई। 1868 ईस्वी के पश्चात दिल्ली अहमदाबाद रेलमार्ग का निर्माण कराने का निश्चय किया गया तथा खर्च की मात्रा कम करने के लिए मीटर गेज ट्रेक बिछाया गया।

3.5 रेल परिवहन स्थापित करने के उद्देश्य

ब्रिटिश सरकार ने राजस्थान में रेल परिवहन सेवा की स्थापना अपने साम्राज्यवादी हितों को ध्यान में रखकर ही की थी। लेकिन साथ ही साथ इसके पीछे आर्थिक व राजनैतिक उद्देश्य भी था। 1818 ई. में की गई राजनैतिक सहायक संधियों और उसकी शर्तों के अनुरूप ब्रिटिश सरकार को रेल सेवा के लिए भूमि तो मिल गई, परन्तु परिस्थितिवश ब्रिटिश सरकार रियासतों को उनकी भूमि पर रेल्वे लाईन निकालने के लिए न तो दबाव डाल सकी और न ही रियासत के शासकों ने अपनी और से इस सम्बन्ध में कोई पहल की। ब्रिटिश सरकार ने राजनैतिक आवश्यकता से प्रेरित होकर

इस ओर कदम उठाये। भारत में तैनात सैनाएँ एक स्थान से दूसरे स्थान तक शीघ्रता से भेजी जा सकें। इसके लिए रेल लाईन बिछाने का निर्णय डलहौजी के शासन काल में लिया गया। इसी प्रकार इंग्लैण्ड में खुल रहे कारखानों के लिए आवश्यक कच्चे माल की पूर्ति के लिए भी भारत में रेल मार्गों का बिछाया जाना आवश्यक था। राजस्थान में सांभर झील से नमक का उत्पादन तथा बयाना से होने वाले नील के उत्पादन पर एकाधिकार स्थापित करने के लिए भी राजस्थान में रेल मार्गों का विकास किया गया। मुख्यतः राजस्थान में रेल मार्गों के विकास के निम्न उद्देश्य थे :

3.5.1 आर्थिक उद्देश्य

भारत में रेलमार्गों का निर्माण चाहे राजनैतिक हितों की पूर्ति के लिए था, परन्तु इस निर्णय का उद्देश्य शुरू में परोक्ष रूप से और बाद में प्रत्यक्ष रूप से इंग्लैण्ड के आर्थिक एवं व्यवसायिक हितों की पूर्ति करना था। औद्योगिकीकरण की प्रक्रिया से गुजर रहे ब्रिटेन में छोटे-बड़े कारखानों की श्रृंखला शुरू हो गयी। मैनचेस्टर में सूती वस्त्र उद्योग की बड़ी-बड़ी मिलें लगाई गईं, जिसके लिए कच्चे माल के रूप में कपास की आवश्यकता थी। भारत उस समय कपास का उत्पादक देश होने के साथ-साथ अंग्रेजों का उपनिवेश भी था। अतः यहाँ से अंग्रेजों को कच्चा माल सस्ती कीमत पर उनकी शर्तों पर मिल सकता था। कपास और अन्य कच्चा माल प्राप्त करने के लिए पंजाब, हरियाणा और राजपूताना को रेल मार्गों से जोड़ा जाना आवश्यक था। जोधपुर-बीकानेर रेलवे लाईन स्थापित होने से राजपूताना का कपास उत्पादक क्षेत्र बम्बई बन्दरगाह से सीधा सम्पर्क में आ गया, जो तत्कालीन ब्रिटिश निर्यात का प्रमुख केन्द्र था। इस उद्देश्य की पूर्ति के लिये राजपूताना को बम्बई के साथ-साथ अहमदाबाद तथा कराची से भी जोड़ा जाना आवश्यक था। राजस्थान में रेल निर्माण प्रारम्भ में बड़े कपास उत्पादक क्षेत्रों को सीधे बन्दरगाहों से जोड़ने से प्रारम्भ हुआ और बाद में तेल और अनाज उत्पादक क्षेत्रों को भी रेल मार्गों द्वारा जोड़ कर सीधे ही कच्चा माल प्राप्त करने का लिए प्रयास किया गया। इसी क्रम में राजस्थान के ऐसे क्षेत्र जो वर्षों से यातायात से अछूते थे, उन्हें रेल मार्गों से जोड़ दिया गया।³¹

राजस्थान का बयाना और रूपवास क्षेत्र नील उत्पादन का बड़ा क्षेत्र था। भारत की सबसे अच्छी नील का उत्पादन यहीं होता था। ब्रिटेन में इन दिनों नील की बहुत माँग थी क्योंकि इस समय सफेद सूती वस्त्र उद्योग ही लगाए जा रहे थे, रंगीन कपड़ों का प्रचलन नहीं हुआ था, इसलिए सफेद कपड़ों की चमक बनाए रखने के लिए नील आवश्यक थी। इस की पूर्ति राजस्थान से ही संभव थी। इसलिए बयाना, रूपवास को रेल मार्ग से जोड़ने के प्रयास प्रारम्भ हुए। बॉम्बे बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे कम्पनी द्वारा दिल्ली-मुम्बई रेल लाईन को इस क्षेत्र से निकाल कर नील के निर्यात को बढ़ावा देने का प्रयास किया गया।

राजस्थान नमक उत्पादन का बड़ा केन्द्र था। मरुस्थलीय प्रदेश होने तथा टेथिस महासागर का अवशेष होने के कारण यहाँ की कतिपय झीलों साँभर, पंचभद्रा, लूणकरणसर, डीडवाना, कोलायत आदि में बड़ी मात्रा में नमक उत्पादन होता था। इलाहाबाद की सन्धि के बाद ईस्ट इण्डिया कम्पनी को बंगाल, बिहार, उड़ीसा की दीवानी का अधिकार प्राप्त हो गया। इसके तत्काल बाद ही कम्पनी के अधिकारियों ने नमक व्यापार पर एकाधिकार स्थापित करना प्रारम्भ कर दिया। उस समय कम्पनी का मुख्य उद्देश्य इंग्लैण्ड स्थित लिवरपूल के नमक उत्पादकों के हितों की रक्षा करके उन्हें लाभ पहुँचाना था अर्थात् पूर्वी भारत में उत्पादित नमक को महंगा करना था, जिसमें लिवरपूल से आने वाला नमक उसकी तुलना में अधिक मात्रा में सस्ती दरों पर बेचा जा सके।³² राजस्थानी राज्यों पर ब्रिटिश आधिपत्य स्थापित होने के बाद कम्पनी ने राजस्थान के नमक उद्योग पर अपना एकाधिकार कायम करने के लिये रियासतों के साथ विभिन्न संधियाँ करने का प्रयत्न किया। इस समय राजस्थान में रेलों के निर्माण की प्रक्रिया चल रही थी। वाल्टर ने सुझाव दिया कि रेल लाईनों को नमक उत्पादक केन्द्रों से होकर निकाला जाये। अतः ब्रिटिश सरकार ने इस दिशा में प्रयत्न करते हुए साँभर झील जो तत्कालीन नमक उत्पादन का सबसे बड़ा केन्द्र था, जिसे रेल मार्गों से जोड़ने का प्रयास किया।

अफीम व्यापार पर नियन्त्रण करना भी अंग्रेजी सरकार का महत्वपूर्ण उद्देश्य था। 1818 ई. की संधियों के बाद राजस्थान पर ब्रिटिश आधिपत्य हो गया। अब कम्पनी ने

मालवा के अलावा राजस्थान के अफीम व्यापार पर भी अपना नियन्त्रण स्थापित करने का प्रयास किया। राजस्थान का हाड़ौती क्षेत्र कोटा, बून्दी, झालावाड़ के अलावा चित्तौड़गढ़, उदयपुर भी अफीम उत्पादन के प्रमुख केन्द्र थे। इन सभी केन्द्रों तक रेल लाईन बिछाकर अफीम के व्यापार पर अपना अधिपत्य करने की दिशा में कदम उठाये गये।

रेल लाईनों को बिछाने के काम में आने वाला सारा सामान इंग्लैण्ड से भारत में आयात होता था, जिससे वहाँ स्थित इससे सम्बन्धित उद्योगों को प्रोत्साहन मिला। भारत में रेलों के विकास से प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रूप से संपूर्ण प्रभाव इंग्लैण्ड के उद्योगों पर पड़ा, जिससे इंग्लैण्ड का आर्थिक विकास गति पकड़ने लगा।³²

3.5.1 सामरिक उद्देश्य

1857 ईस्वी की क्रान्ति ने एक बार तो अंग्रेज सरकार के पैर उखाड़ दिये थे, परन्तु कुछ विश्वासघाती और अंग्रेजों के पिढू राजाओं ने उन्हें फिर से पैर जमाने में मदद की। इस क्रान्ति से अंग्रेजों ने यह सबक जरूर लिया कि यहाँ पैर जमाने के लिए अपनी नीतियों में बदलाव लाना अति आवश्यक है। इसी विचार के तहत भारत में रेल लाईनों का प्रसार कर देशी रियासतों पर अपना नियन्त्रण मजबूत करने का प्रयास किया।

कोटा और जोधपुर रियासतों में विद्रोह का काफी प्रभाव रहा। कोटा रियासत के सैनिक विद्रोहियों ने कोटा के रेजीडेन्ट मेजर बर्टन को उसके दो पुत्रों के साथ डॉक्टर सेडलर और मिस्टर सेवील को मार दिया तथा मेजर बर्टन का सिर काट कर शहर में घुमाया गया, तत्पश्चात तोप से उड़ा दिया गया।³⁴ कोटा पर क्रांतिकारियों का 6 माह तक अधिकार रहा। कुछ समय पश्चात करौली रियासत की सेना के साथ जनरल राबर्ट्स 21 मार्च, 1858 को कोटा पहुँचा। ब्रिगेडियर मेकन, ब्रिगेडियर पार्क, लेफ्टनेंट कर्नल होम्स, लेफ्टिनेंट कर्नल रेन्स के सहयोग से विद्रोह को दबा कर कोटा को विद्रोहियों से मुक्त करवाया।

अगर कोटा तीव्र यातायात के साधनों से राजस्थान की अन्य रियासतों से जुड़ा होता तो कोटा पर विद्रोहियों का 6 माह तक अधिकार नहीं रहता। इसी प्रकार जोधपुर में भी विद्रोहियों तथा उनके नेता आउवा के ठाकुर कुशाल सिंह के द्वारा ए.जी.जी. पैट्रिक लारेन्स तथा जोधपुर रियासत की सेना को सम्मिलित रूप से पराजित किया गया।³⁵ तीव्र गति के यातायात के साधनों की कमी के कारण विद्रोह का दमन करने में कम्पनी सरकार को अधिक समय लगा। 1857 ई. में प्रारम्भ हुआ, यह विद्रोह लगभग एक वर्ष के बाद ही दबाया जा सका।

यद्यपि 1857 ई. की क्रांति से पूर्व भारत में रेल परिवहन प्रारम्भ हो चुका था फिर भी इसका प्रयोग क्रांति को दबाने में नहीं किया जा सकता था, क्योंकि यह बहुत ही सीमित क्षेत्रों को आपस में जोड़ता था। 1857 ई. की क्रांति के विफल होने के बाद ब्रिटिश सरकार ने भारत का प्रशासन अपने हाथों में ले लिया और रियासतों के आंतरिक मामलों में हस्तक्षेप व दबाव की नीति अपनाई। मुख्य रेलमार्गों को छोटे-छोटे रेल मार्गों द्वारा रियासतों की राजधानियों और प्रमुख कस्बों से जोड़ने की योजनाएँ बनाई गईं, जिससे आवश्यकता पड़ने पर रियासतों में सैन्यदल शीघ्रता से भेजा जा सके।

3.5.2 रेलमार्ग बनाने वाली कम्पनियों का हित

औद्योगिकीकरण के फलस्वरूप ब्रिटेन में पूँजीपतियों की संख्या बढ़ गयी जो अपनी पूँजी का उपयोग कर अधिक पूँजी कमाना चाहते थे। भारत के रेल निर्माण उद्योग में उन्हें इसकी अधिक संभावनाएँ दिखाई दी। ब्रिटिश सरकार ने भी उनके इस प्रयास में सहायता दी। रेल निर्माण में ब्रिटिश पूँजीपतियों का सहयोग लेकर उन्हें गारंटी प्रणाली के माध्यम से लाभ पहुँचाने का प्रयास किया गया।

3.5.3 औद्योगिक क्रांति को प्रोत्साहन देना

इंग्लैण्ड में चल रही औद्योगिक क्रांति के दौरान लौह इस्पात उद्योग का विकास हो रहा था। इस लोहे का उपयोग भारतीय रेल निर्माण उद्योग में किया जा सकता था। रेल निर्माण के लिये आवश्यक सामग्री के उत्पादन के लिये विभिन्न नये उद्योग भी लगाये जा रहे थे, ब्रिटिश सरकार ने अंग्रेजी उद्योगों को महत्व देते हुए रेल निर्माण प्रक्रिया का आरम्भ किया।

3.5.4 दुर्भिक्ष में राहत

राजस्थान मरुस्थलीय भूमि होने के कारण अधिकांश समय अकालग्रस्त रही है। भारत में भी समय-समय पर अकाल पड़ते रहे हैं। अकाल की भयावहता को कम करने के लिये अंग्रेजों द्वारा भारत में तीव्र परिवहन व्यवस्था को विकसित करने के लिये प्रयास किया गया। तीव्र परिवहन के साधन के रूप में रेल परिवहन तत्कालीन समय की महत्वपूर्ण व्यवस्था थी। अतः अंग्रेजों ने राजस्थान के साथ-साथ सम्पूर्ण भारत में रेलों का विकास किया। अकाल के दौरान राहत देने के लिये तथा रोजगार के अवसर बढ़ाने के लिये भी भारत में रेल लाईन बिछाने का कार्य किया गया। अकाल आयोग की रिपोर्टों ने अकाल की भीषणता को कम करने के लिये सुझाव दिये। रेलों का विस्तार शीघ्र राहत पहुँचाने के लिये आवश्यक माना गया। प्रो. डी.आर. गॉडगिल के अनुसार अकालों से सुरक्षा भारत में रेल मार्गों के विस्तार का एक मुख्य कारण रहा और निःसंदेह रेल मार्गों की उपस्थिति ने अकाल के प्रभाव को कम करने में मदद की। अकाल आयुक्त (1880) ने मृत्यु संख्या की तुलना करने के बाद पाया कि अकालों के कारण सबसे अधिक मौतें उन भूभागों में हुईं, जहाँ परिवहन सुविधायें खराब थीं।³⁶ 1880 ई. तक रेल मार्गों का इतना निर्माण हो चुका था, कि अकालों से पीड़ित होने वाले अधिकतर भूभाग को संरक्षण दिया जा सके। फिर भी अकाल से संरक्षण ऐसे मार्गों के विस्तार का एकमात्र कारण नहीं था। रेल मार्ग निर्माण के संबंध में पूर्व में एक समिति ने निम्न कारण दिये थे।³⁷

1. अकाल की रोकथाम।
2. आंतरिक बाह्य व्यापार का विकास।
3. रेल मार्गों की पहुँच वाले भूभाग में अधिक लाभप्रद फसलों की वृद्धि।
4. कोयला क्षेत्रों को जोड़ना।
5. लोगों की आर्थिक हालत में सुधार करना।

1899 ई. में अकाल के दौरान राजपूताना रेल्वे के दोहरीकरण का कार्य अकाल राहत कार्यों के अंतर्गत किया गया। बारां, अजमेर, मारवाड़ रेल्वे का कार्य भी अकाल राहत कार्यों के अंतर्गत किया गया।³⁸ अकाल में राहत देने के लिये रियासतों ने अपने स्तर पर भी रेल निर्माण के कार्य आरंभ किये। जोधपुर रेल्वे ने अकाल राहत अभियान

अधिकारी के कहने पर 4 फरवरी, 1940 ई. को राहत कार्य प्रारम्भ किये। जुलाई के अंत तक अकाल राहत कार्य 12 केन्द्रों पर चल रहे थे। रोजाना कार्य करने वाले श्रमिकों की संख्या इन राहत केन्द्रों पर 63 हजार 398 थीं।³⁹ 1905—06 के अकाल के समय जोधपुर रेलवे ने अनाज और चारा कम कीमतों पर मँगाने का विशेष प्रबंध किया। माल परिवहन का शुल्क भी कम किया गया।⁴⁰

उपर्युक्त उद्देश्यों को लेकर राजस्थान में रेल परिवहन का विकास किया गया।



मानचित्र संख्या – 2
(राजस्थान रेल्वे)

संदर्भ एवं टिप्पणियाँ

1. पाण्डे, राम, रेल्वे इन राजपुताना, शोधक B 424 मालवीय नगर, जयपुर, पृष्ठ संख्या 64
2. शर्मा, व्यास, राजस्थान इतिहास का सर्वेक्षण, पंचशील प्रकाशन, जयपुर, पृष्ठ संख्या 314
3. पाण्डे, राम, रेल्वे इन राजपुताना, शोधक B 424 मालवीय नगर, जयपुर, पृष्ठ संख्या 10
4. पाण्डे, राम, रेल्वे इन राजपुताना, शोधक B 424 मालवीय नगर, जयपुर, पृष्ठ संख्या 10
5. पत्र क्रमांक 346/11 फरवरी, 1897 इंजीनियर इन चीफ गुना-बांरा रेल्वे द्वारा पॉलिटिकल एजेंट कोटा स्टेट को प्रेषित।
6. पत्र क्रमांक 469/16 मई, 1897 सुपरिटेण्डेंट ऑफ फॉरेस्ट, कोटा स्टेट द्वारा प्राइमिनिस्टर ऑफ कोटा स्टेट को प्रेषित।
7. पत्र क्रमांक 755/17219, 19 अक्टूबर, 1903 जी.आई.पी. रेल्वे सचिव द्वारा पॉलिटिकल एजेंट कोटा और झालावाड़ स्टेट को प्रेषित।
8. पत्र क्रमांक 2095/आर/60, 30 अक्टूबर, 1903 पॉलिटिकल एजेंट कोटा और झालावाड़ द्वारा दीवान कोटा स्टेट को प्रेषित।
9. पत्र क्रमांक 7993/18 मई, 1903 जी.आई.पी. रेल्वे सचिव द्वारा पॉलिटिकल एजेंट कोटा और झालावाड़ स्टेट को प्रेषित।
10. पत्र क्रमांक 999/03 जुलाई, 1899 इंजीनियर इन चीफ गुना-बांरा रेल्वे द्वारा पॉलिटिकल एजेंट कोटा स्टेट को प्रेषित।
11. जैन, एम.एस., आधुनिक राजस्थान का इतिहास, विश्व प्रकाशन, नई दिल्ली, पृष्ठ सं. 184
12. वही
13. इंजिनियरिंग डिपार्टमेंट बॉम्बे, वर्क्स/ए/353, 24 नवम्बर, 1927 अटरू प्लेटफार्म के विस्तार सम्बन्धि रिपोर्ट।
14. इंजिनियरिंग डिपार्टमेंट बॉम्बे, वर्क्स/1144/47, 17 जनवरी, 1928 बांरा प्लेटफार्म के विस्तार सम्बन्धि रिपोर्ट।
15. ग्रेट इंडियन पेनीनसुला रेल्वे वर्क्स 1111/12 चीफ इंजिनियर ऑफिस 1928 बांरा स्टेशन और प्रतिकालय विस्तार सम्बन्धित रिपोर्ट।
16. महकमा खास कोटा आई.एन.आर.ई. 1436/23 जुलाई, 1904, पॉलिटिकल एजेंट कोटा और झालावाड़ द्वारा दीवान कोटा स्टेट को प्रेषित।
17. सी.जी.5872/1/3 अगस्त, 1906 डिप्टी ट्रॉफिक मैनेजर जी.आई.पी. रेल्वे द्वारा पॉलिटिकल एजेंट कोटा और झालावाड़ स्टेट को प्रेषित।

18. जी.एस. 1516/31 दिसम्बर, 1908 डिस्ट्रिक्ट ट्रॉफिक सुपरिण्डेंट जी.आई.पी. रेल्वे बीना द्वारा पॉलिटिकल एजेंट कोटा और झालावाड़ स्टेट को प्रेषित।
19. जैन, एम.एस., आधुनिक राजस्थान का इतिहास, विश्व प्रकाशन, नई दिल्ली, पृष्ठ सं. 185
20. पत्र क्रमांक 421/1908-09/ 21 जनवरी, 1908 दीवान कोटा स्टेट द्वारा पॉलिटिकल एजेंट कोटा को प्रेषित।
21. जैन, एम.एस., आधुनिक राजस्थान का इतिहास, विश्व प्रकाशन, नई दिल्ली, पृष्ठ सं. 189
22. वही
23. जैन, एम.एस., आधुनिक राजस्थान का इतिहास, विश्व प्रकाशन, नई दिल्ली, पृष्ठ सं. 191
24. फॉरेन डिपार्टमेंट 31 अगस्त 1844/110/एफ. सी./नेशनल आरकाईज इण्डिया, नई दिल्ली।
25. फॉरेन डिपार्टमेंट, 31 अगस्त 1844/110/एफ. सी./नेशनल आरकाईज इण्डिया, नई दिल्ली।
26. फॉरेन डिपार्टमेंट, 14 अगस्त 1844/149,51/एफ. सी./नेशनल अरकाईज इण्डिया, नई दिल्ली।
27. भटनागर, के.पी. ट्रांसपोर्ट इन मॉडर्न इण्डिया, किशोर पब्लिशिंग हाउस, कानपुर, 1951, 1953 पृष्ठ संख्या 184
28. भटनागर, के.पी., ट्रांसपोर्ट इन मॉडर्न इण्डिया, किशोर पब्लिशिंग हाउस, कानपुर, 1951, 1953 पृष्ठ संख्या 173
29. बेल, एच.ओ.पी., सी.आई.टी. पृष्ठ संख्या 22, प्रसाद, अम्बा, इण्डियन रेल्वेज, एशियन पब्लिकेशन हाउस, पृष्ठ संख्या 50
30. डिस्पेच ऑफ सेक्रेटरी ऑफ स्टेट नं. 42 रेल्वे, 15 पत्र जुलाई, 1869 ई. प्रसाद, अम्बा, इण्डियन रेल्वेज एशियन पब्लिकेशन हाउस, दिल्ली, पृष्ठ संख्या- 53
31. पाण्डे, राम, रेल्वे इन राजस्थान, शोधक, B 424 मालवीय नगर जयपुर, पृष्ठ संख्या 70
32. शर्मा, व्यास, इतिहास सर्वेक्षण (प्रारम्भ से 1956 ई.), पंचशील प्रकाशन जयपुर, पृष्ठ सं. 344
33. एडमिनिस्ट्रेशन रिपोर्ट भाग ऑन रेल्वे 1901, शिमला 1902 ब्रिटेन ए।
34. पानगड़िया, बी.एल., राजस्थान में स्वतंत्रता संग्राम, राजस्थान हिन्दी ग्रंथ अकादमी, जयपुर 2006
35. वही
36. माथुर, एल.पी., आधुनिक भारत का आर्थिक इतिहास, पब्लिकेशन स्कीम, जयपुर, पृष्ठ संख्या 158
37. वही

38. कछावा ओ.पी., फेमिन्स इन राजस्थान 1900–47 ई. हिन्दी साहित्य मंदिर, जोधपुर, पृष्ठ संख्या 41
39. कछावा ओ.पी., फेमिन्स इन राजस्थान 1900–1947 ई. हिन्दी साहित्य मंदिर, जोधपुर, पृष्ठ संख्या 113
40. रिपोर्ट ऑन फेमिन्स इन अजमेर–मारवाड़, 1905–06, पृष्ठ संख्या 40–43

अध्याय 4

स्वतंत्रता पूर्व राजस्थान में रेल परिवहन का विकास

- 4.1 आलोच्यकाल में राजस्थान में रेलवे नीति, वित्त व्यवस्था एवं विस्तार।
- 4.2 राजस्थान में प्रमुख रेल मार्ग।
- 4.3 रेलवे के सीमित विकास की समीक्षा एवं रेल सुविधाएँ।

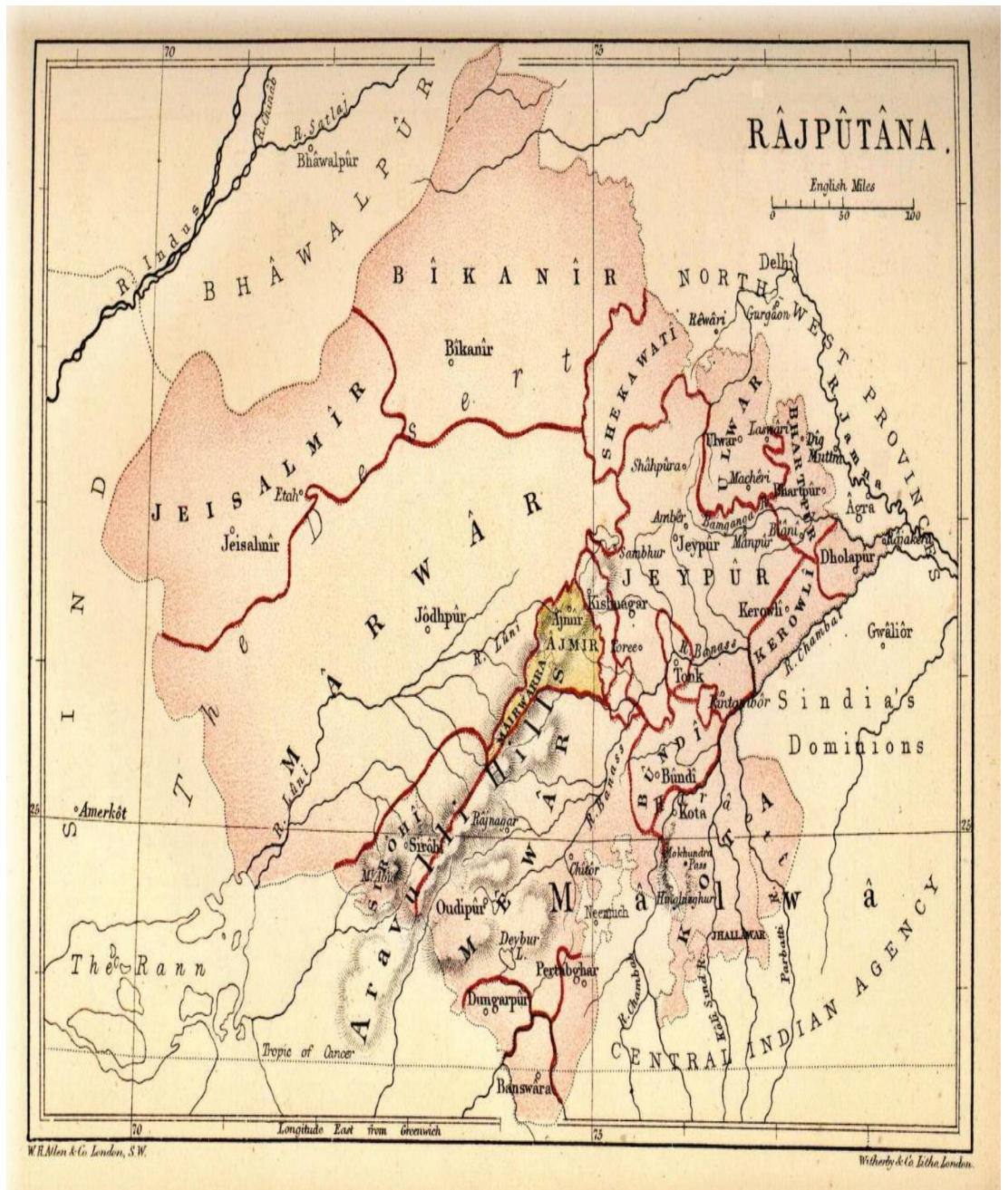
स्वतंत्रता पूर्व राजस्थान में रेल परिवहन का विकास

1873 ई. में आगराफोर्ट से बाँदीकुई के मध्य पहली रेल सेवा प्रारम्भ होने के साथ ही रेल परिवहन का विकास तीव्र गति से स्वतंत्रता तक चलता रहा। इस प्रक्रिया के दौरान राजस्थान के आर्थिक, राजनैतिक और सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण स्थानों को रेल मार्गों द्वारा आपस में जोड़ा गया। स्वतंत्रता से पूर्व राजस्थान पर अंग्रेजों का आधिपत्य तो था, परन्तु राजस्थान के प्रशासन में दो सरकारें समानान्तर रूप से काम करती थी, एक तो देशी रियासतों की सरकारें तथा दूसरी ब्रिटिश सरकार। देशी सरकार आन्तरिक स्तर पर अपनी इच्छानुसार शासन चला सकती थी, परन्तु बाहरी तौर पर उनकी नीतियों का निर्धारण ब्रिटिश सरकार द्वारा किया जाता था। इस प्रकार की स्थिति में विकास की प्रक्रिया स्वतः ही धीमी हो जाती है। अंग्रेजी सरकार ने राजस्थान में अपने हितों को ध्यान में रखकर ही रेल परिवहन की स्थापना एवं विकास किया।

स्वतंत्रता से पूर्व राजस्थान के महत्वपूर्ण शहरों को ब्रिटिश सरकार द्वारा रेलमार्गों के माध्यम से जोड़ा जा चुका था। राजस्थान में रेलों का विकास बम्बई बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल कम्पनी तथा ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे कम्पनी, राजपूताना मालवा रेल्वे कम्पनी आदि के द्वारा प्रारम्भ किया गया था। परन्तु बाद में राजस्थान की अधिकांश रियासतों ने अपनी रेल निर्माण कम्पनियों का गठन कर राजस्थान में रेल मार्गों का जाल बिछा दिया।

4.1 आलोच्यकाल में राजस्थान में रेल निर्माण नीति, वित्त व्यवस्था एवं विस्तार

भारत में प्रारम्भ की गई रेल परिवहन प्रणाली को 1857 की क्रान्ति के कारण धक्का लगा, रेल निर्माण कार्य लगभग रूक से गये, क्योंकि ईस्ट इण्डिया कम्पनी ने अपनी सम्पूर्ण शक्ति दमनात्मक प्रवृत्तियों में लगा दी। 1920 ई. के भारत छोड़ो आन्दोलन एवं 1930 के सविनय अवज्ञा आन्दोलन के समय भी रेल परिवहन प्रणाली के



मानचित्र संख्या - 3
 1947 ई. से पूर्व राजपूताना रियासतें

विकास की स्थिति संतोषप्रद नहीं थी। 1857 ई. से भारतीय जनमानस में अंग्रेज सरकार की नीतियों को लेकर आक्रोश बढ़ता रहा, जो समय-समय पर आन्दोलन के रूप में फूटता रहा। इस का प्रभाव भारत के चहुँमुखी विकास पर पड़ा।

रेल निर्माण नीति

भारत में रेलवे का विकास इंग्लैण्ड की साम्राज्यवादी नीतियों का परिणाम है। अंग्रेजों का ध्यान व्यापारिक कम्पनी ईस्ट इण्डिया से हट कर एक प्रशासनिक कम्पनी की तरफ गया, जिससे इंग्लैण्ड अपने साम्राज्यवादी उद्देश्यों को पूरा कर सके। बंगाल, बिहार पर अपना नियंत्रण स्थापित करने के पश्चात लगभग समस्त भारत पर ब्रिटेन का अधिकार हो गया। इस अधिकार को अक्षुण्ण बनाये रखने के लिए यातायात के साधनों की आवश्यकता पड़ी, जिससे सम्पूर्ण साम्राज्य पर कड़ा नियंत्रण स्थापित किया जा सके। परिणामतः रेल परिवहन प्रणाली का विकास प्रारम्भ हुआ। ईस्ट इण्डिया कम्पनी क्योंकि एक व्यापारिक कम्पनी थी, इसलिए उसके द्वारा भारत में किये गया प्रत्येक कार्य आर्थिक लाभ से जुड़े थे। भारत में रेल परिवहन प्रणाली का विकास भी आर्थिक लाभ कमाने के उद्देश्य से किया गया था, न कि नागरिकों की सुख सुविधाओं में वृद्धि के लिए। इसलिए रेल निर्माण के प्रत्येक चरण में इस बात का ध्यान रखा गया कि निजी रेल कम्पनियों तथा ब्रिटिश पूँजीपतियों व्यापारियों को किसी भी कीमत पर हानि न उठानी पड़े।

इंग्लैण्ड में चल रही औद्योगिक क्रान्ति ने भी भारत की रेल निर्माण नीति में महत्वपूर्ण योगदान दिया। पूँजीपतियों ने बड़ी मात्रा में पूँजी लगा कर बड़े-बड़े उद्योगों का विकास किया। लेकिन कच्चे माल के लिए भारत जैसे उपनिवेशों पर निर्भर रहना पड़ता था तथा तैयार माल को बेचने के लिए बाजार भी इन्हीं देशों में था। इसलिए ब्रिटेन के उद्योगपतियों ने भारत में रेल परिवहन प्रणाली का विकास करने के लिये संसद पर दबाव बनाया। जिसके परिणामस्वरूप संसद ने भारत में रेल परिवहन का विस्तार करने की अनुमति प्रदान की।

भारत में रेल परिवहन विकास के लिए विशाल मात्रा में पूँजी की आवश्यकता थी। भारत एक विषम जलवायु तथा धरातलीय उच्चावच्च वाला देश है। इसलिये अन्य



1. रेल इंजन—राजपूताना मालवा रेल्वे



2. रेल इंजन जयपुर स्टेट रेल्वे



3. रेल इंजन बॉम्बे बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे



4. ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे द्वारा संचालित रेल



5. बीकानेर स्टेट रेल्वे द्वारा संचालित रेल



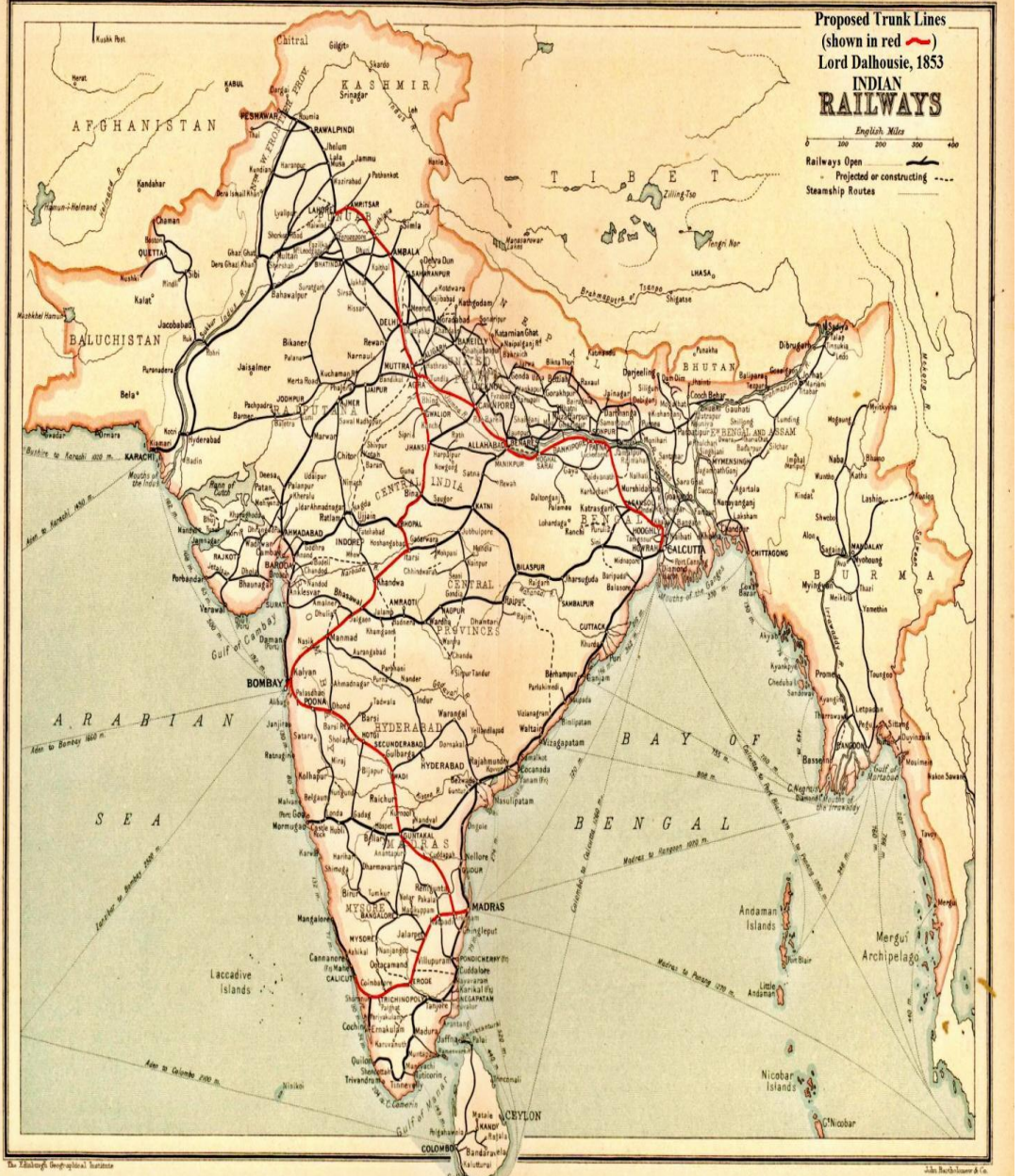
6. फेरीक्यून् इंजन

चित्र संख्या -4
रेल कम्पनियों द्वारा संचालित इंजन और वैगन

उपनिवेशों से भी अधिक लागत भारत के रेल्वे निर्माण में आनी थी, तथा इस बात का भी कोई आधार नहीं था कि भारत में रेल परिवहन प्रणाली सफल हो जायें। ऐसी दशाओं में भारतीय रेल परिवहन के विकास के लिए कार्य कर पाना कठिन था। ईस्ट इण्डिया कम्पनी एक व्यापारिक कम्पनी थी इसलिए वह ऐसा हानि का कार्य करना नहीं चाहती थी। कम्पनी अपना मुनाफा बनाये रखने के लिए भी प्रतिबद्ध थी।

भारत में रेल निर्माण का कार्य ईस्ट इण्डिया रेल्वे कम्पनी, निजी रेल कम्पनियों तथा देशी रियासतों ने मिलकर किया। निजी रेल कम्पनियों को भारत में पूँजी लगाने के लिए प्रोत्साहन दिया जाना आवश्यक था क्योंकि भारत में पूँजी लगाकर वे हानि नहीं उठाना चाहती थी। इन्हें प्रोत्साहित करने के लिए ब्रिटिश भारत सरकार ने गारंटी योजना प्रारम्भ की, जिससे निजी कम्पनियों को अपनी लगाई पूँजी के डूबने का जोखिम न रहे। गारंटी योजना में पूँजी पर गारंटी देने की दर अलग-अलग रही। स्थानीय शासकों ने अपनी रियासतों में रेल निर्माण कार्य प्रारम्भ किया। राजस्थान में रेल परिवहन प्रणाली किसी एक निश्चित नीति का परिणाम नहीं थी। यह निजी कम्पनियों, ब्रिटिश भारत सरकार तथा देशी रियासतों के सम्मिलित प्रयासों का परिणाम था।

बॉम्बे बड़ौदा एण्ड सैन्ट्रल इण्डिया रेल कम्पनी द्वारा नागदा मथुरा रेल खण्ड तथा पेनिनसुला रेल्वे कम्पनी द्वारा बीना-गुना रेल्वे खण्ड का विकास किया गया। 1870 में प्रारम्भ की गई निजाम स्टेट रेल्वे कम्पनी ने बाडी से सिकन्दराबाद रेल खण्ड का निर्माण किया तथा संचालन भी इसी कम्पनी द्वारा किया गया। 9 अक्टूबर, 1874 तक इसे ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला कम्पनी द्वारा संचालित किया गया। 1884 में इस रेल खण्ड को हैदराबाद स्टेट रेल्वे कम्पनी के अधीन कर दिया गया।¹ इस प्रकार कई रेल लाईनों का निर्माण निजी कम्पनियों ने किया तथा इनके संचालन के लिए इन्हें रियासतों को दे दिया गया और कई रेल मार्गों का निर्माण रियासतों द्वारा किया गया तथा संचालन ओर रखरखाव का कार्य निजी कम्पनियों को दे दिया गया। राजस्थान में ग्वालियर स्टेट रेल्वे, बीकानेर स्टेट रेल्वे, जोधपुर स्टेट रेल्वे तथा धौलपुर स्टेट रेल्वे द्वारा अपनी-अपनी रियासतों में रेल मार्गों का विकास किया गया।



मानचित्र संख्या -4
 1853 ई. लॉर्ड डलहौजी द्वारा प्रस्तावित रेल मार्ग

4.1.1 भारत में रेल्वे परिवहन निर्माण नीति (1849–69)

इस चरण (1849–1859) में भारत रेल्वे की पहली रेल मुम्बई से थाणे के बीच चलाई गई। इस समय रेल्वे का विकास पुरानी गारंटी योजना के अनुसार किया गया। भारत में रेल निर्माण के लिए पूँजी की आवश्यकता थी। इसलिए ईस्ट इण्डिया रेल कम्पनी जिसे बाद में ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला कम्पनी के नाम से जाना गया, ने भारत में रेल निर्माण में व्यय होने वाली पूँजी की व्यवस्था करने का प्रयास किया। इसके लिए निर्माण पूँजी पर 3 प्रतिशत की गारंटी रखी गयी तथा यह अनुमान लगाया गया कि भारत में प्रारम्भ में यात्री भार नहीं होगा। इसलिए लागत खर्च निकालने के लिए माल परिवहन को प्राथमिकता दी जाये। रेल निर्माण में धन पर 3 प्रतिशत गारंटी दिये जाने का इंग्लैण्ड में व्यापक स्तर पर विरोध हुआ। इस विरोध के फलस्वरूप कोर्ट ऑफ डायरेक्टर एण्ड बोर्ड ऑफ कन्ट्रोल ने 4 प्रतिशत की गारंटी देने के लिए सहमति प्रदान की। अंत में ईस्ट इण्डिया कम्पनी भी इस बात पर सहमत हो गई कि भारत में रेल परिवहन निर्माण में लगने वाली पूँजी पर 4 प्रतिशत की गारंटी की आवश्यकता है। अगस्त, 1849 ई. में ईस्ट इण्डियन रेल कम्पनी तथा ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे कम्पनी में समझौता हुआ और 4 जुलाई, 1850 लॉर्ड डलहौजी के 2 मिनट के बाद कार्य प्रारम्भ हुआ। 20 अप्रैल, 1853 में भारत में रेल निर्माण की योजनाएं प्रारम्भ हुईं पहली रेल इसी व्यवस्था के अधीन भारत से बम्बई से थाणे के बीच बिछाई गई।

भारत में रेल परिवहन व्यवस्था का विकास करने में लॉर्ड डलहौजी का महत्वपूर्ण योगदान रहा। रेल परिवहन व्यवस्था के सम्बन्ध में लॉर्ड डलहौजी के 2 मिनिट्स² महत्वपूर्ण माने जाते हैं। वे इस प्रकार हैं:

1. रेल कम्पनियों को भारत में रेल निर्माण में लगने वाली पूँजी पर 4.5 से 5 प्रतिशत तक ब्याज की गारंटी प्रदान की जाएगी।
2. भारत में रेल निर्माण कम्पनियों को रेल मार्ग बिछाने के लिए भूमि निःशुल्क उपलब्ध करवाई जायेगी और यह समझौता 99 साल के लिए होगा। सरकार 25 से 50 साल बाद, रेल्वे को बाजार मूल्य पर खरीद सकेगी।

3. राज्यों द्वारा निःशुल्क भूमि रेलों के लिए तथा रेल सहयोगी संस्थाओं के लिए उपलब्ध करवाई जायेगी।
4. रेल कम्पनी छः महीने की सूचना पर इसे सरकार को दे सकेगी।
5. भारत सरकार इन रेल कम्पनियों के कार्यों पर नियंत्रण रखने व निर्देशित करने का अधिकार अपने पास रखेगी तथा इसके साथ ही रेल किराये में वृद्धि करने, कम करने तथा किराये की दरों का नियंत्रित करने का अधिकार भी अपने पास रखेगी।
6. भारत सरकार के डायरेक्टर को वीटो शक्ति के साथ रेल्वे बोर्ड डायरेक्टर के साथ बैठने का अधिकार होगा।
7. पत्र डाक कर्मचारी रेलगाड़ियों में मुफ्त यात्रा करेंगे तथा सेना की टुकड़ियों पर कम किराया लिया जायेगा।
8. कम्पनी के कार्यों में कोई दोष पाये जाने पर सरकार कम्पनी पर आर्थिक दण्ड करेगी तथा भविष्य के लिए कम्पनी को किसी भी प्रकार का कार्य नहीं दिया जायेगा।

इन शर्तों के माध्यम से भारत सरकार ने रेल कम्पनियों के शेयर होल्डर्स के जोखिमों को कम कर दिया तथा रेल परिवहन निर्माण कार्य पर प्रत्यक्ष अप्रत्यक्ष रूप से अपना नियंत्रण बनाये रखा।

गारंटी योजना भारत में अन्य देशों की अपेक्षा अत्यधिक खर्चीली सिद्ध हुई। फ्रांस और ब्रिटेन ने अनेक उपनिवेशों में इसे लागू किया। फ्रांस ने इस प्रकार लागू किया कि वहाँ की व्यवस्था किसी भी प्रकार से बाधित न हो। भारत में गारंटी की दर अलाभदायक रेल लाइनों पर 4 प्रतिशत तथा लाभदायक रेल लाइनों पर 5 प्रतिशत रखी गई। भारत और ब्राजील में गारंटी की दर लगभग समान रखी गई। इस व्यवस्था के अधीन रेल मार्गों का विकास करना एक वैकल्पिक व्यवस्था थी, जिससे रेल परिवहन के विकास में पूँजी सम्बन्धी कोई समस्या न आये। निजी निर्माण कार्य राज्य द्वारा शुरू किया जा सकता था। राज्यों ने भी कम्पनियों में अपने शेयर लगाये थे। 1869 ई. तक इस नीति के माध्यम से भारत में रेल विकास होता रहा।

4.1.2 प्रत्यक्ष राजकीय रेल निर्माण नीति

1867 ई. में रेल निर्माण नीति पर पुनर्विचार की आवश्यकता महसूस की गई, क्योंकि रेल विकास के प्रथम चरण में रेल मार्गों का निर्माण कार्य अत्यधिक खर्चीला सिद्ध हो रहा था। अधिकांश निर्माण निजी रेल निर्माण कम्पनियों द्वारा किया जा रहा था और उन्हें रेल निर्माण में लगाई जाने वाली पूँजी पर ब्याज मिल रहा था, वे आवश्यकता से अधिक पूँजी इस निर्माण में खर्च कर रही थी। इस खर्चीले तरीके से बचने के लिए भारत सचिव ने भारतीय रेल मार्गों को दो भागों में बाँट दिया। पहले भाग में राजनीतिक रूप से महत्वपूर्ण रेल मार्गों को रखा गया, जिन का प्रयोग सैन्य उपयोग तथा अन्य सामरिक उपयोग के लिए किया जा रहा था। दूसरे भाग में उन रेल मार्गों को रखा गया जो वाणिज्यिक महत्व के थे, जिनसे आर्थिक लाभ प्राप्त किया जा सकता था। यह भी निश्चित किया गया कि राजनैतिक मार्गों को सीधे ही राज्यों के अधीन रखा जाये।³

लॉर्ड लॉरेन्स ने 9 जनवरी, 1869 के अपने भाषण में इस बात का पक्ष लिया कि रेलमार्गों का निर्माण सरकार द्वारा किया जाना ज्यादा लाभदायक है। इसलिए सरकार ने रेलमार्गों का निर्माण करने का निर्णय लिया। लॉर्ड लॉरेन्स के भाषण ने भारत में रेल विकास नीति को परिवर्तित में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई। लॉर्ड लॉरेन्स का भारतीय रेल के संदर्भ में कथन था। “Whole profits go to the companies and the whole loss to the Government”.⁴

तत्कालीन भारत मंत्री के द्वारा भारत में पुरानी गारंटी पद्धति के स्थान पर रेलमार्गों के प्रत्यक्ष राजकीय निर्माण प्रस्ताव को सहमति प्रदान कर दी गई। इस योजना के अनुसार अधिकांश रेल मार्गों का निर्माण सरकार द्वारा किया जाना था। इसके तहत अधिकतर छोटी रेल लाईनों (नैरो गेज) का निर्माण हुआ, क्योंकि सरकार इस समय आर्थिक समस्या से गुजर रही थी। इस समय रेल मार्ग निर्माण पूँजी पर 4 प्रतिशत की औसत दर से ब्याज दिया जाना तय हुआ। इस समय निर्मित हुए रेल मार्गों का खर्च पुरानी योजना से हुए खर्च से काफी कम था।

इस समय ब्रिटिश भारत सरकार में एडम स्मिथ के राजकीय अहस्तक्षेप के सिद्धांत पर काम कर रही थी। तत्कालीन भारत मंत्री ड्यूक ऑफ आर्ग्यल ने राजकीय खर्च द्वारा रेल मार्ग निर्माण का निर्णय लिया था। सरकार के दृष्टिकोण में इस परिवर्तन का ही परिणाम था कि पुरानी गारंटी प्रणाली के अन्तर्गत काम करने वाली कुछ महत्वपूर्ण रेलवे कम्पनियाँ इस करार की महत्वपूर्ण शर्तों में संशोधन के लिए तैयार हो गईं। सरकार ने 25 वर्षों की अवधि पर निजी रेल मार्गों को खरीदने के अपने अधिकार को इस शर्त पर छोड़ दिया कि उसे उनके मुनाफे में बराबर का हिस्सा मिलता रहे। इस अवधि में रेल मार्ग निर्माण की लम्बाई लगभग 88 प्रतिशत बढ़ी अर्थात् 400 मील से अधिक रेल मार्गों का निर्माण हुआ। रेल निर्माण के कार्य में फिजूल खर्चों को त्याग कर मित्तव्ययता लाई गई इस दौरान पहले की अपेक्षा अधिक कुशलता से कार्य किया गया। कम्पनियों के प्रबंध वाले रेल मार्गों की तुलना में निर्माण लागत कम, परन्तु संचालन लागत अधिक आयी। 1880 में आय की तुलना में पूँजी पर प्रतिफल की औसत दर कम्पनी प्रतिबंधित लाईनों पर 6.2 प्रतिशत आयी। जबकि राज्य प्रतिबंधित लाईनों पर 2.15 प्रतिशत आई। ऐसा अंशतः इस कारण था कि राजकीय लाईनें अब भी विकास के प्रारंभिक वर्षों में थी और कम्पनी की लाईनों का विकास देश के उन भागों में हुआ था, जहाँ उत्पादकता अधिक थी तथा उन क्षेत्रों के नागरिक अधिक समृद्धशाली थे।⁵

1880 ई. के दशक तक भारत में रेल निर्माण का कार्य इसी नीति के अन्तर्गत चलता रहा। यह दशक समाप्त होते ही रेल निर्माण का यह दौर भी लगभग समाप्त हो गया। इसके पीछे निहित कारणों में पहला यह था कि, इस समय सरकार की वित्तीय स्थिति खराब हो गई थी तथा विश्व स्तर पर रुपये के विनिमय मूल्य में गिरावट आ गई थी। जिसके परिणामस्वरूप आयात के लिए पहले की अपेक्षा अधिक विदेशी मुद्रा व्यय करनी पड़ रही थी। इस समय भारत के कई भागों में भीषण अकाल की स्थिति के कारण अकाल राहत पर व्यय में भारी वृद्धि हुई। इस समय अफगान युद्ध के कारण भी ब्रिटिश भारत सरकार पर आर्थिक भार पड़ा था और सरकार के लिए राजस्व अधिशेष को विनियोजित करना मुश्किल हो गया था। दूसरा कारण यह था कि 1880 के अकाल की जाँच करने के लिए स्थापित अकाल आयोग ने भारत में अकाल की भीषणता को

कम करने के लिए रेल मार्गों के अविलम्ब विस्तार पर जोर दिया तथा 5000 मील नये रेल मार्ग बनाने की अनुशंसा की। भविष्य में अकालों की भीषणता को कम करने के लिए 20,000 मील लम्बे नये रेल मार्गों के निर्माण की सिफारिश की गई।⁶

1880 में भारत मंत्री लॉर्ड सेलिशबरी ने रेल निर्माण प्रणाली में तीन नये सिद्धांत दिये।⁷

1. कोई भी कार्य असाधारण लोक कार्यों के वर्ग में तब तक न रखा जाये, जब तक कि ऋणों से उनका निर्माण न हो अर्थात् वार्षिक आय के रूप में उनके निर्माण पर व्यय धनराशि के बराबर आय प्राप्ति न हो।
2. अकाल निवारक कार्यों का निर्माण उसी वर्ष के राजस्व से हो सकता है। अगर वह अपर्याप्त हो तो ऋण लिया जा सकता है।
3. लोक कार्यों के सारे ऋण भारत में ही इक्कट्ठे किये जायें क्योंकि, इंग्लैण्ड में होम ड्राफ्ट्स बढ़ाना अनुचित है। सरकार ने इसके माध्यम से रेल मार्गों पर अधिक व्यय होने से रोका।

इन गतिविधियों के कारण भारत में रेल मार्गों के निर्माण की गति धीमी हो गई। जिन क्षेत्रों से आर्थिक लाभ अधिक मात्रा में प्राप्त किया जा सकता था। उन लाईनों पर कम खर्च किया गया, जिससे रेल मार्गों की लम्बाई में कोई वृद्धि नहीं हुई।

4.1.3 रेल निर्माण नीति में परिवर्तन (1882—1924)

1882 से 1924 ई. तक प्रत्यक्ष राजकीय रेल निर्माण नीति की जटिलताओं से भारत के रेल विकास में बाधा उत्पन्न हो गई। फलतः सरकार अपनी पुरानी प्रणाली की तरफ पुनः उन्मुख हुई। इस बार निजी रेल मार्ग निर्माण के लिए परिस्थितियों में नई शर्तें लागू कर दी गईं। इस चरण में सरकार तथा निजी रेल कम्पनियों ने मिलकर रेल निर्माण का कार्य किया। रेल निर्माण में लगने वाली पूँजी का एक भाग सरकार द्वारा दिया गया तथा शेष भाग में पूँजी निजी रेल निर्माण कम्पनियों ने लगाई। इस व्यवस्था में भारत में किये जा रहे रेल निर्माण को भारत मंत्री की संपत्ति घोषित किया गया, जिससे रेल लाईनों पर कम्पनियों का स्वामित्व समाप्त हो गया। इस चरण में कम्पनियों द्वारा लगाई गई पूँजी पर 3.5 प्रतिशत की गारंटी देने की व्यवस्था की गई। इस अवधि

में बने रेलमार्गों का संचालन निजी रेल कम्पनियों को दिया गया तथा मुनाफे में सरकार तथा निजी रेल निर्माण कम्पनियों की भागीदारी क्रमशः 60:40 अनुपात तय की गई। इस प्रकार विनिर्मित रेल्वे लाईनों को 25 वर्ष बाद और फिर हर दसवें वर्ष सम्बद्ध कम्पनियों द्वारा प्रारम्भ में निवेश की गई राशि देकर खरीदने का अधिकार सरकार ने अपने पास रखा। इस व्यवस्था में स्वामित्व प्रारम्भ से ही सरकार के पास रहा। इस प्रकार यह कम्पनियाँ पुरानी गारंटीशुदा कम्पनियों के विपरीत सरकार की संपत्ति के प्रबन्ध के लिए ऐजेंट मात्र थी और पूँजी जुटाने तथा लाईनों के निर्माण कार्यों का निष्पादन करती थी। इस नई रेल निर्माण नीति में अप्रत्यक्ष रूप रेल निर्माण का नियंत्रण सरकार के हाथों में रहा। इस समय रेल मार्ग निर्माण कार्यों में काफी तेजी आयी। रेलमार्गों की लम्बाई वर्ष 1882 में 10,069 मील थी जो 1900 में बढ़कर 24,752 मील हो गयी। इस नई नीति से रेल तंत्र का विकास हुआ।

4.1.4 भारत में रेल्वे का तीव्र विकास

बीसवीं शताब्दी के प्रारम्भ तथा उन्नीसवीं शताब्दी के अंतिम वर्षों में रेल निर्माण प्रणाली में विकास का एक नया अध्याय प्रारम्भ हुआ। विभिन्न गारंटी योजनाओं के कारण रेल्वे को संचालित करने तथा लाईनों बिछाने में हानि उठानी पड़ी। 1900 ई. के अंतिम चरण तक घाटे की मात्रा बढ़ गई। 1854 ई. से भारत में रेल निर्माण के प्रारम्भ से लेकर 1898 ई. तक रेल्वे से सरकार को कुल 58 करोड़ रुपये का घाटा हुआ। रेल्वे के इतिहास में ऐसा पहली बार हुआ। जब 1899—1900 ई. के वित्त वर्ष में रेल्वे से ब्रिटिश भारत सरकार को 11 लाख रुपये की शुद्ध आय हुई और यह लाभ 1908—1909 तक चलता रहा। 1908—1909 ई. के न्यूयॉर्क के आर्थिक संकट तथा देश में अकाल के कारण सरकार को रेल्वे से 12,40,000 पाउण्ड की शुद्ध हानि हुई।⁸ इस अवधि में देश को रेलों से लाभ भी हुआ तथा रेलों की लम्बाई में 10,000 मील की वृद्धि भी हुई। अब रेल मार्गों की लम्बाई बढ़कर 34,656 मील हो गई। 1914 ई. तक भारत में रेल मार्ग सरकार के स्वामित्व में आ चुके थे। भारत में अधिकांश रेल मार्गों का विकास निजी क्षेत्रों में ही हुआ था। इनका रख-रखाव भी निजी रेल कम्पनियों द्वारा ही किया जाता था लेकिन रेल कम्पनियों द्वारा किये जाने वाले रेल मार्गों के निर्माण तथा संचालन में से सरकार का हस्तक्षेप होता था। प्रत्येक कम्पनी के निर्देशक मण्डल के लिए विशेषाधिकार

सहित एक अधिकारी नियुक्त किया जाता था। गवर्नर जनरल को भी संविदा की शर्तों के अधीन रेलवे कम्पनियों के कर्मचारियों तथा अधिकारियों को पदच्युत करने का अधिकार नहीं होता था। रेल कम्पनियों की व्यवस्था एक निर्देशक मण्डल द्वारा की जाती थी, जो इंग्लैण्ड में रहता था और जिसका एक प्रतिनिधि भारत में कार्य संभालता था। रेल कम्पनियों द्वारा किये जाने वाले व्यय का सरकार द्वारा अनुमोदन प्राप्त होना आवश्यक था। 1901 से 1914 ई. तक रेलवे का विकास भले ही तीव्रगति से हुआ हो परन्तु, इस समय की अव्यवस्थाएँ भी किसी से छिपी नहीं थी। इन पर शोध के लिए या इनकी कमियों को दूर करने के लिए समय-समय पर जाँच समितियां बनाकर इन बाधाओं को दूर करने का प्रयास किया गया। 1901 ई. में थॉमस राबर्टसन की अध्यक्षता में जाँच समिति बनी। इसकी रिपोर्ट-रिपोर्ट ऑन द एडमिनिस्ट्रेशन एण्ड वर्किंग ऑफ इण्डियन रेलवे के नाम से 1903 ई. में प्रस्तुत की गई।⁹

1907 ई. में मैके समिति की नियुक्ति की गई। इसका प्रतिवेदन 1908 ई. में प्रकाशित हुआ। 1912 ई. में लॉर्ड इन्चकेप कमेटी की रिपोर्ट पेश हुई। इन सभी प्रतिवेदनों में निजी कम्पनियों की कार्य प्रणाली तथा सरकारी हस्तक्षेप प्रणाली को दोष पूर्ण मान कर सुधार करने के सुझाव दिये गये तथा ये भी सुझाव दिया गया कि रेलों का संचालन अगर सरकारी व्यवस्था के अधीन रखा जाये तो इन सभी समस्याओं को समाप्त किया जा सकता है।

रॉबर्टसन के द्वारा यह माना गया कि रेलों का संचालन या तो पूर्णतः निजी हाथों में दे दिया जाये या पूर्णतः सरकार द्वारा संचालित किया जाये। रॉबर्टसन निजी कम्पनियों के अधिक पक्ष में थे। उनका मानना था कि अगर रेलों का निर्माण और संचालन निजी कम्पनियों को दिया जाएगा तो वे प्रतिस्पर्धात्मक कार्य करेंगी तथा इससे सामान्य जनता को लाभ मिलेगा। जिससे रेल मार्ग निर्माण तथा संचालन व्यवस्थित रूप से हो सकेगा। इससे कम्पनियों की कार्य क्षमता में वृद्धि होगी और जनता लाभान्वित होगी। रॉबर्टसन ने रेलवे मंडल की स्थापना की भी सिफारिश की। साथ ही रेलपथ निधि की स्थापना के लिए भी सुझाव दिया।

रॉबर्टसन की अनुशंसा के आधार पर 1905 ई. में उद्योग एवं वाणिज्य विभाग के अधीन रेल्वे बोर्ड की स्थापना की गई। इसी वर्ष इसे सार्वजनिक निर्माण विभाग से अलग कर रेल्वे बोर्ड के नियंत्रण में दे दिया गया। रेल्वे बोर्ड के अध्यक्ष को यह अधिकार दिया गया कि वह आवश्यकता अनुरूप सीधे वायसराय से मिल सकता था। 1908 ई. में इसे उद्योग एवं वाणिज्य विभाग की अधीनता से मुक्त कर स्वतंत्र निकाय बना दिया गया।

मैके समिति ने अपने प्रतिवेदन में रेल्वे का विस्तार करने का सुझाव दिया। देश में शीघ्र ही 10,000 मील लम्बे रेल मार्गों का निर्माण किया जाना चाहिए। इसके लिए समिति ने 18.75 करोड़ रुपये के वार्षिक पूँजीगत व्यय का सुझाव दिया। साथ ही यह भी सुझाव दिया कि सहायक रेल मार्गों तथा सहायक शाखाओं का निर्माण सरकार द्वारा स्वयं किया जाना चाहिए।

The disadvantage of direct state management out weigh any advantage which it may posses. But the majority of these disadvantage are not due to state management person but to the system of working some railway through companies and some directly by the state and if the quality of the system were eliminated most of the objection to the direct state management would disappear. The Two systems shoud not be in India.¹⁰

4.1.5 प्रबन्धन

बीसवीं शताब्दी तक भारत में रेलों का विकास हो गया। अधिकांश मुख्य मार्ग इस समय तक बनाये जा चुके थे। इतने लम्बे रेलमार्गों का संचालन विभिन्न व्यवस्थाओं के अधीन या कहीं पर राज्यों द्वारा निर्मित रेल मार्गों का राजकीय प्रबन्धन, (यहां स्वामित्व और प्रबन्धन ही राज्य के हाथों में थे) निजी कम्पनियों द्वारा अपने स्वामित्व वाले रेल मार्गों का प्रबन्धन और निजी कम्पनियों द्वारा रेलमार्गों का प्रबन्धन जिनका स्वामित्व सरकार ने अपने हाथों में ले लिया था। इसके साथ ही कुछ छोटी दूरी की लाईनें थी, जिनका स्वामित्व और प्रबन्धन छोटी निजी कम्पनियों के हाथों में था। एक ही प्रबन्धन व्यवस्था के अभाव में रेलों के संचालन में कठिनाई आ रही थी। 1902 ई. में रेल प्रबन्धन एवं संचालन के लिए थॉमस रॉबर्टसन समिति ने अपनी रिपोर्ट में सभी रेल

मार्गों का संचालन एक व्यवस्था के अधीन करने की सिफारिश की। तीन आयुक्तों का एक बोर्ड गठित किया जाए जो विकास तथा प्रशासन में समन्वय लाए। परन्तु दिन-प्रतिदिन का कार्य तत्कालीन प्रबन्धन पर छोड़ दिया जाये। परिणामतः 1905 ई. में रेल बोर्ड का गठन किया गया। इण्डियन रेल्वे एक्ट के अनुसार बोर्ड को नियंत्रण एवं देखरेख के सामान्य अधिकार सौंपे गये। रेल्वे बोर्ड की स्थापना भारत सरकार के वाणिज्य और उद्योग विभाग की शाखा के रूप में हुई। उन्हीं के तीन सदस्यों में से अध्यक्ष तथा सचिव बनाये गये। उसे विभिन्न स्रोतों से प्राप्त प्रस्तावों के बीच तालमेल बिठाकर व्यय का कार्य सौंपा गया। तीन साल बाद उसे वाणिज्य और उद्योग विभाग से अलग कर उसका दर्जा बढ़ा दिया गया। उसके अध्यक्ष को भारत सरकार के सचिव स्तर का दर्जा दिया गया, और उसकी पहुँच वायसराय तक हो गयी। जिससे रेल बोर्ड का अध्यक्ष रेलों की प्रबंधन व संचालन की समस्याओं को लेकर समय-समय पर वायसराय से सीधा ही मिल सकता था।¹¹ अब रेल्वे की समस्याओं का निराकरण सरल व सुगम हो गया।

1. रॉबर्ट ब्रुस समिति (1901)

इस समिति का गठन रेल परिवहन सेवा के कुशल प्रबन्धन एवं विकास के लिए 1901 ई. में किया गया। इस समिति ने रेल्वे बोर्ड का गठन करने, रेलों के विकास कार्य को आगे बढ़ाने के लिए रेल विशेष कोष की स्थापना करने तथा रेलमार्गों को रेल्वे कम्पनियों को पट्टे पर देने और रेल मार्ग निर्माण कार्य में तेजी लाने की सिफारिश की।¹² 1905 ई. में इस समिति की सिफारिश के आधार पर रेल्वे के कुशल प्रबंधन के लिए रेल्वे बोर्ड की स्थापना की।

2. लॉर्ड इन्चकेप समिति (1908)

ब्रिटिश उद्योगों के लिए भारत में उत्पन्न कच्चे माल की आवश्यकता थी। इसीलिए ब्रिटिश उद्योगपतियों के वाणिज्यिक हितों को ध्यान में रखकर ब्रिटिश भारत सरकार ने सर जेम्स मैके तथा बाद में लॉर्ड इन्चकेप की अध्यक्षता में 1908 ईस्वी में एक समिति का गठन किया। इस समिति का प्रमुख उद्देश्य रेल्वे वित्त और प्रशासन की जांच करना था। इस समिति ने रेल मार्गों के तीव्र विकास की सिफारिश की। पूँजी

व्यय के मद में हर वर्ष कम से कम 125 लाख पाउण्ड की न्यूनतम राशि खर्च करने की सिफारिश की गई। समिति के विचार से रेलमार्गों की कुल लम्बाई बढ़ाकर एक लाख मील की जा सकती थी। व्यय में 1909 ई. में वृद्धि की गई और प्रथम विश्व युद्ध प्रारम्भ होने तक रेलमार्गों की लम्बाई 86,000 मील तक हो गई।

3. मैके समिति (1907)

इस समिति ने पूर्ण अधिकारों युक्त बोर्ड के निर्माण की सिफारिश की, क्योंकि पूर्व में बना रेल बोर्ड अपने सीमित अधिकारों के कारण निर्णय लेने में असमर्थ था। इस समिति ने 10,000 मील लम्बे रेलमार्गों का शीघ्रता से निर्माण करने, रेलमार्गों पर अधिक धनराशि खर्च करने तथा रेल्वे में सुविधाओं को बढ़ाने की सिफारिश की।

इस समिति ने बोर्ड की कार्य व्यवस्था, रेल संचालन तथा व्यय में कमी करने के लिए निम्न सुझाव भी दिये।

1. रेल्वे बोर्ड के सदस्यों को गवर्नर जनरल की अनुमति के बिना नहीं हटाया जाये।
2. बोर्ड को अपेक्षाकृत अधिक स्वतंत्रता प्रदान की जाये।
3. असाधारण परिस्थितियों को छोड़कर अन्य किसी भी स्थिति में रेल्वे बोर्ड के अधिकारों में सरकारी हस्तक्षेप नहीं किया जाये।

4. एकवर्थ समिति

सरकार ने रेलों के सफल संचालन तथा विस्तार के लिए इस समिति का गठन किया। रेलों में यात्री तथा माल परिवहन सुविधा बढ़ाने, रेल्वे के वित्त तथा किरायों को लेकर भी समय-समय पर समितियों का निर्माण किया गया। 1919 ई. में ईस्ट इण्डिया कम्पनी की संविदा ब्रिटिश सरकार के साथ समाप्त हो रही थी। ईस्ट इण्डिया कम्पनी की वित्तीय अनियमितताओं तथा प्रशासनिक कमजोरियों के कारण इसकी आलोचनाएँ प्रारम्भ से ही हो रही थी। इन आलोचनाओं के बीच ईस्ट इण्डिया कम्पनी की संविदा तथा भारतीय रेलों की समस्याओं को लेकर ब्रिटिश भारत सरकार ने सर विलियम एकवर्थ की अध्यक्षता में एक समिति बनायी। इस समिति ने रेल्वे की व्यवस्था, कार्य

संचालन, कार्यकुशलता, वित्त आदि समस्याओं पर विचारों के साथ अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की।¹³

1. रेल्वे का राष्ट्रीयकरण कर सरकारी व्यवस्था अपनाई जाये।
2. रेल्वे आय-व्यय को सरकार के सामान्य आय-व्यय बजट से अलग प्रस्तुत किया जाये।
3. रेल्वे बोर्ड का पुनर्गठन किया जाये।
4. रेल्वे भाड़े की दर निर्धारण करने के लिए एवं दर परामर्शदात्री समिति और भाड़े की दर सम्बन्धी विवादों का निर्णय करने के लिए रेल्वे भाड़ा न्यायाधिकरण की स्थापना की जाये।
5. भारतीय रेल पथों की तीनों प्रणालियों का सुदृढीकरण किया जाये।
6. सभी प्रकार के परिवहन और संचार के लिए उत्तरदायी नवीन विभाग की स्थापना पर बल दिया।
7. व्यापारियों एवं सामान्य जनता के हितों का प्रतिनिधित्व करने के लिए केन्द्रीय और स्थानीय परामर्शदात्री परिषदों की स्थापना की जाये।
8. तृतीय श्रेणी के यात्रियों को दी जाने वाली यात्री सुविधाओं में सुधार किया जाये।
9. देनगी के भुगतान को विलम्बित न किया जाये।
10. व्यापारी विशेष को अनुचित प्राथमिकता दिया जाना बंद कर दिया जाये।
11. घूसखोरों तथा अन्य बुराइयों को रेल्वे से समाप्त किया जाये तथा इन्हें रोकने के प्रयास किये जाये।

5. पोप समिति (1932)

आर्थिक मंदी के समय रेल्वे की अव्यवस्था तथा निर्माण कार्य की शिथिलताओं को दूर करने के लिये इस समिति का गठन किया गया। इस समिति ने आर्थिक मंदी से प्रभावित रेल बजट को संतुलित करने के लिए संचित कोष एवं हास कोष से सहायता करने की सिफारिश की।¹⁴

6. वेजबुड समिति (1936)

इस समिति ने रेलों की संचालन व्यवस्था प्रणाली को आठ क्षेत्रों में बाँटने, हास कोष की उचित व्यवस्था करने, उपस्थित सामग्री, रेल इंजन, डिब्बों के उचित उपयोग करने की सिफारिशें की। साथ ही समाचार-पत्रों प्रकाशक वर्ग और व्यापारी वर्ग से सामंजस्यपूर्ण सम्बन्ध बनाने का सुझाव दिया।

4.1.6 रेल्वे प्रथम विश्व युद्ध के समय

प्रथम विश्व युद्ध के दौरान भारतीय रेल्वे पर सामग्री तथा सैनिकों के परिवहन का भारी प्रभाव पड़ा। इस समय लगभग 150 मील लम्बी रेल्वे लाईन को उखाड़कर सैनिक इस्तेमाल के लिए पश्चिमी एशिया भेज दिया गया। धन के अभाव तथा सैनिक आपूर्ति में लग जाने के कारण रेल्वे की आय पर विपरीत प्रभाव पड़ा। रेल्वे पूँजी में भारी गिरावट आयी। 1913-14 में रेल आय 18 करोड़ 40 लाख से घटकर 1916-17 में केवल 2 करोड़ 97 लाख रुपये रह गई। ऐसी परिस्थितियों में रेलों के विकास सम्बंधी कार्यों की जांच के लिए एकवर्थ समिति का गठन हुआ। 1913-14 में यात्री रेलमार्ग की लम्बाई 56 लाख मील से कम होकर 1918-19 में 44 लाख मील हो गई। जबकि माल वाहक रेलमार्गों की लम्बाई 58 लाख से बढ़कर 74 लाख हो गई थी। युद्ध काल में रेल अधिकारी, यात्री-वाहक यातायातों की अपेक्षा माल वाहक यातायातों के पक्ष में थे।¹⁵ युद्धकाल में रेल भाड़े में भी वृद्धि कर दी गई थी। सामान्यतः राज्यों की धन राशि में सहयोग की दृष्टि से सरकार द्वारा यह कदम उठाया गया। एक ओर, रेल भाड़ा में वृद्धि कर दिये जाने और दूसरी तरफ यात्रीयों को भारी असुविधाओं का सामना करना पड़ा। असुविधा व असंतोष के कारण महात्मा गाँधी ने भी जनता को इसके विरोध के लिए प्रेरित किया।¹⁶

4.1.7 रेल बजट को सामान्य बजट से अलग करना

एकवर्थ समिति का गठन भारत में रेलों के विकास के अवसर तलाश करने के लिए किया गया। इस समिति ने अपनी सिफारिशों में रेलों के लिए अलग से बजट व्यवस्था करने का सुझाव दिया। एकवर्थ का सुझाव था कि रेल बजट को भारत सरकार के आम बजट से अलग पेश किया जाये। इससे रेल्वे, अधिशेष कोषों का इस्तेमाल अपने विकास और यात्री सुविधाओं को बेहतर बनाने के लिए कर सकेगी। इस सुझाव के

क्रियान्वयन में तीन वर्ष लग गये। सितम्बर, 1924 में सेंट्रल लेजिस्लेटिव असेम्बली ने फाईनेंस सेपरेशन (वित्त पृच्यकरण अभिसमय) के विषय में एक प्रस्ताव पारित किया। जिसके मुख्य प्रावधान निम्न थे।¹⁷

1. सामान्य राजस्व, रेल्वे से एक निश्चित वार्षिक योगदान प्राप्त करेगा यह रेल्वे की निबल प्राप्तियों पर आधारित होगा।
2. यह योगदान कार्यरत पूँजी और वाणिज्यिक लाईनों के कार्य परिणामों पर आधारित होगा। यह वाणिज्यिक लाईनों के कार्यरत पूँजी का एक प्रतिशत निश्चित प्रकार के बाद बच रहे, अधिशेष मुनाफे का पाँचवा हिस्सा होगा। पूँजी पर ब्याज तथा महत्वपूर्ण लाईनों की हानि की भरपाई सामान्य राजस्व से होगी।
3. तीन करोड़ रूपये तक के शेष बचे अधिशेष और दो तिहाई आधिक्य को रेल्वे आरक्षित निधि को हस्तांतरित कर दिया जायेगा। इस आरक्षित निधि का उपयोग कतिपय निर्दिष्ट उद्देश्यों के लिए किया जायेगा।
4. लागत और परिसंपत्तियों की अनुमानित आयु के आधार पर एक मूल्य ह्रास कोष की स्थापना भी हुई।

बजट को अलग करने के प्रयास के परिणाम स्वरूप पहला रेल बजट 1925 में पेश किया गया और तब से वर्तमान तक इसे आम बजट से पृथक पेश करने की प्रथा जारी है। पहले पाँच वर्षों में (1924–30) रेल्वे से भारत सरकार को 42 करोड़ रूपये का योगदान प्राप्त हुआ। 1920 के दशक के समाप्त होते-होते रेल्वे की कुल लम्बाई 41,724 मील¹⁸ हो गई।

4.1.8 आर्थिक मंदी के दौरान रेल विकास

प्रथम विश्व युद्ध समाप्त होने के पश्चात यूरोपीय देशों में पुनर्निर्माण का कार्य प्रारम्भ हुआ। इंग्लैण्ड तथा फ्रांस के साथ-साथ विश्व के सभी देश इस विनाशकारी युद्ध से उभरने का प्रयास कर रहे थे। इसी समय अक्टूबर, 1929 में अचानक अमेरिकी शेयर बाजार में गिरावट आ गई, जिसका प्रभाव लगभग समस्त विश्व पर पड़ा। इसे विश्व की आर्थिक महामंदी नाम दिया गया। यह 1929 से प्रारम्भ होकर 1933 तक प्रभावी रही। सम्पूर्ण विश्व की अर्थव्यवस्था पर इसका प्रभाव दिखाई दिया। महामंदी के दौरान रेल्वे

के विकास पर बुरा प्रभाव पड़ा। विश्व बाजार में भारत द्वारा निर्यातित माल की माँग में भारी गिरावट आ गई जिसके परिणाम स्वरूप रेल्वे की आय घट गई। इसके अतिरिक्त उसे सड़क परिवहन से प्रतिद्वंद्विता का भी सामना करना पड़ा। इस कारण रेल्वे 1936 ई. तक सामान्य राजस्व में कोई योगदान नहीं कर पाई। 1937 में रेल्वे ने सामान्य राजस्व में योगदान देना प्रारंभ किया।

भारत सरकार ने महामंदी के प्रभाव को कम करने के लिए 1931 में एक रिट्रैचमेंट कमेटी(कटौती समिति) का गठन रेल्वे के कामकाज में मित्तव्ययिता लाने के उद्देश्य से किया। 1932 में एक अन्य समिति का गठन हुआ, जिसने श्रम और संगठन पर खर्च कम करने के उपाय सुझाये। निष्कर्षतः इस महामंदी के दौरान राजस्थान और भारत में नये रेलमार्गों के विकास पर रोक लग गई तथा पहले से चल रहे कार्यों को पूरा करने में भी मित्तव्ययता को अपनाया गया।

4.1.9 द्वितीय विश्व युद्ध के समय रेल्वे का विकास

द्वितीय विश्व युद्ध के दौरान सेना तथा सामरिक उपकरणों के परिवहन से रेलों की आय में बढ़ोतरी हुई लेकिन, रेल्वे के विकास को इस महायुद्ध ने प्रभावित किया। 1939-40 तक चार वर्षों में रेल्वे की आय उसके व्यय की अपेक्षा क्रमशः 1.25 करोड़, 2.75 करोड़, 1.37 करोड़ तथा 4.33 करोड़ अधिक थी।¹⁹ युद्ध से जुड़े लोगों तथा सामरिक सामग्री के परिवहन में रेलों पर दबाव बढ़ा, जिससे रेल्वे को आय तो हुई, परन्तु पेट्रोल और ट्रकों के अभाव में सड़क परिवहन का सम्पूर्ण भार रेल्वे पर आ गया, जबकि उस पर पहले से ही परिवहन का अत्यधिक दबाव था। ऐसी स्थिति में रेल परिवहन गुणवत्तापूर्ण कार्य नहीं कर पाया। नयी रेल लाईन बिछाने के काम आने वाली अधिकांश सामग्री आयात की जाती थी, युद्ध के कारण उसमें अवरोध उत्पन्न हुआ। जिससे भारत में रेल मार्गों के विकास में रुकावट आई। रेल्वे यंत्रों के अत्यधिक उपयोग के कारण उनमें अत्यधिक घिसावट आ गई, लगभग 26 शाखा लाईनें बन्द कर दी गई, जिसके अन्तर्गत 600 मील लम्बी रेल लाईन थी।²⁰ इस समय ब्रिटिश भारत सरकार का भी सम्पूर्ण ध्यान युद्ध में लगा था। इसलिए रेल्वे के विकास पर अधिक ध्यान नहीं दिया गया। फिर भी इस दौरान कई योजनाओं पर विचार किया गया जिनमें राजस्थान की

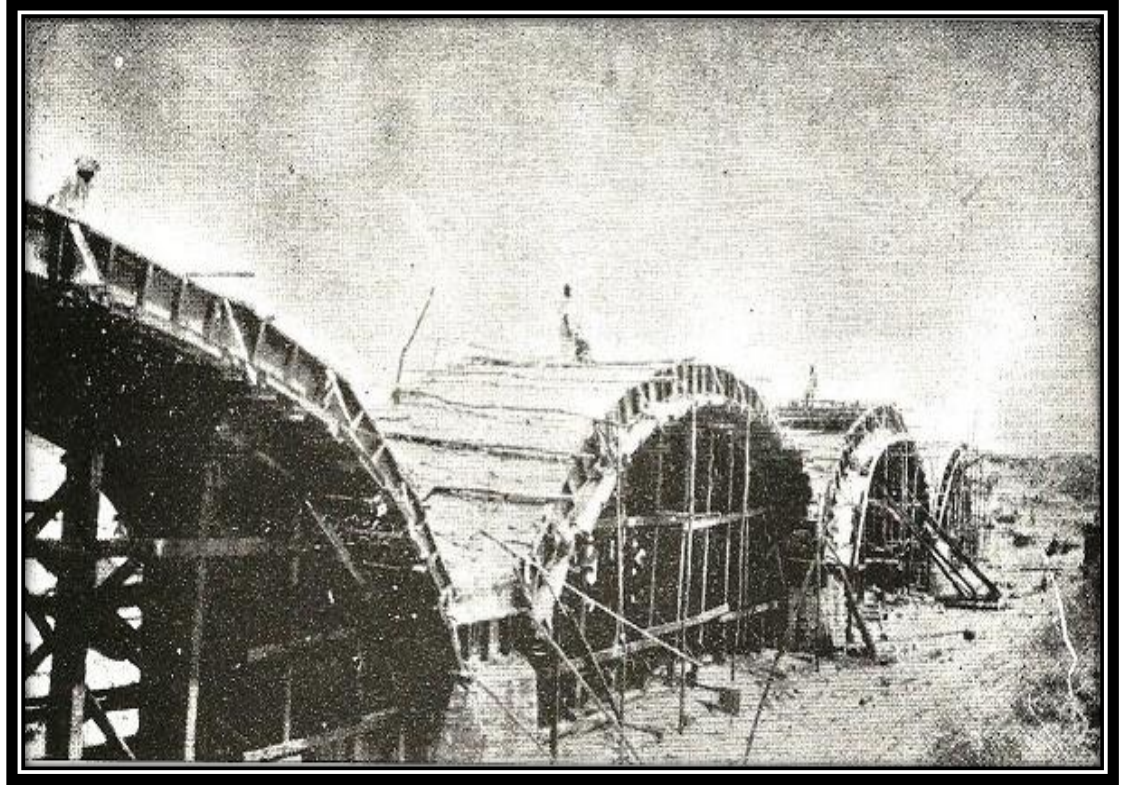
कोटा-बूंदी रेलमार्ग योजना भी थी।²¹ इसी समय भारत में सविनय अवज्ञा तथा भारत छोड़ो जिसे आन्दोलन हुये जिनसे रेल विकास का पहिया भारत में थम गया।

4.2 राजस्थान के प्रमुख रेलमार्ग

राजस्थान में रेल निर्माण प्रक्रिया के प्रथम चरण में देशी रियासतों एवं विभिन्न निजी रेल कम्पनियों ने रेलमार्गों का निर्माण किया, जिससे विभिन्न देशी रियासतें आपस में जुड़ गईं। रियासतों ने अपने खर्च पर रेलमार्गों का निर्माण किया। कुछ मार्गों का निर्माण ब्रिटिश भारत सरकार के द्वारा किया गया। स्वतंत्रता से पूर्व राजस्थान के प्रमुख रेलमार्ग निम्न थे।

4.2.1 दिल्ली-अहमदाबाद रेलमार्ग

इस रेलमार्ग का निर्माण वेस्टर्न राजपूताना रेल्वे कम्पनी के द्वारा किया गया। राजस्थान में बनने वाला यह पहला मुख्य रेलमार्ग था। इसके लिए आवश्यक पूँजी की व्यवस्था ब्रिटिश भारत सरकार के द्वारा की गई। 1882-83 ई. में 'वेस्टर्न राजपूताना रेल्वे कम्पनी' का विलय मालवा स्टेट रेल्वे कम्पनी में कर दिया गया। तब यह राजपूताना मालवा स्टेट रेल्वे कम्पनी के नाम से जानी गई।¹⁷ 1885 ई. में इस रेलमार्ग के निर्माण और विस्तार के साथ संचालन भी 'बॉम्बे बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डियन रेल्वे कम्पनी' को सौंप दिया गया। यह रेलमार्ग मीटर गेज था तथा इसका निर्माण कई चरणों में पूरा हुआ। दिल्ली से रेवाड़ी तक का 52 मील का हिस्सा 14 फरवरी, 1873 को, रेवाड़ी से अलवर का 46 मील का भाग 15 सितम्बर, 1874 को, अलवर से बाँदीकुई का 37.5 मील 7 दिसम्बर, 1874 को, बाँदीकुई से दौसा 17.8 मील 20 अप्रैल, 1874 को, दौसा से जयपुर का 38 मील, 12 अक्टूबर, 1874 को, जयपुर से फुलेरा तक 34 मील, 1 मार्च, 1875 को, फुलेरा से अजमेर 49.9 मील, 1 अगस्त, 1875 को, अजमेर से ब्यावर 32.4 मील, 15 मई, 1878 को, ब्यावर से हरिपुर 20.8 मील, अक्टूबर, 1880 को तथा सोजत से पालनपुर 148.4 मील का निर्माण कार्य 1881 ई. में पूरा हुआ। इस रेलमार्ग की कुल लम्बाई 585 मील थी। पालनपुर से अहमदाबाद 85 मील का हिस्सा पहले ही 15 नवम्बर, 1874 को पूरा कर लिया गया था।²²



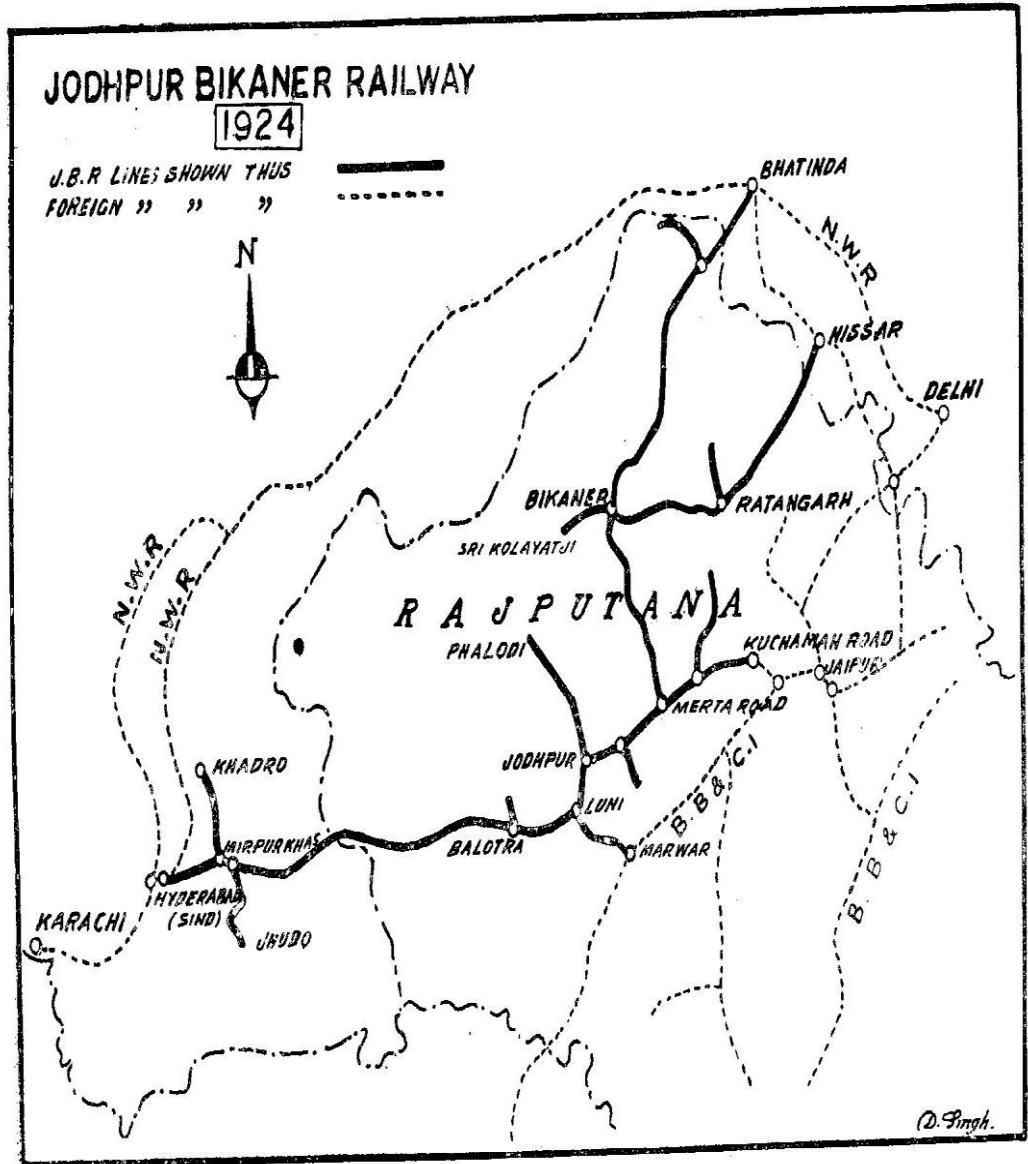
चित्र संख्या - 5 (जालोर -भीनमाल रेलमार्ग)
सूकड़ी नदी पर निर्माणाधीन रेल्वे पुल- 27.06.1930

इस रेलमार्ग की दो प्रमुख शाखाएँ भी बनीं। बाँदीकुई से आगरा की लाईन जो भरतपुर—आगरा तक 35 मील थी। 11 अगस्त, 1873 को पूर्ण हुई तथा दूसरी बाँदीकुई—भरतपुर जिसकी लम्बाई 60 मील थी, अप्रैल, 1874 में पूरी कर ली गई।²³ इस लाईन की दूसरी प्रमुख शाखा साँभर लेक से फूलेरा तक 4.8 मील थी, जिसका निर्माण कार्य 1 मार्च, 1875 तथा साँभर से कुचामन रोड 17 मील की रेल लाईन 20 दिसम्बर, 1879 को पूरी हुई।²⁴

इस रेल मार्ग का उद्घाटन बम्बई प्रांत के तत्कालीन गवर्नर सर जेम्स फर्ग्यूसन द्वारा एरिनपुरा में किया गया।²⁵ इस समारोह में राजपूताना के एजेंट टु गवर्नर जनरल कर्नल ब्रेडफोर्ड मुख्य अभियंता मिस्टर क्रगीन शामिल थे। 1 जनवरी, 1881 को यह पूरी लाईन यातायात के लिए समर्पित कर दी गई। इस रेलमार्ग पर 1881 में यात्री भार लगभग 20.4 लाख तथा माल भार 3 लाख टन था तथा इसी वर्ष इस मार्ग से 9.9 लाख तथा 25.7 लाख रूपयों की रेल विभाग को आमदनी हुई।

4.2.2 जोधपुर—बीकानेर स्टेट रेल्वे²⁶

दिल्ली से आगरा होकर अहमदाबाद जाने वाली राजपूताना रेल्वे जोधपुर के दक्षिण पूर्वी हिस्से में से 114 मील लम्बे मार्ग से होकर गुजरती थी। इस मार्ग के 16 स्टेशन जोधपुर रियासत में पड़ते थे। सर्वप्रथम जोधपुर के महाराज जसवंतसिंह ने अपनी रियासत की राजधानी को इस मार्ग से जोड़ने की पेशकश की।²⁷ वे इस मार्ग को जोड़ने के लिए ट्रॉम—लाईन बिछाना चाहते थे, जिस पर घोड़ों अथवा ऊँटों के माध्यम से ट्रॉम को चलाया जा सके। बाद में उन्होंने इस विचार को त्याग दिया, क्योंकि ट्रॉम लाईन वाष्पगाड़ी चलाने के उपयोग में नहीं आ सकती थी। इसलिए उन्होंने भाप रेलगाड़ी की लाईनों का निर्माण करने का विचार किया तथा इस विषय में ब्रिटिश भारत सरकार से पत्र व्यवहार किया। ब्रिटिश भारत सरकार ने इस काम के लिए सहमति दे दी और इस रेल लाईन का निर्माण कार्य प्रारम्भ हुआ। खारची स्टेशन (मारवाड़ जंक्शन) से पाली (मारवाड़) तक 19 मील लम्बे मार्ग का कार्य 16 फरवरी, 1881 को प्रारम्भ हुआ। इसके लिए ब्रिटिश सरकार व जोधपुर रियासत में 3.28 लाख रूपये देने का समझौता हुआ। जोधपुर दरबार ने अजमेर के सेठ सुमेरमल उम्मेदमल के जरिये इस



मानचित्र संख्या - 5
 जोधपुर-बीकानेर रेल्वे (1924)

राशी का प्रबन्ध किया। ये राशि तीन किशतों में राजपूताना के सार्वजनिक निर्माण विभाग को उपलब्ध करवाई गई।

ये रेल्वे लाईन 28 फरवरी, 1882 ई. को बनकर तैयार हुई। इस रेल मार्ग के निर्माण में 3.77 लाख रुपये की लागत आयी, जिसमें स्टाफ क्वार्टर्स का खर्चा भी शामिल था। इसी समय जोधपुर से पाली मार्ग का सर्वे कर रेल लाईन बिछाने का काम प्रारम्भ किया गया। इसकी लम्बाई लगभग 42 मील थी तथा इसे आगे बढ़ाकर पाली से लूणी नदी तक किया गया। इसकी लम्बाई लगभग 25 मील थी। इस मार्ग का निर्माण कार्य 1882 में प्रारम्भ हुआ तथा 17 जून, 1884 में निर्माण कार्य पूरा कर लिया गया। इस मार्ग मई, 1884 में लूणी नदी से जोधपुर सेक्शन का काम प्रारम्भ किया गया। इसकी दूरी लगभग 20 मील थी।

9 मई, 1885 को खारची से जोधपुर तक रेलमार्ग का निर्माण प्रारम्भ किया गया। इसकी लम्बाई 64 मील थी।² जोधपुर रियासत के पास इस समय तक स्वयं के इंजन नहीं थे, इसलिए राजपूताना-मालवा स्टेट रेल्वे से इंजन किराये पर लिए गये। इस रेलमार्ग के निर्माण से आम जन-जीवन प्रभावित हुआ। पहले ही वर्ष में जोधपुर रियासत को लगभग 1 लाख 30 हजार रुपये का लाभ हुआ जो लगाई गई पूँजी का लगभग 10 प्रतिशत था।

4.2.3 लूणी-पंचपद्रा मार्ग

ब्रिटिश भारत सरकार उत्पादन के सभी केन्द्रों को रेलमार्गों से जोड़ना चाहती थी। जोधपुर बीकानेर स्टेट रेल्वे के लाभ से प्रभावित होकर नमक उत्पादन केन्द्र पंचपद्रा को लूणी से जोड़ने की योजना बनाई गई। इस रेलमार्ग के निर्माण के लिए 11.5 लाख का बजट तैयार कर सरकार को भेजा गया। सरकार की स्वीकृति मिलते ही 1885 ई. में इसका निर्माण कार्य प्रारम्भ हो गया। लूणी से पंचपद्रा का 60 मील का रेलमार्ग 23 मार्च, 1887 को आम यातायात के लिए खोल दिया गया।²⁹ इस मार्ग के निर्माण से पंचपद्रा से नमक का निर्यात करना ब्रिटिश सरकार के लिए आसान हो गया। इस लाईन को 1939-40 ई. में साल्ट डिपो तक बढ़ा दिया गया।

4.2.4 जोधपुर—बीकानेर रेलमार्ग

पश्चिमी राजस्थान की जोधपुर और बीकानेर रियासतों को आपस में रेल मार्गों से जोड़ने की आवश्यकता महसूस की गई। 1888—89 ई. में जोधपुर बीकानेर मार्ग को मेड़ता, नागौर से निकालने का निर्णय जोधपुर और बीकानेर दरबार में हुआ। इस निर्णय के अनुसार अपने-अपने राज्यों से निकलने वाले रेलमार्गों का खर्च सम्बन्धित रियासत को वहन करना था तथा इन मार्गों से होने वाली आय भी रियासतों को मिलना तय हुआ। इस रेलमार्ग का निर्माण दो चरणों में पूरा हुआ। पहले चरण में मेड़ता रोड से जोधपुर सेक्शन जिसकी लम्बाई 64 मील थी³⁰, का कार्य 18 अप्रैल, 1891 को प्रारम्भ हुआ। इसी समय मेड़ता रोड से कुचामन रोड, तक के मार्ग का सर्वे कर कार्य प्रारम्भ किया गया। 6 माह बाद ही मेड़ता रोड से नागौर का 35 मील लम्बा मार्ग बन कर तैयार हुआ तथा इसे 16 अक्टूबर, 1891 को यातायात के लिए खोल दिया गया।

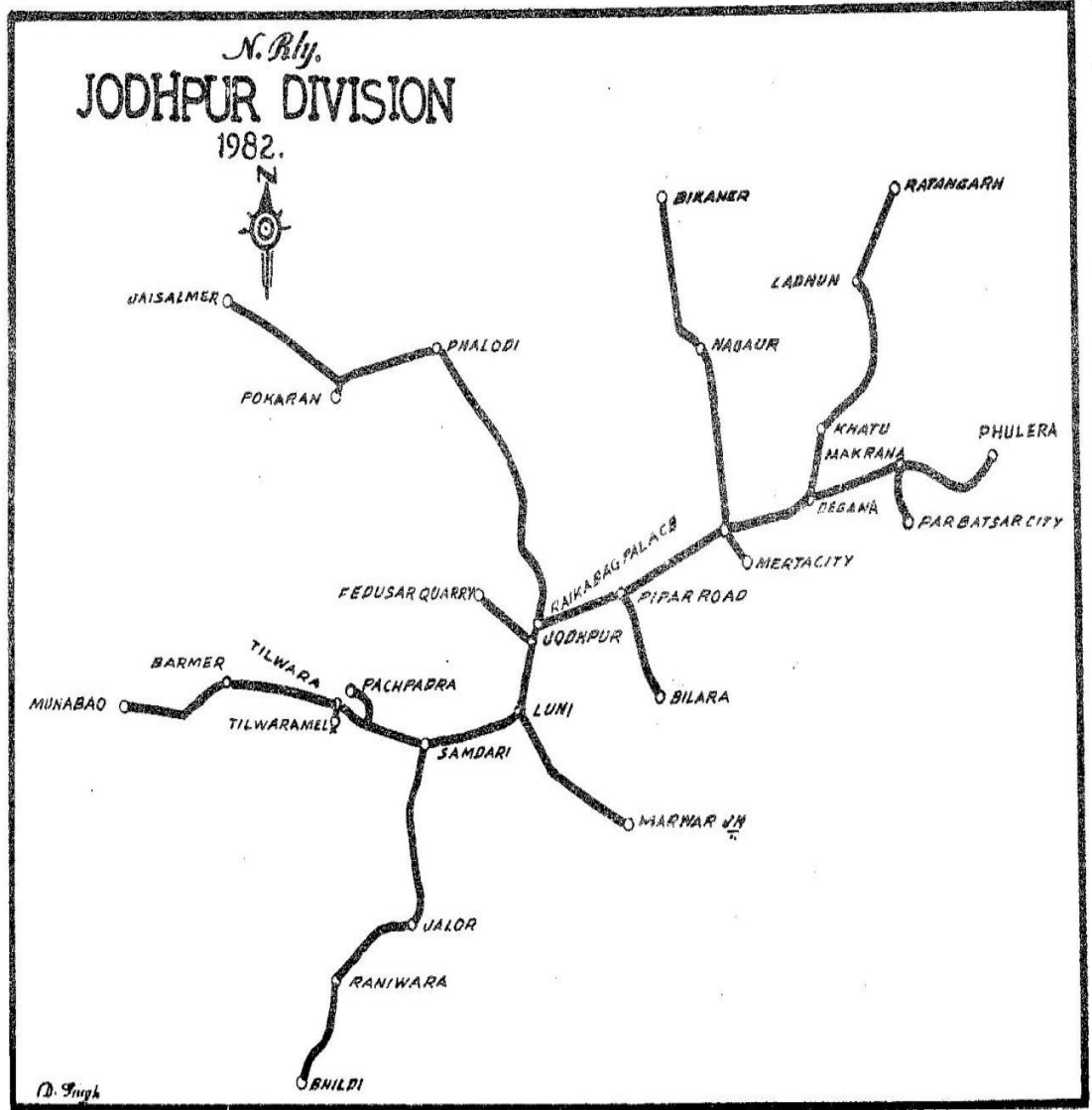
दूसरे चरण में बीकानेर की ओर से मारवाड़ रियासत की सीमा तक 24.5 मील पर तथा उससे आगे बीकानेर की सीमा से लेकर बीकानेर शहर तक 47.75 मील लम्बे रेलमार्ग का निर्माण हुआ। यह रेलमार्ग 9 दिसम्बर, 1891 को आम यातायात के लिए खोल दिया गया। इसका औपचारिक उद्घाटन तत्कालीन ए.जी.जी. कर्नल जी.एच.टेवर ने महाराजा गंगासिंह द्वारा आयोजित दरबार में 23 दिसम्बर, 1891 को बीकानेर में किया गया।³¹ जोधपुर बीकानेर स्टेट रेल्वे पर दोनों रियासतों का संयुक्त प्रशासन 1924 तक था।³²

4.2.5 मेड़ता रोड से मेड़ता सिटी

मेड़ता रोड से मेड़ता सिटी का 9 मील लम्बा रेल मार्ग 1905 में बनकर तैयार हुआ और इसी वर्ष यातायात के लिए खोल दिया गया।³³ इस रेलमार्ग के निर्माण से दोनों स्थानों के नागरिकों के लिये परिवहन की व्यवस्था आरंभ हुई।

4.2.6 जोधपुर से कुचामन रोड

जोधपुर और बीकानेर कस्बों को जयपुर से जोड़ने के लिए इस रेलमार्ग का निर्माण किया गया। यह भाग 73 मील लम्बा था। एक तरफ यह मार्ग मारवाड़ जंक्शन



मानचित्र - 6
जोधपुर डिविजन नोर्थ रेल्वे (1982)

से तथा दूसरी तरफ कुचामन रोड से मिलता था।³⁴ यह मार्ग 13 मार्च, 1893 को यातायात के लिए खोल दिया गया। यह मार्ग डेगाना होकर गुजरता था।

4.2.7 डेगाना—हिसार मार्ग

यह मार्ग प्रारम्भ में डेगाना—सुजानगढ़—रतनगढ़ संभाग तक बनाया गया इसकी लम्बाई 63 मील थी।³⁵ 16 सितम्बर, 1909 को यह मार्ग आम यातायात के लिए खोल दिया गया। रतनगढ़ से हिसार तक का रेलमार्ग 1911 में बनकर तैयार हुआ।

4.2.8 मकराना—परवतसर मार्ग

यह मार्ग 13 मील लम्बा था जो नागौर, मकराना को परवतसर से जोड़ता था। यह 1928 ईस्वी में बनकर तैयार हुआ तथा 1 अगस्त, 1928 को इसे आम यातायात के लिए खोल दिया गया।³⁶ इस रेलमार्ग के निर्माण से मकराने के विश्व प्रसिद्ध संगमरमर का परिवहन सरल हो गया।

4.2.9 जोधपुर—शादीपल्ली मार्ग

इस रेलमार्ग का निर्माण कार्य अकाल राहत कार्यों के तहत किया गया। 1894 ई. में सिन्ध के कमिश्नर ने अमरकोट, पचपद्रा मार्ग का सर्वे किया।³⁷ मई, 1896 में बालोतरा से शादीपल्ली मार्ग जिसकी लम्बाई 135 मील थी, का निर्माण कार्य प्रारम्भ हुआ। 1897—98 में मारवाड़ रियासत की सीमा से नारा घाटी तक का 40 मील लम्बे रेलमार्ग का निर्माण ब्रिटिश सरकार द्वारा प्रारम्भ किया गया। इस मार्ग की अनुमानित लागत 13.36 लाख रु थी। इस मार्ग के निर्माण के लिए जोधपुर रियासत ने 11 लाख रूपये इसी वर्ष दे दिये तथा आगे के खर्च के लिए 25.5 लाख रु 4 प्रतिशत की ब्याज पर मैसूर रियासत से उधार लिये।³⁸ इस मार्ग पर बालोतरा से बाड़मेर के 60 मील लम्बे मार्ग को 15 मई, 1899 में तथा बाड़मेर से मारवाड़ की सीमा तक 74.5 मील लम्बे मार्ग को तथा वछ से शादीपल्ली 68.5 मील लम्बाई तक का कार्य 22 दिसम्बर, 1900 तक पूरा कर यातायात के लिए खोल दिया गया। इस मार्ग के निर्माण से मध्य भारत और राजपूताना कराची से जुड़ गये।

4.2.10 सार्दुलपुर—हनुमानगढ़ रेल लाईन

यह रेल मार्ग डेगाना—हिसार रेलमार्ग का ही एक भाग था। इसकी लम्बाई 105 मील थी। 15 जुलाई, 1927 तक हनुमानगढ़—नौहर मार्ग, नौहर—भादरा मार्ग 15 जुलाई, 1928 को तथा भादरा से सार्दुलपुर रेलमार्ग 13 नवम्बर, 1930 तक बन कर तैयार हुआ³⁹ और इसे आम यातायात के लिए खोल दिया गया।

4.2.11 बीकानेर—भटिण्डा रेलमार्ग

जोधपुर—बीकानेर रेलमार्ग के खुलने के बाद यह निर्णय लिया गया कि बीकानेर को खारी, दलमेरा, सूरतगढ़, हनुमानगढ़ होते हुए पंजाब स्थित भटिण्डा तक जोड़ा जाये। 2 जून, 1898 को बीकानेर से खारी 41.6 मील लम्बे निर्माण मार्ग कार्य पूर्ण हुआ⁴⁰ तथा यातायात के लिए खोल दिया गया। दलमेरा से सूरतगढ़ 71.9 मील का सेक्शन 1 जनवरी, 1901 तथा 1902 में भटिण्डा तक बढ़ा दिया गया।⁴¹ इस रेल मार्ग पर यातायात आरम्भ हुआ। गंगानगर—हनुमानगढ़ सेक्शन 1923 में चालू हुआ।

4.2.12 बीकानेर—रतनगढ़ मार्ग

यह मार्ग 85 मील लम्बा था, जो बीकानेर से रतनगढ़ को जोड़ता था। इसे 24 नवम्बर, 1912 को यातायात के लिए खोल दिया गया।⁴² यह मार्ग बाद में चूरू, सार्दुलपुर होता हुआ लोहारू, रेवाड़ी, दिल्ली मार्ग बन गयज़ं

4.2.13 बीकानेर—कोलायत रेलमार्ग

यह रेल मार्ग 27.29 मील लम्बा था। इसे 30 अक्टूबर, 1922 को यातायात के लिए खोला गया। रतनगढ़ से सार्दुलपुर का मार्ग 1916 में बना तथा सार्दुलपुर से गंगानगर और सार्दुलपुर से हनुमानगढ़—हिसार मार्ग 1927—28 के मध्य बनकर तैयार हुआ।⁴³

4.2.14 बीकानेर—पलाना रेलमार्ग

बीकानेर राज्य में स्थित कोयले की खान जो पलाना में थी को बीकानेर से जोड़ने के लिए रियासत के द्वारा बीकानेर—पलाना रेलमार्ग का निर्माण करवाया गया।

4.2.15 सवाईमाधोपुर—लोहारू रेलमार्ग

जयपुर दरबार ने जयपुर के विभिन्न स्थलों को आपस में जोड़ने के लिए सवाईमाधोपुर से लोहारू तक रेल मार्ग बिछाने का निर्णय लिया। इस रेलमार्ग का निर्माण बॉम्बे—बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे कम्पनी द्वारा कई चरणों में पूरा किया गया। सर्वप्रथम साँगानेर से निवाई तक 32.15 मील लम्बे रेलमार्ग का निर्माण किया गया। यह निर्माण कार्य 1905 में पूरा हुआ और इसे इसी वर्ष यातायात के लिए बढ़ाया गया।⁴⁴ 1907 में इस मार्ग को सवाई माधोपुर तक खोल दिया गया। 73 मील लम्बी मीटर गेज की पटरियों पर 10 नवम्बर, 1905 को भाप के इंजन की रेलगाड़ी की साँगानेर रेल्वे स्टेशन पर शुरुआत हुई। रेल के बराबर घोड़े भी दौड़ाए गये परन्तु रेल के रफतार पकड़ते ही घोड़े पीछे हट गये। चित्र जिसमें रेल के पीछे घोड़े दौड़ रहे हैं, आज भी कोलकाता के विक्टोरिया संग्रहालय में रखा है।⁴⁵ 1916 में इस लाईन को जयपुर से रींगस (35.50 मील) तक बढ़ाया गया। इसे पलसाना तक वर्ष 1918 में पूरा किया गया। इस लाईन का उद्घाटन लॉर्ड चेम्सफोर्ड के द्वारा 19 दिसम्बर, 1916 में हुआ। 1922 में सीकर, 1923 में नवलगढ़ 1924 में झुंझनू, 1939 में यह मार्ग अपने अन्तिम चरण लोहारू तक पहुँच गया। 1936 तक इस रेलमार्ग का प्रशासन बॉम्बे—बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे कम्पनी के पास था। 1 अप्रैल, 1936 को इसका प्रशासन जयपुर रियासत ने अपने हाथों में ले लिया।⁴⁶ 1940 में सीकर से फतेहपुर शेखावटी रेलमार्ग का निर्माण कार्य पूरा हुआ तथा इसे इसी वर्ष यातायात के लिए खोल दिया गया।

4.2.16 जयपुर—चुरू लाईन

1940 ई. में जयपुर से चुरू को रेलमार्ग द्वारा जोड़ने का कार्य आरंभ हुआ। जयपुर से सीकर की लाईन जिसे बाद में फतेहपुर तक बढ़ा दिया गया था, को 1957 में स्वतंत्रता के दस साल बाद चुरू से मिला दिया गया।

4.2.17 बम्बई—दिल्ली रेलमार्ग

राजस्थान से होकर गुजरने वाला यह प्रमुख मार्ग था। इसे पूर्व में नागदा—मथुरा रेलमार्ग के नाम से जाना जाता था। इस रेलमार्ग का सवाईमाधोपुर स्टेशन जयपुर

रियासत से गुजरता था। इसलिए जयपुर और ब्रिटिश सरकार ने मिलकर इस रेलमार्ग का निर्माण करवाया। इस मार्ग के निर्माण के विषय में कोटा दरबार तथा ब्रिटिश सरकार के मध्य भी समझौते हुए। कोटा दरबार के इस प्रस्ताव का 1904-05 में ब्रिटिश सरकार का अनुमोदन प्राप्त हुआ।

यह मार्ग 1909 ई. में प्रारम्भ हुआ जो एक तरफ तो कोटा को जयपुर से तथा दूसरी तरफ जयपुर से मथुरा को जोड़ता था। प्रारम्भ में यह मार्ग बॉम्बे-बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे कम्पनी के अधीन था। 1941 के बाद जयपुर रियासत ने अपने हिस्से का प्रबन्धन अपने अधीन कर लिया।⁴⁷

4.2.18 भरतपुर-आगरा रेलमार्ग

यह मार्ग आगरा-अहमदाबाद रेलमार्ग का ही एक चरण था। रियासत में तुमारिया-रानीकुण्ड बड़ी लाईन 1909 ई. में तथा बयाना से रूपवास बड़ी लाईन 1913 में बन कर तैयार हुई। इस प्रकार मानिया-जाजन बड़ी लाईन 1873 ई. में ही तैयार हो चुकी थी। धौलपुर बाड़ी नैरोगेज लाईन निकालने की स्वीकृति ब्रिटिश सरकार ने सितम्बर, 1905 में दी। यह लाईन यातायात के लिए 1908 में खोल दी गई। धौलपुर-तांतपुर-बाड़ी-बसेड़ी लाईन 1914-15 में प्रारम्भ हुई।⁴⁸

4.2.19 उदयपुर-चित्तौड़गढ़ रेलमार्ग

1895 ई. में उदयपुर के देबारी स्टेशन से चित्तौड़गढ़ तक रेल लाईन का निर्माण कार्य पूर्ण हुआ तथा इसी वर्ष इसे आम यातायात के लिए खोल दिया गया। इस मार्ग का निर्माण उदयपुर रियासत ने करवाया था। परन्तु संचालन के लिए इसे बॉम्बे-बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे कम्पनी को दे रखा था। 1897 ई. में इसका प्रबन्ध नियन्त्रण उदयपुर रियासत ने अपने हाथों में ले लिया। सन् 1899 को देबारी से उदयपुर की रेल लाईन का निर्माण भी पूरा कर लिया गया।⁴⁹

4.2.20 अजमेर-खंडवा रेलमार्ग

आगरा-अहमदाबाद रेल मार्ग के संदर्भ में अजमेर में रेल लाईन 1875 ई. में ही आ गई थी। अजमेर से नसीराबाद, चित्तौड़गढ़ होते हुए खंडवा के लिए मार्ग का

निर्माणकर 1876 से 1881 तक चला।⁵⁰ यह मार्ग टोंक के निम्बाहेड़ा परगने में 16 मील तक रास्ता तय करता था।⁵¹

4.2.21 गुना-बारां रेल मार्ग

इस मार्ग को तत्कालीन कोटा रियासत का प्रमुख मार्ग माना जाता है। इस मार्ग में लाईन बिछवाने में तत्कालीन कोटा रियासत, टोंक रियासत, व ग्वालियर दरबार का सामूहिक प्रयास रहा। इसके लिए इन तीनों रियासतों व भारत सरकार तथा रेल कम्पनियों को लेकर कई प्रकार के समझौते तथा संधियाँ हुईं। गुना-बारां रेल मार्ग का विकास विभिन्न चरणों से गुजरता हुआ अपने लक्ष्य पर पहुँचा।

1886 ई. से पूर्व कोटा राज्य में कोई रेलवे लाईन नहीं थी। इससे पूर्व राजस्थान की अन्य बड़ी रियासतों में रेल लाईन बिछाने का काम चल रहा था या पूरा हो चुका था। कोटा राज्य से पूर्व राजस्थान जयपुर स्टेट रेलवे⁵² 10.11.1905, धौलपुर स्टेट रेलवे⁵³ 24.02.1908, मारवाड़ स्टेट रेलवे⁵⁴ 01.08.1895, बीकानेर स्टेट रेलवे⁵⁵ 09.12.18.91, जोधपुर स्टेट रेलवे⁵⁶ 24.06.1881 आदि कम्पनियों द्वारा रेल मार्गों का निर्माण उक्त रियासतों में पूर्ण किया जा चुका था।

अन्य रियासतों में रेल परिवहन सेवा से होने वाले फायदे एवं अन्य लाभों को समझकर तत्कालीन कोटा महाराजा उम्मेद सिंह ने कोटा में रेल परिवहन के विकास का प्रयत्न किया। कोटा रियासत में उस समय ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेलवे की लाईन गुना तक तथा बॉम्बे-बड़ौदा सेन्ट्रल इण्डिया रेलवे की लाईन एक तरफ मथुरा तथा दूसरी तरफ नागदा तक जाती थी। 1887 में कोटा राज्य ने इस बात का प्रयत्न किया कि ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेलवे की लाईन बारां तक आ जावे। बारां उस समय कोटा राज्य का अनाज व्यापार का केन्द्र था। इस लिये वहाँ तक रेल लाईन बन जाने से व्यापार में वृद्धि की संभावना थी।⁵⁷

गुना से बारां तक इस लाईन को ग्वालियर और कोटा दोनों राज्यों से गुजरना था। अतः रियासतों ने परस्पर सहयोग करके अपने-अपने राज्य में लाईन बनाने का काम स्वीकार किया। इस सम्बन्ध में दोनों राज्यों की पारस्परिक तथा ब्रिटिश सरकार के

साथ विभिन्न प्रकार की संधियाँ हुई। 1887 ई. में गुना से कोटा तक रेल्वे लाईन बनाने की स्वीकृति भारत सरकार ने दे दी। सम्वत् 1953 में गुना से कोटा तक रेल्वे लाईन बनाने की स्वीकृति प्रदान कर दी गई।

1896-97 की प्रशासनिक रिपोर्ट के अनुसार बारां कोटा राज्य का अन्न भण्डार था, इसलिए बारां को रेल लाईन से जोड़ना आवश्यक था। गुना से बारां तक इस रेल लाईन को ग्वालियर और कोटा राज्यों से गुजरना था।⁵⁸ अतः दोनों राज्यों ने परस्परिक सहयोग से अपने-अपने राज्य में रेल लाईन बनाने का कार्य किया।

पी.डबल्यू.डी. डिपार्टमेंट ने 22 नवम्बर, 1895 को पत्र⁵⁹ क्रमांक 1458 भारत के गर्वनर जनरल को लिखा, जिसमें रेल्वे के विस्तार की स्वीकृति देने का अनुरोध किया गया।

पत्र क्रमांक 328 10 मार्च, 1896 के अनुसार गुना-बारां लाईन सर्वे का खर्चा 39.394 लाख रुपये स्वीकृत हुआ। जिसमें दोनों राज्यों को अपना अलग-अलग खर्च देना था। जिसमें कोटा राज्य का 23.340 लाख रुपये तथा ग्वालियर राज्य का 16054 रुपये था।⁶⁰

प्रारम्भ में योजना यह थी कि यह लाईन फतेहगढ़ (ग्वालियर) व नाहरगढ़ होती हुई, पार्वती के नदी के दायें किनारे आकर हींकड़ के पास नदी को पार करें। परन्तु जब रेल्वे के चीफ इंजिनियर ने मार्ग का निरीक्षण किया तो वह इस नतीजे पर पहुँचा कि यह लाईन छबड़ा (टोंक) होती हुई कवाई के निकट अंडेरी नदी को पार करके कोटा राज्य में प्रवेश करें और फिर अटरू होती हुई बारां पहुँचें। इस योजना के अनुसार रेल परिवहन के विकास में टोंक राज्य के सहयोग की आवश्यकता थी। टोंक राज्य भी इसमें सम्मिलित हो गया और अपने हिस्से का खर्च देना स्वीकार कर लिया।

गुना से बारां तक इस पूरे मार्ग की लम्बाई 76.20 मील थी जिसमें से 22 मील गुना से पार्वती नदी के मध्य ग्वालियर राज्य में, 22 मील टोंक राज्य में तथा 32 मील

कोटा राज्य में थी। भारत सरकार ने 8 फरवरी, 1897 गुना-बारां लाईन के निर्माण की स्वीकृति दी।⁶¹

बीना-गुना लाईन का विस्तार बारां-गुना लाईन तक स्टेण्डर्ड गेज (5'-6') स्वीकार किया गया। इस का कुल संभावित खर्च 60,25,530 रुपये लगाया गया जो कि 79,079 रुपये प्रति मील के खर्च के हिसाब से था। तीनों रियासतों, टोंक, कोटा और ग्वालियर में रेल लाईन की लम्बाई और खर्च निम्न था:

सैक्शन	मील	राशि रुपये में
ग्वालियर	22.05	24,65,059
कोटा	32.10	20,13,900
टोंक	22.05	15,46,571

हाड़ौती में रेलवे की स्थापना में शामिल तीनों रियासतों ने अपने-अपने क्षेत्राधिकार में खर्च राशि के भुगतान की बात स्वीकार की। ग्वालियर दरबार की स्वीकृति के सम्बन्ध में कोटा के दीवान ने स्टेट इंजिनियर को 17 फरवरी, 1899 को एक पत्र लिखा, जिसमें ग्वालियर दरबार द्वारा अपनी जिम्मेदारी पर रेल निर्माण की स्वीकृति की चर्चा थी।

गुना, बीना रेलवे क्षेत्र में पड़ने वाले स्टेशनों के नाम तथा उनकी उपजाऊ तथा बंजर भूमि को लेने का माप निम्न प्रकार था।⁶²

Schedule of land taken for the use of the Goona Bina Railways:

Name of the Village	Useful Land	WasteLand	Total Land
Kawai	-	63.43	63.43
Kherli	-	31.91	31.91
Arnota	9.68	20.65	30.33
Darra	11.02	8.17	19.19
Baldev Pura	-	18.00	18.00
Kheli	-	24.13	24.13
Kherli	-	7.88	7.88

Atru	-	40.24	40.24
Ganeshgar	-	54.19	54.19
Gordhanpura	4.45	18.44	22.89
Meshpura	22.50	13.76	36.26
Meshpura	9.50	-	9.50

यह भूमि राज्य द्वारा रेल निर्माण करने वाली कम्पनियों को निःशुल्क उपलब्ध कराई गई।

कोटा रियासत के दीवान ने कोटा सेक्शन के लिए दिए गये अधिगृहित क्षेत्र की जानकारी प्राप्त करने के लिए कोटा राज्य के पॉलिटिकल एजेण्ट को 3 जून, 1897 को पत्र⁶³ लिखकर तथा सूचना माँगी।

कोटा रियासत के दीवान ने 5 जुलाई, 1897 को पॉलिटिकल एजेण्ट को लिखे पत्र⁶⁴ में लिखा कि, राजदरबार ने बारां के नाजिम को बारां स्टेशन यार्ड के लिए भूमि प्रदान करने की आज्ञा दी है।

गुना, बारां रेल लाईन निर्माण में 1900–1901 ई. के दौरान होने वाला खर्च तीनों राज्यों के द्वारा इस प्रकार वहन किया गया था।

Final narrative report of expenditure and audit During 1900 & 1901. The construction account of the railway were closed on 31st August 1900 and the total outlay up to that date against the final heads of account amounted to Rs. 50,93.25 against the estimated cost Rs. 60,38.256 as pre detailed statement attached.⁶⁵

Main Heads	Gwalior	Tonk	Kota	Total
Preliminary Expenses	-	-	-	-
Land	-	-	-	-
Formation	1664	483	4165	6312
Bridge Work	969	10	14388	13379
Fencing	658	132	1263	2113
Electric Telegraph	-	-	-	-
Ballast and permanent Way	3589	295	7393	10687

Station and Building	3734	10229	9761	23724
Station and Building	3734	10229	9461	23724
Plant	5050	-1911	-204	2935
Steam Ferries	-	-	-	-
Rolling Stock	-	-	-	-
General Charges	49.105	2335	7280	39490
Total	42557	11633	29210	1719
Deduct Receipt on Capital Account	1993	-	22	2026
Net Capital Outlay	44.550	11622	29.188	3740

जंक्शन के निर्माण के लिए भूमि का सर्वे चीफ इंजिनियर टेलर द्वारा किया गया। उस क्षेत्र को अपने अधिकार में लेने के लिए टेलर द्वारा पॉलिटिकल एजेंट कोटा राज्य तथा दीवान कोटा राज्य के साथ पत्र व्यवहार किया गया।⁶⁶ उसके जवाब स्वरूप कोटा दरबार के दीवान ने पत्र द्वारा टेलर को बारां जंक्शन के लिए चिन्हित स्थान को देने की स्वीकृति प्रदान की।

गुना-बारां रेल लाईन निर्माण कार्य के दौरान 1897 ई. किस हेड़ (मद) में कितना खर्च हुआ इसकी सूची महकमा खास की रिपोर्ट⁶⁷ में इस प्रकार दी गई –

Estimate comparing expenditure to end of March 1897 with project estimate under wanted sub head.

S. No.	Heats of Accounts	Project Main Head	Estimate sub head	Expenditure Main	March 1897 Sub Head
1	Preliminary Expenses	39,394	11	37,207	11
	Survey expenses	-	4,607	-	2118
	Plant	-	2,794	-	597
	Establishment	-	31,993	-	31,432
2	Land	3811	-	857	-
3	Formulation	992891	-	521416	-
	a. Earth Work	-	9,92891	-	5,21,416
	b Canals or channels	-	-	-	-
4	Bridge Work	11,16182	-	1,38,363	-
	Major Work	-	7,19,216	-	64,995
	Minor Work	-	3,96,966	-	73,368
5	Fencing Work	2,75,004	-	6,11	-
	Fencing	.	2,50,338	-	610
	Road Crossing	.	21,800	-	-

	Mile and GradientPort		2,866	-	-
6	Electric Telegraph	4,500	-	-	-
7	Ballast Permanent Way	28,41743	.	32,565	-
	Ballast Permanent Way	-	3,29,772	-	26414
		-	2511971	-	6157
8	Stations and buildings	298750	-	2030	-
	station and official work shops, stores	-	110950	-	1713
	Building staff quarter	-	-	-	-
	Station Machenary	-	68-400	-	-
		-	119400	-	317
9	Plant	14141	-	-	-
	Engineering	-	-	-	-
	Locomotive	-	-	-	-
	Carriage Waggon	-	-	-	-
	Station Office Staff	-	10000	-	-
10	Steam Ferries	-	-	-	-
11	Rolling Stock	-	-	-	-
12	General Charges	457540	-	85098	37239
	Duration	-	121.618	-	35569
	Engineer	-	24752	-	3917
	Stores	22660	-	-	3997
	Audit a clearnt	33490	-	-	4380
	Metical station	-	26910	-	-
	Total	6038256	-	815147	

Date:- June, 1891

Govt. Engineer of India

M.W.Land Railways

गुना-बारां रेल लाईन पर पड़ने वाले प्रमुख स्टेशनों एवं कोटा स्टेशन से इनकी दूरी इस प्रकार थी:

1	BARAN	66.46 k.m.
2	CHHAJAWA	78.84 k.m.
3	PIPALDA	88.08 k.m.
4	ATRU	95.56 k.m.
5	SALPURA	109.54 k.m.
6	KESHOLI	117.00 k.m.
7	CHHABRA	125.16 k.m.
8	BHUION	136.45 k.m.
9	MOTIPURA	146.23 k.m.
10	CHARAKHERI	150.00 k.m.
11	GUNA	185.00 k.m.

नोट:-उपयुक्त जानकारी सृजन स्मारिकाए रेल पत्रिका कोटा 2006 से ली गई है।

गुना स्टेशन से आगे वर्तमान में मध्यप्रदेश राज्य प्रारंभ होता है तथा कोटा मण्डल समाप्त होता है।

गुना-बारां रेल्वे लाईन का निर्माण कार्य पूरा होने के बाद इसे यातायात के लिये खोल दिया गया। इस लाईन से बम्बई को भेजे जाने वाले तेल बीज (सोयाबीन, अरंडी) का व्यापार होता था। गुना-बारां लाईन पर प्रारम्भ में एक मिली-जुली (सामान एवं यात्री एक ही रेल में) रेल चलती थी। इसी रेल से सामान तथा यात्रियों का आवागमन होता था।

इस समय रेल निर्माण से जुड़ा कार्य जो कन्ट्रक्शन स्टाफ के हाथ में था पूरा हुआ। इस निर्माण कार्य की लागत तथा मरम्मत कार्य का खर्चा राजस्व तथा कार्यकारी संस्था 'इण्डियन मिडलैण्ड रेल्वे' ने किया।

4.3 रेल्वे के सीमित विकास की समीक्षा एवं रेल सुविधाएँ

1873 में रेल्वे परिवहन की स्थापना के साथ ही इसके विकास की प्रक्रिया प्रारम्भ हो गई। राजस्थान में अधिकांश रेल्वे मार्गों का निर्माण 1873 से 1906 ई. के मध्य हुआ। यह विकास देशी रियासतों तथा रेल्वे कम्पनियों द्वारा आपसी सहयोग से किया गया। 1906 ई. तक राजस्थान में 1,576 मील लम्बी रेल लाईनें बिछाई जा चुकी थी। जिनमें 837 मील लम्बे रेलमार्गों का निर्माण देशी रियासतों तथा 739 मील लम्बे रेलमार्गों का निर्माण ब्रिटिश सरकार द्वारा किया गया।⁶⁸ कुल निर्मित रेलमार्गों में 48 मील ब्रॉडगेज तथा शेष मार्ग मीटर गेज था। माल असवाब के भार तथा यात्री भार के बढ़ते दबाव के कारण रेल्वे लाईनों का विस्तार एवं स्थलों को आपस में जोड़ने का महत्वपूर्ण कारण सिद्ध हुआ। 1879 ई. में राजपूताना-मालवा स्टेट रेल्वे के रेलमार्गों द्वारा 14.75 लाख यात्रियों ने यात्रा की, जो 1880 में बढ़ कर 20.45 लाख, 1881 में 29.5 लाख तथा 1882 में 50.75 लाख हो गई।⁶⁹ इन वर्षों में माल-असवाब की टुलाई 2.85 टन से बढ़कर 6.02 टन हो गई। जोधपुर-बीकानेर रेल्वे द्वारा वर्ष 1883 में किया गया। पूँजी खर्च 4.99 लाख रु. था, जो 1900 में बढ़कर 1.14 करोड़ रु. हो गया। इस प्रोजेक्ट की पूँजी खर्च से आय 4.62 प्रतिशत (1883) से बढ़कर 1900 में 7.94 प्रतिशत हो गई।⁷⁰ वर्ष 1901 तक राजस्थान में निम्नलिखित रेल्वे परिवहन सेवाएँ कार्यरत थीं।⁷¹

रेल्वे का नाम	रेल प्रशासन ऑथोरिटी	यातायात प्रारंभ का समय	मार्ग कुल लम्बाई	
			रियासत की लाईन प्रबन्ध रियासत का	रियासत की प्रशासन कम्पनी
बीकानेर	जोधपुर बीकानेर रेल्वे	09.12.1891	157.35 मील	—
बीना—गुना बांरा	ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे कम्पनी	23.09.1895	—	145.59 मील
जोधपुर	जोधपुर—बीकानेर स्टेट रेल्वे	24.06.1882	454.94 मील	ब्रिटिश सरकार की लाईन कम्पनी के द्वारा संचालित
जोधपुर—हैदराबाद ब्रिटिश सेक्शन	जोधपुर—बीकानेर स्टेट रेल्वे	18.08.1892	123.98 मील	
राजपुताना—मालवा रेल्वे	बी.बी.एण्ड सी आई	14.02.1873	1648.36 मील	
उदयपुर—चित्तौड़	उदयपुर—चित्तौड़ रेल्वे	01.08.1895	67.30 मील	

1946-47 ई. तक राजस्थान में रेल्वे मार्ग व्यवस्था तथा उनसे होने वाली आय इस प्रकार थी:

रेल्वे	लम्बाई मील	कुल आमदनी
बीकानेर	876.20	9.146
जोधपुर (राज्य क्षेत्र मात्र)	806.95	9.622
जयपुर	254.17	2.701
मेवाड़	145.75	1.224
धौलपुर	55.43	2.56 रु

1906 से 1950 ई. के मध्य राज्य में नवीन रेलमार्गों का निर्माण कम हुआ। इस दौरान रेलमार्गों के विस्तार पर ध्यान दिया गया। इस अवधि के दौरान जोधपुर रियासत में जोधपुर से फलौदी 79.19 मील का रेलमार्ग मई, 1914 में बनाया गया। फलौदी से पोकरण मार्ग जुलाई 1940 में तथा पीपाड़-विलाड़ा मार्ग 25.72 मील लम्बा था, यह 1928 में बनकर तैयार हुआ।⁷² बीकानेर रियासत में भी रेलमार्गों का निर्माण कार्य हुआ। बीकानेर में सार्दुलपुर से रेवाड़ी तक का मार्ग 1937 ई. में स्वीकृत हुआ। इसका निर्माण कार्य तीन चरणों में पूरा हुआ तथा आम यातायात के लिए इसे 1941 में खोल दिया गया। 1901 से 1947 के मध्य भारत में विभिन्न रेलमार्गों का विकास किया गया, जिनमें प्रमुख निम्न थे⁷³ :

स्वतन्त्रता पूर्व (1901-1947) में रेलमार्ग निर्माण कार्य

1. देहरी-रोहतास, अहमदपुर-कटवा, आरा-सासाराम रेलमार्ग।
2. जिंद-पानीपत, कालका-शिमला, कांगड़ावली, शाहदरा, दिल्ली-सहारनपुर, जगदधारी लाईट रेल्वे।
3. फुतहा-इस्लामपुर, चम्बारीमुख-सिलघाट रेलमार्ग।
4. ओखा मण्डल, मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट, जामनगर-द्वारिका, कच्छ स्टेट रेलमार्ग।
5. धौलपुर-दौंड-बारामती रेलमार्ग।
6. मैसूर-आसिकरे, बंगलौर-बालापुर-कोचीन हार्वर, तेनाली-रिपली रेलमार्ग।
7. तमशेर-त्रिवोदी, कोलफील्ड, मौरभंज स्टेट रेल्वे।

4.3.1 रेल्वे परिवहन में विभिन्न सुविधाएँ

प्रारम्भिक रेल्वे परिचालन के समय रेल्वे में सुविधाओं का अभाव था। रेल्वे वैगन मात्र माल-असवाब परिवहन के लिए निर्मित किये जाते, जिनमें साथ ही यात्री परिवहन भी होता था। गुना-बारां लाईन पर प्रारम्भ से एक मिलीजुली रेल चलती थी जो सवारी गाड़ी तथा मालगाड़ी का मिला जुला रूप था। यह प्रातः 6 बजे बारां से रवाना होकर दोपहर 11:11 पर गुना पहुँचती थी, तथा वापसी में यही रेल गुना से रात्रि 8:10 पर रवाना होकर रात्रि 12:50 पर बारां पहुँचती थी।⁷⁴ यात्रियों को माल असवाब के साथ होने से काफी समस्याओं का सामना करना पड़ता था। समयानुसार इस समस्या का

समाधान करने के लिए यात्रियों तथा माल-असबाब के लिए अलग-अलग वैनगन का निर्माण करवाया गया।

1. सवारी डिब्बे

रेल परिवहन के प्रारम्भ में खुले डिब्बों का प्रयोग किया जाता था, जिनमें सवारी तथा माल-असबाब का परिवहन एक साथ किया जाता था। रेलगाड़ियों के विकास के साथ ही माल डिब्बों को सवारी डिब्बों से पृथक किया गया। शुरु में सवारी डिब्बे लकड़ी के खुले हुए बक्से होते थे, जिनमें बैठने के लिए लकड़ी की बेंचें लगी रहती थी। सवारियाँ सूरज की धूप, जाड़े की ठण्डी हवा, बर्फ के तूफानों में खुली बैठी रहती थी। सवारियों को गाड़ी रुकने, इंजन की रफ्तार बढ़ने, डिब्बों के आपस में टकराने या अलग होने पर धक्के लगते थे। यात्री अक्सर बिलकुल सटकर बैठते थे। बाद के वर्षों में डिब्बों में छत लगाकर सुधार किया गया।

1844 ई. में ग्रेट ब्रिटेन में लोगों के हो हल्ला करने पर ग्लेडस्टन का चीप ट्रेन एक्ट पास हुआ। इससे एक पेनी प्रति मील का किराया निश्चित हुआ और यह शर्त लगा दी गई कि सवारी डिब्बे ऐसे बनाये जाये जिनमें हवा और रोशनी खुलकर आये। आँधी, पानी और ठण्ड से बचाव हो, रात की यात्रा में लालटेनें जलायी जाये। पीठदार सीटें बनायी जाये। बाहर देखने के लिये खिड़कियाँ हो तथा उतरने-चढ़ने की गड़बड़ी को रोकने के लिए दोनों तरफ दरवाजे हों।

भारत में प्रारम्भिक रेल डिब्बे ठेलों की तरह थे। उनके दरवाजे बाहर की खुलते थे। सीटें सहारेदार बनायी गई। इन डिब्बों में शौचालय का कोई प्रबन्ध नहीं था। रोशनी के लिये रेलों में तेल के चिराग लगे रहते थे। पहले, दूसरे, तीसरे तथा चौथे दर्जों के डिब्बों ने रेलगाड़ियों में स्थान प्राप्त किया। पहले और दूसरे दर्जे में शायिकाएँ रहती थी। प्रत्येक डिब्बे में शौचालय आदि बने हुये थे। मुख्य स्टेशनों पर ऊँचे दर्जों के यात्रियों के लिए आरामदेह प्रतीक्षालय और विश्रामघरों का निर्माण किया गया। चलती गाड़ी में और स्टेशनों पर उनके लिए भोजन की व्यवस्था की जाती थी। इन व्यवस्थाओं का तीसरी श्रेणी के डिब्बों में अभाव था। कुछ समय पश्चात इस श्रेणी में भी सुविधायें

देने के प्रयास आरम्भ हुए। आधुनिक रेलगाड़ियाँ सभी श्रेणी में सुविधाओं के साथ अपने गन्तव्य तक पहुँचती हैं।

2. प्रकाश की व्यवस्था

1901 ई. तक तो रेलगाड़ियों में रोशनी की व्यवस्था नहीं थी। यात्रियों को परेशानी होती थी, यात्री रात्रि में यात्रा करने से डरते थे। लूटपाट तथा चोरी जैसी घटनाएँ अधिक होती थी। असामाजिक तत्व अंधेरे का फायदा उठाकर अपराध करते थे। इन समस्याओं के हल के लिए रेलों में प्रकाश की व्यवस्था की गई। 1860 ई. से पूर्व प्रकाश की व्यवस्था प्रथम श्रेणी के डिब्बों में की गई। 1901 ई. में पहली बार रेलगाड़ियों में गैस लेम्प की व्यवस्था प्रारम्भ हुई। इसके पश्चात् 1904 ई. में इनके स्थान पर हेडे की रोशनी से रेलगाड़ियों में प्रकाश की व्यवस्था प्रारम्भ हो गई। 1924 में ब्लॉक लाइटिंग की व्यवस्था रेलों में प्रारम्भ हुई।⁷⁵

3. शौचालय की व्यवस्था

प्रारम्भ में रेल गाड़ियों में शौचालय का अभाव था। इससे यात्रियों को परेशानी का सामना करना पड़ता था। लम्बी दूरी की यात्राओं को करने से यात्री बचते थे। 1860 ई. से पूर्व प्रारम्भिक स्तर पर प्रथम श्रेणी में इस व्यवस्था को लागू किया। तत्पश्चात् अधिकारियों के प्रतिवेदन पर इसे 1901 में इंटरमिडिएट और तृतीय श्रेणी में भी इसे लागू किया गया। 1901 में डाक गाड़ी तथा तेजगति की गाड़ियों में भी इसे प्रारम्भ किया गया।⁷⁶ रेल्वे बोर्ड की रिपोर्ट 1939-40 की रिपोर्ट से ज्ञात होता है कि तीसरी श्रेणी के डिब्बों में शौचालय नहीं था। 1939 में नये बने डिब्बों में तीन शौचालय बनाये गये थे। राजस्थान में 1891 में बीकानेर स्टेट रेल्वे का गठन हुआ तथा इसी वर्ष प्रथम श्रेणी के डिब्बों में शौचालयों का निर्माण किया गया।

4. साफ-सफाई

स्वतंत्रता से पूर्व रेलगाड़ियों में सफाई की कोई व्यवस्था नहीं थी। वेटिंग रूम, प्लेटफॉर्म, शौचालय तथा डिब्बों में गंदगी रहती थी। प्लेटफॉर्म पर पशुओं का बसेरा रहता था यात्रियों तथा पशुओं के द्वारा फैलाई गई गंदगी से प्लेटफॉर्म गंदे रहते थे। बंगाल और उत्तर पश्चिम रेल्वे में शौचालय की व्यवस्था तथा सफाई की व्यवस्था की

गई। 1939 तक इस रेल्वे में 58 प्रतिशत डिब्बों में सफाई की व्यवस्था की गई।⁷⁷ दक्षिण भारतीय रेल्वे में 44.4 प्रतिशत डिब्बों में शौचालय एवं सफाई की व्यवस्था प्रारंभ की गई।

5. सीटों की व्यवस्था

प्रारम्भिक स्तर पर सामान्य रेलों में तीसरी श्रेणी के यात्रियों के बैठने के लिए लकड़ी से निर्मित सीटों का प्रयोग किया जाता था। यात्रियों की शिकायत पर इन सीटों को फोम से निर्मित किया गया। रेल्वे बोर्ड की एक रिपोर्ट में उल्लेख है कि 1884 ई. में प्रयोग किये जा रहे तीसरी श्रेणी के डिब्बे में 32 यात्रियों के बैठने की सीटों की व्यवस्था की गई। डिब्बों का वजन 6 टन था। इस श्रेणी में शौचालय नहीं थे। 1939 ई. में इसमें सीटों की संख्या बढ़ा कर 76 कर दी गई तथा सभी सीटें स्प्रिंगदार बनाई गई। डिब्बों का वजन 23 टन रखा गया।⁷⁸ इन डिब्बों में तीन शौचालय बनाये गये, जिससे यात्रियों को परेशानी न हो।

6. वातानुकूलन प्रणाली

यात्रियों की सुविधा को देखते हुए, विशेष रूप से वी.आई.पी. यात्रियों के लिए डिब्बों को वातानुकूलित बनाना प्रारम्भ हुआ। 1872 ई. में ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे कम्पनी ने प्रथम श्रेणी के रेल्वे कोचों में वातानुकूलित प्रणाली प्रारम्भ की।⁷⁹ भारत की प्रथम वातानुकूलित रेलगाड़ी मुम्बई और बड़ौदा के मध्य सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे द्वारा 1936 ई. में चलाई गयी। बम्बई-दिल्ली रेलगाड़ी में 1937-38 ई. में 6 वातानुकूलित डिब्बे लगा दिये गये।⁸⁰

7. भोजनालय एवं केटरिंग की व्यवस्था

रेलगाड़ियों तथा रेल्वे प्लेटफार्म पर यात्रियों की सुविधा के लिए भोजन की व्यवस्था की गई। जबकि प्रारम्भ में ऐसी कोई व्यवस्था नहीं थी। इसके लिए 1904 ई. में ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे ने प्रथम श्रेणी में भोजनालय कोच लगाया गया।⁸¹ यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए रेल्वे कम्पनियों ने प्लेटफार्म पर वैंडर स्टाल, केटरिंग सुविधा, रिफ्रेशमेंट स्टाल की सुविधा उपलब्ध करवाई। यह हिन्दु तथा मुसलमानों के लिए अलग-अलग स्टालों तथा मिश्रित स्टालों की भी व्यवस्था की गई। भारतीय रेल्वे

द्वारा रेलवे स्टेशनों तथा रेलों में कैटरिंग प्रणाली आरम्भ की गई। यात्री गाड़ियों में रसोईयान नाम से एक अलग डिब्बा लगाना प्रारंभ किया, जिससे यात्रियों को शुद्ध और ताजा भोजन मिल सके। सितम्बर, 1954 से भारतीय रेलवे ने मानक दरों पर स्टेशनों तथा रेलों में अल्पाहार केन्द्रों की व्यवस्था की है।

8. प्रतीक्षालयों की सुविधा

रेलगाड़ियों के आवगमन में विभिन्न कारणों से देरी हो जाती थी, इसलिए यात्रियों को कई घण्टों तक रेलगाड़ियों की प्रतीक्षा करनी पड़ती थी। कई बार वर्षा काल में यात्री और माल-असवाब भीग जाता था। कई बार तेज धूप में यात्रियों को रेलगाड़ियों की प्रतीक्षा करनी पड़ती थी। इसलिए यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रखते हुये प्रतीक्षालयों का निर्माण किया गया।⁸² मेवाड़ में 1944-45 ई. में प्रतीक्षालय बनाये गये, जिनमें 9 प्रथम श्रेणी के प्रतीक्षालय, तीन महिलाओं के तथा 18 सामान्य प्रतीक्षालयों का निर्माण किया गया। 1926 में तृतीय श्रेणी में यात्रा करने के लिए जोधपुर के शेड को बढ़ाया गया। शादीपल्ली, झुड़ो, जुल और पिथेरा में शेड्स का निर्माण किया गया। तीसरी श्रेणी में यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए राज का बाग स्टेशन की इमारत में एक नए शेड का निर्माण किया गया।⁸³ बाड़मेर रियासत में पड़ने वाले स्टेशनों पर तत्कालीन क्षेत्रीय रेलवे द्वारा सम्बदरी, बालोतरा, बयातु, बाड़मेर, गड़रा रोड़ और अन्य स्थानों पर प्रतीक्षालयों का निर्माण करवाया गया। भूमि सीमा शुल्क विभाग द्वारा अपने कर्मचारियों के लिये बाड़मेर में रेस्ट हाऊस तथा पँचपद्रा में अधिकारियों के लिए डाक बंगले का निर्माण किया। इसी प्रकार जयपुर, कोटा, जैसलमेर, बीकानेर आदि रियासतों में भी प्रतीक्षालय बनाये गये। श्रेणियों के आधार पर इनका विभाजन प्रथम, द्वितीय तथा तृतीय श्रेणी में कर दिया गया।

9. पंखे

रेल परिवहन विकास क्रम में खुले डिब्बों का स्थान बंद डिब्बों ने ले लिया। खुले डिब्बों में पंखों की आवश्यकता नहीं होती थी। नये प्रकार के बंद डिब्बों में यात्रियों को भीषण गर्मी से बचाने के लिए पंखों की व्यवस्था की गई। प्रारंभ में प्रथम व द्वितीय श्रेणी में पंखें लगाये गये।⁸⁴ वातानुकूलन प्रणाली का आविष्कार होने से इसका प्रयोग प्रथम

श्रेणी के डिब्बों में किया गया। द्वितीय श्रेणी व साधारण श्रेणी के डिब्बों में भीषण गर्मी का सामना करते हुये यात्रायें करनी पड़ती थी। लम्बे समय की माँग के पश्चात साधारण श्रेणी में पंखों की व्यवस्था की गई। भीषण गर्मी से बचने के लिये द्वितीय श्रेणी में जोधपुर रेल्वे ने पंखे लगवाये। वेटिंग हॉलों में भी गर्मी से बचने के लिए बिजली के पंखे लगवाए गये।

4.3.2 किराया दर

प्रारम्भिक स्तर पर रेलों में किराया देशी रियासतों तथा रेल्वे कम्पनियों ने सुविधा अनुसार कम ही रखा। यह किराया प्रति मील के हिसाब से न होकर प्रति स्टेशन के अनुसार होता था। एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन का किराया प्रथम श्रेणी का आठ आना था, दूसरे दर्जे का चार आना और तीसरे दर्जे का 13 रु. 50 पैसे था। बाद में किराया प्रति मील की दर से लिया जाना शुरू हुआ। किराये की दरों में समय अनुसार परिवर्तन होता रहा। 1 जनवरी, 1949 को पुनः किराये का निर्धारण किया गया। जिसके अनुसार प्रथम दर्जे का किराया प्रतिमील चौबीस पाई दूसरे दर्जे का नौ पाई, डाक गाड़ी का 7.5, साधारण गाड़ी तीसरे दर्जे का आठ पाई, मेल का चार पाई, साधारण गाड़ी का रखा गया।⁸⁵

संदर्भ एवं टिप्पणियाँ

1. पाण्डे, राम, रेल्वे इन राजस्थान, शोधक B 424 मालवीय नगर, जयपुर, राजस्थान
2. मिनट्स ऑफ लॉर्ड डलहोजी 4 जुलाई, 1850 ई. प्रसाद, अम्बा, इण्डियन रेल्वेज, एशिया पब्लिकेशन हाउस, पृष्ठ संख्या 44
3. डिस्पेच ऑफ दी सेक्टरी ऑफ स्टेट न. 3 ऑफ 16 जनवरी एण्ड न. 5 ऑफ 24 जनवरी, 1868
4. मिनट्स ऑफ लार्ड लोरेन्स 9 जनवरी, 1869 ई. प्रसाद, अम्बा, इण्डियन रेल्वेज, एशिया पब्लिकेशन हाउस, पृष्ठ संख्या 54
5. माथुर, एल.पी., आधुनिक भारत का इतिहास, पब्लिकेशन स्कीम जयपुर 1960 ई. पृष्ठ सं. 161
6. माथुर, एल.पी., आधुनिक भारत का इतिहास, पब्लिकेशन स्कीम जयपुर 1960 ई. पृष्ठ संख्या— 162
7. माथुर, एल.पी., आधुनिक भारत का इतिहास, पब्लिकेशन स्कीम, जयपुर, 1960 ई. पृष्ठ संख्या— 162
8. माथुर, एल.पी., आधुनिक भारत का आर्थिक इतिहास, पब्लिकेशन स्कीम, जयपुर, 1960 ई., पृष्ठ संख्या 564
9. थामस रोबर्टसन रिपोर्ट द एडमिनिस्ट्रेशन एण्ड वर्किंग ऑफ इण्डियन रेल्वेज 1903, पेरा 77, प्रसाद अम्बा इण्डियन रेल्वेज ऐशिया पब्लिकेशन हाउस 1960 ई., पृष्ठ संख्या 61
10. मैके कमेटी रिपोर्ट 1908 ई. पेरा 19—21, प्रसाद, अम्बा, इण्डियन, रेलवेज एशियन पब्लिकेशन हाउस, पृष्ठ संख्या— 44
11. प्रसाद, अम्बा, इण्डियन रेल्वेज, एशियन पब्लिकेशन हाउस, 1960, पृष्ठ संख्या 92
12. माथुर, एल.पी., आधुनिक भारत का आर्थिक इतिहास, पब्लिकेशन स्कीम, जयपुर, 1960 ई., पृष्ठ संख्या 195
13. एकवर्थ कमेटी रिपोर्ट 1920—21, पाण्डे, श्रीधर, आधुनिक भारत का आर्थिक इतिहास, मोतीलाल बनारसी दास प्रकाशन, पृष्ठ संख्या 570
14. माथुर, एल.पी., आधुनिक भारत का आर्थिक इतिहास, पब्लिकेशन स्कीम, जयपुर, 1960 ई. पृष्ठ संख्या 195
15. एन.सन्याल, इण्डियन रेलवेज, पृष्ठ संख्या 276
16. लेटर टू रेल्वे बोर्ड, 25 सितम्बर, 1917
17. माथुर, एल.पी., आधुनिक भारत का आर्थिक इतिहास, पब्लिकेशन स्कीम, जयपुर, पृष्ठ सं. 170
18. गुना—बारां रेल लाईन एकाउन्ट्स बस्ता स. 12 फाइल न. 10 कोटा दरबार, राजस्थान राज्य अभिलेखागार कोटा।

19. टी.एन.रामानुजम, दा फंक्शन ऑफ स्टेट रेल्वे इन इण्डियन नेशनल इकनोमी, पृष्ठ संख्या 85–87, ठाकुर एग्नेश, भारत का आर्थिक इतिहास, 1757–1950, मध्य प्रदेश हिन्दी ग्रन्थ अकादमी, पृष्ठ संख्या 188
20. जी.कौशल, इकनोमिक हिस्ट्री ऑफ इण्डिया, 1757–1966, पृष्ठ संख्या 406
21. साहनी, जे.एन., इण्डियन रेल्वेज: वन हन्ड्रेड इयर्स 1853–1953 मिनिस्ट्री ऑफ रेलवेज (रेल्वे बोर्ड), गर्वमेंट ऑफ इण्डिया, न्यू देहली, 1953 ई., पृष्ठ संख्या 14
22. हिस्ट्री ऑफ इण्डियन रेलवेज कंस्ट्रक्टेड एण्ड प्रोग्रेस करेक्टेड अप टू 31 मार्च 1937 ई. , रेल्वे डिपार्टमेंट (रेल्वे बोर्ड) गर्वमेंट ऑफ इण्डिया, शिमला, 1938 ई., पृष्ठ संख्या 46
23. वही,
24. वही,
25. सलेक्शन्स फ्रॉम द रिकॉर्ड्स गर्वमेंट ऑफ इण्डिया, फॉरेन डिपार्टमेंट 1880–1881 ई. कलकत्ता (1882) पृष्ठ संख्या– 90
26. अर्सकिन, के.डी., इम्पीरियल गजेटियर ऑफ इण्डिया, प्रॉवेन्शियल सीरीज राजपुताना, कलकत्ता 1908 पृ.स.–185, एडमिनिस्ट्रेशन रिपोर्ट ऑन द रेलवेज इन इण्डिया फोर द कलेण्डर ईयर 1905 ई., रेल्वेज बोर्ड ऑफ शिमला, मई, 1906 ई., पृ.स.– 175
27. सेलेक्शन 1880–81 ई., कलकत्ता (1882), पृष्ठ संख्या– 16
28. सेलेक्शन 1884–85 ई., कलकत्ता (1885,) पृष्ठ संख्या 21, 22, 101
29. जोजेफ, डी.सी., राजस्थान डिस्ट्रिक्ट गजेटियर्स, बाड़मेर, जयपुर, (1962) पृष्ठ संख्या 139
30. सलेक्शन 1891–92 ई., कलकत्ता, पृष्ठ संख्या– 2, 51
31. सेलेक्शन 1891–92 ई., कलकत्ता, पृष्ठ संख्या– 109
32. वही,
33. अर्सकिन, के.डी., वेस्टर्न राजपुताना स्टेट्स रेजिडेन्सी एण्ड बीकानेर ऐजेंसी गजेटियर्स, वॉल्यूम III, IV ईलाहाबाद, 1908 ई., पृष्ठ संख्या 121
34. सलेक्शन 1892–93 ई. कलकत्ता, (1893) पृष्ठ संख्या 50
35. रिपोर्ट ऑन द एडमिनिस्ट्रेशन ऑफ मारवाड़ स्टेट, 1908–09, पृष्ठ संख्या– 30
36. रिपोर्ट ऑन द एडमिनिस्ट्रेशन ऑफ मारवाड़ स्टेट, 1908–09, पृष्ठ संख्या– 30
37. सलेक्शन 1894–95 ई. कलकत्ता (1895) पृष्ठ संख्या 57
38. वही
39. सहगल, के.के., राजस्थान डिस्ट्रिक्ट गजेटियर चुरू, जयपुर ,1970 ई., पृष्ठ संख्या 144

40. सलेक्शन, 1900-01 कलकत्ता (1902), पृष्ठ संख्या 66
41. सहगल, के.के., राजस्थान डिस्ट्रिक्ट गजेटियर बीकानेर, जयपुर, 1972 ई.
पृष्ठ संख्या 213
42. सहगल, के.के., राजस्थान डिस्ट्रिक्ट गजेटियर चुरू, जयपुर 1970 ई., पृष्ठ संख्या 144
43. सहगल, के.के., राजस्थान डिस्ट्रिक्ट गजेटियर बीकानेर, जयपुर 1972 ई., पृष्ठ संख्या 213
44. हिस्ट्री ऑफ इण्डियन रेल्वेज कंसट्रैक्टेड एण्ड इन प्रोग्रेस करेक्टेड अप टू 31 मार्च, 1931,
पृष्ठ संख्या 241
45. थार रेल्वे पत्रिका, उत्तर पश्चिम रेल्वे जयपुर, अंक मार्च 2012
46. व्यास, आर.पी., आधुनिक राजस्थान का वृहत् इतिहास (खण्ड-2) राजस्थान हिन्दी ग्रंथ
अकादमी, जयपुर पृष्ठ संख्या 443
47. रिपोर्ट ऑन द एडमिनिस्ट्रेशन ऑफ जयपुर स्टेट, 1908-09, पृष्ठ संख्या 07, हिस्ट्री ऑफ
इण्डियन रेल्वेज, रेल्वे डिपार्टमेंट गवर्नमेंट ऑफ इण्डिया, 1951 ई., पृष्ठ संख्या 33
48. सहगल, के.के., राजस्थान डिस्ट्रिक्ट गजेटियर भरतपुर, जयपुर, 1971 ई., पृष्ठ संख्या 236,237
49. सेलेक्शन 1899-1900 ई., कलकत्ता (1900), पृष्ठ संख्या 19
50. सेलेक्शन 1881-82 कलकत्ता (1882), पृष्ठ संख्या 75, 76
51. अर्सकिन, के.डी., प्रोवेन्शियल सीरीज उपरोक्त, पृष्ठ संख्या 301
52. भारतीय रेल एक परिचय, रेल पत्रिका, पृष्ठ संख्या 23
53. वही,
54. वही,
55. वही,
56. वही,
57. शर्मा, मथुरा लाल, कोटा राज्य का इतिहास, कोटा, प्रशासनिक रिपोर्ट, सम्वत् 1956,
राजस्थान राज्य अभिलेखागार ,कोटा।
58. प्रशासनिक रिपोर्ट, कोटा दरबार 1896-97 ई. राजस्थान राज्य अभिलेखागार, कोटा।
59. पत्र क्रमांक 1458 गुना-बारां रेल लाईन कंसट्रैक्शन बस्ता स. 12 फाइल 10 राजस्थान
राज्य अभिलेखागार, कोटा।
60. पत्र क्रमांक 328 गुना-बारां रेल लाईन कंसट्रैक्शन, बस्ता स. 12 फाइल 10 राजस्थान
राज्य अभिलेखागार, कोटा।
61. प्रशासनिक रिपोर्ट, कोटा दरबार 1897 ई. राजस्थान राज्य अभिलेखागार, कोटा।
62. गुना-बारां रेल लाईन एकाउन्ट्स बस्ता स. 12 फाइल न. 10 कोटा दरबार राजस्थान राज्य
अभिलेखागार, कोटा।

63. गुना-बारां रेल लाईन एकाउन्ट्स बस्ता स. 12, फाइल न. 10 कोटा दरबार राजस्थान राज्य अभिलेखागार कोटा।
64. पत्र क्रमांक 187/1896-97 / 5 जुलाई, 1897 दीवान कोटा स्टेट द्वारा पॉलिटिकल एजेंट कोटा को प्रेषित।
65. गुना-बारां रेल लाईन एकाउन्ट्स बस्ता स. 12 फाइल न. 10 कोटा दरबार राजस्थान राज्य अभिलेखागार, कोटा।
66. वहीं,
67. वही,
68. अर्सकिन, के.डी., प्रॉवेन्शियल सीरीज (उपरोक्त), पृष्ठ संख्या 58
69. सेलेक्सन्स 1881-82 ई. कलकत्ता (1882 ई.), पृष्ठ संख्या 29-31
70. एडमिनिस्ट्रेशन रिपोर्ट ऑन द रेलवेज इन इण्डिया फॉर द कलेण्डर ईयर 1905, रेल्वे बोर्ड शिमला (1906) पृष्ठ संख्या 175 एवं सारणी I
71. एडमिनिस्ट्रेशन रिपोर्ट ऑन द रेलवेज इन इण्डिया फॉर 1901 शिमला(1902) पृष्ठ संख्या 4,5
72. अग्रवाल, बी.डी., राजस्थान डिस्ट्रिक्ट गजेटियर्स, जोधपुर, जयपुर, 1979 ई. पृष्ठ संख्या 244
73. भारतीय रेल: एक परिचय, रेल पत्रिका, कोटा, पृष्ठ संख्या 24
74. गुना-बारां रेल लाईन एकाउन्ट्स बस्ता स. 12 फाइल न. 10 कोटा दरबार, राजस्थान राज्य अभिलेखागार, कोटा।
75. सहगल, के.के., राजस्थान डिस्ट्रिक्ट गजेटियर चुरु, जयपुर, 1970, पृष्ठ संख्या, 143-45
76. उपरोक्त, पृष्ठ संख्या 14
77. प्रसाद, अम्बा, इण्डियन रेल्वेज, एशियन पब्लिकेशन हाउस, 1960, पृष्ठ संख्या 192
78. रिपोर्ट बाई द रेल्वे बोर्ड, ऑन इण्डियन रेलवेज फॉर 1939-40 वोल्यूम, I पृष्ठ संख्या 92
79. भारतीय रेल एक परिचय, रेल पत्रिका पृष्ठ संख्या 107
80. रिपोर्ट बाई द रेल्वे बोर्ड, ऑन इण्डियन रेलवेज फॉर 1940-41 वोल्यूम, II पृष्ठ संख्या 79
81. भारतीय रेल एक परिचय रेल पत्रिका, पृ.स.-108, रेल्वेज सिन्स इन्डिपेन्डेन्स, मिनिस्ट्री ऑफ इनफॉर्मेशन एण्ड बोर्डकास्टिंग, गर्वनमेंट ऑफ इण्डिया, पृष्ठ संख्या 35
82. पाण्डे, राम, रेल्वे इन राजस्थान, शोधक मालवीय नगर जयपुर 1982 ई. पृष्ठ संख्या 65
83. गजेटियर ऑफ इण्डिया, राजस्थान, बाड़मेर, गजेटियर सेंद्रल प्रेस राजस्थान, जयपुर, पृष्ठ संख्या 141
84. एनुअल रिपोर्ट ऑफ जोधपुर, रेल्वे वर्ष, 1922 ई.
85. रिपोर्ट बाय द रेल्वे बोर्ड ऑन इण्डियन रेलवेज फॉर, 1948-49, पृष्ठ संख्या 34

अध्याय 5

स्वातंत्र्योत्तर राजस्थान में रेल परिवहन का विस्तार एवं आधुनिकीकरण

- 5.1 स्वातंत्र्योत्तर राजस्थान में प्रमुख रेल मार्गों का विकास ।
- 5.2 स्वतंत्रता के पश्चात रेलवे की कार्य योजना एवं वित्त व्यवस्था में परिवर्तन।
- 5.3 राजस्थान के विभिन्न मार्गों का मीटर गेज एवं ब्रॉड गेज में परिवर्तन।
- 5.4 रेलवे संचालन में नई तकनीक तथा लाईनों का विद्युतीकरण।
- 5.5 रेलवे के सहयोगी संगठन।

5.1 स्वतंत्रता के पश्चात प्रमुख रेल मार्गों का विकास

स्वतंत्रता के साथ ही इस विभाजन से रेल व्यवस्था भी प्रभावित हुई। 11,200 कि. मी. लम्बी रेल लाईन पाकिस्तान को दी गई, 54,375 कि.मी. लम्बी रेल लाईन भारत को मिली। इस प्रकार क्षेत्र तथा जनसंख्या की दृष्टि से भारत को पाकिस्तान की अपेक्षा अधिक रेलें प्राप्त हुईं। 9 बड़े रेलमार्गों में से सात भारत को प्राप्त हुए तथा शेष का सीमा के आधार पर विभाजन कर दिया गया।¹

1947 के पश्चात चली विलयकरण की प्रक्रिया में सभी रियासतें भारत संघ में शामिल हो गईं। रेल परिवहन को सैद्धान्तिक रूप में केन्द्र सरकार का विषय मान लिया गया। इसी निर्णय के साथ ही संबन्धित रियासतों की रेल्वे पर भारत सरकार का नियंत्रण स्थापित हो गया। 1950 ई. में भारतीय रेल्वे का राष्ट्रीयकरण कर दिया गया। रेल्वे की केन्द्रीय सलाहकार समिति ने 6 क्षेत्रीय रेल मण्डलों के गठन की स्वीकृति दी तथा बाद में तीन और की स्वीकृति मिली। 1951 में भारतीय रेलों का रिग्रुपिंग किया गया। जोधपुर और बीकानेर रियासतों में चलने वाली रेलें अब उत्तर रेल्वे जोन का हिस्सा बन गईं। धौलपुर स्टेट रेल्वे क्षेत्र, सेंट्रल रेल्वे जोन तथा जोधपुर स्टेट रेल्वे और राजस्थान रेल्वे का क्षेत्र पश्चिमी रेल्वे जोन में आ गया।² विभाजन के समय जोधपुर-हैदराबाद रेल्वे का वह हिस्सा जो पाकिस्तानी क्षेत्र में था, उसका नियंत्रण पाकिस्तान सरकार को सौंप दिया गया।³

आजादी के बाद भारत में रेलों का विकास तथा आधुनिकीकरण तीव्र गति से हुआ। जिससे देश का आर्थिक विकास संभव हो पाया। राजस्थान में भी इस हेतु रेल मार्गों का विकास किया गया। स्वतंत्रता के पश्चात राजस्थान में बनने वाले प्रमुख रेलमार्ग निम्न थे :

1. रानीवाड़ा-भीलड़ी रेल मार्ग

जालौर के रानीवाड़ा से भीलड़ी तक के रेलमार्ग का सर्वे यद्यपि स्वतंत्रता से पूर्व मार्च 1931 ई. में पूरा कर लिया गया था।⁴ परन्तु इसके निर्माण की प्रक्रिया स्वतंत्रता के पश्चात ही अस्तित्व में आयी। भीलड़ी, जोधपुर रियासत का अन्तिम स्टेशन था। इसके निर्माण से हरियाणा, पंजाब तथा देश के उत्तरी भाग के साथ राजस्थान का सम्पर्क संभव हो पाया। इस 20 कि.मी. लम्बे रेलमार्ग का निर्माण 1957 में किया गया। इस निर्माण 1 करोड़ 20 लाख रुपये की लागत आयी।⁵ 15 नवम्बर, 1951 को इसे माल-असवाब परिवहन के लिए खोल दिया गया। प्रारम्भ में इस मार्ग पर यातायात मात्र दिन में होता था। कुछ समय पश्चात ही इसे आम यातायात के लिए खोल दिया गया। रतनपुर इस रेलवे संभाग का राजस्थान क्षेत्र में पड़ने वाला अन्तिम स्टेशन था।

2. सीकर-चूरु-लोहारू रेल मार्ग

रियासत काल में सीकर, जयपुर रियासत का स्टेशन था। जयपुर फतेहपुर शेखावटी सीकर, झुंझुनू और पिलानी से जुड़ा हुआ था। 1957 ई. में फतेहपुर शेखावटी, लाईन को आगे बढ़ा कर चूरु और झुंझुनू के पिलानी को लोहारू स्टेशन से जोड़ दिया गया।⁶ रेल मार्ग से चूरु रामगढ़ क्षेत्र देश के अन्य क्षेत्रों से जुड़ गया। इस रेलमार्ग के बनने से क्षेत्र में व्यापारिक गतिविधियाँ बढ़ी तथा आर्थिक विकास सम्भव हो पाया।

3. उदयपुर-हिम्मतनगर रेल लाईन

जनजाति क्षेत्र को विकास की विशेष श्रृंखला में शामिल करने के लिए उदयपुर-हिम्मतनगर रेल लाईन का निर्माण किया गया। स्वतंत्रता से पूर्व रेलवे लाईन का विकास डूंगरपुर तक किया गया। डूंगरपुर रेलवे स्टेशन उदयपुर से लगभग 112 किमी की दूरी पर था। 1966 ई. में उदयपुर-हिम्मतनगर रेल लाईन का निर्माण पूरा हो गया तथा इसी वर्ष इसे यातायात के लिए खोल दिया गया।⁷ यह रेल मार्ग मीटर गेज था।

4. पोकरण-जैसलमेर रेल लाईन

स्वतंत्रता के पश्चात जैसलमेर राज्य अन्तर्राष्ट्रीय सीमा पर स्थित होने के कारण सुरक्षा की दृष्टि से अत्यधिक महत्वपूर्ण जिला था। इसे रेलमार्ग द्वारा देश के विभिन्न

भागों से जोड़ने के प्रयास किये गये। 1961 ई. तक जैसलमेर में कोई रेल लाईन नहीं बिछाई गई थी। जैसलमेर से सबसे नजदीक रेल लाईन जो 30 से 90 मील की दूरी पर थी। बाड़मेर कस्बे से होकर गुजरती थी। दिसम्बर, 1967 में जोधपुर से पोकरण 1707 कि.मी. लम्बी रेल लाईन का निर्माण पूरा हुआ तथा 1968 में इसे यातायात के लिए खोल दिया गया।⁸ जोधपुर के पोकरण तथा जैसलमेर के साथ जुड़ने से जैसलमेर अन्य महत्वपूर्ण स्थलों से जुड़ गया। इस रेल लाईन के निर्माण से असनापुरा-गोभठ, ओडानिया-छद्दा, श्रीभाद्रा-लाठी, जेठा, चंदन, थायत-हमीरा और रामदेवरा जो साम्प्रदायिक सद्भाव का प्रतीक है, रेल मार्ग से जुड़ गये। रामदेवरा जैसे धार्मिक स्थलों तक परिवहन सरल व सुगम हो गया। इस लाईन के निर्माण से जैसलमेर में अनाज, चारा आदि पहुँचना आसान हो गया, जिससे अकाल की भीषणता से इस क्षेत्र को मुक्ति मिली।

5. कोटा-बूंदी-चित्तौड़गढ़ रेल लाईन

ब्रिटिश सरकार द्वारा कोटा-बूंदी को चित्तौड़गढ़ से जोड़ने का प्रयास किया क्योंकि चित्तौड़गढ़ खनिजों की दृष्टि से महत्वपूर्ण था। इसलिए यह आवश्यक था कि इसे रेल मार्ग द्वारा शीघ्र जोड़ा जाये। इस क्षेत्र में ब्रॉड गेज रेल लाईन बिछाई गई।

इसके अतिरिक्त राजस्थान के प्रमुख स्थलों को शीघ्रता से रेलमार्गों द्वारा जोड़ने का प्रयास किया गया प्रमुख लाईनों में मावली जंक्शन-बड़ी सादड़ी साँगानेर-डिग्गी-टोडारायसिंह-देवली, हिन्दुमलकोट-गंगानगर तथा डाबला-सिंधाना है। शाहबाद क्षेत्र को कोटा से जोड़ा गया। बारों को शिवपुरी होकर शाहबाद से जोड़ा गया, धौलपुर-बयाना-बाँदीकुई रेलमार्गों का निर्माण किया गया।⁹

1974-75 ई. तक प्रदेश में कुल 3,510.96 मील लम्बी रेल लाईनें बिछाई जा चुकी थी, जिसमें 421.58 मील ब्रॉड गेज, 54.18 मील नैरोगेज थी, जो राजस्थान के पूर्वी भाग धौलपुर में थी तथा इसके अतिरिक्त सभी रेल लाईनें मीटर गेज थी।¹⁰

1974-75 ई. के बाद सरकार ने नई रेल लाईनों को बिछाने तथा रेल लाईनों के दोहरीकरण के काम पर विशेष ध्यान दिया। 1992-93 के पश्चात सरकार ने यह लक्ष्य

रखा की प्रदेश की सभी प्रमुख लाईनों को अगले तीन वर्षों में ब्रॉडगेज कर दिया जावे।¹¹ राजस्थान में नये रेलमार्गों को बिछाने तथा मीटर गेज मार्गों को ब्रॉडगेज में परिवर्तित करने का कार्य सुचारु रूप से वर्तमान में भी चल रहा है। अभी हाल ही में झालावाड़ जिले को रेलमार्ग के माध्यम से कोटा जिले से जोड़ा गया है इसके अलावा अन्य कई योजनाएं भी राजस्थान में चल रही हैं।

5.2 स्वतन्त्रता के पश्चात् रेल्वे की कार्य योजना एवं वित्त व्यवस्था में परिवर्तन

15 अगस्त, 1947 के, ब्रिटिश हुकुमत से भारत को मुक्ति मिल गई, परन्तु इस मुक्ति के साथ ही देश को विभाजन का दंश भी झेलना पड़ा, जो सदी की सबसे बड़ी त्रासदी थी। इस विभाजन ने केवल भूमि पर ही नहीं बल्कि मानव मस्तिष्क पर भी लकीरें खींच दी। आर्थिक और सामाजिक विभाजन हुआ। उद्योग, सड़कें, रेल परिवहन आदि भी बाँट दिये गये। इस विभाजन से रेल परिवहन विकास पर अत्यधिक दुष्प्रभाव हुआ।

1947 में भारत का एकीकरण सरदार वल्लभभाई पटेल तथा पण्डित जवाहरलाल नेहरू के सम्मिलित प्रयासों से आरम्भ हुआ। रियासतों को विलय पत्र पर हस्ताक्षर करवा कर भारत में मिलाया गया। इस विलय के पश्चात परिवहन तथा संचार व्यवस्था सैद्धान्तिक रूप से केन्द्र सरकार का हिस्सा मान लिया गया। राजस्थान की रियासतों का एकीकरण एवं फेडरल फाईनेशियल इन्टीग्रेशन के साथ-साथ सम्बन्धित रियासतों की रेल्वे प्रणाली भारतीय रेल्वे प्रणाली के साथ एकीकृत हो गई। इस रेल्वे पर भारत सरकार का नियंत्रण स्थापित हो गया। देश के विभाजन के समय जोधपुर, हैदराबाद रेल्वे का वह हिस्सा जो पाकिस्तान क्षेत्र में आ गया था, उससे संबंधित कर्मचारी और बड़ी मात्रा में उपकरण भी पाकिस्तान चले गये। जिससे रेल परिवहन व्यवस्था में बाधाएँ उत्पन्न हुईं। पंत के अनुसार पाकिस्तान से आये 1,26,000 रेल्वे कर्मचारी भारत के हिस्से में आये, जिनमें से सिर्फ 1,08,000 ही भारत पहुँचे, जबकी 83,000 मुसलमान रेल्वे कर्मचारियों ने पाकिस्तान जाना पसंद किया। इनमें से आधिकांश लोग व्यापारी, ड्राईवर, फायर मैन, मिस्त्री तथा तांबे के बर्तन बनाने वाले के रूप में काम करने लगे। देश में विभाजन तथा विस्थापन ने भारतीय रेल्वे पर बुरा प्रभाव डाला। एक ओर तो ईस्ट

इण्डियन रेल्वे तथा ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे को अधिक कठिनाई में डाल दिया तो दूसरी ओर भारत में आने वाले लिपिकों ने रोजगार की समस्या खड़ी कर दी।¹²

द्वितीय विश्व युद्ध की विभीषिका से भारत भी अछूता नहीं रहा। हजारों भारतीय सैनिक और लाखों टन सामग्री ब्रिटेन की ओर से युद्ध में झौंक दिये गये। रेल परिवहन विकास का कार्य भी इस युद्ध के कारण बाधित हुआ। 8 प्रतिशत से अधिक मीटर गेज लोकोमोटिव, 15 प्रतिशत मीटर गेज वैगन, 4,000 मील लंबी रेल लाईन और 40,00,000 स्लीपर्स भारत से बाहर भेज दिये गये। इस समय लगभग 26 लाईनों को उखाड़ा गया।¹³ रेल उपकरण एवं कर्मचारी भी इस महायुद्ध में उपयोग लिये गये जिससे रेल विकास बाधित हुआ।

स्वतंत्रता आन्दोलन, प्रथम और द्वितीय विश्व युद्ध, आर्थिक मंदी तथा विभाजन ने रेल विकास को अत्यधिक प्रभावित किया। स्वतन्त्रता के पश्चात भारतीय रेल्वे को नये विकास और पोषण की आवश्यकता थी, जिसे भारत सरकार ने गम्भीरता से लिया। पहली व दूसरी पंचवर्षीय योजनाओं में रेल परिवहन के विकास को महत्वपूर्ण स्थान दिया और इसके लिये योजनायें बनाई।

आजादी के पश्चात 20–25 वर्षों तक भारत सरकार तथा राजस्थान सरकार ने प्रदेश को सुदृढ़ आर्थिक ढाँचा उपलब्ध कराने के लिये कृषि, और उद्योगों के साथ-साथ परिवहन को भी विकसित करने का प्रयास किया। देश में सड़क तथा रेल परिवहन को बढ़ाने के लिए विभिन्न योजनाएँ बनाई गईं। राजस्थान में रेल विकास के अंतर्गत विभिन्न नगरों को विभिन्न रेलमार्गों से जोड़ा गया तथा आवश्यकतानुसार नये रेलमार्गों का निर्माण भी किया गया। स्वतंत्रता के पश्चात निम्न रेल मार्गों का निर्माण किया गया¹⁴

मावली जंक्शन—बड़ी सादड़ी रेलमार्ग।

साँगानेर—डिग्गी—टोडाराय सिंह—देवली रेलमार्ग।

फतेहपुर—चुरू रेलमार्ग।

रानीवाडा—भीलडी रेलमार्ग।

उदयपुर—हिम्मतनगर रेलमार्ग।

पोकरण—जैसलमेर रेलमार्ग ।

हिदूमलकोट—गंगानगर रेलमार्ग ।

डाबला—सिंघाना रेलमार्ग ।

1974—75 में प्रदेश में 3,510.96 मील (5617.82 कि.मी.) लम्बी रेल लाईन थी, जिसमें 421.58 मील ब्रॉड गेज (674.54 कि.मी.) 54.18 मील नैरो गेज, '86.70 कि.मी.' शेष मीटर गेज थी। 1874 से वर्ष 1975 तक राजस्थान में रेल विकास तीव्र गति से हुआ।¹⁵ 1974—75 के बाद नई लाईनों के स्थान पर पुरानी लाईनों के दोहरीकरण तथा आमामान परिवर्तन का कार्य आरम्भ किया गया। रेल लाईनों को मीटर गेज से ब्रॉड गेज में परिवर्तित किया गया।

1992—93 के पश्चात् सरकार ने प्रदेश की सभी प्रमुख रेल लाईनों को अगले वर्षों में ब्रॉड गेज में परिवर्तित करने का लक्ष्य रखा।¹⁶ 2002 में रेल्वे विकास को तीव्र गति देने के लिये भारतीय रेल्वे के जोनों का पुनर्गठन किया गया, जिससे प्रदेश का अधिकांश क्षेत्र देश के उत्तर पश्चिम जोन में आ गया।

5.2.1 रेल्वे का पुनः समूहीकरण

एकवर्ष समिति बहुत पहले ही विभिन्न रेल प्रणालियों को एक ही व्यवस्था के अधीन लाने की अनुशंसा कर चुकी थी। तत्कालीन समय में इस व्यवस्था पर क्रियान्वयन नहीं हो सका। स्वतन्त्रता के पश्चात् रेलों के राष्ट्रीयकरण से सभी रेल व्यवस्थाएँ भारत सरकार के अधीन आ गईं। 1950 ई. में भारत सरकार ने रेल्वे का राष्ट्रीयकरण कर दिया। इसी समय रेल विकास के लिए की जा रही योजनाओं के मद्देनजर चितरंजन कारखाना (वाराणसी) द्वारा भारत में पहले भाप इंजन का निर्माण किया गया। रेल्वे व्यवस्था में सुधार करने के लिए रेल्वे की केन्द्रीय सलाहकार समिति ने क्षेत्रिय रेल्वे जोनों के गठन को स्वीकृति प्रदान की। जिससे 6 क्षेत्रिय रेल्वे जोनों का गठन हुआ।

1. उत्तर रेल्वे
2. दक्षिण रेल्वे

3. मध्य रेल्वे
4. पश्चिम रेल्वे
5. पूर्वी रेल्वे
6. उत्तर-पूर्वी रेल्वे

रेल लाईनों पर बढ़ते परिवहन भार के कारण दूसरी पंचवर्षीय योजना के दौरान 1 अगस्त, 1955 ई. में पूर्वी रेल्वे को दो भागों में विभाजित कर दिया गया, जो पूर्वी रेल्वे तथा दक्षिण-पूर्वी रेल्वे के नाम से जाने गये।

राजस्थान की रेल प्रणाली भी भारतीय रेल परिवहन प्रणाली का हिस्सा बनी। 1951 ई. में रेल्वे के पुनः समूहीकरण में राजस्थान में चलने वाली रेल्वे, उत्तर रेल्वे जोन तथा पश्चिम रेल्वे जोन का हिस्सा बन गई। पूर्ववर्ती जोधपुर और बीकानेर रियासतों में चलने वाली क्षेत्रीय रेलें अब उत्तर रेल्वे जोन में शामिल कर ली गई। धौलपुर स्टेट रेल्वे को मध्य रेल्वे जोन तथा जयपुर स्टेट रेल्वे और राजस्थान रेल्वे का क्षेत्र पश्चिमी रेल्वे जोन में शामिल कर लिया गया।¹⁷ बम्बई, बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे कम्पनी, सौराष्ट्र रेल्वे, मेवाड़ रेल्वे, जयपुर रेल्वे और इस क्षेत्र की छोटी रेल्वे लाईनों को मिला कर पश्चिमी रेल्वे जोन का निर्माण किया गया, जिसका मुख्यालय चर्च गेट बम्बई रखा गया। जयपुर, कोटा, अजमेर, उदयपुर, मण्डल मुख्यालय बनाये गये। जोधपुर रेल्वे और बीकानेर रेल्वे को पूर्वी रेल्वे में मिलाया गया। जिसका मुख्यालय नई दिल्ली तथा मण्डलीय मुख्यालय जयपुर और बीकानेर में बनाया गया। धौलपुर स्टेट रेल्वे को मध्य रेल्वे में जोड़ा गया।

5.2.2 राजस्थान में संचालित विभिन्न रेल्वे को निम्न जोनों में रखा गया

1. मध्य रेल्वे जोन

इसका गठन 5 नवम्बर, 1951 को किया गया। इसमें ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे, निजाम स्टेट रेल्वे, सिंधिया स्टेट रेल्वे तथा धौलपुर स्टेट रेल्वे को शामिल किया गया। इसकी लम्बाई 8,785 कि.मी. थी।¹⁸

2. पश्चिम रेल्वे

इसका गठन 5 नवम्बर, 1951 को किया गया इसमें बॉम्बे बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे (दिल्ली-रेवाड़ी-फाजिल्का और कानपुर असनेरा खण्डों को छोड़ कर) तथा सौराष्ट्र रेल्वे, जयपुर स्टेट रेल्वे, राजस्थान रेल्वे, कच्छ स्टेट रेल्वे तथा जोधपुर रेल्वे के मारवाड़-फलौदी खण्ड को मिलाया गया। 1951 ई. में इस खण्ड की लम्बाई 8,789 रूट किलोमीटर थी।¹⁹

3. उत्तर रेल्वे

इसका गठन 14 अप्रैल, 1952 को ईस्टन पंजाब रेल्वे, बीकानेर स्टेट रेल्वे, जोधपुर रेल्वे, ईस्ट इण्डियन रेल्वे के मुरादाबाद, लखनऊ तथा इलाहबाद मण्डल, बॉम्बे-बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे के दिल्ली-रेवाड़ी फाजिल्का खण्ड को मिलाकर किया गया।²⁰

2002-2003 में पुनः रेल्वे मंत्रालय तथा रेल्वे बोर्ड द्वारा रेल्वे के कुछ नये रेल जोनो का निर्माण किया गया।

4. उत्तर पश्चिम रेल्वे

इस रेल्वे जोन का गठन 1 अक्टूबर, 2002 को पश्चिम रेल्वे के अजमेर तथा जयपुर मण्डल एवं उत्तर रेल्वे के बीकानेर मण्डल तथा जोधपुर मण्डल को मिला कर किया गया। इसका मुख्यालय जयपुर को बनाया गया। राजस्थान का अधिकांश रेल क्षेत्र इसी जोन के अधीन है।

5. पश्चिम मध्य रेल्वे

इसका गठन 01 अप्रैल, 2003 को मध्य रेल्वे के जबलपुर मण्डल एवं भोपाल मण्डल तथा पश्चिम रेल्वे के कोटा मण्डल को मिला कर किया गया। इसका मुख्यालय जबलपुर है।²¹

5.2.3 भारतीय रेल्वे के राजस्थान क्षेत्र में आने वाले मण्डल इस प्रकार है

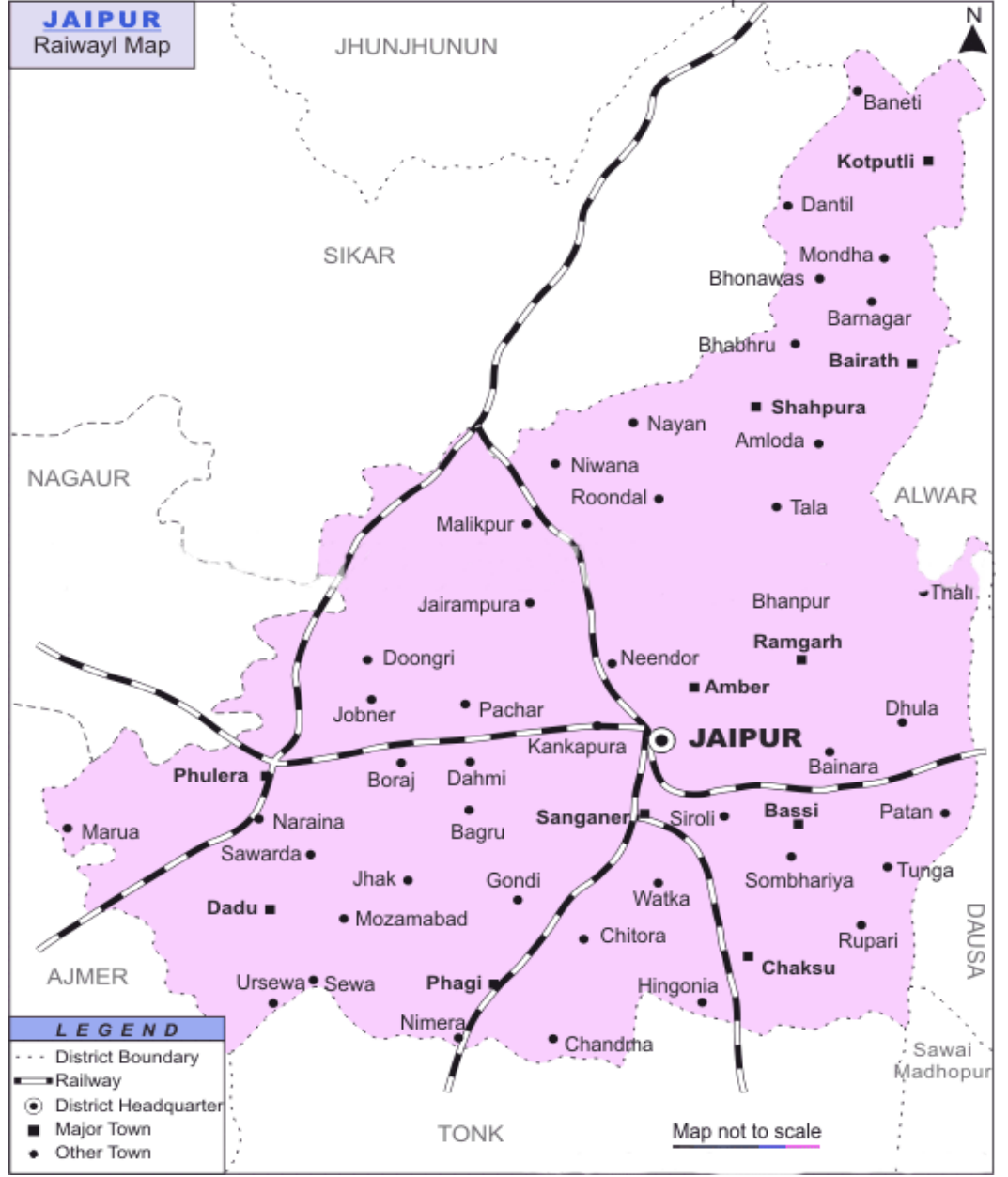
1. जयपुर मण्डल

गुलाबी नगरी के नाम से विख्यात जयपुर शहर की स्थापना 1728 ई. में सवाई जयसिंह के द्वारा की गई।²² निवर्तमान जयपुर स्टेशन भवन का शिलान्यास जयपुर के महाराज मानसिंह द्वारा 4 मई, 1956 को किया गया। इस भवन के निर्माण में तीन वर्ष का समय लगा।²³ प्रारंभ में यहाँ मीटर गेज लाईन का निर्माण किया गया। 1993 में इसके आमान परिवर्तन कर इसे बड़ी लाइन में बदल दिया गया। 15 अगस्त, 1956 को बम्बई, बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे कम्पनी, जयपुर रेल्वे एवं राजपूताना मालवा रेल्वे का पुनर्गठन कर पश्चिम रेल्वे के अधीन जयपुर मण्डल की स्थापना की गई। इस मण्डल के अधीन 358 कि.मी. लम्बा अजमेर—जयपुर—बाँदीकुई—रेवाड़ी रेल मार्ग, 131 कि.मी. लम्बा जयपुर—माधोपुर रेल मार्ग एवं 215 कि.मी. फुलेरा—रींगस—रेवाड़ी रेलमार्ग है।

रेल्वे खण्ड	रेल्वे	निर्माण तिथि	बड़ी लाईन में परिवर्तन
जयपुर—बाँदीकुई	राजपूताना मालवा रेल्वे	12.10.1874	19.08.1994
जयपुर—सवाईमाधोपुर	जयपुर स्टेट रेल्वे	17.10.1907	30.01.1993
जयपुर—फुलेरा	राजपूताना मालवा रेल्वे	01.03.1875	08.12.1993
फुलेरा—अजमेर	राजपूताना मालवा रेल्वे	01.08.1875	01.04.1995
रेवाड़ी—फुलेरा	बी.बी.एण्ड सी.आई. रेल्वे	18.05.1905	—

स्रोत:— थार रेल पत्रिका, जनसम्पर्क कार्यालय, उत्तर-पश्चिम रेल्वे जयपुर (2008)

जयपुर मण्डल राजस्थान को देश के सभी प्रमुख स्थलों से जोड़ता है। दिल्ली, मुम्बई, कोलकाता, चैन्नई, बंगलौर, पटना, अमृतसर, एर्नाकुलम, कोयम्बटूर, मैसूर, गुवाहटी, अहमदाबाद, जबलपुर शहरों के लिए जयपुर मण्डल से गाड़ियाँ संचालित की जाती हैं। कुछ प्रमुख पर्यटन रेल गाड़ियाँ, राजधानी, पैलेस ऑन व्हील, हैरिटेज ऑन व्हील, फेरी क्वीन आदि रेल गाड़ियाँ भी यहाँ से गुजरती हैं। जयपुर मण्डल से पेट्रोलियम, उर्वरक, सीमेंट, तेल, नमक, कोयला, लकड़ी, अनाज आदि का परिवहन किया जाता है। चूना पत्थर और जिप्सम तथा सैन्य सामग्री का परिवहन यहाँ से होता है।



मानचित्र संख्या – 7 (जयपुर मण्डल रेल्वे)

वर्तमान में जयपुर स्टेशन से लगभग 78 बड़ी लाईनों, 22 छोटी लाईनों की रेलगाड़ियाँ गुजरती हैं तथा पूरे जयपुर मण्डल से लगभग 102 बड़ी व 60 छोटी लाईनों की रेलगाड़ियों का परिचालन किया जाता है। भारत के 22 प्रमुख स्टेशनों में से विश्वस्तरीय बनने की श्रृंखला में जयपुर भी है। जिससे यहाँ उच्च स्तरीय स्टेशन, आधारभूत ढाँचे का विकास, यात्री प्रबन्ध की वैश्विक स्तर की सुविधाएँ उपलब्ध होंगी। यात्रियों को गाड़ियों एवं अन्य सुविधाओं की पूर्ण जानकारी देने हेतु साईन बोर्ड, यात्रियों के आने-जाने के अलग-अलग मार्ग इत्यादि का विकास किया जाना प्रस्तावित है।

2. बीकानेर मण्डल

13 जुलाई, 1889 को ब्रिटिश शासन, महाराजा जोधपुर एवं बीकानेर के मध्य जोधपुर से बीकानेर के बीच रेल लाईन निर्माण का समझौता हुआ। इसका नाम जोधपुर-बीकानेर रेलवे रखा गया। 9 दिसम्बर, 1891 बीकानेर के इतिहास में महत्वपूर्ण स्थान रखता है, इस दिन नागौर-बीकानेर के 72 मील लम्बे रेल मार्ग का निर्माण पूरा हुआ।²⁴ तत्पश्चात् बीकानेर को अन्य रियासतों से जोड़ने का कार्य भी आरम्भ हुआ। 1891 से 1941 की अवधि में बीकानेर रियासत में 883.00 मील रेल लम्बी लाईन बिछाई गई। रेल प्रशासन सुधार आयोग ने जोनल रेलवे के बहुत लम्बा होने के कारण प्रशासनिक तथा संचालन कुशलता के लिए इसके क्षेत्रफल में कटौती की जाने की सिफारिश की गई। 1 अक्टूबर, 2002 से उत्तर पश्चिम रेलवे अस्तित्व में आई। इसके अंतर्गत उत्तर रेलवे के जोधपुर तथा बीकानेर मण्डल तथा पश्चिम रेलवे के जयपुर तथा अजमेर मण्डल शामिल किये गये। इसके अन्तर्गत बीकानेर मण्डल के भटिण्डा फाजिल्का खण्ड को उत्तर रेलवे के फिरोजपुर मण्डल को स्थानान्तरित कर दिया। इसी प्रकार रेवाड़ी-दिल्लीसराय-रोहिल्ला खण्ड को उत्तर रेलवे के दिल्ली मण्डल में स्थानान्तरित कर दिया गया तथा रेवाड़ी जंक्शन को जयपुर मण्डल के अधीन कर दिया गया। दिल्ली मण्डल में रोहतक-भिवानी खण्ड को शामिल कर दिया गया।

वर्तमान में बीकानेर मण्डल उत्तर पश्चिम रेलवे का बड़ा मण्डल है। यह भारत के राजस्थान हरियाणा तथा पंजाब राज्यों में फैला हुआ है। इस मण्डल के अधीन वर्तमान में 198 रेलवे स्टेशन हैं तथा यह मण्डल 142 रेलों का संचालन करता है।



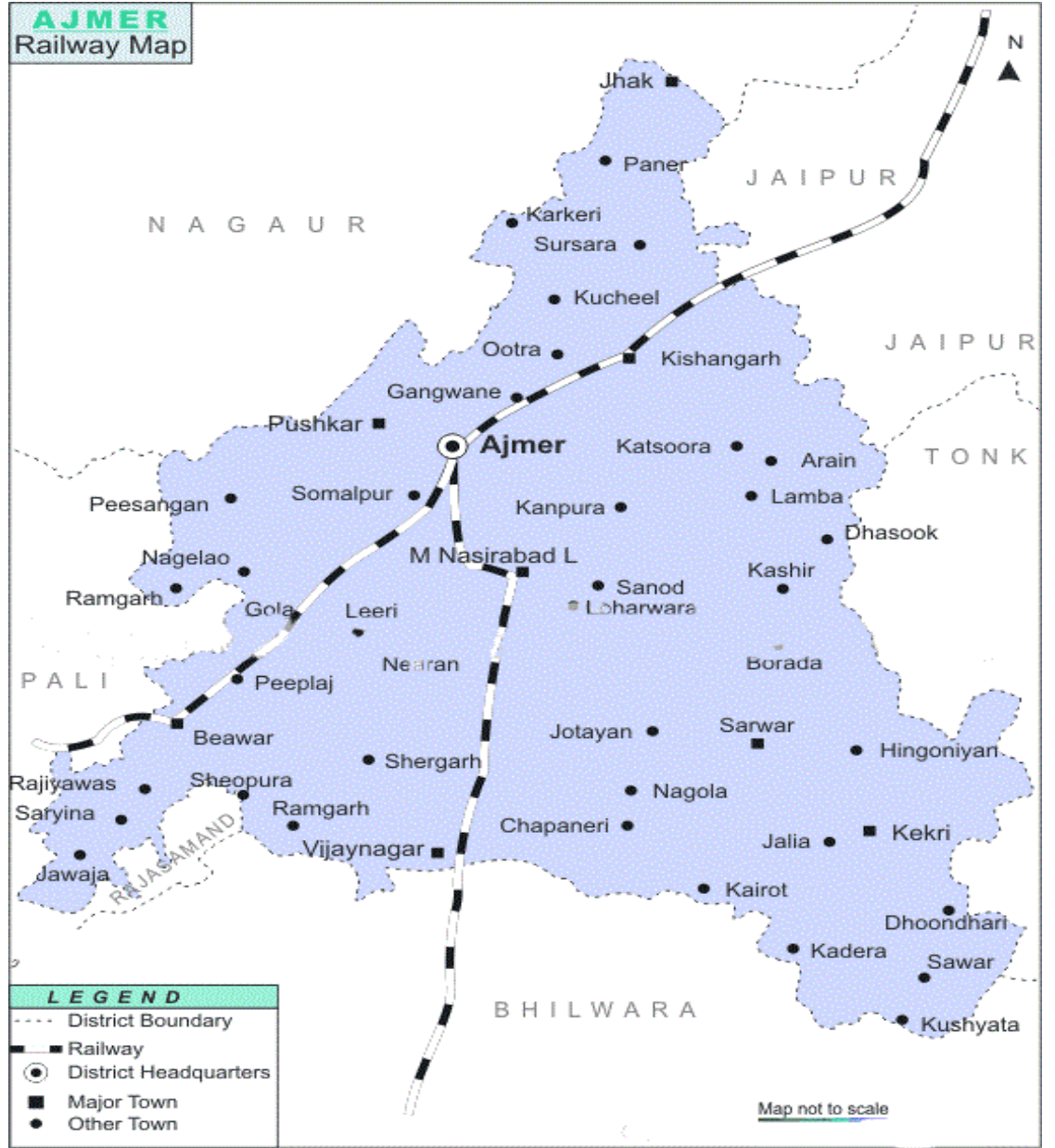
मानचित्र संख्या – 8 (बीकानेर रेल्वे)

3. अजमेर मण्डल

आजादी के पश्चात संपूर्ण रेल तंत्र का एकीकरण करने के बाद रेल्वे बोर्ड के अधीन जोन बने। पश्चिमी जोन का अजमेर मण्डल 15 अगस्त, 1956 को स्थापित किया गया। इस मण्डल का उद्घाटन श्री हरिभाउ उपाध्याय ने किया।²⁵ प्रारम्भ में यह मण्डल मीटर गेज का मुख्यालय था। तत्पश्चात इस मण्डल में आमान परिवर्तन कर इसे मीटर गेज से ब्रॉड गेज में बदलने की योजना बनाई गई। 1995 ई. तक मण्डल की मैन लाइन को मीटर गेज से ब्रॉडगेज में परिवर्तित कर दिया गया। इस पर पहली गाड़ी दिल्ली-जयपुर शताब्दी एक्सप्रेस 20 मई, 1995 को जयपुर से अजमेर तक बढ़ा कर चलाई गई। इसके बाद अजमेर अहमदाबाद लाइन का अमान परिवर्तन किया गया। यह लाइन मुम्बई-दिल्ली के बीच पश्चिम रेल्वे एवं उत्तर पश्चिम रेल्वे की मुख्य बड़ी लाइन का विकल्प बन जाने के कारण अत्यधिक महत्वपूर्ण हो गई।

इस मण्डल की ऐतिहासिक पृष्ठभूमि में सबसे पहली मीटर गेज लाइन राजपूताना रेल्वे के अधीन दिल्ली से रेवाड़ी तथा फर्रुखनगर साल्ट ब्रॉच के लिए डाली गई। जिसे 14 फरवरी, 1873 को यातायात के लिए समर्पित किया गया। इम्पीरियल गवर्नमेंट ने 1870 ई. में राजपूताना-मालवा रेल लाइन का कार्य प्रारम्भ किया।

राजपूताना लाइन का अजमेर-ब्यावर सेक्शन 15 मई, 1878 को तथा ब्यावर-हरिपुर सेक्शन 12 अगस्त, 1879 को प्रारम्भ किया गया। अहमदाबाद-पालनपुर 15 नवम्बर, 1879 तथा अजमेर-अहमदाबाद सेक्शन 1881 ई. में प्रारम्भ किया गया। मण्डल रेल्वे प्रबन्धक के वर्तमान मुख्यालय का उद्घाटन 1884 ई. में किया गया। वर्तमान मुख्यालय राजपूताना-मालवा रेल्वे का मुख्यालय था। 1889 ई. में राजपूताना मालवा रेल्वे प्रबन्धक की जिम्मेदारी बॉम्बे बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे कम्पनी को हस्तान्तरित कर दी गई थी। इस मण्डल के अन्तर्गत आनेवाले उदयपुर से चित्तौड़ खण्ड का निर्माण मेवाड़ राज्य रेल्वे द्वारा 1896 में किया गया, जिसे अंततः 192 ई. में बॉम्बे बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे कम्पनी के साथ मिला दिया गया।



मानचित्र संख्या – 9 (अजमेर रेल्वे)

4. जोधपुर मण्डल

जोधपुर मण्डल में जोधपुर, नागोर, जालौर, बाड़मेर और जैसलमेर का क्षेत्र आता है। मरुस्थल होने के कारण यह क्षेत्र पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण है। यहाँ प्रतिवर्ष लाखों की संख्या में देशी, विदेशी पर्यटक आते हैं।

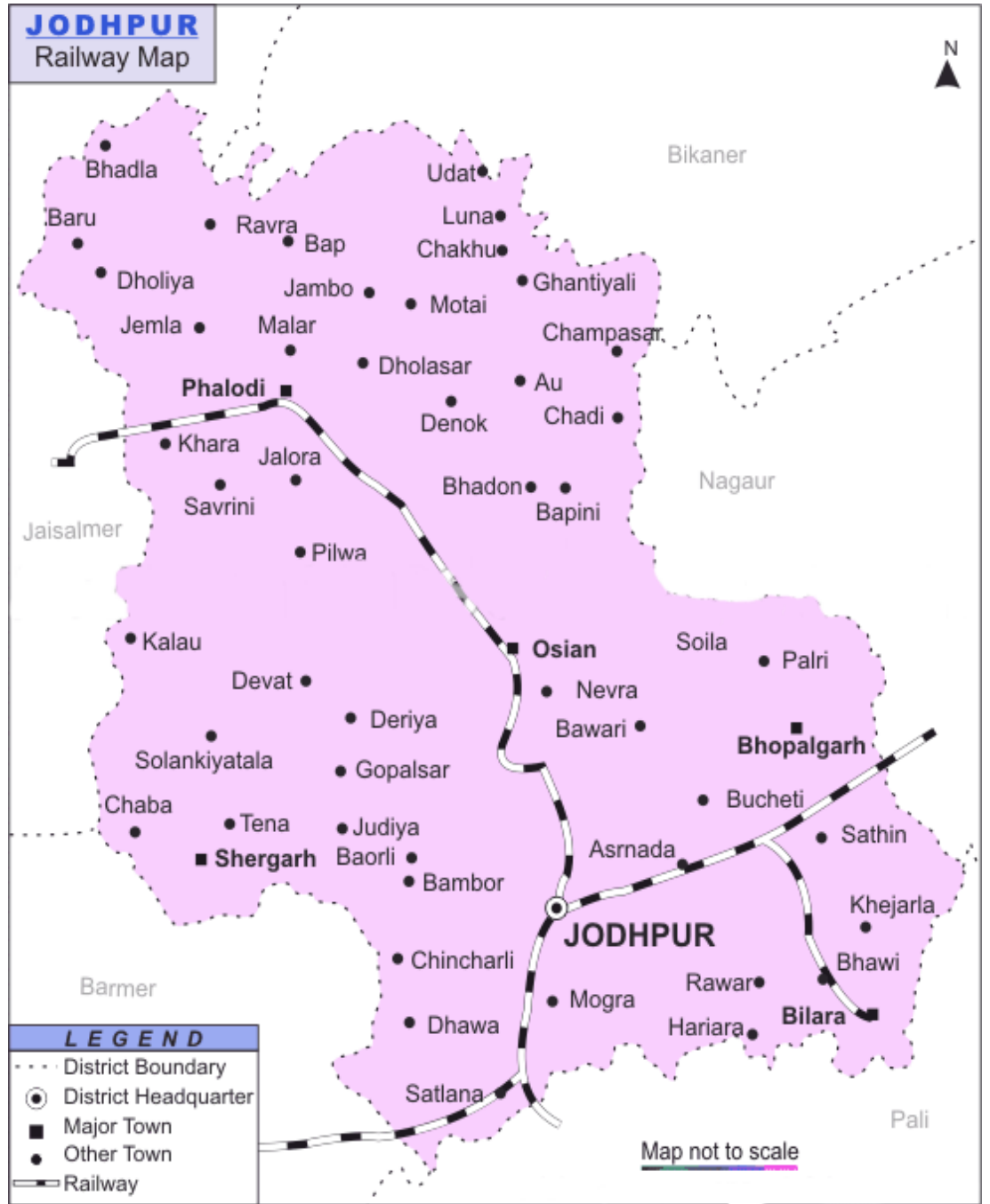
जोधपुर के खराची रेलवे स्टेशन (वर्तमान के मारवाड़ जंक्शन) से पाली के मध्य 24 जून, 1882 में पहली रेलगाड़ी चलाई गयी। इस रेलगाड़ी की रफ्तार 12 मील प्रति घंटा रखी गयी।²⁶ इसके पश्चात् इस क्षेत्र में रेलवे का विकास अनवरत् चलता रहा।

स्वाधीनता के पश्चात् जोधपुर रेलवे की सारी व्यवस्था तत्कालीन राजस्थान सरकार के हाथों में चली गयी और अंततः 01 अप्रैल, 1952 को जोधपुर रेलवे को जोधपुर मण्डल के रूप में उत्तर रेलवे में विलीन कर दिया गया। तत्पश्चात् सितम्बर, 2002 तक जोधपुर मण्डल, उत्तर रेलवे के प्रमुख मण्डल के रूप में निरन्तर विकास की राह पर बढ़ता चला गया। 01 अक्टूबर, 2002 को उत्तर पश्चिम रेलवे के गठन के साथ जोधपुर मण्डल को उत्तर रेलवे से पृथक कर नये जोन में बीकानेर, जयपुर तथा अजमेर मण्डल के साथ मिला दिया गया। यह मण्डल उत्तर पश्चिम रेलवे का दूसरा बड़ा मण्डल है।

वर्तमान में जोधपुर मण्डल में 1200 कि.मी. ब्रॉडगेज तथा 385 कि.मी. मीटर गेज सहित कुल 1585 कि.मी. रेल पथ उपलब्ध है।²⁷

5. कोटा मण्डल

स्वतन्त्रता के पश्चात रेलवे के पुनःसंगठन की प्रक्रिया में कोटा, पश्चिम रेलवे का मण्डल बना। यह मण्डल 01 अगस्त, 1956 को अस्तित्व में आया। कोटा-बीना खण्ड पहले ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेलवे के पास था। इसे 01 मार्च, 1957 को कोटा मण्डल में मिला दिया गया। रूठियार्ड-बीना खण्ड 138.8 कि.मी. को वापस मध्य रेलवे को 30 अगस्त, 1988 वापस कर दिया गया। गुड़ला-नीमच खण्ड जो चित्तौड़ होकर जाता था, यातायात के लिए 30 मार्च, 1989 को खोल दिया गया।



मानचित्र संख्या -10 (जोधपुर रेल्वे)

यह मण्डल राजस्थान में 731.60 रूट कि.मी., मध्यप्रदेश 120.21 रूट कि.मी., उत्तरप्रदेश 18.05 रूट कि.मी. में फेला हुआ है। इस मण्डल में वर्तमान में 102 स्टेशन हैं। इस संभाग के प्रमुख स्टेशन रामगंजमण्डी, मोड़क, कोटा, लाखेरी, सवाईमाधोपुर, गंगापुर सिटी, बयाना तथा भरतपुर हैं।

रेल्वे के पुर्नगठन के तहत इस मण्डल को 01 अप्रैल, 2003 को पश्चिम मध्य रेल्वे का एक मण्डल बना दिया। राजस्थान में स्थित पाँच मण्डलों में से यह उत्तर पश्चिम रेल्वे का एक मात्र भाग है अन्यथा अन्य सभी उत्तर रेल्वे के अधीन मण्डल है।

विभिन्न क्षेत्रीय रेल्वे का गठन

1. दक्षिण रेल्वे

इसका गठन 14 अप्रैल, 1951 को मद्रास एवं सदर्न मराठा रेल्वे, साऊथ इंडियन रेल्वे तथा मैसूर स्टेट रेल्वे को मिलाकर हुआ था। गठन के समय इसकी लम्बाई 9,682 रूट कि.मी. था।

2. मध्य रेल्वे

इसका गठन 5 नवम्बर, 1951 को ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेल्वे, निजाम स्टेट रेल्वे, सिन्धिया स्टेट रेल्वे तथा धौलपुर स्टेट रेल्वे को मिलाकर हुआ था। गठन के समय इसकी लम्बाई 8,785 रूट कि.मी. था।²⁸

3. पश्चिम रेल्वे

इसका गठन 5 नवम्बर, 1951 को बॉम्बे, बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे (दिल्ली-रेवाड़ी फाजिल्का और कानपुर-अछनेरा खण्डों को छोड़कर) तथा सौराष्ट्र रेल्वे, जयपुर स्टेट रेल्वे, राजस्थान रेल्वे, कच्छ स्टेट रेल्वे तथा जोधपुर रेल्वे का मारवाड़-फलौदी खण्ड को मिलाकर हुआ था।²⁹ गठन के समय लम्बाई 8,789 रूट कि.मी. थी।

4. उत्तर रेल्वे

इसका गठन 14 अप्रैल, 1952 को ईस्टर्न पंजाब रेल्वे, बीकानेर स्टेट रेल्वे, जोधपुर रेल्वे, ईस्ट इण्डियन रेल्वे के मुरादाबाद, लखनऊ तथा इलाहाबाद मण्डल, बॉम्बे-बड़ौदा एंड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे का दिल्ली-रेवाड़ी फाजिल्का खण्ड को मिलाकर हुआ था। गठन के समय इसकी लम्बाई 9,667 रूट कि.मी. थी।³⁰

5. पूर्वोत्तर रेल्वे

इसका गठन 14 अप्रैल, 1952 को अवध-तिरहुत रेल्वे, आसाम-रेल्वे, बॉम्बे-बड़ौदा एंड सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे का कानपुर-अछनेरा खण्ड को मिलाकर हुआ था। गठन के समय इसकी लम्बाई 7,699 रूट कि.मी. थी।³¹

6. पूर्वी रेल्वे

इसका गठन 14 अप्रैल, 1952 को बंगाल नागपुर रेल्वे तथा ईस्ट इण्डिया रेल्वे को मिलाकर हुआ था। गठन के समय इसकी लम्बाई 9,120 रूट कि.मी. थी।³²

7. दक्षिण पूर्व रेल्वे

इसका गठन 01 अगस्त, 1955 को पूर्वी रेल्वे को दो भागों में विभक्त करके हुआ था। इसके अन्तर्गत पुराने पूर्वी रेल्वे के तीन मण्डलों को मिलाकर पूर्वी रेल्वे बनाया गया तथा इसे 3,735 रूट कि.मी. लम्बाई मिली। बंगाल नागपुर रेल्वे को दक्षिण पूर्व रेल्वे नाम का नया क्षेत्रिय रेल्वे मण्डल बनाया गया। गठन के समय इसकी लम्बाई 5,470 रूट कि.मी. थी।³³

8. पूर्वोत्तर सीमा रेल्वे

इसका गठन 15 अक्टूबर, 1958 को पूर्वोत्तर रेल्वे को दो भागों में विभक्त कर किया गया तथा इसमें कुछ शाखाओं को जोड़ा गया, इससे पूर्वोत्तर सीमा रेल्वे को 2,778 रूट कि.मी. तथा पूर्वोत्तर रेल्वे को 4,949 रूट कि.मी. रेलमार्ग मिला।³⁴

9. दक्षिण मध्य रेल्वे

इसका गठन 02 अक्टूबर, 1966 को दक्षिण रेल्वे के विजयवाड़ा मण्डल तथा हुबली मण्डल तथा मध्य रेल्वे के सिकन्दराबाद मण्डल तथा शोलापुर मण्डल को मिलाकर हुआ था। गठन के समय इसकी लम्बाई 6,162 रूट कि.मी. थी।³⁵

10. उत्तर पश्चिम रेल्वे

इसका गठन 01 अक्टूबर, 2002 को पश्चिम रेल्वे के अजमेर मण्डल, जयपुर मण्डल एवं उत्तर रेल्वे के बीकानेर तथा जोधपुर मण्डल को मिलाकर किया गया। इसका मुख्यालय जयपुर में है।³⁶

11. पूर्व मध्य रेल्वे

इसका गठन 01 अक्टूबर, 2002 को पूर्वोत्तर रेल्वे के सोनपुर तथा समस्तीपुर मंडल और पूर्वी रेल्वे के दानापुर, मुगलसराय तथा धनबाद मण्डल को मिलाकर किया गया है। इसका मुख्यालय हाजीपुर में है।³⁷

12. पूर्व तटीय रेल्वे

इसका गठन 01 अप्रैल, 2003 को दक्षिण पूर्वी रेल्वे के खोरधा रोड, वोल्टेयर तथा संबलपुर मण्डल को मिलाकर हुआ। इसका मुख्यालय भुवनेश्वर में है।³⁸

13. पश्चिम मध्य रेल्वे

इसका गठन 01 अप्रैल, 2003 को मध्य रेल्वे के जबलपुर एवं भोपाल मण्डल तथा पश्चिम रेल्वे का कोटा मण्डल को मिलाकर हुआ। इसका मुख्यालय जबलपुर में है।³⁹

14. उत्तर मध्य रेल्वे

इसका गठन 01 अप्रैल, 2003 को उत्तर रेल्वे के इलाहाबाद मण्डल, मध्य रेल्वे के झांसी मण्डल तथा नवगठित आगरा मण्डल को मिलाकर हुआ। इसका मुख्यालय इलाहाबाद में है।

15. दक्षिण पश्चिम रेल्वे

इसका गठन 01 अप्रैल, 2003 को दक्षिण रेल्वे के बेंगलूर और मैसूर मण्डल तथा दक्षिण मध्य रेल्वे के हुबली मण्डल को मिलाकर किया गया। इसका मुख्यालय हुबली में रखा गया।⁴⁰

16. दक्षिण पूर्व मध्य रेल्वे

इसका गठन 01 अप्रैल, 2003 को दक्षिण पूर्वी रेल्वे के नागपुर मण्डल, बिलासपुर मण्डल तथा नवगठित रायपुर मण्डल को मिलाकर किया गया है। इसका मुख्यालय बिलासपुर में है।⁴¹

5.3 राजस्थान के विभिन्न रेल मार्गों का मीटर गेज तथा ब्रॉड गेज में परिवर्तन:

मानव मस्तिष्क की एक अद्वितीय परिकल्पना जिसका रूपान्तरण लोहे की पटरियों पर तीव्र गति से दौड़ते लोहे के डिब्बों के रूप में 27 सितम्बर, 1825 में लिवरपूल से मैनचेस्टर के मध्य इंग्लैण्ड में हुआ, जिसे लोहे की पटरियों पर चलने के कारण 'लोहपथगामिनी'⁴² के नाम से जाना गया। आज विश्व का सबसे बड़ा परिवहन का साधन है। इस परिकल्पना को मूर्त रूप देने के लिए विचार किया गया होगा, तब पटरियों के मध्य की दूरी भी निश्चित की गई होगी। यही पटरियों के मध्य की दूरी गेज के नाम से जानी जाती है। विश्व भर में रेल गेज के तीन मानक निश्चित किये गये हैं। जिन्हें ब्रॉड गेज, मीटर गेज एवं नैरो गेज के नाम से जाना जाता है। इन गेजों के भी अलग-अलग देशों में अलग-अलग मानक हैं। भारत में ब्रॉड गेज 1.676 मी. का होता है। अरेबियन में 1.668 मी. तथा आयरीश रेल्वे में यह गेज 1600 मी. का होता है। मानक गेज 1.435 मी. का होता है, जो इंग्लैण्ड में चलता है। नैरोगेज भारत में 1.067 मी. का होता है।

5.3.1 ब्रॉड गेज

मानक अर्थात् 1.435 मी. से अधिक चौड़े किसी भी गेज को ब्रॉड गेज कहा जाता है। भारत में यह 1.676 मी. हैं रशियन, भारतीय, आयरीश एवं अरेबियन गेज सभी रेल्वे ब्रॉड गेज हैं। ब्रॉड गेज रेल्वे का प्रयोग बन्दरगाहों पर क्रेन इत्यादि के लिए भी होता है। तेज आंधी, तूफान, में भी इस मार्ग पर रेल गाड़ी स्थिरता के साथ चलती है। यह

संकरे गेज की अपेक्षा अधिक सुविधा देनेक है। ब्रॉड गेज माल ढुलाई परिवहन में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। यह नैरो गेज या मीटर गेज से अधिक लाभदायक होने के साथ-साथ अधिक खर्चीला भी है। ब्रॉड गेज निर्माण की लागत अन्य गेजों से अधिक आती है।

5.3.2 मानक गेज

इंग्लैण्ड में चलने वाली पहली रेलगाड़ी जॉर्ज स्टीवंशन के द्वारा लिवरपूल से मैनचेस्टर के मध्य चलाई गयी। इसके गेज की चौड़ाई 1.435 मी. रखी गई। इसे वर्तमान में मानक गेज के नाम से जाना जाता है। स्टीवंशन ने इसे कोयला परिवहन के लिए बनाया था। यह गेज न तो अधिक चौड़ा था और न ही अधिक संकरा था। इसलिए इसे मानक गेज के नाम से जाना गया।

5.3.3 नैरो गेज

यह रेलवे का संकरा ट्रेक होता है। जिसकी चौड़ाई 1.435 मी. से कम होती है। यह ट्रेक अधिकांशतः पहाड़ी क्षेत्रों में बिछाया गया है। कालका, शिमला, दार्जिलिंग पर्वतीय क्षेत्रों में इस प्रणाली से रेलों का संचालन किया जाता है। दिल्ली के बाल भवन में भी बच्चों की रेल नैरो गेज ट्रेक पर चलती है। अधिकांश नैरो गेज अब भी अस्तित्व में है। यह 1.067 मी. या इससे भी संकरे है। राजस्थान के धौलपुर में भी एक नैरोगेज लाईन संचालित है।

भारत में रेल मार्ग निर्माण की प्रक्रिया प्रारम्भ होने के साथ ही गेज को लेकर विरोधाभास पैदा हो गया। किस प्रकार की रेल लाईनें भारत में बिछाई जायें, जिससे लाभ अधिक और खर्च कम हो। तत्कालीन गवर्नर जनरल लॉर्ड डलहौजी इंग्लैण्ड के मानक जो 4 फीट 8 इंच है, को भारत में नहीं लाना चाहते थे। डलहौजी के अनुसार भारत में रेल गेज 5 फिट 6 इंच का होना चाहिए था। इसके पीछे डलहौजी ने यह तर्क दिया कि भारत में तीव्र हवाओं के कारण रेल ट्रेक चौड़े होने चाहिए।

But Lord Dalhousie then governer General of India that the Indian gauge should be of 5 ft. 6 inc. The dicission was one of the most unhappy incidents in railway

history. It was argued that in view of the dangers like to be caused by highwinds, particularly on bridges and open places. The gauge should be broader.⁴³

परन्तु चौड़े रेल ट्रेकों का निर्माण बेहद खर्चीला था, इसलिए लॉर्ड डलहौजी के इस विचार के पश्चात् भी भारत में नैरो गेज ट्रेक की व्यवस्था प्रारम्भ की गई। भारत में 2 फिट से लेकर 5 फिट 6 इंच तक के रेल ट्रेक अलग-अलग स्थानों पर सुविधा अनुसार बिछा लिया। लॉर्ड लॉरेन्स के समय पर इस गेज सम्बन्धी नीति पर पुनर्विचार किया गया तथा भारतीय रेल में आर्थिक तथा वित्तीय आधार पर मीटर गेज को लाभदायक माना गया।

Break of gauge an Indian Railway was given final approval and financially more practicable. The adoption of the gauge was decided in every case after taking in to consideration the military and requirements.⁴⁴

1882 ई. के बाद रेल मार्गों का निर्माण पुनः निजी कम्पनियों को दे दिया गया तथा फिर से गेज पर पुनर्विचार प्रारम्भ हुआ। 1951 ई. में भारत में रेल गेज व्यवस्था इस प्रकार थी।⁴⁵

ब्रॉडगेज	—	15.694 मील
मीटर गेज	—	15.028 मील
नैरो गेज	—	33.56 मील
Total	-	34.078 मील

वर्ष 2003 तक भारतीय रेल विकास की स्थिति निम्न थी:

Gauge	Route Km.	Running track k.m.	Total track k.m.
Broad	45622	64461	87889
Meter	14364	14859	17848
Narrow	3136	3172	3484
Total	63122	82492	109221

5.3.4 भारत में नैरो गेज

भारत में कालका शिमला रेलवे लाईन 2 फीट 6 इंच के गेज पर चलाई गई। यह रेलमार्ग 9 नवम्बर, 1903 से प्रारम्भ हुआ जो अभी तक चल रहा है। इस रेलमार्ग में 103 सुरंगें और 869 पुल बने हुए हैं। इस मार्ग पर 919 मोड़ आते हैं, जिसमें कई अत्यधिक घुमावदार हैं। 1903 ई. में अंग्रेजों द्वारा कालका-शिमला रेल सेक्शन बनाया गया था। रेल विभाग ने 8 नवम्बर, 2003 को धूमधाम से इस रेल मार्ग का शताब्दी समारोह भी मनाया था। यूनेस्को ने कालका-शिमला रेलमार्ग को 24 जुलाई, 2007 को विश्व धरोहर घोषित किया है। दार्जिलिंग की पर्वतीय रेल भी नैरो गेज पर चलती है। इसे भी विश्व धरोहर श्रेणी में रखा गया है।

5.3.5 विभिन्न रेल मार्गों का मीटर गेज तथा ब्रॉड गेज में परिवर्तन

रेलवे की स्थापना क्रम में तत्कालीन परिस्थितियों के अनुसार आर्थिक आधार पर निजी रेल निर्माण कम्पनियों तथा देशी रियासतों ने रेल ट्रैकों को अपनी सुविधा अनुसार नैरो गेज, मीटर गेज तथा ब्रॉड गेज के मानक निर्धारित कर रेल मार्गों का विकास किया। संपूर्ण भारत में एक प्रणाली के अधीन इन तीनों ट्रैकों पर एक जैसी रेल प्रणाली चलाना संभव नहीं था। रियासतों ने अपने-अपने क्षेत्रों में रेल परिवहन का विकास किया, जिससे रेल परिवहन प्रणाली एक समान न होकर क्षेत्रीय ही रह गयी। नैरो गेज पर चलने वाली रेलगाड़ी मीटर गेज अथवा ब्रॉड गेज पर नहीं चल सकती थी। इससे सम्पूर्ण भारत में रेल परिवहन प्रणाली प्रभावित हुई। समय की आवश्यकता थी की सम्पूर्ण भारत को एक जुट करने के लिए एक जैसी परिवहन प्रणाली या ट्रैक प्रणाली लागू की जाये, जिससे एक प्रणाली के अधीन परिवहन व्यवस्था का विकास हो। इसलिए इन गेजों में आमामान परिवर्तन का कार्य प्रारम्भ हुआ।

5.3.6 उत्तर पश्चिम रेलवे द्वारा किया गया आमामान परिवर्तन

1. लूनी-बाड़मेर-मुनाबाव रेलखण्ड

पाकिस्तान से लगते इस क्षेत्र के 296.51 कि.मी. खण्ड का आमामान परिवर्तन तीन चरणों में पूरा किया गया। इसकी लागत लगभग 288.87 करोड़ रु. आई। लूनी से समदड़ी 48.53 कि.मी. खण्ड वर्ष 2000-2003 में, समदड़ी से जसई 147.70 कि.मी.

खण्ड वर्ष 2003–2004 में एवं जसई–मुनाबाव 100.28 कि.मी. खण्ड 2004–05 में प्रारम्भ किया। इस खण्ड पर 4 बड़े पुल 104 छोटे पुल सहित 8.38 लाख घन मीटर मिट्टी कार्य एवं 6.31 लाख घन मीटर गिट्टी की आपूर्ति की गई।⁴⁶ इस रेल मार्ग का सामरिक महत्व है। यह रेल मार्ग भारतीय सेना को पाकिस्तान से लगती हुई अंतर्राष्ट्रीय सीमा पर रणनीतिक परिवहन उपलब्ध करवायेगा। लूनी–समदड़ी–जसई तथा मुनाबाव–खोखरापर आमान परिवर्तन से समस्त भारतीय रेल नेटवर्क बड़ी लाईन द्वारा पाकिस्तान की सीमा से जुड़ गया है।

2. बाँदीकुई–भरतपुर–आगराफोर्ट रेल लाईन

बाँदीकुई से राजस्थान की पहली रेल सेवा प्रारम्भ हुई थी, इस खण्ड के आमान परिवर्तन की मांग लम्बे समय से की जाती रही है। 150.57 कि.मी. खण्ड का आमान परिवर्तन का कार्य 2 चरणों में पूरा किया गया। बाँदीकुई–भरतपुर 97 कि.मी. खण्ड को वर्ष 2004–05 एवं भरतपुर आगरा फोर्ट खण्ड 53.57 कि.मी. को वर्ष 2005–06 में पूरा किया गया। इस खण्ड पर 10 बड़े पुल एवं 179 छोटे पुलों का निर्माण किया गया। इस रेल मार्ग के आमान परिवर्तन से पूर्वी भारत के साथ परिवहन में तीव्रता आयी। यात्रा समय लगभग चार घण्टे कम हुआ है।

3. पीपाड़ रोड़–बिलाडा रेल खण्ड

41.51 कि.मी. लम्बे खण्ड का आमान परिवर्तन का कार्य 2008–09 में पूरा किया गया। इसकी लागत 47.20 करोड़ रुपये आई तथा इस खण्ड पर 3 बड़े पुल तथा 24 छोटे पुलों का निर्माण किया गया।

4. अजमेर–चित्तौड़गढ़–उदयपुर रेल खण्ड

अजमेर से चित्तौड़गढ़ तथा उदयपुर तक परिवहन क्षमता बढ़ाने के लिए 291.44 कि.मी. खण्ड के आमान परिवर्तन का कार्य 2 चरणों में पूरा किया गया। इसकी लागत 566 करोड़ रुपये रही। इस खण्ड पर 59 छोटे पुलों के निर्माण के साथ 14.09 लाख घन मीटर मिट्टी कार्य एवं 9.34 लाख घन मीटर गिट्टी की आपूर्ति की गई।⁴⁷ बीकानेर–रतनगढ़–सार्दुलपुर एवं रतनगढ़, डेगाना आमान परिवर्तन से बीकानेर तथा जोधपुर, दिल्ली से सीधा ब्रॉड गेज द्वारा जुड़ गया है।

5. मालवी-नाथद्वारा रेल खण्ड

इस 16 कि.मी. खण्ड का आमान परिवर्तन वर्ष 2010-11 में किया गया, जिस पर 31.99 करोड़ रु. की लागत आयी इस खण्ड पर 37 छोटे पुलों का निर्माण किया गया। साथ ही 1,010 लाख घन मीटर मिट्टी कार्य एवं 44 लाख घन मीटर मिट्टी की आपूर्ति की गई।⁴⁸

6. श्रीगंगानगर -सरूपसर रेलमार्ग

116 कि.मी. लम्बे इस रेल मार्ग के आमान परिवर्तन में 258.59 करोड़ रुपये की लागत आई तथा इस मार्ग में 1 बड़े पुल सहित 75 छोटे पुलों का निर्माण किया गया।⁴⁹

7. जयपुर-रींगस-सीकर-लोहारु रेलमार्ग

229.58 कि.मी. एवं सीकर-चुरु 90.40 कि.मी. खण्ड की वर्तमान मीटर गेज लाईन राजधानी जयपुर को शेखावाटी क्षेत्र के तीन जिलों सीकर, झुन्झुनु एवं चुरु से जोड़ती है तथा शेखावाटी क्षेत्र के लोहारु रूट को चुरु एवं सार्दुलपुर होकर बीकानेर, हनुमानगढ़ एवं श्रीगंगानगर से भी जोड़ती है। यह रेल लाईन शेखावाटी क्षेत्र को लोहारु होकर राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली से जोड़ती है। इस रेल खण्ड की कुल लम्बाई 320.04 कि.मी. है, जिसमें जयपुर, सीकर, लोहारु खण्ड 229.58 कि.मी., जयपुर-रींगस 57.32 कि.मी. है, रींगस-सीकर 50.11 कि.मी., सीकर-लोहारु 122.15 कि.मी. है। इस खण्ड पर जयपुर से चित्तौड़गढ़-उदयपुर खण्ड 112.12 कि.मी. खण्ड का कार्य 2002-08 में पूरा हुआ। इसे इसी वर्ष आम यातायात के लिये खोल दिया गया। इस रेल खण्ड पर 38 बड़े पुल एवं 413 छोटे पुलों का निर्माण कार्य हुआ।⁵⁰ 31.30 लाख घन मीटर मिट्टी कार्य एवं 6.35 लाख घन मीटर मिट्टी की आपूर्ति की गई। इस रेल खण्ड में 559 मीटर लंबी सुरंग का निर्माण कार्य भी किया गया। इस मार्ग के आमान परिवर्तन से उदयपुर तथा अजमेर जैसे पर्यटन एवं धार्मिक स्थल सीधे बड़ी लाईनों से अन्य भारतीय नगरों से जुड़ गये। अजमेर विश्व भर में मुसलमानों की आस्था का प्रतीक है। यहाँ प्रतिवर्ष देश-विदेश से जायरीन जियारत करने ख्वाजा साहब की दरगाह पर आते हैं। इस प्रकार उदयपुर भी राजस्थान का महत्वपूर्ण ऐतिहासिक स्थल है। इसके अन्य शहरों से जुड़ने से पर्यटन उद्योग को बल मिलेगा।

8. रेवाड़ी-सार्दुलपुर-हिसार रेल खण्ड

यह खण्ड राजस्थान को हरियाणा से जोड़ने वाला प्रमुख मार्ग है। इस खण्ड का आमान परिवर्तन वर्ष 2008-09 में पूरा हुआ। इसकी लागत 424 करोड़ रुपये आई। इस खण्ड पर एक बड़े तथा 63 छोटे पुलों का निर्माण किया गया। 4.05 लाख घन मीटर मिट्टी कार्य एवं 4.80 घन मीटर गिट्टी की आपूर्ति कर इस लाईन का निर्माण कार्य किया गया।⁵¹

9. सार्दुलपुर-बीकानेर-रतनगढ़-डेगाना रेलमार्ग

यह रेलखण्ड पश्चिमी राजस्थान का महत्वपूर्ण रेलखण्ड है। इस मार्ग का आमान परिवर्तन 2 चरणों में पूरा हुआ। इस खण्ड के निर्माण में 695 करोड़ रुपये खर्च किये गये। सार्दुलपुर-रतनगढ़-डेगाना खण्ड 251.18 कि.मी. 2010-11 में पूरा हुआ तथा इसी वर्ष यातायात के लिये खोला गया। 132.26 कि.मी. खण्ड 2010-11 में पूरा हुआ।⁵² इसी वर्ष इन मार्गों पर यातायात आरम्भ हुआ।

10. जयपुर-सीकर रेल खण्ड

इस खण्ड पर नौ बड़े और 101 छोटे पुलों का निर्माण किया गया। सीकर से लोहारु खण्ड पर 2 बड़े व 15 छोटे पुलों का निर्माण किया गया। सीकर-चुरु खण्ड पर 4 छोटे व 2 बड़े पुल एवं 09 अन्डर ब्रिज का निर्माण किया गया। इस कार्य की स्वीकृत राशि 653.19 करोड़ रुपये थी। इस बड़ी लाईन का कार्य पूर्ण होने से पूरा शेखावाटी क्षेत्र देश के अन्य नगरों में जुड़ गया। शेखावाटी के लोगों का सपना भी पूर्ण हुआ है। इस क्षेत्र के लोग व्यापार हेतु दक्षिण में, उत्तर-पूर्व तथा पश्चिम क्षेत्र में बस गये हैं तथा अपने परिवार से मिलने व तीज-त्योहारों पर नियमित रूप से अपने क्षेत्र में आते रहते हैं। बड़ी-बड़ी हवेलियों के कारण विख्यात इस क्षेत्र के बड़ी लाईन से जुड़ जाने के कारण यहाँ रोजगार एवं आर्थिक संसाधनों में वृद्धि हुई है।

रेलवे का अजमेर सम्भाग 1956 ई. में अस्तित्व में आया। इसमें अधिकांश लाईने मीटर गेज की थी। 1995 में मदार से अजमेर तक की रेललाईन को ब्रॉड गेज में परिवर्तित किया गया। इस ट्रेक पर पहली रेलगाड़ी दिल्ली-जयपुर शताब्दी एक्सप्रेस चली। जिसे बाद में जयपुर से अजमेर तक बढ़ाया गया। अजमेर से अहमदाबाद वाली

मीटर गेज का ब्रॉडगेज में परिवर्तन 3 मई, 1997 को पूरा हुआ और इसे यातायात के लिये खोल दिया गया।

अजमेर से हिम्मतनगर वाया उदयपुर, चंदेरिया और चित्तौड़गढ़ सैक्शन को मीटर गेज से ब्रॉड गेज में परिवर्तन 2005 में पूरा हुआ। अजमेर से चित्तौड़गढ़ मीटर गेज से परिवर्तन जुलाई, 2007 में हुआ।

रेल विकास निगम लिमिटेड, जो कि भारतीय रेल की सहयोगी संस्था है, के द्वारा भी रेलों को सुविधाजनक बनाने के लिये तथा परिवहन को आधुनिक दृष्टि से तीव्र गति प्रदान करने के लिये मीटर गेज को ब्रॉडगेज में परिवर्तित किया जाता है। रेल विकास निगम लिमिटेड द्वारा पूरा किया गया कार्य निम्न है:

1. फुलेरा-रिंगस-रेवाड़ी रेलखण्ड

215.12 कि.मी. लम्बा यह रेल मार्ग जयपुर को हरियाणा और दिल्ली से जोड़ता है। इस मीटर गेज रेलमार्ग को आमान परिवर्तन कर ब्रॉड गेज में परिवर्तित कर दिया गया। 2009-10 में यह यातायात के लिये खोल दिया गया।⁵³

2. अजमेर-फुलेरा रेलखण्ड

यह मार्ग जयपुर को ख्वाजा साहब की कर्मस्थली अजमेर से जोड़ता है। इस मार्ग का आमान परिवर्तन एवं दोहरीकरण 2010-11 में पूरा कर यातायात के लिये खोल दिया गया। इस मार्ग की लम्बाई 80.20 कि.मी. है।⁵⁴

3. भीलड़ी-समदड़ी रेलमार्ग

यह मार्ग 223.44 कि.मी. लम्बा है। इसका आमान परिवर्तन कार्य 2010-11 में पूरा कर यातायात के लिये खोल दिया गया।

4. रतनगढ़-सरदार शहर

43.50 कि.मी. सीकर-चुरु रेलखण्ड 90.46 कि.मी. एवं श्रीगंगानगर-हनुमानगढ़ 66.88 कि.मी. सहित कुल 200.84 कि.मी. रेल लाईन का आमान परिवर्तन किया गया।



चित्र संख्या – 6 (अ) प्रारम्भिक वाष्प इंजन



चित्र संख्या – 6 (ब) विकसित वाष्प इंजन

5.4 रेल्वे के संचालन में नई तकनीक का प्रवेश एवं लाईनों का विद्युतीकरण

रेल्वे परिवहन प्रणाली के विकास के साथ ही इसे मानव के लिए सरल एवं सुविधाजनक बनाने के प्रयास प्रारम्भ हो गये। आवश्यकता आविष्कार की जननी होती है"कहावत भविष्य में चरितार्थ होने लगी। जैसे-जैसे विज्ञान ने मानव जीवन में पाँव पसारें, रेलों में भी नई तकनीकों का आगमन प्रारम्भ हो गया। प्रारम्भ में चलने वाली रेल गाड़ी मात्र कोयला परिवहन के लिए थी, जिसकी रफ्तार 3 मील प्रति घण्टा रखी गई। कोयला परिवहन की रेलगाड़ी आज अन्य माल परिवहन के साथ-साथ मानव यातायात का प्रमुख साधन बन गई है, जिसकी गति लगभग 500 कि.मी. प्रति घण्टा है। इन सब के पीछे नई तकनीकों का महत्वपूर्ण योगदान है।

5.4.1 डीजल इंजन

भाप इंजन के बाद रेलों को गति देने का कार्य डीजल इंजन ने किया। भाप की शक्ति लिए कोयले की बढ़ती आवश्यकता और कोयले की कमी ने डीजल इंजन के आविष्कार को प्रेरित किया। डीजल इंजन की खोज 1892 ई. में पेरिस में जर्मन मूल के अभियंता रूडोल्फ डीजल द्वारा की गई। 1892 ई. में ही रूडोल्फ डीजल ने आंतरिक दहन इंजन का पेटेंट कराया और इन्हीं के नाम पर इसका नाम डीजल इंजन पड़ा। यद्यपि प्रथम वास्तविक इंजन का निर्माण 1895 ई. में हुआ। इस इंजन का स्वतंत्र परीक्षण शोजोटर ने 1897 ई. में ऑगबर्ग में किया और डीजल इंजनों का आम प्रदर्शन म्यूनिख प्रदर्शनी में हुआ। कई प्रयोगों के बाद परिचालक चक्र का जो अंतिम रूप उसने ग्रहण किया, वह चार स्ट्रोक के किस्म का एक ही आघात के अनुक्रम से चूषण, दबाव, विस्तार और विकास वाला इंजन था। पहले के डीजल इंजन वायु-अंतः क्षेत्र इंजन थे और इंजन के सिलेंडर में ईंधन देने के लिए बहुत ही ऊँचे दबाव का प्रयोग किया लिया जाता था। 1910 में जेम्स मैकेनिक ने ठोस इंजेक्शन प्रणाली का विकास किया, जिसमें सरल, ऊँचे दबाव वाला ईंधन, तेल पंप इंजेक्शन के लिए प्रयुक्त किया गया।

डीजल इंजन एक अंतर्दहन इंजन है। जो बंद स्थान में वायु को संपीड़ित करने से उत्पन्न उष्मा का उपयोग करके ईंधन में ज्वलनशीलता उत्पन्न करता है। इस प्रकार यह स्पार्क ज्वलनशील इंजनों से भिन्न है, क्योंकि उनमें वायु और ईंधन के मिश्रण को

प्रज्वलित करने के लिए स्पार्क प्लग का प्रयोग किया जाता है। इसे संपीडन ज्वलन इंजन भी कहते हैं। इससे प्राप्त यांत्रिक ऊर्जा का उपयोग वाहन जेनरेटर तथा अन्य कार्यों में किया जाता है। आज डीजल इंजन जहाजों, संपीडको, चक्कियों, मशीनों, ट्रेक्टरों तथा रेल गाड़ियों में प्रमुखता से काम आता है। वर्तमान में भी कुछ रेल गाड़ियाँ डीजल इंजन से चलती हैं।

1915 ई. में भारत में पहला डीजल इंजन ब्रिस्टल से मंगवाया गया, इसके आने से रेलगाड़ी की रफ्तार बढ़ी। 1932 ई. में भारत प्रथम रेलकार जो डीजल से चलती थी, गायकवाड़ बड़ौदा स्टेट रेल्वे द्वारा चलाई गई, जो 95 बीएचपी की थी। इसका डिजाइन आर्मस्ट्रांग वाइट बर्थ ने बनाया। कालका-शिमला रेल्वे द्वारा डीजल चलित रेलकार 1933 ई. में चलाई गई⁵⁵ 1945 ई. में बम्बई क्षेत्र में उपयोग के लिए 16 डीजल इंजन मंगवाए गये। 1954 में प्रथम मेन लाईन डीजल रेल इंजन पश्चिम रेल्वे के पालनपुर-कांडला मीटर गेज खण्ड पर चलाया गया। यह इंजन नॉर्थ ब्रिटिश लोकोमोटिव द्वारा बनाया गया था जो DY क्लास के थे जिसका नाम बदल कर YDM किया गया।⁵⁶

1956 ई. में वाराणसी में प्रथम डीजल इंजन निर्माण करने वाला कारखाना बना। 1968 ई. में डीजल लोकोमोटिव वर्क्स द्वारा प्रथम मीटर गेज डीजल इंजन राष्ट्र को समर्पित किया गया।⁵⁷ 22 अप्रैल, 1970 ई. को तुगलकबाद में डीजल रेल इंजन अनुरक्षण खण्ड का उद्घाटन हुआ। भारत में 1915 ई. से प्रारम्भ हुआ, डीजल इंजन का सफर वर्तमान समय तक जारी है। विद्युत इंजन आने तथा विद्युत लाईनों के निर्माण से भले ही डीजल इंजन का प्रयोग कम हुआ हो, परन्तु अभी जहाँ तक विद्युत लाईनों का निर्माण नहीं हुआ है वहाँ डीजल इंजन अपनी सेवाएँ दे रहा है।

5.4.2 विद्युत इंजन

रेल इंजन के विकास क्रम में डीजल इंजन का स्थान विद्युत इंजन ने लिया है, जिससे रेलों को तीव्र गति प्राप्त हुई। विश्व में पहली विद्युत ट्राम लाईन Lichete feide Berline Germany में 1818 ई. में चलाई गई। भारत में 1925 ई. में बम्बई के हार्बर शाखा का 1500 वोल्ट डायरेक्ट करंट (DC) से देश का प्रथम रेल विद्युतीकरण ग्रेट



चित्र संख्या – 7 (अ) डीजल इंजन



चित्र संख्या – 7 (ब) विद्युत इंजन

इंडियन पेनिनसुला रेल्वे कम्पनी द्वारा किया गया, जिस पर 3 फरवरी, 1925 को देश की प्रथम विद्युत रेलगाड़ी बम्बई विक्टोरिया टर्मिनल से कुर्ला हार्बर के बीच चलाई गई। इस ट्रेक की लम्बाई 16 कि.मी. थी, आगे चलकर इसे पुणे और इगतपुरी तक बढ़ा दिया। इसके पश्चात ब्रिटिश भारत सरकार ने अन्य मार्गों पर भी विद्युत इंजनों का प्रयोग कर रेल परिवहन को नई दिशा दी।

5 जनवरी, 1928 को कोलाबा और बोरीवली के मध्य 1500 वोल्ट DC की संकषण प्रणाली प्रारम्भ हुई, जो पश्चिम रेल्वे की प्रथम विद्युत चलित उपनगरीय रेलगाड़ी थी।⁵⁸ 1 जून, 1930 में बम्बई-पुणे के बीच विद्युत चालित प्रथम डीलक्स रेल गाड़ी डक्कन क्वीन चलाई गई। आजादी के बाद रेलमार्गों का विद्युतीकरण कर विद्युत-चलित रेलगाड़ियों के संचालन की योजना बनाई गई। वर्तमान में भी रेलमार्गों के विद्युतीकरण का कार्य चल रहा है।

रेल्वे संचालन में नई-नई तकनीकों का प्रयोग कर इसे आधुनिक बनाने का प्रयास किया गया। 1892 ई. में भारतीय रेलों में पहली बार इण्टरलॉकिंग की शुरुआत हुई। 1894 ई. में भारतीय रेल्वे में पहली बार सिगनल प्रणाली की शुरुआत हुई। वर्ष 1900 में यात्री डिब्बों में प्रकाश की व्यवस्था की गई। 1920 ई. में भारतीय रेल्वे में ब्लॉक उपकरण के लिए स्टेशनों के मध्य ध्वनि संचार हेतु सर्वप्रथम टेलीफोन मिंगनेसफोन लगाया गया। 1952 से मुम्बई EMU गाड़ियों में पहली बार एयर ब्रेक का इस्तेमाल किया।

1961 ई. में पहली बार चितरंजन-लोकोमोटिव वर्क्स द्वारा प्रथम विद्युत इंजन लोकमान्य का निर्माण कर देश को समर्पित किया गया।⁵⁹ 1987 में मुम्बई-दिल्ली मार्ग का विद्युतीकरण हुआ। 1988 ई. में नासिक में भारतीय रेल बिजली संस्थान की स्थापना की गई। 28 फरवरी, 1991 में को माम्बलम (मद्रास) में सेटेलाइट कम्प्यूटर आरक्षण प्रारम्भ हुआ, 8 जुलाई, 1991 को सिकन्दराबाद-बम्बई, उ.प्र. कम्प्यूटर आरक्षण से जुड़े।

15 नवम्बर, 1985 को नई दिल्ली में देश के प्रथम कम्प्यूटरीकृत यात्री आरक्षण केन्द्र का शुभारम्भ किया गया। रेल विभाग में कम्प्यूटर का प्रयोग भी आरम्भ हुआ।

5.4.3 यात्री आरक्षण प्रणाली

परिचालन के दायरे को देखते हुए भारतीय रेल्वे विश्व की दूसरी सबसे बड़ी रेल्वे है। इसमें 6,853 स्टेशन, 6,302 कि.मी. रेलपथ, 37,840 सवारी डिब्बे और 2,22,147 माल डिब्बे हैं। रेल्वे द्वारा प्रतिवर्ष 4.83 बिलियन यात्रियों और 492 मिलियन टन माल की ढुलाई की जाती है।⁶⁰

8,520 गाड़ियों में प्रतिदिन यात्रा करने वाले 11 मिलियन यात्रियों में से लगभग 5,50,000 यात्री आरक्षित टिकट लेकर यात्रा करते हैं। उनकी यात्रा भारत के किसी भी भाग से आरंभ हो सकती है और किसी भी भाग में समाप्त हो सकती है, जिनका यात्रा समय 48 घंटे तक हो सकता है, और यात्रा दूरी कई हजार कि.मी. हो सकती है। आरक्षण प्रणाली की व्यवस्था भी एक चुनौती है, जो इतने बड़े पैमाने पर परिचालन कार्यों की सहायता करती है। यात्रियों की संख्या, मार्गों की जटिलता अथवा साधारणतया भारत का वृहद क्षेत्रफल एक चुनौती है। इस चुनौती का भारतीय रेल ने टिकट आरक्षण प्रणाली प्रारम्भ करके सामना किया है। इसके माध्यम से यात्री समय पूर्व अपनी सीट रेलगाड़ी में आरक्षित कर सकते हैं।

एक पायलट प्रोजेक्ट के रूप में यात्री आरक्षण प्रणाली की शुरुआत 1985 ई. में दिल्ली में की गई। किसी भी काउंटर से किसी भी गाड़ी में आरक्षित स्थान उपलब्ध कराना, गाड़ियों के चार्ट तैयार करना और एकत्र की गई धनराशि का लेखा-जोखा रखना इसका मुख्य उद्देश्य था। प्रारम्भ में जब दिल्ली में इस प्रणाली को क्रियान्वित किया गया तो सॉफ्टवेयर (वर्जन 1) की अनेक सीमाएँ थीं। ये वर्जन 1987 में अगले वर्जन-2 के आने पर समाप्त हो गया। नए स्थान जुड़ने और 1990 में वर्जन-3 में कई नई रिडेफिनिशंस जुड़ने से इम्प्रेस कहे जाने वाले पिछले सॉफ्टवेयर यात्रियों की बढ़ती अपेक्षाओं के लिए कम पड़ गए और एक ऐसे सॉफ्टवेयर की आवश्यकता महसूस की गई, जिसमें सिंकदराबाद, दिल्ली, कोलकाता, मुंबई और चेन्नई पैसेंजर रिजर्वेशन सिस्टम की नॉड्स की नेटवर्किंग की व्यवस्था करने की क्षमता हो। 18 अप्रैल, 1999 को चेन्नई पी.आर.एस. की नेटवर्किंग के साथ अन्य पाँच पी.आर.एस. भी एक साथ जुड़ गए। जिससे किसी भी बुकिंग टर्मिनल से किसी भी स्टेशन से किसी भी स्टेशन के लिए

आरक्षित टिकट लेना संभव हो गया है। आम जनता को स्थान की उपलब्धता, पैसेंजर नैम रिकॉर्ड नम्बर की स्थिति और यात्रा सम्बन्धी अन्य जानकारी विभिन्न इंटरफेसों जैसे टेलीफोन पर इंटरएक्टिव वॉयस रेस्पॉन्स सिस्टम चुनिंदा स्टेशनों पर टच-स्क्रीन, रैपिड, डिस्प्ले, पैसेंजर ऑपरेटिड इन्क्वायरी टर्मिनल और समाचार-पत्रों के माध्यम से दैनिक प्रेस-रिपोर्टों की उपलब्धता की सुविधा दी गई है। सॉफिस्टिकेटेड रिजर्वेशन और टिकटिंग एप्लीकेशन क्रिस की एक मुख्य उपलब्धि है जिसे कन्ट्रीवाइड नेटवर्क फॉर रिजर्वेशन एण्ड टिकटिंग (CONCERT) कहा जाता है। रिजर्वेशन/टिकटिंग और इन्क्वायरी एप्लीकेशन का अधिकतम विकास सुनिश्चित करके एक बेहतर यात्री सेवा प्रदान करना क्रिस के लिए एक चुनौतीपूर्ण कार्य है। कंसर्ट सॉफ्टवेयर की मदद से प्रत्येक गाड़ी के अगले तीन यात्रा दिवसों के स्केलेटन चार्ट अग्रिम रूप से बनाना सम्भव हो सका है।

भारतीय रेल की वर्तमान कंसर्ट एप्लीकेशन उपलब्ध नवीनतम तकनीक के उपयोग से क्रमिक प्रगति को दर्शाती है। 1980 ई. के मध्य में भारतीय रेल्वे ने सबसे पहले VMST के उपयोग से VAXT सिस्टम पर टिकटों का कम्प्यूटरीकरण करना आरंभ किया। यह कार्य पांच क्षेत्रीय आरक्षण केन्द्रों से किया गया, जिनमें से प्रत्येक एक अलग कार्य करता था और उसका अपना डेटाबेस होता था। 1990 ई. क्रिस ने कंसर्ट की शुरुआत की, जिससे पांच यात्री केन्द्रों को जोड़ा गया ताकि भारतीय रेल्वे के किसी भी स्टेशन से किसी भी स्टेशन के लिए एक ही खिड़की से आरक्षित टिकट जारी किया जा सके। संपूर्ण कंसर्ट एप्लीकेशन को इसके आरंभ से ही 5 VAX-VSM कलस्टरों पर हॉस्ट किया गया था, जो नई दिल्ली, मुंबई, कोलकाता, चेन्नई और सिकंदराबाद स्थित यात्री आरक्षण केन्द्रों में स्थित है।

देश में पी.आर.एस. टर्मिनलों की अभूतपूर्व वृद्धि के साथ ही इंटरनेट इन्क्वायरी जैसी विभिन्न इंटरफेस वाले सॉफ्टवेयर सिस्टम का सम्पूर्ण भार कई गुना बढ़ गया था। वर्तमान एप्लीकेशन को VAX-VMS सर्वरों से अल्फा VM सर्वरों में ले जाने की आवश्यकता महसूस की गई। विद्यमान VAX-VMS सर्वरों से अल्फा VMS सर्वर में माइग्रेशन का कार्य किया गया। इस नए प्लेटफार्म से लागत की महत्वपूर्ण बचत के

साथ समय की बचत भी हुई, जो भारतीय रेल्वे के आधुनिकतम सूचना प्रौद्योगिकी प्लेटफार्म का एक अन्य महत्वपूर्ण लाभ है। यात्री अपनी जानकारी और बुकिंग के लिए रेल आरक्षण साईट www.irctc.co.in का उपयोग कर सकते हैं, जिसके लिए व्यक्ति को साईट पर रजिस्टर्ड होना आवश्यक है। आरंभ में क्रेडिट कार्डों द्वारा बुकिंग की व्यवस्था की गई है। गाड़ी की तिथि और श्रेणी तथा अन्य विवरण भरने के बाद, आईसीआईसीआई बैंक के इलेक्ट्रॉनिक पेमेंट गेटवे के माध्यम से ट्रांजेक्शन प्रोसेस की सुविधा भी उपलब्ध है। यह बैंक रेल किराया भुगतान करने के लिए प्राधिकृत है।

- इसके बाद टिकट बुक हो जाती है और पैसेंजर नैम रिकॉर्ड नम्बर जेनरेट हो जाता है, जिसकी सूचना कस्टमर को दी जाती है।
- संपूर्ण ट्रांजेक्शन पूरी तरह सुरक्षित है और समस्त जानकारी गोपनीय रहती है। सूचना टेलीकम्यूनिकेशन चैनलों के माध्यम से भेजी जाती है तथा क्रेडिट कार्ड संबंधी विवरण इण्डियन रेल्वे कैटरिंग एण्ड ट्यूरिज्म कॉर्पोरेशन के डेटाबेस या अन्य कहीं स्टोर नहीं की जाती।
- बच्चों और वरिष्ठ नागरिकों के लिए भी टिकटें बुक की जा सकती है।
- टिकट कोरियर के माध्यम से भेजी जाती है। इसमें नामित काउण्टरों से टिकट कलेक्शन के विकल्प की भी सुविधा उपलब्ध है तथापि, आरम्भ में टिकटें केवल दिल्ली क्षेत्र में डिलीवरी की जाती थी। वर्तमान में इस व्यवस्था को सभी स्टेशनों पर लागू किया गया है।
- क्रेडिट कार्ड के उपयोग पर 1.8 प्रतिशत सर्विस चार्ज लगाया जाता है। इसके अलावा, यात्रियों को स्लीपर/साधारण कुर्सीयान के लिए प्रति टिकट 30 रु तथा उच्च श्रेणियों के लिए प्रति टिकट 50 रु देने होते हैं।
- इंटरनेट बुकिंग के लिये रेल विभाग ने सोमवार से शनिवार तक 08:00 से 02:00 बजे तक और रविवार को 08:00 से 02:00 बजे तक का समय निर्धारित किया है।

- टिकटें किसी भी रेल्वे पी.आर.एस. काउण्टर से रद्द कराई जा सकती हैं। वापसी राशि यात्री क्रेडिट कार्ड बिल में आ जाती है। नकद राशि वापस करने की व्यवस्था नहीं है।
- इंटरनेट द्वारा टिकट आरिखत करने के लिए इण्डियन रेल्वे कैटरिंग एण्ड टयूरिज्म कॉर्पोरेशन के द्वारा www.irctc.co.in वेबसाईट जारी की गई है।

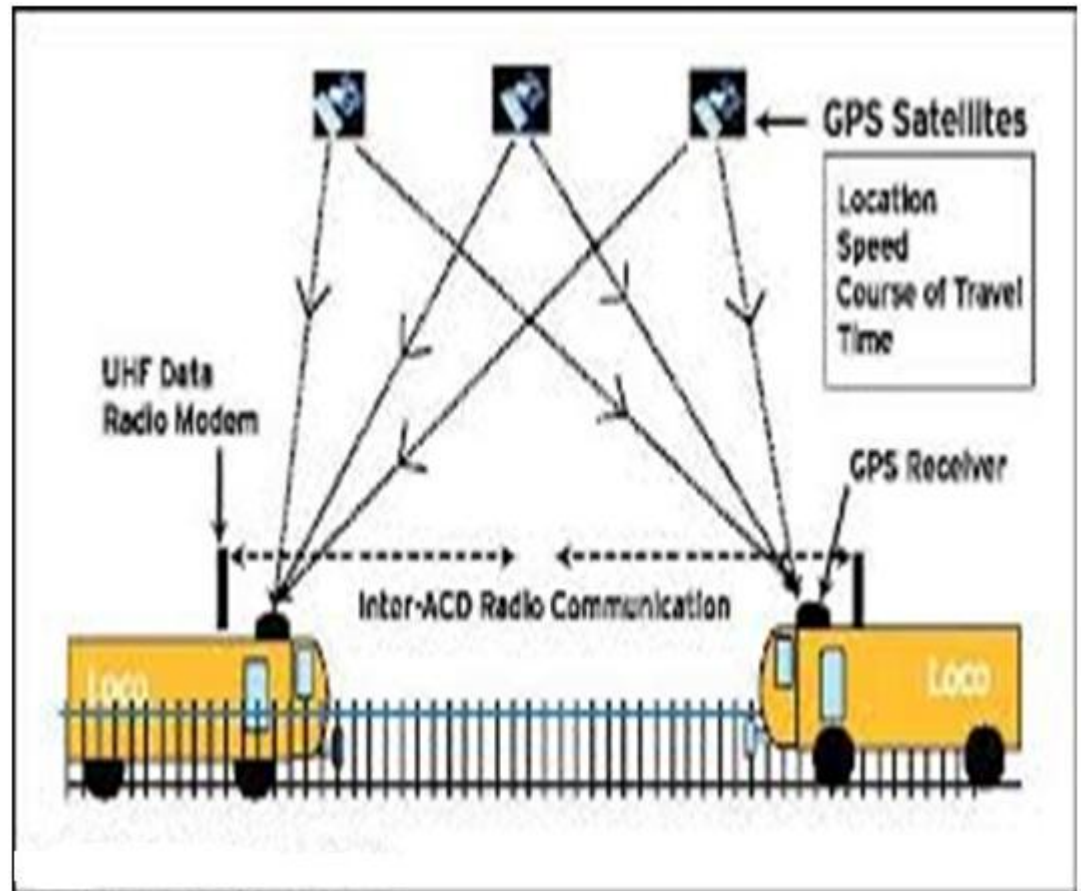
5.4.4 यात्री अपग्रेड प्रणाली

6, फरवरी, 2006 से भारतीय रेल्वे ने यात्रियों की सुविधा के लिए यात्री अपग्रेड प्रणाली लागू की। कई बार यात्रियों द्वारा आरक्षण के लिए पूरी राशी दी जाने के बावजूद भी प्रतीक्षा सूची में रहना पड़ता है उस स्थिति में यात्रियों का या तो अपनी यात्रा रद्द करनी पड़ती है या फिर उन्हें विभिन्न परेशानियों का सामना करते हुये यात्रा करना पड़ती है।

भारतीय रेल ने प्रतीक्षा सूची वाले यात्रियों को राहत देने के लिए अपग्रेड प्रणाली प्रारम्भ की है। इस कार्य से न केवल प्रतीक्षा सूची यात्रियों को लाभ होगा, वरन् विभिन्न गाड़ियों में रिक्त स्थान भरने की दृष्टि से भी रेल्वे को लाभ होगा। रेल्वे ने पूरे किराये का भुगतान करने वाले प्रतीक्षा सूची यात्रियों को उपलब्ध खाली स्थान पर अगले उच्चतर क्षेत्र में अपग्रेड करने के लिए यह योजना प्रारम्भ की। 6 फरवरी, 2006 से इसे सभी राजधानी और 15 मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों में लागू किया गया। बाद में 24 अक्टुबर, 2006 से यह योजना सभी मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों और ग्रीष्म/शीत अवकाश के दौरान चलने वाली और 3 ए.सी. कोच वाली विशेष गाड़ियों के लिए लागू किया गया है।⁶¹

5.4.5 टक्कर रोधी यंत्र

टक्कर रोधी यंत्र नेटवर्क एक पूर्णतः एकीकृत, अत्याधुनिक इलेक्ट्रॉनिक्स नियंत्रण प्रणाली है, जिसे किसी भी रेल्वे नेटवर्क पर मालगाड़ियों और सवारी गाड़ियों दोनों की ही सुरक्षा बढ़ाने तथा टक्करों को कम करने के लिए डिजाईन किया गया है। यह एक गैर सिग्नल प्रणाली है, जो मानवीय भूलों या कुछ सीमाओं अथवा उपकरणों की



चित्र संख्या - 8 टक्कर रोधी यंत्र (संरचना)

खराबियों के कारण गाड़ी परिचालनों में गाड़ियों की खतरनाक टक्करों को रोकती है और अतिरिक्त सुरक्षा उपलब्ध करवाती है। गैर सिग्नल प्रणाली होने के कारण इसमें किसी भी वर्तमान सिग्नलिंग और इंटरलॉकिंग प्रणालियों/गाड़ी परिचालन की प्रक्रियाओं को बदलने की आवश्यकता भी नहीं रहती है। टक्कर रोधी उपकरण का एक नेटवर्क होता है, जिससे कुछ उपकरण जैसे ऑन बोर्ड, ए.सी.डी. इंजनों और गार्ड वैन तथा टैक साईड स्टेशन, ए.सी.डी., लोको शेड ए.सी.डी. सेंसर आधारित ए.सी.डी. तथा ए.सी.डी. रिपीटर शामिल होते हैं। चूंकि सभी ए.सी.डी. वितरण नियंत्रण प्रणाली के सिद्धान्त पर कार्य करते हैं। इसलिए टक्करों को रोकने के लिए यह आवश्यक है, कि दोनों गाड़ियों में जिनके बीच टक्कर होने का खतरा है, उन पर ए.सी.डी. लगे हो। ए.सी.डी. मार्ग पर सभी ए.सी.डी. जब वे 3 कि.मी. की दूरी में होते हैं तो रेडियो संचार के जरिये सूचनाओं का आदान-प्रदान करते हैं।

टक्कर रोधी यंत्र में ऑन बोर्ड कम्प्यूटर होते हैं जो ग्लोबल पोजिशन प्रणाली से प्राप्त इनपुट का उपयोग कर गाड़ी के स्थान, गति, यात्रा अवधि और समय को निर्धारित करते हैं। पॉइंट्स और क्रॉसिंग पर गाड़ी में लगी ए.सी.डी. द्वारा डेविएशन काउण्ट सिद्धांत (डी.सी.टी.) का प्रयोग करते हुये ट्रेक आई.डी. परिवर्तन में कमी की जाती है। डेविएशन काउण्ट सिद्धांत का परीक्षण कोंकण रेल्वे द्वारा पेटेंट करवाया गया है। जब रेलगाड़ियाँ तीन कि.मी. के अंतराल पर होती है तो उनमें लगा यंत्र रेडियो संचार के माध्यम से सूचनाओं का आदान-प्रदान करता है और उपयोगकर्ताओं से मैनुअल इनपुट प्राप्त किए बिना ही गाड़ी संचालन नियमों के आधार पर जिनमें आर.डी.एस.ओ. द्वारा ए.सी.डी. के कार्यकारी आवश्यक विनिर्देश (एफ.आर.एस) जो ए.सी.डी. सॉफ्टवेयर के भीतर ही समाहित है, के अनुसार स्वचालित रूप से ब्रेक लगाने का निर्णय लेती है।

यदि दो ए.सी.डी. को दुर्घटना की संभावना लगती है तो ए.सी.डी. प्रणाली टक्करों को रोकने के लिए ऑटोमेटिक ब्रेक लगाने की प्रणाली को सक्रिय कर देती है। लोको ए.सी.डी. को इस प्रकार डिजायन किया गया है कि वे विभिन्न प्रकार के लोको ब्रेकिंग प्रणालियों से संपर्क स्थापित कर लेती है।

मानव रहित और मानव सहित समपारों पर सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए गाड़ी पहुँचने की ऑडियो विजुअल चेतावनी देने की भी व्यवस्था है। इसके अलावा मानव सहित नॉन इंटरलॉक्ड समपार फाटकों पर पहुँचते हुए यदि किसी लोको ए.सी.डी. को पता चलता है कि फाटक खुला है तो वह गाड़ी की गति को कम कर देती है और उसे पूर्व परिभाषित गति (वर्तमान में 30 कि.मी./घण्टा) से अधिक गति पर चलने की अनुमति नहीं देती है। जब तक की वे समपार को पार नहीं कर लेता है।⁶²

5.4.6 रेलमार्गों का विद्युतीकरण

विद्युत शक्ति वर्तमान में शक्ति (ऊर्जा) को सबसे बड़ा साधन है। समाप्त हो रहे ऊर्जा स्रोत कोयला, डीजल एवं पेट्रोल गैस के विकल्प के रूप में इसका उपयोग अधिक समय तक मानव जाति के लिए उपयोगी होगा। ऊर्जा के परम्परागत स्रोतों का भण्डार लगभग समाप्त होने के कगार पर है। इसलिए विद्युत का महत्व अधिक बढ़ गया है। विद्युत शक्ति आज सभी स्थानों पर कल-कारखानों, कृषि कार्यों तथा मानवीय आवासों में काम में ली जा रही है। मानव का जीवन प्रातः विद्युत प्रयोग के साथ प्रारम्भ होता है और विद्युत उपकरणों ए.सी., कूलर, फ्रीज, पंखा, ओवन, विद्युत प्रकाश, टी.वी. इत्यादि के प्रयोग के साथ ही दिन की समाप्ती होती है। आज विद्युत के बिना हम जीवन की सुख-सुविधाओं की कल्पना भी नहीं कर सकते।

परिवहन में भी विद्युत का प्रयोग चमत्कार सिद्ध हुआ है। रेलगाड़ियों की रफ्तार को विद्युत शक्ति के प्रयोग ने बुलेट ट्रेन तक पहुँचा दिया है। जिसकी रफ्तार 500 से 600 कि.मी. प्रतिघंटा होती है। इसी रफ्तार ने कि.मी. की दूरियों को मिनटों में समेट दिया है। रेलों में यात्रियों के लिए सुविधाएँ भी विद्युत शक्ति से ही पूरी की जा सकती है।

रेल परिवहन प्रणाली पूर्व में भाप शक्ति तथा डीजल शक्ति पर आधारित थी। इससे पूर्व तो रेल परिवहन प्रणाली विश्व में कई स्थानों पर अश्व शक्ति या बैलों की शक्ति से चलाने का प्रयास किया गया। अश्व शक्ति से संचालित ट्रॉम 2 या 4 व्यक्तियों के यातायात के लिए थे। विकास क्रम में रेल परिवहन प्रणाली को भाप शक्ति,

डीजल शक्ति तथा विद्युत शक्ति ने तीव्र गति प्रदान की है। आज भी अधिकांश रेल्वे परिवहन प्रणाली डीजल शक्ति के माध्यम से संचालित हो रही है।

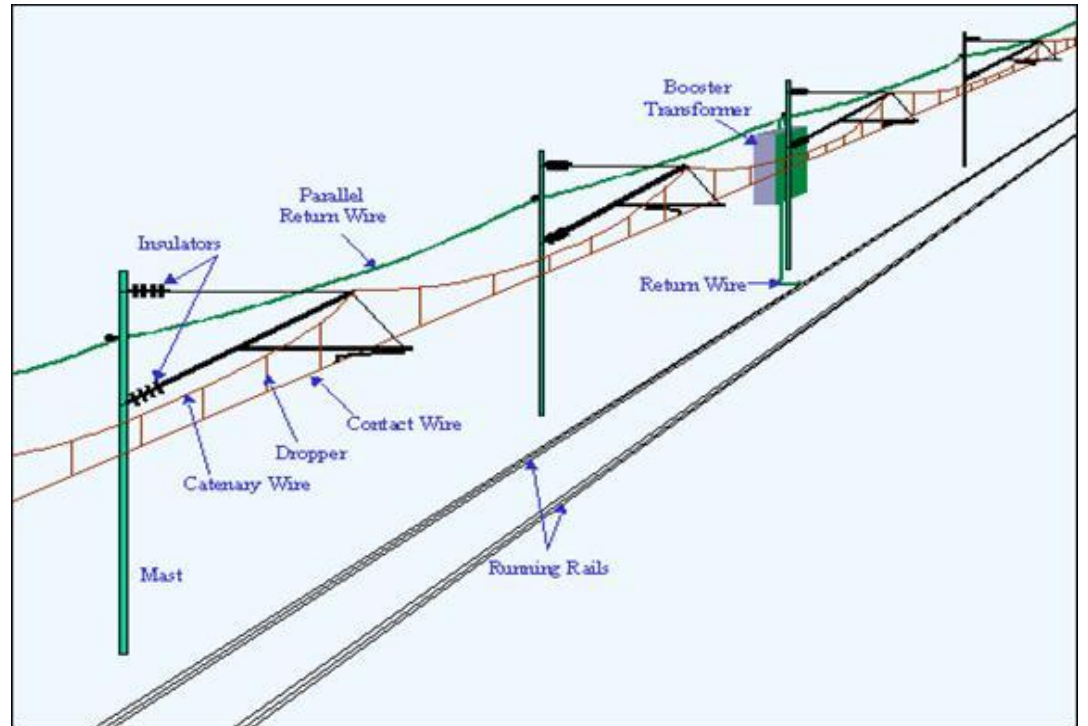
विद्युत शक्ति से संचालित विद्युत इंजनों का निर्माण और रेलमार्गों का विद्युतीकरण परिवहन व्यवस्था के लिए अत्यधिक आदर्श सिद्ध हुआ। लम्बी दूरी के यातायात के लिए द्वितीय विश्व युद्ध से पूर्व हंगरी और ब्लेक फोरेस्ट (जर्मनी) के मध्य इस प्रणाली को प्रयोग में लाया गया। इससे पूर्व विद्युत का प्रयोग ग्रेट ब्रिटेन में Volk's Electric Railway Brighton में 1883 ई. में प्रारम्भ हुआ, जो विश्व की सबसे पहली विद्युत शक्ति से चलने वाली रेल लाइन थी। यह रेल मार्ग वर्तमान में भी संचालित किया जा रहा है। ब्रिटेन में रेल्वे का राष्ट्रीयकरण 1948 ई. में हुआ। इसके पश्चात मार्गों के विद्युतीकरण में तेजी आयी।⁶³

विद्युत की खोज पहले ही हो गयी थी, परन्तु इसका रेल्वे में परिचालन सीमित स्तर पर ही हुआ, क्योंकि रेल विभाग द्वारा विद्युत को उपयोग में लाने के विद्युत उपकरणों का आविष्कार उस समय तक नहीं हुआ था। जिन विद्युत नियंत्रण और परिशोधन यंत्रों की आवश्यकता रेल परिवहन प्रणाली में होती है, वे 1950 से पहले विकसित नहीं थे। उस समय की इंजीनियरिंग भी इस प्रकार की नहीं थी, कि पुलों ओर सुरंगों में विद्युत लाईने बिछाई जा सकें।

विश्व की पहली विद्युत ट्रॉम लाइन 31 मई, 1872 को बर्लिन (जर्मनी) में प्रारम्भ की गई। इसे Werner von Siemens द्वारा बनाया गया। सात साल बाद जनवरी, 1888 में Richmond Virginia अमेरिका में इस प्रकार के मार्गों का विकास किया। 1890 के बाद विद्युत चलित इंजन तथा विद्युत मार्ग व्यावहारिक रूप से अस्तित्व में आये।

5.4.7 भारतीय रेल परिवहन प्रणाली में विद्युतीकरण

विश्व में रेल परिवहन प्रणाली में विद्युत शक्ति का उपयोग प्रारम्भ होने के कुछ समय पश्चात ही भारत में भी रेल मार्गों के विद्युतीकरण करने के प्रयास प्रारम्भ हो गये। प्रारम्भिक स्तर पर भारत में 1500 वोल्ट डी.सी. विद्युत शक्ति का उपयोग कर रेल मार्गों का विद्युतीकरण किया गया। अगले चरणों में 1500 के पश्चात 3000 वोल्ट डी.सी. तथा



चित्र संख्या - 9 विद्युतीकृत रेलमार्ग की (संरचना)

इसके पश्चात 25 के.वी. ए.सी. पर आधारित विद्युत कर्षण प्रणाली आरम्भ हुई। भारत में लगभग 89 वर्ष पूर्व ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेल्वे कम्पनी जो कि भारत में रेल परिवहन प्रणाली आरम्भ करने में अग्रणी थी, ने बम्बई वी.टी. से कुर्ला हरबर रेल मार्ग का विद्युतीकरण कर इस मार्ग पर 30 फरवरी, 1925 को विद्युत कर्षण प्रणाली आरम्भ कर पहली विद्युत रेल गाड़ी चलाई गई। इस सेक्शन को 1500 वोल्ट डी.सी. से विद्युतीकृत किया गया। इस लाईन को मध्य रेल्वे के पूर्वोत्तर लाईन में इगतपुरी तक तथा दक्षिण पूर्व लाईन में पुणे तक बढ़ाया गया। इगतपुरी तथा पुणे तक इस रेलमार्ग को बढ़ाने का प्रमुख कारण पश्चिमी घाटों पर डीजल इंजन सरलता से नहीं चढ़ पाते थे, जिस कारण रेल परिवहन विकास में समस्या आ रही थी। 1927 में यांत्रिक तथा बिजली इंजीनियरिंग संस्थान की स्थापना जमालपुर में हुई, जिससे देश के अन्य मार्गों को विद्युतीकृत करने का कार्य प्रारम्भ हुआ।

पश्चिम रेल्वे ने भी अपने अधिकार क्षेत्र में रेल्वे लाईनों का विद्युतीकरण आरम्भ किया। पश्चिम रेल्वे के कोलावा और बोरीवली मार्ग का विद्युतीकरण कर इस रेल खण्ड में 05 जनवरी, 1928 को विद्युत रेलगाड़ी चलाई गई। इसी चरण में दक्षिण रेल्वे ने भी प्रयास आरम्भ किये। दक्षिण रेल्वे के मद्रास-ताम्बरम रेल मार्ग का विद्युतीकरण किया गया। 15 नवम्बर, 1931 को इस मार्ग पर विद्युत रेल गाड़ी चलाई गई। 15 अप्रैल, 1932 को बांद्रा और अंधेरी के मध्य थ्रू लाईनों का विद्युतीकरण किया गया।

प्रथम पंचवर्षीय योजना में रेल विद्युतीकरण को बढ़ाने का लक्ष्य रखा गया। इस समय 1500 वोल्ट डी.सी. की कर्षण प्रणाली के स्थान पर 3000 वोल्ट डी.सी. की कर्षण प्रणाली रेल्वे में आरम्भ की गई। पूर्वी रेल्वे ने इसे अपने क्षेत्र में लागू किया। प्रथम पंचवर्षीय योजना के दौरान पूर्वी रेल्वे के हावड़ा-वर्दवान सेक्शन को 3000 वोल्ट डी.सी. पर विद्युतीकरण का कार्य आरम्भ किया गया, जिसे 1958 तक पूरा कर लिया गया। 1957 में ही पूर्वी रेल्वे का शियरोफूली-तारकेश्वर रेलमार्ग विद्युतीकृत हुआ, जिसका कर्षण 3000 वोल्ट डी.सी. रखा गया। इस मार्ग की लम्बाई 142 कि.मी. थी।

यूरोप में 1500 वोल्ट डी.सी. तथा 3000 वोल्ट डी.सी. के पश्चात 25 के.वी. ए.सी. कर्षण को अपना लिया गया था। विशेषकर फ्रांस रेल्वे(S.N.C.F.)में किये गये गहन

अध्ययन तथा प्रयोगों के परिणाम स्वरूप 25 के.वी.ए.सी. की कर्षण प्रणाली पर विद्युतीकरण अधिक लाभदायक साबित हुआ। अतः इस प्रणाली को पूरे विश्व में अपना लिया गया। भारतीय रेल विभाग ने भी रेल परिवहन की प्रारंभिक अवस्था में एस.एन.सी. एफ. को अपना सलाहकार मानकर 1957 ई. में विद्युतीकरण में 25 के.वी. ए.सी. को मानक प्रणाली मानकर इसे रेल विद्युतीकरण में अपनाने का निर्णय लिया गया। 25 के. वी.ए.सी. प्रणाली पर भारतीय रेल ने 1960 में सर्वप्रथम दक्षिण पूर्व रेल्वे के राजखर्सवान-डोगापीसी सेक्शन को विद्युतीकृत किया। कर्षण प्रणाली की निरंतरता उपलब्ध कराने की दृष्टि से पूर्वी रेल्वे के हावड़ा-वर्दवान सेक्शन तथा दक्षिण रेल्वे के मद्रास-ताम्बरम सेक्शन जो पहले 15 वोल्ट डी.सी. या 3000 वोल्ट डी.सी. की कर्षण प्रणाली पर थे, 1968 में 25 के.वी.ए.सी. प्रणाली में परिवर्तित किये गये।

14 दिसम्बर, 1957 को 3000 वोल्ट डीसी को (EMU) electronic multiple unitमें प्रयोग किया गया इस प्रणाली को हावड़ा से शियरोफूली खण्ड के मध्य प्रारम्भ किया गया। तत्कालीन प्रधानमंत्री जवाहर लाल नेहरू ने इस खण्ड का उदघाटन कर इसे देश को समर्पित किया। 1960 में चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स की स्थापना रेलों के इतिहास में एक मील का पत्थर साबित हुई। विदेशी सामग्री पर आधारित भारतीय रेल प्रणाली अब स्वदेश निर्मित इंजन तथा डिब्बों पर आधारित हो गई। इस कारखाने की स्थापना के साथ ही विद्युत लोकोमोटिव का स्वदेशी उत्पाद भी प्रारम्भ हो गया। 14 सितम्बर, 1961 को भारत के प्रथम प्रधानमंत्री पं. जवाहरलाल नेहरू द्वारा बम्बई क्षेत्र के लिए प्रथम 1500 वोल्ट डी.सी. विद्युत लोकोमोटिव को हरी झंडी दिखा कर रवाना किया गया। इस लोकोमोटिव का नामकरण लोकमान्य बाल गंगाधर तिलक के नाम पर "लोकमान्य" रखा गया।

पूर्वी क्षेत्र में औद्योगिक विकास की दृष्टि से इस्पात सयंत्रों की स्थापना, लोहे और कोयले के व्यापक स्तर पर संचालन के कारण मालभाड़ा यातायात में पर्याप्त वृद्धि हुई, जिसे भाप संचालित इंजन द्वारा नहीं ढोया जा सकता था। अतः यातायात की बढ़ती आवश्यकताओं की पूर्ति करने लिए 60 के दशक में रेल मार्गों का विद्युतीकरण तथा डीजलीकरण प्रारम्भ कर दिया।

1966 तक कलकत्ता के उपनगरीय रेलमार्ग का विद्युतीकरण किया गया। यह खण्ड सियालदाह पूर्व से सियालदाह दक्षिण तक 347 कि.मी. के रेल मार्ग पर 25 के.वी. ए.सी. कर्षण प्रणाली आरम्भ हुई। 1968 में इगतपुरी से भूसावल (इगतपुरी से नन्दगांव) मार्ग आंशिक रूप से विद्युतीकृत किया गया। कुल 2,400 कि.मी. लम्बे रेलमार्ग का विद्युतीकरण हुआ। 1969 तक कुल 3,500 रेल कि.मी. भाग को विद्युतीकृत किया जा चुका था। 1972 में विद्युतीकरण के कार्य को आगे बढ़ाया गया तथा इसे हावड़ा से टूंडला तक बढ़ाया गया।

दूसरी पंचवर्षीय योजना के बाद रेल्वे ने 25 के.वी. ए.सी. पर 216 रूट कि.मी. का विद्युतीकरण कर लिया। तृतीय पंचवर्षीय योजना के दौरान 1972 में रेल्वे बोर्ड ने अतिरिक्त सदस्य का पद विद्युत अभियांत्रिकी विभाग में सृजित किया। 1980 में भारत सरकार की नेशनल एनर्जी पोलिसी के तहत यह निर्धारित किया गया कि प्रतिवर्ष 1000 कि.मी. लम्बे मार्गों को विद्युतीकरण कर रेल्वे विकास को बढ़ाया जायेगा। 1982 में बम्बई, नागपुर, हावड़ा रेल मार्ग का विद्युतीकरण पूरा हुआ। सितम्बर, 1982 में तिरुवल्लुवर से अराकरम खण्ड का विद्युतीकरण हुआ। 1987 तक भारतीय रेल्वे द्वारा 7,275 कि.मी. रेल मार्ग का विद्युतीकरण किया गया। 1988 में मद्रास से नई दिल्ली रेल मार्ग के विद्युतीकरण का कार्य पूर्ण हुआ। फरवरी, 1988 में बम्बई से दिल्ली रेलमार्ग का विद्युतीकरण पूर्ण कर लिया गया। इस रेल मार्ग के बनने से राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र और भारत की वाणिज्यिक राजधानी मुम्बई विद्युतीकृत रेल मार्ग से जुड़ गया। हावड़ा से दिल्ली मार्ग के बाद पूर्ण विद्युतीकृत होने वाला यह दूसरा रेल मार्ग था। भारतीय रेलों पर लगभग 60 प्रतिशत माल यातायात एवं लगभग 47 प्रतिशत सवारी यातायात की ढुलाई विद्युत कर्षण द्वारा की जाती है। दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान 1800 कि.मी. लम्बे रूट का विद्युतीकरण करने का लक्ष्य रखा गया। इस लक्ष्य से आगे चल कर 1,810 कि.मी. रेल मार्ग का विद्युतीकरण किया गया।

दिनांक 31 मार्च, 2008 तक विद्युत कर्षण प्रणाली के अधीन भारतीय रेल्वे का 18,145 रूट कि.मी. का मार्ग विद्युतीकृत था।

इसमें मुख्य मार्ग

1. हावड़ा—दिल्ली रेल मार्ग
2. हावड़ा—बम्बई रेल मार्ग
3. दिल्ली—बम्बई रेल मार्ग
4. चैन्नई—बैंगलूर रेल मार्ग
5. हावड़ा—चैन्नई रेल मार्ग
6. एनाकुर्लम—त्रिवेद्रम रेल मार्ग
7. दिल्ली—अमृतसर रेल मार्ग

बाहरवीं पंचवर्षीय योजना (2012–2017) के पहले दो वर्षों में 2.667 रूट कि.मी. के मार्ग का विद्युतीकरण किया गया। 31 मार्च, 2014 तक कुल 24,891 कि.मी. रेलमार्गों का विद्युतीकरण किया गया।

दिल्ली—मुंबई और कोलकाता महानगरों को पहले ही विद्युतीकरण से इंटरकनेक्ट किया जा चुका है। इसके साथ ही चैन्नई—दिल्ली तथा मुंबई—चैन्नई मार्ग में आंशिक रूप से विद्युतीकरण का कार्य अभी चल रहा है।

भारतीय रेल की वार्षिक रिपोर्ट (2010–11) के अनुसार रेल परिवहन के विभिन्न माध्यमों पर 31 मार्च, 2011 के समानुपातिक यातायात निम्नानुसार है:

	बिजली	डीजल
गुड्स	64.30 प्रतिशत	35.70 प्रतिशत
कोचिंग	51.00 प्रतिशत	49.00 प्रतिशत

भारतीय रेल की विद्युतीकरण 1925–2012

योजना अवधि	आर.के.एम.विद्युतीकरण	आर.के.एम. संचयी
स्वतंत्रता पूर्व 1925–1947	388	388
पहली योजना 1951–56	141	529
दूसरी योजना 1956–61	216	745

तीसरी योजना	1678	2423
वार्षिक योजना 1966-69	814	3237
चौथी योजना 1969-74	954	4190
पाँचवी योजना 1974-78	533	4723
छठी योजना 1980-85	1522	6440
सातवीं योजना 1985-90	2812	9252
अंतर योजना 1990-92	1557	10809
आठवीं योजना 1992-97	2708	13517
नवीं योजना 1997-02	2484	16001
दसवीं योजना 2002-07	1810	17811
ग्यारहवीं योजना 2007-12	4556	22224
बारहवीं योजना 2012-13 प्रथम वर्ष	1200 लक्ष्य	—

ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में 168 किमी भाग एम.जी. विद्युतीकरण लाईन उखाड़ी गई और कोलकाता मेट्रो लाईन का 25 कि.मी. मार्ग इसमें शामिल किया गया।

विद्युतीकरण की वर्ष वार एवं योजना वार प्रगति

वर्ष	प्रारम्भिक लक्ष्य आर के एम	संशोधित लक्ष्य आर के एम	उपलब्धि आर के एम	प्रारम्भिक बजट आंवटन करोड़	स्थय करोड़	कुल लक्ष्य उपलब्धि आर के एम
नौवीं पंचवर्षीय योजना 1992-2002						
1997-98	-----	514	445	—	319.32	
1998-99	500	500	617	341	328.73	
1999-00	500	435	405	351	320.34	2300
2000-01	500	460	414	325.50	304.83	2484
2001-02	500	430	603	225.50	271.34	
	कुल		2484	1243	1544.56	

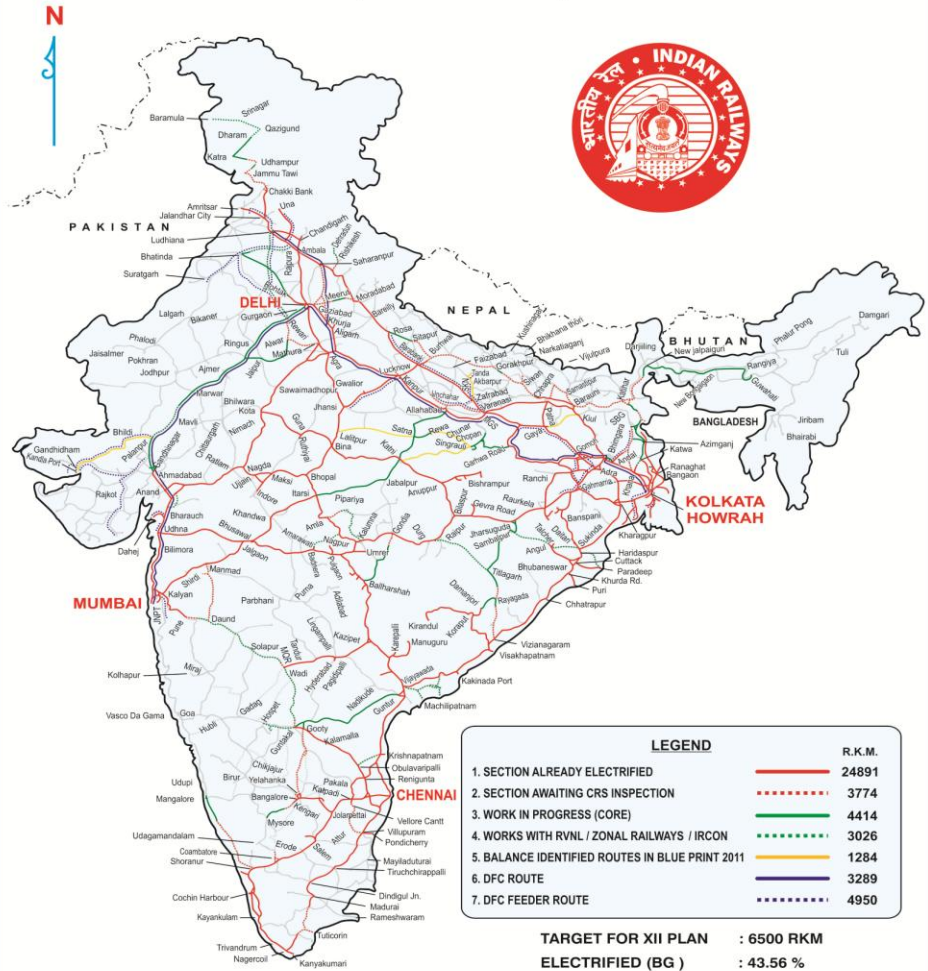
दसवीं पंचवर्षीय योजना 2002–2007						
2002–03	375	375	455	239.17	251.97	1800.1810
2003–04	350	350	504	122.98	205.73	
2004–05	375	375	320	126.49	115.34	
2005–06	350	170	170	103.50	73.55	
2006–07	360	360	361	227.50	241.74	
	कुल		1810	819.64	888.13	
ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना 2007–2012						
2007–08	500	500	502	302	464.58	
2008–09	700	1000	797	628	784.63	
2009–10	1000	1000	1117	744	714.69	
2010–11	1000	1000	975	601	657.28	
2011–12	1000	1110	1165	978	839.94	
			4556	3253	3461.12	
बारहवीं पंचवर्षीय योजना 2012–2017						
2012–13	1200	—	—	830	—	6500

केन्द्रीय रेल विद्युतीकरण संगठन (Core)

समय की आवश्यकता अनुसार पुरानी होती भाप शक्ति तथा डीजल शक्ति से चलने वाली रेलगाड़ियों के स्थान पर विद्युत शक्ति से संचालित होने वाली व्यवस्था भारतीय रेल में भी आरम्भ हुई। इस ओर सर्वप्रथम ध्यान प्रथम पंचवर्षीय योजना में दिया गया। जब रेल्वे के विद्युतीकरण का लक्ष्य रखा गया। इसे Project office for Railway Electrification (Pore) के नाम से जाना गया। इसी समय हावड़ा-वर्दमान रेल खण्ड का भी विद्युतीकरण पूर्ण हुआ। इस प्रोजेक्ट से सम्बन्धित कार्यालय Railway Electrification Office की स्थापना 1959 में कलकत्ता में की गई। इस कार्यालय में एक General Manager का पद सृजित किया गया। 1961 में उत्तरी रेल्वे का विद्युतीकरण कार्यालय

STATUS OF RAILWAY ELECTRIFICATION ON INDIAN RAILWAYS

(AS ON 31.03.2014)



PLANWISE PROGRESS OF ELECTRIFICATION ON IR (First electric train started on 3.2.1925)

Plan Period	Pre-Indep. 1925-47	1st 1951-56	2nd 1956-61	3rd 1961-66	Annual Plan 1966-69	4th 1969-74	5th 1974-78	Inter Plan 1978-80	6th 1980-85	7th 1985-90	Inter Plan 1990-92	8th 1992-97	9th 1997-2002	10th 2002-2007	11th 2007-2012	12th 2012-14
R.K.M. Electrified	388	141	216	1678	814	953	533	195	1522	2812	1557	2708	2484	1810	4556	2667
R.K.M. Cumulative	388	529	745	2423	3237	4190	4723	4918	6440	9252	10809	13517	16001	17811	22224	24891

CENTRAL ORGANIZATION FOR RAILWAY ELECTRIFICATION, ALLAHABAD

Updated & Printed by : SHREE VISHNU & ASSOCIATES, Allahabad Ph : 9935597075

मानचित्र संख्या – 12
 विद्युतीकृत रेल मार्ग 1925 से 2014 तक

इलाहाबाद में स्थापित हुआ। इस समय मुगलसराय—दिल्ली रेल खण्ड का विद्युतीकरण किया गया। इस कार्यालय का मुख्य अधिकारी मुख्य अभियन्ता को बनाया गया।

1978 में जे. राज कमेटी की रिपोर्ट के आधार पर संसद द्वारा रेल्वे के विद्युतीकरण के विभिन्न कार्यों का रेल्वे जोनल स्तर पर विभाजित किया गया। इसी समय एक मुख्य रेल्वे विद्युतीकरण विभाग की आवश्यकता महसूस की गई। संसद द्वारा स्वीकृत किये गये रेल्वे विद्युतीकरण का कार्य मुख्य रूप से मध्य और दक्षिण क्षेत्र में चल रहा था।

इस कार्य के लिए रेल्वे विद्युतीकरण कार्यालय की स्थापना अतिरिक्त महाप्रबंधक के अधीन 1982 से 1984 के मध्य की गई। 1985 ई. में रेल्वे विद्युतीकरण मुख्यालय नागपुर से इलाहाबाद स्थानान्तरित किया गया तथा महाप्रबंधक पद पर नियमित नियुक्ति प्रारम्भ हुई। वर्तमान में यह संगठन रेल मंत्रालय के अधीन है। चेन्नई, लखनऊ, जयपुर, अम्बाला, गोरखपुर, भुवनेश्वर, न्यूजपारगुडी तथा जबलपुर में इसकी शाखाएँ हैं। इस संगठन का प्रमुख उद्देश्य भारतीय रेलमार्गों का अधिक से अधिक विद्युतीकरण करके परिवहन व्यवस्था को तीव्र और सुविधायुक्त बनाना है। रेल्वे के विद्युतीकरण का कार्य रेल विकास निगम लिमिटेड कम्पनी Public Sector Undertaking (PSU) द्वारा किया जाता है जो रेल मंत्रालय के अधीन है। रेल्वे के विद्युतीकरण का कार्य क्षेत्रीय रेल जोनों के द्वारा भी किया जाता है। 2013–2014 में रेल विकास निगम लिमिटेड द्वारा राजपुरा पटियाला धुरी—लेह महावत स्वर्णिम चतुर्भुज रेल मार्गों के विद्युतीकरण का कार्य भी किया जा रहा है।

केन्द्रीय रेल विद्युतीकरण संगठन (कोर) में लगभग 171 अधिकारी एवं 1824 ग्रुप सी व डी के कर्मचारी रेल्वे की विभिन्न परियोजनाओं में रेलमार्गों के विद्युतीकरण कार्य में लगे हुये हैं।

5.5 रेल्वे के सहयोगी संगठन

भारतीय रेल्वे एशिया का सबसे बड़ा तथा विश्व का दूसरा बड़ा नेटवर्क है। विश्व का सबसे बड़ा रेल्वे अमरीका में है किन्तु यह कई संगठनों के अन्तर्गत कार्यरत है,

जबकि एक संगठन के अन्तर्गत कार्यरत भारतीय रेल्वे विश्व का सबसे बड़ा संगठन है। भारतीय रेल्वे अपने विभिन्न सहयोगी संगठनों की सहायता से परिवहन व्यवस्था का संचालन कर देश की अर्थव्यवस्था में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। भारत में रेल मंत्रालय, रेल परिवहन विकास और रखरखाव के लिए नोडल प्राधिकरण है। यह विभिन्न नीतियों के निर्माण और रेल प्रणाली के कार्य प्रचलन की देखरेख करने में लगा हुआ है। भारतीय रेल के कार्यचालन की विभिन्न पहलुओं की देखभाल करने के लिए रेल परिवहन विभाग ने सरकारी तथा निजी क्षेत्र के उपक्रम स्थापित किये हैं

- रेल इंडिया टेक्नीकल एवं इकोनॉमिक सर्विसेज लिमिटेड (आर.आई.टी.ई.एस.)
- अंतर्राष्ट्रीय इण्डियन रेल्वे कन्स्ट्रक्शन लिमिटेड (IRCON)
- इण्डियन रेल्वे फाईनेन्स कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आई.आर.एफ.सी.)
- कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इण्डिया लिमिटेड (सी.ओ.एन.सी.ओ.आर.)
- कोंकण रेल्वे कॉर्पोरेशन लिमिटेड (के.आर.सी.एल.)
- इण्डियन रेल्वे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आई.आर.सी.टी.सी.)
- मुंबई रेल्वे विकास कॉर्पोरेशन लिमिटेड (एम.आर.वी.सी.लि.)
- रेल विकास निगम लिमिटेड (आर.वी.एन.आई)
- रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इण्डिया लिमिटेड (रेलटेल)

इन सरकारी उपक्रमों के साथ-साथ रेल्वे की कुछ अन्य सहयोगी संस्थाएँ भी हैं, जो रेल्वे के साथ या अधीनस्थ कार्य कर रेल्वे को अपने कार्यों में सहयोग देती हैं। इन संस्थाओं में रेल्वे सुरक्षा बल, राजकीय रेल्वे पुलिस, रेल्वे चिकित्सालय विभाग, राज भाषा विभाग रेल्वे भर्ती बोर्ड आदि हैं।

5.5.1 अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन (RDSO)

अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन भारतीय रेल्वे बोर्ड और भारत की अन्य क्षेत्रीय रेल्वे के लिए तकनीकी सलाहकार के रूप में काम करता है। यह भारतीय रेल के अनुसंधान और विकास का संगठन है। यह भारतीय रेल के लिए नए डिजायन, सामग्री और उत्पादों के अनुसंधान और विकास के लिए काम करता है तथा भारतीय रेलों में इस्तेमाल किये जा सकने वाली नई प्रौद्योगिकियाँ भी प्रदान करता है। वास्तव में

अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन (आर.डी.एस.ओ.) भारतीय रेल्वे के विकास, सफलता और उन्नति में प्रमुख भूमिका निभाता है।

मुम्बई-थाणे रेलमार्ग पर प्रारम्भ हुई रेल प्रणाली के साथ ही भारत में रेल परिवहन विकास प्रारंभ हो गया। विकास क्रम में विभिन्न निजी रेल्वे कम्पनियों और राज्य के स्वामित्व वाली रेल्वे प्रणाली अस्तित्व में आई। इन अलग प्रणालियों के मानकीकरण और मिलान करने के लिए, केन्द्रीय मानक कार्यालय (सी.एस.ओ.) 1930 ई. में स्थापित किया गया। सी.एस.ओ. मानकों, डिजाइन और विशिष्टताओं को विकसित करने के उद्देश्य के साथ शुरू किया गया था। देश के भीतर व्यापक रेल्वे नेटवर्क की आवश्यकता थी। इसलिये आजादी के बाद, लखनऊ में (1952) स्थापित रेल्वे टेस्टिंग एवं रिसर्च सेंटर (R.T.R.C.) ने रेल्वे रोलिंग के विकास के लिए काम करना प्रारंभ किया। इसने विभिन्न रेल्वे मार्गों पर अनुसंधान, परीक्षण और संचालन के कार्य किये। वर्ष 1957 में सीएसओ और आर.टी.आर.सी. का अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन (आर.डी.एस.ओ.) के रूप में विलय कर दिया गया।

यह संगठन मुख्य रूप से भारतीय रेल्वे के लिए नई प्रौद्योगिकियों, सामग्री और उत्पादों के अनुसंधान, डिजाइन और विकास के लिए काम करता है। आर.डी.एस.ओ. के प्रमुख कार्य निम्न है

- नए डिजाइनों का विकास, पुराने डिजाइनों में सुधार करना।
- नई प्रौद्योगिकियों का विकास का करना।
- भारतीय रेल द्वारा उपयोग किये जा सकने वाले उत्पादों के लिए मानकों का विकास करना।
- तकनीकी जाँच करना।
- रोलिंग स्टॉक, लोकोमोटिव, संकेत, पटरियों, और दूरसंचार उपकरणों सहित विभिन्न रेल्वेउपयोगी महत्वपूर्ण उपकरणों का और सुरक्षा वस्तुओं का निरीक्षण करना।

- डिजाइन, परीक्षण और रेलवे उपकरणों के निरीक्षण पर विदेशी ग्राहकों के लिए अंतर्राष्ट्रीय परामर्श करना
- नए ट्रैक के निर्माण के लिए सर्वेक्षण करना।

अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन द्वारा रेलवे में अनुसंधान, नये डिजाइनों का विकास और रेलवे से संबधित विभिन्न उपकरणों और सामग्री परीक्षण के लिए अच्छी तरह से सुसज्जित निम्नलिखित प्रयोगशालाएँ स्थापित की गई है

- एयर ब्रेक प्रयोगशाला।
- ब्रेक शक्ति नापने का यंत्र प्रयोगशाला।
- डीजल इंजन विकास प्रयोगशाला।
- थकान परीक्षण प्रयोगशाला।
- भू तकनीकी इंजीनियरिंग प्रयोगशाला।
- मैटलर्जिकल और रासायनिक प्रयोगशाला।
- सिग्नल परीक्षण प्रयोगशाला।
- मोबाइल टेस्ट सुविधाएँ।
- वाहन विशिष्ट वर्णन प्रयोगशाला।
- उन्नत रख रखाव प्रौद्योगिकी के लिए केन्द्र।

5.5.2 भारतीय रेल सिविल इंजीनियरी संस्थान, (पुणे)

यह रेलवे का एक अन्य महत्वपूर्ण संस्थान है। इसके द्वारा रेलपथों, पुलों एवं संरचनाओं पर रेलों के विशेष उद्देश्य को शामिल करते हुए प्रशिक्षण मॉड्युल की व्यवस्था की जाती है। यह पेशेवर इंजीनियरों, योग्य, अनुभवी एवं नामचीन व्यवसायिकों तथा नवागंतुकों के बीच परस्पर विचार विमर्श की व्यवस्था करता है। 1959 में पुणे में प्रारम्भ हुई रेल प्रशिक्षण पाठशाला के रूप में यह अस्तित्व में आया। भारतीय रेल सिविल इंजीनियरी संस्थान, नए भर्ती हुए रेल सिविल इंजीनियरों एवं व्यावसायिकों के प्रशिक्षण की आवश्यकताएँ पूरी करता है।

पुणे में स्थित इरिसेन में एक साथ ही एक समय करीब 100 इंजीनियरों, प्रबंधकों को प्रशिक्षण देने की व्यवस्था की गयी है। इसमें विकासशील देशों की रेलों के अलावा, सरकारी विभागों एवं निजी संगठनों के इंजीनियरों को भी प्रशिक्षित किया जाता है। प्रशिक्षण कार्यक्रम का स्वरूप सामान्य तथा आवासीय है। प्रशिक्षु अधिकारियों के लिए सुभंडारित तकनीकी ग्रंथालय, कम्प्यूटर केंद्र, सामग्री परीक्षण प्रयोगशाला, मॉडल कक्ष, संग्रहालय, छात्रावास, भोजन कक्ष एवं मनोरंजन सुविधाओं के साथ विभिन्न प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित करने के लिए संरचनागत सुविधाएं उपलब्ध हैं।

प्रशिक्षण देने में उत्कृष्टता प्राप्त इरिसेन को आई.एस.ओ. 9001-2000 प्रमाणपत्र प्रदान किया गया है। सिविल इंजीनियरी एवं निर्माण प्रौद्योगिकी के क्षेत्र में तथा विकासशील देशों विशेषकर एशिया एवं अफ्रीका के रेल, इरकॉन, कोकण रेल प्रतिष्ठान सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र की कम्पनियों के अधिकारी यहाँ प्रशिक्षण प्राप्त करते हैं।

भारतीय रेल के नए भर्ती इंजीनियरों को आंतरिक प्रशिक्षण देने की लंबे समय से की जा रही माँग को पूरा करने के लिए पुणे में रेल पथ प्रशिक्षण पाठशाला के रूप में भारतीय रेल सिविल इंजीनियरी संस्थान प्रारम्भ हुआ। बाद के वर्षों में रेल पथ एवं पुल प्रौद्योगिकी में प्रगति के कारण संस्था की श्रेणी में वृद्धि की गई, ताकि रेलपथ पुलों एवं रेल्वे के सिविल इंजीनियरों के समक्ष आने वाले अन्य विषयों को इसमें शामिल किया जा सके।

1971 ई. में इसे भारतीय रेल उन्नत रेलपथ प्रौद्योगिकी संस्थान के नाम से जाना गया। 1985 ई. में इसका नाम परिवर्तित कर "भारतीय रेल सिविल इंजीनियरी संस्थान (इरिसेन)" कर दिया गया।

विकास अवस्था में इसमें आधुनिक सुसज्जित प्रयोगशालाएँ तथा मॉडल कक्षों वाले अनेक अतिरिक्त प्रभाग जोड़े गए, जिससे संस्थान का वर्तमान स्वरूप सामने आया। आज हर नवागंतुक इंजीनियर उन्नति के अपने साझा प्रयासों में तथा ज्ञान एवं निपुणता की अभिवृद्धि के लिए अनुभवी तथा वरिष्ठ इंजीनियरों के साथ कंधे से कंधा मिलाकर कार्य करते हैं। इरिसेन द्वारा निम्नलिखित कार्य किये जाते हैं।

- इरिसेन द्वारा आयोजित किए जाने वाले प्रत्येक प्रशिक्षण पाठ्यक्रम के लिए ग्राहकों की आवश्यकता को स्पष्ट रूप से बताना।
- प्रभावी उन्नतियों के लिए सेवा के प्रशिक्षण (पाठ्यक्रम) परिमेय विशेषताओं को विनिर्दिष्ट करना।
- प्रशिक्षण देने के लिए आधुनिकतम आधारभूत संरचना (अध्यापन सहायक सामग्रियों) की व्यवस्था करना।
- संकाय की तकनीकी तथा संचार निपुणताओं का निर्धारण करने के लिए परिमेय बनाना।
- परिमेय मानदंडों को तैयार करना, इन अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए संकाय की निपुणताओं में वृद्धि करना तथा इस गुणवत्ता का अनुपालन करने वाले अतिथि संकाय सदस्यों का चयन करना।
- ग्राहक असंतुष्टि की पहचान रोकथाम तथा निवारण की एक प्रणाली तैयार करना।
- इरिसेन के समस्त कर्मचारियों के बीच गुणवत्ता के प्रति समर्पण का भाव पैदा करना।
- सेवा की गुणवत्ता के आवधिक निर्धारण तथा इसमें लगातार उन्नति के लिए प्रणाली तैयार करना तथा उसे कार्यान्वित करना।

5.5.3 रेल विकास निगम लिमिटेड

रेल विकास निगम लिमिटेड (रे.वि.नि.लि.) की स्थापना की स्वीकृति भारत सरकार द्वारा 19 दिसम्बर, 2002 को प्रदान की गई तथा कम्पनी अधिनियम 1956 के अधीन कम्पनी के रूप में 24 जनवरी, 2003 को इसे पंजीकृत किया गया। यह 100 प्रतिशत केन्द्रीय सरकार के स्वामित्व वाला सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम है।

मंत्रिमंडल की स्वीकृति के अनुसार, रे.वि.नि.लि. का सृजन निम्नलिखित प्रयोजनों और उद्देश्यों के लिए किया गया है:

1. रे.वि.नि.लि. एक सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम है, जिसकी इक्विटी अन्य पी.एस.यू. बैंक वित्तीय संस्थानों अथवा सामरिक भागीदारों को दी जा सकती है।

2. रे.वि.नि.लि. की भूमिका एक विकासात्मक की है जो गैर-बजटीय वित्तीय संसाधनों की व्यवस्था के लिए परियोजना का विकास करती है।
3. कानूनी स्थिति के संदर्भ में रे.वि.नि.लि. रेल अधिनियम, 1989 के अधीन एक रेल्वे प्रशासन है।
4. रे.वि.नि.लि. एक छत्र एस.पी.वी. है जो परियोजना का विकास और संसाधनों की व्यवस्था करती है, और किसी विशिष्ट परियोजना के लिए उपयुक्त होने पर परियोजनाओं को सीधे अथवा परियोजना विशिष्ट एस.पी.वी. का सृजन करके अथवा कोई अन्य वित्तीय संरचना की तैयार करके पूरा कर सकती है।
5. रे.वि.नि.लि. राष्ट्रीय रेल विकास योजना के अधीन आने वाली स्वर्णिम चतुर्भुज और अन्य बैंक ग्राह्य परियोजनाओं की क्षमता विस्तार संबंधी कार्य करती है। इस कार्यक्रम में स्वर्णिम चतुर्भुज और इसकी भुजाएँ अंतिम मील पत्तन संपर्क और पश्य क्षेत्र गलियारों की क्षमता विस्तार सम्बंधी परियोजनाएं शामिल हैं।
6. रे.वि.नि.लि. तीन अधिकारियों की तैनाती के साथ अगस्त, 2003 में शुरू हुई थी। निदेशक मंडल के पदों की स्वीकृति की प्रक्रिया साथ-साथ चलती रही और मार्च, 2005 में निदेशक मंडल द्वारा अपना कार्य संभालने के पश्चात रे.वि.नि.लि. पूरी तरह से चालू हो गई थी।
7. परियोजनाओं के लिए वित्तीय संसाधनों की व्यवस्था करना। इस प्रयोजन के लिए वित्तीय संस्थानों, बैंक, घरेलू बाजार और द्विपक्षीय वित्तपोषण एजेंसियों से संपर्क करने के लिए रे.वि.नि.लि. को प्राधिकृत किया गया है।
8. परियोजना विकास और निर्माण कार्य के क्रियान्वयन सम्बंधी कार्य।
9. आवश्यकता पड़ने पर विशेष निर्माण कार्य के लिए परियोजना विशिष्ट एस.पी.वी. का सृजन करना।
10. आवश्यक और व्यावहारिक होने पर परियोजनाओं को वाणिज्यिक रूप प्रदान करना।
11. संबंधित क्षेत्रिय रेलें एक विशेष वित्तीय व्यवस्था के अधीन रे.वि.नि.लि. द्वारा पूरी की गई परियोजनाओं पर परिचालन और अनुरक्षण सम्बंधी कार्य करती है।
12. रे.वि.नि.लि. अपने राजस्व प्रवाह को बनाए रखने के लिए परियोजनाओं का निर्माण, परिचालन और अभिवृद्धि/प्रयोक्ता प्रभार का भुगतान करती है।

5.5.4 राष्ट्रीय रेल संग्रहालय नई दिल्ली

राष्ट्रीय रेल संग्रहालय नई दिल्ली के चाणक्यपुरी में स्थित है, जो भारत की रेल धरोहर पर ध्यान आकर्षण करता है और 140 साल के रेल इतिहास की झलक प्रस्तुत करता है। इसकी स्थापना 1 फरवरी, 1977 को की गई थी। यह लगभग 10 एकड़ (40,000) के क्षेत्र में फैला हुआ है। इसमें भवन के अंदर और बाहर दोनों ही प्रकार की रेल धरोहरें सुरक्षित हैं। विभिन्न प्रकार के रेल इंजनों को देखने के लिए देश भर से लाखों पर्यटक आते हैं। यहाँ पर रेल इंजनों के अनेक मॉडल और कोच हैं, जिसमें भारत की पहली रेल का मॉडल और इंजन भी शामिल है। इसका निर्माण ब्रिटिश वास्तुकार एम.जी. सेटो ने किया था। यहाँ एक छोटी रेलगाड़ी भी चलती है, जो कि संग्रहालय में पूरा चक्कर लगवाती है। इस संग्रहालय में विश्व की प्राचीनतम चालू हालत की रेलगाड़ी भी है, जिसका इंजन 1855 ई. में निर्मित हुआ था। ये गिनीज बुक ऑफ वर्ल्ड रिकार्ड्स से प्रमाणित है। इसके अलावा यहाँ रेस्टोरेंट और बुक स्टॉल हैं। तिब्बती हस्तशिल्प का प्रदर्शन भी यहाँ किया गया है। रेलों के इतिहास से संबंधित जानकारी प्राप्त करने के लिए यह सबसे उपर्युक्त स्थान है।

5.5.5 केन्द्रीय रेल विद्युतीकरण संगठन(CORE)

यह पूरे भारतीय रेल नेटवर्क का विद्युतीकरण करने का प्रभारी है। इसका मुख्यालय इलाहाबाद में है। यह संगठन 1961 से एक महाप्रबंधक के नेतृत्व में काम कर रहा है। अंबाला, भुवनेश्वर, चेन्नई, बंगलौर, सिकंदराबाद, लखनऊ, कोटा, कोलकाता, गोरखपुर और न्यू जलपाईगुड़ी में इसकी इकाइयाँ हैं।

5.5.6 भारतीय कंटेनर निगम लिमिटेड (Container Corporation of India Ltd.)

यह भारत सरकार का उपक्रम है। इसका गठन कम्पनी अधिनियम के अन्तर्गत मार्च 1988 में हुआ। इसने भारतीय रेल के विद्यमान 7 अन्तर्देशीय कंटेनर डिपो के साथ नवम्बर, 1989 में कार्य करना आरम्भ किया।

इस कम्पनी के गठन का उद्देश्य भारत के अन्तर्राष्ट्रीय एवं आन्तरिक कंटेनरीकृत कार्गो एवं व्यवसाय हेतु बहुविध यातायात संभारतंत्र को बढ़ावा देना है। इसका कार्य यह

भारतीय रेल नेटवर्क पर रेल यातायात को व्यस्थित एवं अपेक्षाकृत किफायती विकल्प उपलब्ध कराना है।

अभी भारत में केवल कॉनकॉर ही सामुद्रिक व्यापारियों को रेल मार्ग से कंटेनरीकृत कार्गो हेतु यातायात मुहैया कराता है। यद्यपि कॉनकॉर की यातायात योजना में रेलमार्ग ही मुख्य है, तथापि व्यवसायिक माँग तथा परिचालन की तत्कालिक आवश्यकताओं के अनुरूप यह सड़क मार्ग की सुविधा भी उपलब्ध करवाता है। व्यवसायिक आवश्यकताओं चाहे वे आयात व निर्यात से संबद्ध हो अथवा आन्तरिक (डोमेस्टिक) सभी की पूर्ति हेतु कॉनकॉर पूरे देश में फैले हुए कंटेनर टर्मिनलों का भी संचालन करता है। यह 63 टर्मिनल के नेटवर्क के साथ देश के विभिन्न टर्मिनलों, को प्रदेशों और बंदरगाहों के बीच सारणीबद्ध तथा माँग पर रेल सेवाएँ/सड़क मार्ग की सेवाएँ उपलब्ध करवाता है।

5.5.7 भारतीय रेल्वे खान-पान और पर्यटन निगम (IRCTC)

यह भारतीय रेल्वे का एक उप विभाग है, जो रेल्वे की खानपान, व्यवस्था, पर्यटन और ऑनलाइन टिकट संबंधी गतिविधियों का संचालन करता है। आई.आर.सी.टी.सी. पूरे देश में गाड़ियों में और रेल्वे स्टेशनों पर खानपान की सेवाएँ उपलब्ध कराने की ज़िम्मेदारी सम्भालता है। यात्रा की दूरी और यात्रियों की औसत लदान क्षमता को ध्यान में रखते हुए रेल्वे द्वारा या तो गाड़ी में ही पैंट्रीकार की व्यवस्था की जाती है। यात्रा के दौरान कुछ चुनिंदा स्टेशनों पर भोजन उपलब्ध कराया जाता है। आई.आर.सी.टी.सी. द्वारा यात्रियों को अनेक सुविधाएँ प्रदान की जाती है।

5.5.8 ऑनलाईन टिकट सुविधा

भारत में रेल टिकट बुकिंग को सुविधाजनक और बेहतर बनाने में आई.आर.सी.टी.सी. का बहुत बड़ा योगदान रहा है, इस विभाग ने अपनी वेबसाइट पर इंटरनेट के जरिये और साथ ही मोबाइल फोन से जी.पी.आर.एस. या एस.एम.एस. के जरिये भी रेल टिकट बुकिंग कराने की सुविधा उपलब्ध कराने में पथप्रदर्शक का काम किया है। टिकट रद्द करना हो या उसमें कोई परिष्करण करना हो, तो वह भी ऑनलाईन किया जा सकता है। ई-टिकटों के अलावा आई.आर.सी.टी.सी. आई-टिकट भी प्रदान करता है,

जो मूल रूप से सामान्य टिकट की तरह ही होते हैं, अंतर सिर्फ इतना होता है कि उनकी बुकिंग ऑनलाइन द्वारा की जाती है और उन्हें डाक द्वारा पहुंचाया जाता है। टिकट के पी.एन.आर. स्टेटस की जानकारी भी ऑनलाइन प्राप्त करने की सुविधा भी हाल ही में उपलब्ध कराई गयी है। मुम्बई की उप नगरी गाड़ियों के यात्री अपना सीज़न टिकट भी आई.आर.सी.टी.सी. की वेबसाइट के जरिये प्राप्त कर सकते हैं। हाल ही में आई.आर.सी.टी.सी. ने प्रतिदिन यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए “शुभ यात्रा” नामक योजना का शुभारम्भ किया है। इस योजना के अंतर्गत यात्री वार्षिक शुल्क का अग्रिम भुगतान करके, वर्षभर में खरीदी हुई अपनी टिकटों पर रियायत पा सकते हैं।

पर्यटन

आई.आर.सी.टी.सी. देश-विदेश के पर्यटकों के लिए बजट और डीलक्स पैकेज टूर का आयोजन भी करता है। ‘भारत दर्शन’ नामक लोकप्रिय पर्यटन पैकेज द्वारा कम बजट में पर्यटकों को भारत के महत्वपूर्ण पर्यटन स्थलों की सैर करायी जाती है। लम्जरी पर्यटन पैकेज भी उपलब्ध कराये जाते हैं, जिनमें विशेष लम्जरी गाड़ियों में यात्रा कराई जाती है, जैसे:

- पैलेस ऑन व्हील्स
- रॉयल ओरिएंट एक्सप्रेस
- गोल्डन चैरियट (स्वर्ण रथ)
- डेक्कन ओडिसी
- रॉयल राजस्थान ऑन व्हील्स
- बुद्धिस्ट (बौद्ध) सर्किट ट्रेन

आई.आर.सी.टी.सी. साहसिक पर्यटन पैकेज भी उपलब्ध कराता है, जिसमें पानी के खेल, जोखिम भरे खेल और जंगलों में लंबी पैदल यात्रा इत्यादि शामिल हैं। इनके अलावा पर्यटकों की विशिष्ट पसंद के अनुकूल पर्यटन योजना बनाने का प्रावधान इसका एक और खास आकर्षण है।

ऑनलाइन सुविधा उपलब्ध कराने के बाद बहुत ही कम समय में आई.आर.सी.टी. सी. की वेबसाइट पूरे एशिया-पेसिफिक क्षेत्र में सबसे बड़ा और सबसे तेजी से प्रगति करती हुई ई-कॉमर्स वेबसाइट बन गई। 2003 में इस वेबसाइट के पंजीकृत उपयोगकर्ताओं की संख्या लगभग छः लाख थी।

आई.आर.सी.टी.सी. द्वारा जीते हुए कुछ अन्य पुरस्कार हैं।

- भारत सरकार पर्यटन मंत्रालय द्वारा नेशनल टूरिज्म अवॉर्ड ऑफ एक्सीलेंस से सम्मानित किया गया।
- हरियाणा सरकार और भारत सरकार द्वारा 2007-08 संयुक्त रूप से नेशनल अवॉर्ड फॉर ई-गवर्नेंस से सम्मानित किया गया।
- सी.एन.बी.सी द्वारा सर्वश्रेष्ठ ई-गवर्नेंस पी.एस.यू. साइट के लिए जीनियस ऑफ द वेब अवॉर्ड 2007 से सम्मानित किया गया है।
- 9 से 11 फरवरी 2008 से मुंबई में ट्रेवल एण्ड टूरिज्म फेयर ऑफ इंडिया टी.टी. एफ. एंव ओ.टी.एम. में सर्वश्रेष्ठ वेल्यू लेजर प्रोडक्ट क्षेत्र के लिए आई.आर.सी.टी. सी.टूरिज्म यूनिट ऑफ वेस्ट जोन द्वारा विजेता घोषित किया गया।
- भारत सरकार रेल मंत्रालय द्वारा मिनी रत्न कैटेगरी-1 अवार्ड से आई.आर.सी. टी.सी. को सम्मानित किया गया है।

5.5.9 रेल्वे सुरक्षा बल (RPF)

उन्नीसवीं शताब्दी के अन्त तक भारत में रेल मार्गों का विकास हो चुका था। रेल परिवहन ब्रिटिश साम्राज्य को राजस्व प्रदान करने का महत्वपूर्ण स्रोत था। भारत में रेल विकास के समय किसी ने कल्पना भी नहीं की होगी कि, रेल परिवहन को असामाजिक गतिविधियों का सामना करना पड़ेगा। रेल परिवहन स्थापित होने के कुछ समय बाद ही रेल्वे को माल-असबाब की चोरी, बिना टिकट यात्रियों की समस्या तथा रेलों में होने वाली लूटपाट का सामना करना पड़ा। 1878 ई. के अकाल के समय रेलों में अपराध का स्तर बढ़ गया। विभिन्न प्रकार की अपराधिक गतिविधियां बढ़ गईं, जिससे ब्रिटिश सरकार को राजस्व हानि उठानी पड़ी। इस हानि को रोकने तथा रेल्वे की सम्पत्ति की सुरक्षा के लिये सुरक्षा बल की स्थापना की गई। भारत में रेल्वे का विकास

विभिन्न निजी रेल निर्माण कम्पनियों, देशी रियासतों और भारत सरकार के सम्मिलित प्रयास द्वारा किया गया। इसलिए रेल्वे की सुरक्षा भी विभिन्न रियासतों तथा कम्पनियों ने अपने स्तरों पर करने का प्रयास किया। प्रारम्भ में रेल्वे लाईनों की सुरक्षा व्यवस्था देशी रियासतों के अधीन होती थी। रियासतों की पुलिस सेना, रेल्वे की सुरक्षा एवं संरक्षा करती थी। जहाँ रेल्वे का विकास रेल्वे कम्पनियों के माध्यम से हुआ वहाँ उसकी सुरक्षा की जिम्मेदारी स्वयं उनकी होती थी। कभी-कभी क्षेत्राधिकार को लेकर समस्याएँ पैदा होती थी, इन्हीं समस्याओं से निजात पाने के लिए 1951 में भारतीय रेल के राष्ट्रीयकरण के बाद रेल्वे सुरक्षा के लिए रेल्वे सुरक्षा बल का गठन किया गया।

1854 में ईस्ट इण्डिया रेल्वे कम्पनी ने रेल्वे सुरक्षा के लिए अपने स्टाफ में पुलिस जैसी व्यवस्था आरम्भ की। बाद ब्रिटिश भारत सरकार ने 1861 ई. के पुलिस एक्ट के तहत रेल्वे कम्पनियों द्वारा रेल्वे सुरक्षा के लिए एक रेल्वे कोन्टीनेट स्थापित करने की व्यवस्था की। इस रेल्वे कोन्टीनेट का खर्च 75:25 के अंश की भागीदारी के आधार पर कम्पनियों और राज्यों में बांटा गया।

जोधपुर रियासत में रेल्वे सुरक्षा के लिए बाड़मेर जिले में तीन महत्वपूर्ण चौकियाँ स्थापित की गई, बाड़मेर, बालोतरा, समदड़ी। वर्तमान में रेल्वे पुलिस का मुख्यालय बाड़मेर में है तथा इसके अधीन तीन चौकियाँ स्थापित की गई मुनाबाव, समदड़ी और बालोतरा। इन चौकियों पर रेल्वे सुरक्षा बल के जवानों की स्थिति निम्न प्रकार है⁶⁴

स्थान	उप निरीक्षक	ळवलदार	जवान/सिपाही
बाड़मेर रेल्वे पुलिस स्टेशन	1	2	18
समदड़ी रेल्वे पुलिस चौकी	—	1	3
मुनाबाव रेल्वे पुलिस चौकी	—	1	5
बालोतरा रेल्वे पुलिस चौकी	—	1	3
कुल	1	5	31

बाड़मेर रियासत में 1950 से 1960 के दौरान में रेल अपराधों की स्थिति निम्न रही:

वर्ष	रेलों में चोरी	स्टेशन पर चोरी	गुड्स यार्ड में चोरी	विविध	कुल	बिना टिकिट यात्रा
1950	13	7	5	118	143	43
1953	2	4	5	183	200	90
1955	2	5	2	9	28	155
1958	—	3	1	4	8	89
1960	2	2	3	6	13	17

रेल्वे पुलिस का चार्ज 1908 में पुलिस महानिरीक्षक बम्बई से स्थानांतरित कर पुलिस महानिरीक्षक आबू को दे दिया गया। पूर्व अजमेर रियासत में अजमेर, नसीराबाद और ब्यावर में रेल्वे पुलिस चौकी स्थापित की गई। वर्तमान में रेल्वे पुलिस का मुख्यालय अजमेर में है। इसकी प्रमुख चौकियाँ निम्न हैं⁶⁵

अजमेर जिले में रेल्वे पुलिस की स्थिति

स्थान	उप निरीक्षक	ळवलदार	जवान/सिपाही
अजमेर रेल्वे पुलिस स्टेशन	2	7	32
नसीराबाद पुलिस चौकी	—	1	4
ब्यावर चौकी	—	1	4
कुल	2	9	40

प्रारम्भ में रेल्वे का प्रत्येक विभाग अपने लिए चौकीदार स्वयं नियुक्त करता था। यह प्रणाली चौकीदार प्रणाली के नाम से जानी गई। उसे रेल्वे द्वारा ढोये जाने वाले सामान का पहरा देना होता था। यह प्रणाली पहले विश्वयुद्ध तक चलती रही, परन्तु प्रथम विश्वयुद्ध के समय जब रेल परिवहन का अत्याधिक विस्तार हुआ, तब यह प्रणाली

पूरी तरह असफल सिद्ध हुई। इसलिए सरकार ने 1920 ई. में अन्य मामलों के अलावा पहरा देने व निगरानी की विद्यमान प्रणाली में सुधार के उपाय सुझाने के लिए एक समिति नियुक्त की। जिसे पुलिस जाँच समिति कहा गया। इसका अध्यक्ष Shri Thomson पुलिस अधिकारी को बनाया गया। इस समिति ने रेल्वे की सुरक्षा व्यवस्था को पुनर्गठित करने की आवश्यकता बताई तथा इसे watch and word की तरह पुनर्संगठित करने की सिफारिश की। समिति ने सुझाव दिया कि, सभी कठिनाइयों का मूल कारण विभिन्न रेल्वे विभागों द्वारा स्थानीय रूप से चौकीदर नियुक्त करने की प्रणाली है इसलिए विभागवार तबादले एवं रेल्वे वार पहरा व निगरानी प्रणाली गठित की जानी चाहिए। इसमें कुछ सुधार तो हुआ, परन्तु द्वितीय विश्वयुद्ध के दौरान जब सामान ढुलाई का काम बहुत अधिक बढ़ गया तो पहरा व निगरानी प्रणाली एक बार फिर असफल हो गयी। फरवरी, 1952 में भारत सरकार ने आसूचना ब्यूरो के तत्कालीन निदेशक वी.एन. मलिक की अध्यक्षता में एक विशेष जाँच करवाई, जिसने 1954 में अपना प्रतिवेदन⁶⁶ प्रस्तुत किया।⁶⁴ इससे संवैधानिक आधार पर रेल्वे की पहरा व निगरानी प्रणाली के पुनर्गठन की आवश्यकता स्पष्ट रूप से प्रतीत हुई। भारत सरकार ने 29 अगस्त, 1957 को भारत में राष्ट्रपति ने रेल्वे सुरक्षा बल अधिनियम 1957 के संसदीय अधिनियम को अपनी स्वीकृती दी। रेल्वे सुरक्षा बल नाम का एक बल अखिल भारतीय निकाय के रूप में गठित किया गया और इसने विभिन्न रेलों में विद्यमान पहरा व निगरानी व्यवस्था का स्थान लिया।⁶⁷

रेल्वे सुरक्षा बल का प्रधान महानिरीक्षक, जो रेल्वे का बोर्ड का निर्देशक है, वह रेलों की पुलिस व्यवस्था और सामान्य सुरक्षा सम्बंधी मामलों में रेल मंत्रालय और विभिन्न रेल प्रशासनों के सलाहकार के रूप में कार्य करता है। क्षेत्रीय रेलों पर बल का समग्र कमान के अलावा वह रेल सुरक्षा विशेष बल (RPSF) का भी नियंत्रण करता है। इस बल में बटालियन होती है और प्रत्येक बटालियन पुलिस अधीक्षक के रैंक के कमाण्डेंट के अधीन रहती है। मुख्यालय में महानिरीक्षक की सहायता के लिए दो उप महानिरीक्षक होते हैं। एक आर.पी.एस.एफ. का तथा दूसरा आर.पी.एफ. का। नौ क्षेत्रीय रेलों में से प्रत्येक में RPF के शीर्ष पर उप महानिरीक्षक का एक अधिकारी है, जो मुख्य सुरक्षा अधिकारी कहलाता है। यह विभागाध्यक्ष के रूप में काम करता है, और सम्बंधित

रेल्वे के महाप्रबंधक के अधीन रहता है। वह उस रेल्वे के अधीन बल की भर्ती, प्रशिक्षण, तैनाती और पदोन्नति के लिए उत्तरदायी होता है। CSO के अधीक्षक, पुलिस अधीक्षक रैंक के सुरक्षा अधिकारी SO होते हैं, जो रेल्वे के क्षेत्रीय अनुभागों में प्रभारी होते हैं। डिवीजनों के प्रभारी पुलिस उपअधीक्षक रैंक के सहायक सुरक्षा अधिकारी ASO है। प्रत्येक डिवीजन में कुछ चौकियाँ तथा थाने होते हैं, जो इंस्पेक्टर के अधीन कार्य करते हैं। इंस्पेक्टर की सहायता के लिए थानों में हैड कांस्टेबल तथा कांस्टेबल होते हैं।⁶⁸

रेल्वे सुरक्षा बल की तीन शाखाएँ हैं कार्यकारी शाखा, अभियोजन शाखा और अग्निशमन शाखा। कार्यकारी शाखा में सुरक्षा, अन्वेषण और आसूचना विंग है। इन कम्पनियों में प्रत्येक का मुख्यालय रेल्वे सुरक्षा बल चौकी के नाम से जाना जाता है। कम्पनी कमांडर इंस्पेक्टर चौकी का ऑफिसर इन्चार्ज कहलाता है। परिस्थिति के अनुसार कम्पनी मुख्यालय से एक प्लाटून को अलग किया जा सकता है। एक सब इंस्पेक्टर के प्रभार में स्वतन्त्र सीमा चौकी बनाई जा सकती है। सुरक्षा विंग का भाग सशस्त्र होता है। जाँच विंग में एक टीम होती है और प्रत्येक टीम में एक सब इंस्पेक्टर, एक असिस्टेंट सब इंस्पेक्टर, और कांस्टेबल होते हैं। ये चौकी प्रभारी के अधिकारी के अधीन काम करते हैं। वे रेल्वे सम्पत्ति (गैर कानूनी कब्जा) अधिकारी 1966 के अधीन रजिस्टर किये गये मामलों, बुक किए गए सामान की क्षति, रेल्वे सम्पत्ति की चोरी, और अन्य शिकायतों की जाँच करते हैं। सूचना ब्यूरो राज्य की पुलिस की विशेष शाखा और अपराध शाखा के अनुरूप कार्य करता है। अभियोजन शाखा, रेल्वे अपराधियों पर मुकदमे चलवाकर सजा दिलवाती है तथा अग्निशमन शाखा रेलगाड़ियों में आग लगने, रेल सम्पत्ति में आग लगने सम्बन्धी मामलों की जाँच करती है तथा दुर्घटना होने पर राहत के कार्य करती है।

रेल्वे सुरक्षा बल अधिनियम 1957 की धारा 3 के अनुसार रेल्वे सुरक्षा बल का गठन रेल्वे सम्पत्ति के बेहतर संरक्षण और सुरक्षा के लिए किया गया। अधिनियम की धारा की मुख्य ड्यूटियाँ निर्धारित की गई हैं। जो मोटे तौर पर इस प्रकार हैं:

(क) रेल्वे सम्पत्ति की सुरक्षा करना।

(ख) रेल्वे सम्पत्ति के संचालन में किसी भी बाधा को हटाना, रेल्वे सुरक्षा अधिनियम की धारा 12 और 13 के अधीन बल के अधिकारियों और सदस्यों को गिरफ्तारी आदि की सीमित शक्ति प्रदान की गई है।

रेल्वे सम्पत्ति (गैर कानूनी) अधिनियम 1966 से रेल सुरक्षा बल के अधिकारी और सदस्यों को कुछ अतिरिक्त कानूनी शक्तियाँ (जाँच कार्य सहित) प्रदान की गई है। अधिनियम के अधीन रेल्वे की चुराई गई, सम्पत्ति को रखना या रेल्वे के कब्जे से चुराए जाने का पर्याप्त संदेह होने पर अपराध माना जाता है।

सरकार रेल्वे सम्पत्ति की सुरक्षा को अधिक प्रभावी बनाने के लिए इसकी शक्तियों में समय-समय पर वृद्धि करती है।

5.5.10 राजकीय रेल्वे सुरक्षा बल (GRPF)

रेल्वे सुरक्षा बल के अत्यधिक कार्य भार तथा रेल्वे परिवहन के अधिक विस्तारित क्षेत्र को देखते हुये इस बल की स्थापना रेल सुरक्षा बल को सहयोग देने हेतु की गई। इसका प्रमुख कार्य प्लेटफॉर्म पर होने वाली आपराधिक गतिविधियों को रोक कर यात्रियों की सुरक्षा करना है। इस के द्वारा यात्रियों की शिकायतों पर प्राथमिकी सूचना लिखकर छानबीन की जाती है। राजकीय रेल्वे सुरक्षा बल मुख्य रूप से RPF के सहयोगी अंग के रूप में काम करता है। राजस्थान सीमा क्षेत्र में राजकीय रेल्वे सुरक्षा बल राजस्थान पुलिस का ही एक भाग है। इस बल का सर्वोच्च अधिकारी अतिरिक्त महानिदेशक (पुनर्गठन) होता है। रेल्वे पुलिस का संगठन इस प्रकार है:

अतिरिक्त महानिदेशक (CID अपराध शाखा एवं रेल्वेज)

उपमहानिरीक्षक (अपराध एवं रेल्वेज)

पुलिस अधीक्षक (मुख्यालय अजमेर)

उप पुलिस अधीक्षक स्तर के 6 पद सृजित किये गये हैं। ये पद जयपुर, अजमेर, कोटा, जोधपुर, बीकानेर, उदयपुर आदि जिलों में है। इनके अधीन 29 पुलिस स्टेशन एवं

पुलिस चौकियाँ स्थापित है। इनका अधिकारी उपनिरीक्षक एवं निरीक्षक स्तर का अधिकारी होता है।

इसमें सिविल पुलिस के अधिकारी एवं कर्मचारी होते हैं। राजकीय रेल्वे पुलिस बल को राजस्थान पुलिस के समान ही प्रशिक्षण दिया जाता है। इसका मुख्यालय अजमेर में स्थित है। राजकीय रेल्वे पुलिस का कार्य अपने क्षेत्र में जिला पुलिस से लगभग मिलता जुलता है। इसके दो भाग हैं :

- (1) अपराध अनुसंधान सम्बन्धित कार्य
- (2) शांति व्यवस्था सम्बन्धित कार्य

अपराध से सम्बन्धित पुलिस का उत्तरदायित्व अन्वेषण तथा अपराध की रोकथाम करना है, जिसके लिए वे रेलगाड़ियों में संरक्षण के रूप में चलते हैं तथा स्टेशनों पर गश्त करते हैं। राजकीय रेल्वे पुलिस का वेतन भार राजकोष द्वारा वहन होता है।

राजकीय रेल्वे पुलिस बल के कार्य निम्न है

1. इसका उत्तरदायित्व स्टेशनों पर और यात्री गाड़ियों में व्यवस्था बनाये रखना है।
2. स्टेशन की सीमा के भीतर यात्रियों के आगमन की व्यवस्था, विशेष रूप से प्लेटफार्मों पर, टिकट घरों पर, प्रतीक्षालयों में आने जाने वाले यात्रियों को सुरक्षा एवं संरक्षा प्रदान करना होता है।
3. स्टेशन पर आवागमन के साधनों पर नियंत्रण रखना।
4. गाड़ी ठहरने पर आवागमन के साधनों पर नियंत्रण रखना।
5. स्टेशन पर गाड़ियों की देखभाल करना।
6. समाज कंटको को बंदी बनाना, जिनको संक्रामक रोग हो उनको पृथक करना तथा भिक्षुओं को स्टेशन की सीमा के बाहर निकालना।
7. गाड़ी के गन्तव्य स्थान पर पहुंचने पर गाड़ी में यात्रियों की छूटी हुई वस्तुओं की देखभाल करने के लिए प्रत्येक डिब्बे की जांच करना तथा गाड़ी के भीतर सुख-सुविधाओं और फिटिंग का निरीक्षण करना।
8. ट्रेन में यात्रा के दौरान मृत व्यक्तियों को ट्रेन से हटवाना या स्टेशन की सीमा से पृथक करना और यात्रियों को चिकित्सालय ले जाने की व्यवस्था करना।

9. रेल्वे अधिनियम अपराधों के सम्बन्ध में रेल्वे के अधिकारियों को सूचित करना और रेल्वे कर्मचारियों के सम्बन्ध में बुरे आचरण तथा कपट की सूचना देना।
10. रेल्वे अधिकारियों तथा यात्रियों को आवश्यक मदद उपलब्ध करवाना।
11. रेल्वे दुर्घटना की जाँच करना।

5.5.11 रेल्वे चिकित्सा विभाग

रेल्वे कर्मचारियों तथा उनके परिवारों को न्यूनतम दरों पर चिकित्सा सुविधा प्रदान करने के लिए रेल्वे चिकित्सा विभाग की स्थापना की गई। जोन स्तर पर इसका मुख्य अधिकारी चिकित्सा अधिकारी होता है। प्रत्येक जोन में एक मुख्य मण्डल चिकित्सालय तथा डिस्पेन्सरियाँ होती हैं। जहाँ कर्मचारियों का ईलाज होता है। उत्तर पश्चिम रेल्वे के जयपुर स्थित चिकित्सालय को केन्द्रीय अस्पताल का दर्जा प्रदान किए जाने के पश्चात यहा आधुनिक चिकित्सा सुविधाएं एवं अतिविशिष्ट चिकित्सा सुविधाएं प्रदान की जाती है, जिनमें हिप रिप्लेसमेंट, फेकों सर्जरी व यूरोजराईटल सर्जरी प्रमुख है। भविष्य में नी-रिप्लेसमेंट, लेप्रेस्कॉपी सर्जरी जल्दी ही प्रारम्भ करने की योजना है।⁶⁹

5.5.12 हिन्दी राजभाषा विभाग

रेल्वे विभाग के हिन्दी राजभाषा विभाग द्वारा हिन्दी को प्रोत्साहन देने के लिए विभिन्न प्रकार की योजनाएं संचालित की जाती है। जिनमें निम्न प्रमुख हैं—

- (1) हिन्दी टिप्पणी एवं प्रारूप लेखन, निबंध एवं हिन्दी वाद-विवाद प्रतियोगिता।
- (2) रेलमंत्री, हिन्दी निबंध प्रतियोगिता।
- (3) रेल्वे बोर्ड की व्यक्तिगत नकद पुरस्कार योजना।
- (4) राजभाषा सामूहिक नकद पुरस्कार योजना।
- (5) अधिकारियों द्वारा हिन्दी में डिक्टेशन देने पर 1000 रु. का नकद पुरस्कार।
- (6) अंग्रेजी के अतिरिक्त हिन्दी में आशुलिपि और टाईपिंग कार्य करने के लिए प्रोत्साहन भत्ता।
- (7) तकनीकी रेल विषयों पर हिन्दी में मौलिक पुस्तकें लिखने वाले प्रतिभावान रेल कर्मचारियों को प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से हर वर्ष लाल बहादुर शास्त्री

तकनीकी मौलिक लेखन पुरस्कार योजना के तहत 15,000 रु. तक के पुरस्कार प्रदान किये जाते हैं।

- (8) हिन्दी में कथा, उपन्यास और काव्य पुस्तक लेखन पर प्रेमचन्द एवं मैथिलीशरण गुप्त पुरस्कार योजना प्रारम्भ की है। इससे रेल कर्मचारियों की साहित्यिक प्रतिभा तथा अभिरूचि भी सामने आती है।
- (10) हिन्दी के सर्वाधिक प्रयोग करने वाले आदर्श स्टेशन, कार्यालय, वर्कशॉप के लिए रेलमंत्री राजभाषा शील्ड एवं 2,000 रु. नकद पुरस्कार अखिल भारतीय रेल राजभाषा समारोह के अवसर पर प्रदान किया जाता है।

इस प्रकार रेलवे विभाग द्वारा हिन्दी को राज भाषा के रूप में प्रोत्साहित करने के लिए विभिन्न प्रयास किये गये हैं। राजभाषा विभाग द्वारा समय-समय पर विभिन्न पत्र-पत्रिकाओं का प्रकाशन कर रेलवे के विकास तथा कर्मचारियों की मौलिक रचनाओं को प्रोत्साहित करता है।

5.5.13 रेलवे भर्ती बोर्ड

रेलवे कर्मचारियों एवं अधिकारियों की भर्ती के लिए रेलवे भर्ती बोर्ड की स्थापना 1905 में की गई है।⁷⁰ रेलवे की सभी भर्तियों, खल्लासी, गैंगमेन, टिकट कलेक्टर, लोको पायलट, गार्ड, रेलवे सुरक्षा बल तथा अन्य सभी कर्मचारियों की नियुक्ति रेलवे भर्ती बोर्ड करता है। ये बोर्ड रेल मंत्रालय के अधीन कार्य करता है।

उत्तर पश्चिम रेलवे में अधीनस्थ कर्मचारियों की भर्ती करने हेतु जुलाई, 1942 में सर्विस कमीशन की स्थापना की गई। इसके बढ़ते भार के कारण तथा भर्तियों को पारदर्शिता पूर्ण बनाने के लिये 1945 ई. में रेलवे बोर्ड के अधीन बॉम्बे, कलकत्ता, मद्रास तथा लखनऊ में सर्विस कमीशनों का गठन किया गया। ये कमीशन तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों की भर्ती करने के साथ-साथ महाप्रबंधक को अधीनस्थ कर्मचारियों के अनुशासनिक मामलों में सलाह देने का कार्य भी करते हैं। रेलवे कार्य प्रणाली के लिए 1948 ई. में गठित भारतीय रेलवे जाँच समिति ने कमीशन्स के सलाह देने का कार्य हटाने की सिफारिश की, जिससे ये अपना कार्य कुशलता के साथ कर सके। साथ ही कलकत्ता, मद्रास तथा लखनऊ में स्थापित कमीशनों की देखभाल का कार्य बम्बई सर्विस

कमीशन के पास रखा गया । 1949 ई. में वित्तीय समस्याओं के चलते सर्विस कमीशनों की संख्या सीमित कर दी गई। 1953–54 में बॉम्बे, मद्रास, इलाहाबाद एवं कलकत्ता में चार कमीशन पुनः गठित किये गये। 1973 ई. में उत्तर पूर्व रेल्वे की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये मुजफ्फरपुर में तथा इसी वर्ष कलकत्ता सर्विस कमीशन की स्थापना की गई। 1978 ई. में दक्षिण मध्य रेल्वे के लिए सिकंदराबाद में सर्विस कमीशन बनाया गया। उत्तरी सीमान्त रेल्वे में कर्मचारियों की भर्ती, रेल्वे द्वारा नियमित भर्ती समिति के द्वारा की जा रही थी। 1978 ई. में यह कार्य गुवाहाटी सर्विस कमीशन के गठन के पश्चात समाप्त हो गया। 1980 ई. में बेंगलोर सर्विस कमीशन, 1981 ई. में दानापुर में, 1983 ई. में अहमदाबाद, अजमेर, भोपाल, भुवनेश्वर, चंडीगढ़, जम्मू, श्रीनगर (लेह में) एवं त्रिवेन्द्रम में सर्विस कमीशन स्थापित किये गये। 1984 ई. में मालदा, गोरखपुर तथा राँची में सर्विस कमीशन स्थापित किये। 1985 ई.में सर्विस कमीशन का नाम बदलकर रेल्वे भर्ती बोर्ड कर दिया गया। इन रेल्वे भर्ती बोर्ड पर नियंत्रण के लिए रेल्वे भर्ती कंट्रोल बोर्ड (RRCB) गठित किया गया। इसका प्रमुख कार्य सभी भर्ती बोर्डों तथा रेल मंत्रालय के मध्य समन्वय स्थापित करना है। 2008 ई. में बिलासपुर रेल्वे भर्ती बोर्ड स्थापित किया गया। वर्तमान में रेल भर्ती बोर्डों की संख्या 20 है।

संदर्भ एवं टिप्पणियाँ

1. सी.एन.वकील, इकनोमिक कौंसीक्वेंसेंस ऑफ डिवाडेड इण्डिया, पृष्ठ संख्या, 402-403
2. राजस्थान स्टेट गजेटियर, वॉल्यूम III डायरेक्टड डिस्ट्रिक्ट गजेटियर ऑफ राजस्थान, जयपुर, (1996) पृष्ठ संख्या, 446
3. राजस्थान स्टेट गजेटियर, वॉल्यूम III डायरेक्टड डिस्ट्रिक्ट गजेटियर, गवर्नमेंट ऑफ राजस्थान, जयपुर, (1996) पृष्ठ संख्या 494,95
4. पाण्डे, राम, रेल्वे इन राजपूताना, शोधक मालवीय नगर, जयपुर, 1982, पृष्ठ संख्या 76
5. वहीं,
6. पाण्डे, राम, रेल्वे इन राजपूताना, शोधक मालवीय नगर, जयपुर, 1982, पृष्ठ संख्या 79
7. टेक्नो, इकॉनोमिक सर्वे ऑफ राजस्थान, पृष्ठ संख्या 276
8. पाण्डे, राम, रेल्वे इन राजपूताना, शोधक मालवीय नगर, जयपुर, 1982 पृष्ठ संख्या 80
9. पाण्डे, राम, रेल्वे इन राजपूताना, शोधक मालवीय नगर, जयपुर, 1982 पृष्ठ संख्या 81
10. राजस्थान स्टेट गजेटियर, वॉल्यूम III डायरेक्टड डिस्ट्रिक्ट गजेटियर गवर्नमेंट ऑफ राजस्थान, जयपुर (1996), पृष्ठ संख्या 447,48
11. राजस्थान पत्रिका, 1 अप्रैल, 1993
12. पंत, ट्रांसपोर्ट प्रॉब्लम ऑफ इण्डिया, पृष्ठ संख्या 49
13. पाण्डे, राम, रेल्वे इन राजपूताना, शोधक मालवीय नगर, जयपुर, 1982, पृष्ठ संख्या 75
14. राजस्थान स्टेट गजेटियर, वॉल्यूम III डायरेक्टड डिस्ट्रिक्ट गजेटियर, गवर्नमेंट ऑफ राजस्थान, जयपुर (1996), पृष्ठ संख्या 448
15. वहीं
16. राजस्थान पत्रिका, 1 अप्रैल, 1993
17. राजस्थान स्टेट गजेटियर, वॉल्यूम III डायरेक्टड डिस्ट्रिक्ट गजेटियर, गवर्नमेंट ऑफ राजस्थान, जयपुर, (1996) पृष्ठ संख्या 440
18. भारतीय रेल एक परिचय, रेल पत्रिका, पृष्ठ संख्या 24
19. वहीं,
20. वहीं,
21. भारतीय रेल एक परिचय, रेल पत्रिका, पृष्ठ संख्या 25

22. शर्मा, मथुरालाल, हिस्ट्री ऑफ जयपुर स्टेट, राजस्थान इन्स्टीट्यूट ऑफ हिस्टोरिकल रिसर्च 1969 ई., राय, असीम कुमार, हिस्ट्री ऑफ द जयपुर सिटी, प्रकाशन मनोहर, पृष्ठ सं. 1978
23. थार रेल, रेल पत्रिका, उत्तर पश्चिम रेल्वे, जयपुर, पृष्ठ संख्या 14
24. थार रेल, रेल पत्रिका, उत्तर पश्चिम रेल्वे, जयपुर, पृष्ठ संख्या 17
25. थार रेल, रेल पत्रिका, उत्तर पश्चिम रेल्वे, जयपुर, पृष्ठ संख्या 15
26. थार रेल, रेल पत्रिका, उत्तर पश्चिम रेल्वे, जयपुर, पृष्ठ संख्या 16
27. भटनागर, के.पी., ट्रांसपोर्ट इन मॉडर्न इण्डिया, किशोर पब्लिशिंग हाउस, कानपुर 1951 ई., 1953 ई. पृष्ठ संख्या 142
28. वही
29. वही
30. वही
31. वही
32. वही
33. भारतीय रेल: एक परिचय, रेल पत्रिका, पृष्ठ संख्या 24
34. वही
35. वही
36. वही
37. वही
38. वही
39. वही
40. वही
41. वही
42. पाठक, दिनेश शशि, भारतीय रेल—इतिहास एवं उपलब्धियाँ, जानवी प्रकाशन दिल्ली, पृ. सं. 9
43. भटनागर, के.पी., ट्रांसपोर्ट इन मॉडर्न इण्डिया, किशोर पब्लिशिंग हाउस, कानपुर, 1951 ई., 1953 ई. पृष्ठ संख्या 86
44. भटनागर, के.पी., ट्रांसपोर्ट इन मॉडर्न इण्डिया, किशोर पब्लिशिंग हाउस, कानपुर, 1951 ई., 1953 ई., पृष्ठ संख्या 89
45. भटनागर, के.पी., ट्रांसपोर्ट इन मॉडर्न इण्डिया, किशोर पब्लिशिंग हाउस, कानपुर, 1951, 1953, पृष्ठ संख्या 161
46. थार रेल, रेल पत्रिका, उत्तर पश्चिम रेल्वे, जयपुर, पृष्ठ संख्या 17

47. थार रेल, रेल पत्रिका, उत्तर पश्चिम रेलवे, जयपुर, पृष्ठ संख्या 18
48. थार रेल, रेल पत्रिका, उत्तर पश्चिम रेलवे, जयपुर, पृष्ठ संख्या 19
49. वही
50. सीकर-लुहारू रेल खण्ड के आमान परिवर्तन का शुभारम्भ एवं जयपुर-सीकर-चूरू रेल खण्ड के आमान परिवर्तन का शिलान्यास पत्र, उत्तर पश्चिम रेलवे जयपुर, 26 फरवरी, 2011
51. थार रेल, रेल पत्रिका, उत्तर पश्चिम रेलवे, जयपुर, पृष्ठ संख्या 24
52. थार रेल, रेल पत्रिका, उत्तर पश्चिम रेलवे, जयपुर, पृष्ठ संख्या 18
53. थार रेल, रेल पत्रिका, उत्तर पश्चिम रेलवे, जयपुर, पृष्ठ संख्या 23
54. वही
55. भारतीय रेल एक परिचय, रेल पत्रिका, पृष्ठ संख्या 109
56. भारतीय रेल एक परिचय, रेल पत्रिका, पृष्ठ संख्या 110
57. भारतीय रेल एक परिचय, रेल पत्रिका पृष्ठ संख्या 110
58. भारतीय रेल एक परिचय, रेल पत्रिका, पृष्ठ संख्या 109
59. भारतीय रेल एक परिचय, रेल पत्रिका, पृष्ठ संख्या 110
60. इन्टरनेट बेवसाईट, इन्डियन रेलवे, www.indianrailway.gov.in
61. पत्र संख्या 2005/T.G.I./20/ अपग्रेडेशन, रेलवे बोर्ड ऑफ इण्डिया, 21 मार्च, 2006
62. इन्डियन रेलवे इन्वेस्टमेन्ट प्रमोशन एण्ड इन्फ्रास्ट्रक्चर डवलपमेंट सेल, गवर्नमेंट ऑफ इन्डिया, पृष्ठ संख्या 06
63. मॉर्डनाइजेशन ऑफ ब्रिटिश रेलवे द सिस्टम ऑफ इल्कोट्रोनिफिकेशन ऑफ ब्रिटिश रेलवे, लंदन, ब्रिटिश ट्रांसपोर्ट कमीशन, 1956 ई.
64. गजेटियर ऑफ इण्डिया, राजस्थान, बाड़मेर, गवर्नमेंट, सेन्ट्रल प्रेस राजस्थान जयपुर, पृष्ठ संख्या 179
65. गजेटियर ऑफ अजमेर, गवर्नमेंट, सेन्ट्रल प्रेस राजस्थान जयपुर, पृष्ठ संख्या 499
66. जैन, गणेश, पुलिस संगठन एवं सामान्य ज्ञान, एज्यूकेशनल पब्लिशर्स 224 शिवानी नगर, मदनगंज, किशनगढ़, अजमेर
67. वही
68. वही
69. वही
70. ठाकुर, एग्नेस, भारत का आर्थिक इतिहास, 1757-1950, मध्यप्रदेश हिन्दी ग्रन्थ अकादमी 2003, पृष्ठ संख्या 186

अध्याय 6

राजस्थान में रेल्वे की भूमिका

(स्थापना काल से बीसवीं शताब्दी तक)

- 6.1 राजनीतिक क्षेत्र में (जन जागरण एवं राष्ट्रवाद के विकास में)।
- 6.2 सामाजिक क्षेत्र में।
- 6.3 आर्थिक क्षेत्र में।
- 6.4 वैचारिक क्रांति के क्षेत्र में।

6.1 राजनैतिक क्षेत्र में (जन जागरण एवं राष्ट्रवाद के विकास में)

भारत में अंग्रेजों का आगमन 1600 ई. में प्रारम्भ हो गया था। अकबर के समय में राल्फ फिच¹, जहाँगीर के समय में विलियम हाकिन्स² और सर टामस रो³, इन अंग्रेज यात्रियों ने भारत में व्यापारिक सुविधायें प्राप्त करने के लिए यात्राएँ की और अन्ततः अपने उद्देश्य में सफल रहे। अंग्रेजों ने भारत के सूरत, कालीकट और मछलीपट्टनम में अपनी व्यापारिक कोठियाँ स्थापित की तथा व्यापार आरम्भ किया। इन व्यापारिक कोठियों की आड़ में अंग्रेजों ने भारत पर राजनैतिक प्रभुसत्ता स्थापित करने का स्वप्न देखा।

1757 में प्लासी और 1764 में बक्सर के युद्ध की परिस्थितियाँ अंग्रेजों के पक्ष में रही, जिससे उन्हें अपनी राजनैतिक महत्वकाक्षाओं को पूरा करने का अवसर प्राप्त हुआ। इन युद्धों से अंग्रेजों को भारतीय नरेशों की संकीर्ण मानसिकता, आपसी द्वेष तथा पारस्परिक युद्धों में अपनी शक्ति नष्ट करने का आभास हो गया। मुगल साम्राज्य के पतन तथा मराठों की पराजय के परिणाम स्वरूप भारत में कोई भी ऐसी शक्ति नहीं बची थी, जो इन अंग्रेजी व्यापारियों का सामना कर सके। भारत की इस राजनैतिक शून्यता ने चलते अंग्रेजों को अपना स्वप्न पूरा करने अवसर प्रदान किया। भारत की कमजोर राजनैतिक स्थिति का फायदा उठाकर अंग्रेजों ने यहाँ राजनैतिक प्रभुत्व स्थापित करने का प्रयास किया। जिसमें वे अन्ततः सफल रहे। सर्वप्रथम बंगाल, अवध, बिहार और दिल्ली पर अधिकार करने के पश्चात उन्होंने सम्पूर्ण भारत पर अपना राजनैतिक प्रभुत्व स्थापित कर लिया। इसे भाग्य की विडम्बना ही कहेंगे, कि मुठ्ठी भर अंग्रेज विशाल भारतीय उपमहाद्वीप पर अधिकार करने तथा राजनैतिक प्रभुसत्ता स्थापित करने में सफल रहे एवं 200 वर्षों तक यहाँ सफलतापूर्वक शासन किया।

अंग्रेजों ने भारत का आर्थिक शोषण किया, मगर इसके साथ ही भारत के आधुनिकीकरण का प्रयास भी किया। भारत में स्थापित रेल परिवहन, डाक तार विभाग, हवाई परिवहन आदि अंग्रेजों के आधुनिकीकरण के प्रयासों का हिस्सा था।

अंग्रेजों ने सम्पूर्ण भारत में एक समान कानून प्रणाली लागू की, जिससे सम्पूर्ण भारत राजनैतिक दृष्टि से पहली बार एकता के सूत्र में बंधा। डाक तार, रेल परिवहन, वायु परिवहन ने भी दूरियों को कम करके तथा अपने विचारों को अभिव्यक्त करके भी भारत में राजनैतिक एकता स्थापित करने का प्रयास किया। भारत में छापे खाने की स्थापना भले ही पुर्तगालियों के द्वारा की गई, परन्तु विचार अभिव्यक्ति बड़े स्तर पर अंग्रेजों के कारण ही संभव हो पायी। अंग्रेजों द्वारा किये गये समान शिक्षा व्यवस्था के प्रयासों तथा भारतीय समाज सुधारकों के प्रयासों ने सम्मिलित रूप से भारतीय जनमानस को जाग्रत करने का प्रयास किया। इससे एक नये वर्ग का उदय हुआ, जो बौद्धिक स्तर पर स्वतंत्र चिन्तन करता था और जो भारत को एक स्वतंत्र देश के रूप में देखना चाहता था।

1853 ई. में भारत में आधुनिकीकरण के प्रथम चरण में हुई रेल परिवहन की स्थापना भले ही अंग्रेजों ने आर्थिक लाभ कमाने के उद्देश्यों से की थी, अंग्रेजों को भारत पर अपना राजनैतिक नियंत्रण मजबूत करने में भी इससे महत्वपूर्ण सहायता मिली। सन् 1857 की क्रांति के समय अंग्रेजों को भारत में अपनी वास्तविक स्थिति का अनुभव हुआ। भारतीय राजाओं ने उनका साथ न दिया होता तो वे क्रांति की बाढ़ में तिनके की तरह बह जाते। इस संकट के समय कैनिंग ने कहा था, यदि सिन्धिया भी विद्रोह में शामिल हो जाता, तो मुझे कल ही बिस्तर गोल करना पड़ता।⁴ भारत के विभिन्न भागों में होने वाले विद्रोह को कम से कम समय में दबाने के लिए अंग्रेजी फौजों को एक जगह से दूसरी जगह पहुँचाने में रेल परिवहन ने महत्वपूर्ण योगदान दिया।

राजपूताना में भी रेल परिवहन की स्थापना विकास तथा डाक-तार विभाग ब्रिटिश सत्ता के प्रत्यक्ष सूचक थे। रेल लाईनों के इर्द-गिर्द का क्षेत्र, प्लेटफार्म तथा गाड़ी में तैनात पुलिस, रेलवे मजिस्ट्रेट अधिकार क्षेत्र में होता था। वे सब ब्रिटिश सत्ता के प्रतिनिधि के रूप में देखे जाते थे, रेल परिवहन की स्थापना से पॉलिटिकल एजेन्ट

एवं ए.जी.जी. के विभिन्न रियासतों में अधिक दौरे होने लगे। जहाँ पहले वे कई वर्षों में रियासत में आते थे, वहीं रेल परिवहन के कारण एक वर्ष में कई बार दौरे पर आने लगे, जिससे रियासतों के प्रशासन में उनका हस्तक्षेप बढ़ गया और भारत में ब्रिटिश साम्राज्य को दृढ़ता प्राप्त हुई।

रियासतों में रेल सेवा के प्रारम्भ होने से यहाँ वायसराय का आना सुगम हो गया और उनके दौरे पर आने से रियासतों के शासकों पर उसका नियंत्रण मजबूत हो गया। वायसराय लॉर्ड रिपन 1881, लॉर्ड डाफरिन एवं लेडी डाफरिन ने 1885 में कई रियासतों का दौरा किया।⁵ बाद में लॉर्ड कर्जन 1902, लॉर्ड मिन्टो 1906, लॉर्ड हाडिंग्ज 1912, लॉर्ड चैम्सफोर्ड 1916, लॉर्ड रीडिंग 1923, इर्विन 1930, लॉर्ड विलिंगडन 1932 और लॉर्ड लिनलिथगो ने 1940 में भी राजपूताना की रियासतों का दौरा किया।⁶ लॉर्ड डलहौजी की नीति थी कि, प्रारम्भ में प्रमुख रेल मार्गों का ही निर्माण किया जाए, ताकि प्रमुख रेल मार्गों के माध्यम से सभी सैन्य केन्द्र व छावनियाँ आपस में जुड़ जाये।⁷ ताकि विद्रोह के समय अंग्रेजी सेना को वहाँ पहुँचने में आसानी हो तथा कम से कम समय में विद्रोह दबाया जा सके और सरकार का प्रभुत्व यथावत् बना रहे। कोटा में 15 अक्टूबर, 1857 को कोटा राज पलटन ने अंग्रेजी सेना को बुरी तरह हराया।⁸ जनश्रुति के अनुसार कोटा महाराव के इशारे पर ए.जी.जी. मेजर बर्टन, उसके दो पुत्रों तथा एक चिकित्सक की हत्या कर दी गई। कोटा पाँच माह तक क्रांतिकारियों के अधिकार में रहा। उसके पश्चात जनरल रॉबर्टसन ने विद्रोही सेना को पराजित कर कोटा पर पुनः कब्जा किया। कोटा के विप्लव को सफलता इसलिए मिली, क्योंकि उस समय तक हाड़ौती क्षेत्र में परिवहन के साधनों की कमी थी। रेल परिवहन व अन्य तीव्रगामी साधनों की कमी के कारण जनरल रॉबर्टसन को वहाँ पहुँचने में समय लग गया। इससे क्रांतिकारी कोटा रियासत पर छः माह तक अधिकार रख सके।

भारत में अपने शासन को दृढ़ता प्रदान करने के लिए अंग्रेजों ने भारत में रेल परिवहन को स्थापित किया। उसी रेल परिवहन के विकास ने 1857 से 1947 तक भारत में राजनैतिक जागृति उत्पन्न की, परिणामस्वरूप भारत स्वतंत्र हो सका। रेल यातायात प्रारम्भ होने से राजाओं तथा आम नागरिकों में राजनैतिक जागृति आयी। राजा, महाराजा

रेलों के माध्यम से अन्य रियासतों की यात्राएँ करने लगे, जिससे शासकों में आपसी तालमेल स्थापित हुआ, वे एकजुट होकर अंग्रेजों के विरुद्ध संघर्ष करने को तैयार हुए। रेल यात्राओं से उनमें चेतना का प्रसार हुआ। झालावाड़ के राजराणा 1884-85 में लेफ्टिनेंट कर्नल हरबर्ट के साथ कलकत्ता गये, जहाँ उन्होंने वायसराय से भेंट की। उसके बाद राजराणा बम्बई जाकर वहाँ के गवर्नर से मिले।⁹ बीकानेर के महाराजा गंगासिंह ईगर्टन के साथ 1896 में दिल्ली, लाहौर, आगरा, इलाहाबाद, बनारस, कलकत्ता, दार्जिलिंग, लखनऊ व आबू गये।¹⁰ 1881 ई. में जयपुर के महाराजा कलकत्ता गये, वहाँ पर वायसराय से मिले।¹¹ इन यात्राओं से उन्हें न केवल रेल की उपयोगिता का अहसास हुआ, बल्कि बाहरी दुनिया का ज्ञान भी हुआ। प्रशासनिक रिपोर्ट, महकमा खास कोटा के अनुसार संवत् 1902 में बीकानेर के महाराज ने दयालुता पूर्वक कोटा महाराजा के कोटा आने का निमंत्रण स्वीकार किया। वे 22 अप्रैल, संवत् 1902 को बून्दी से सुबह कोटा आये तथा तीन मई को अटरू होते हुए वापस चले गये।¹² इन यात्राओं के माध्यम से शासक तथा जन-सामान्य के मध्य सम्पर्क बढ़ा, जिससे सामूहिक विचारों का जन्म हुआ।

जन सामान्य भी रेलों के माध्यम से एक स्थान से दूसरे स्थान तक शीघ्रता से पहुँचने लगा, जिससे वे दूसरे को जानने-समझने लगे। 1901 से 1947 तक रेल्वे परिवहन के विकास ने भारत को राजनैतिक रूप से एकीकृत कर दिया। भारत के स्वतंत्रता प्रिय नेताओं ने भी रेलों के माध्यम से यात्राएँ की। असहयोग आन्दोलन, सविनय अवज्ञा आन्दोलन तथा भारत छोड़ो आन्दोलन को सफल बनाने में रेल परिवहन का महत्वपूर्ण योगदान था। रेलों के माध्यम से ही नागरिक शीघ्रता से आन्दोलन स्थल पर पहुँच पाने में सफल हो पाये थे। जिसका दमन करना अंग्रेज सरकार के लिए सिरदर्द साबित हुआ। क्रांतिकारी भी रेलों के माध्यम से पूरे भारत में अपनी विचारधारा को फैलाने तथा क्रांतिकारी घटनाओं को अंजाम देने में सफल रहे। रेल परिवहन प्रारम्भ होने से हजारों किलोमीटर की दूरियाँ जो कई दिनों व घण्टों में होती थी, अब कम समय में होने लगे। जिससे लोगों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर आने-जाने में कम समय लगने लगा। लोगों की विचार अभिव्यक्ति बढ़ी। अब लोग आपस में जल्दी-जल्दी मिलने लगे और अपने विचार एक दूसरे के साथ बाँटने लगे। यदि भारत के स्वतंत्रता

आन्दोलन की सफलता का एक कारण रेल सेवा की भारत में स्थापना को माना जाये तो कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी।

6.2 सामाजिक क्षेत्र में

रेलों के विकास में कुछ स्वस्थ सामाजिक प्रभाव डाले। डॉ. देसाई के अनुसार रेलों ने भारतीय जनता में राष्ट्रीय भावना तथा एकता को जन्म दिया। देश के विभिन्न क्षेत्रों में रहने वाली जनता को एकता के सूत्र में बांधने का श्रेय बड़ी सीमा तक रेलों को ही है।¹³ अंग्रेजी नियंत्रण स्थापित होने से पूर्व भारतीय सामाजिक ढाँचा प्रायः स्थिर और अपरिवर्तनशील था। भारतीय समाज मुख्य रूप से चार वर्गों में बँटा हुआ था। ब्राह्मण, क्षत्रिय, वैश्य, शुद्र सभी के अपने कार्य तथा नियम निश्चित थे। समय के साथ-साथ इनमें नई जातियों का उद्भव हुआ तथा जातिगत जटिलताएँ बढ़ी। एक जाति का दूसरी जाति के साथ व्यवहार करना, उठना-बैठना, खाना-पीना यहाँ तक की बात करना भी कठिन था। एक ही समाज, सभ्यता के लोग जातिगत द्वेषता के कारण एक ही स्थान पर रहते हुए अपने दिलों में हजारों किलोमीटर की दूरियाँ बनाये हुए थे।

रेल परिवहन के विकास ने इन दूरियों को कम करने का प्रयास किया। जाति प्रथा ने समाज की गतिशीलता को रोक दिया था। अगर ये कहा जाये की भारत की परतंत्रता की नींव इसी जाति प्रणाली के कारण थी, तो यह कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी, क्योंकि समाज में मात्र क्षत्रियों का यह दायित्व था कि वे शत्रुओं से रक्षा करें और क्षत्रियों की संख्या सामान्य जन के अनुपात में कम थी। अगर समाज के सभी वर्ग एक साथ मिलजुल कर लड़ते तो शायद यह संभव था कि भारतीयों को वर्षों तक विदेशी गुलामी का सामना नहीं करना पड़ता।

इस दशा को सुधारने में समाज सुधारकों के प्रयास बहुत हद तक सफल रहे। परन्तु अधिकांश सफलता तो रेल परिवहन के विकास से मिली। रेलों में यात्राओं के समय डिब्बों में अनेक धर्म व जाति के लोग एक साथ बैठने लगे, एक साथ बैठने से छुआछुत व जाति प्रथा में धीरे-धीरे शिथिलता आना स्वाभाविक था। एक गाँव या स्थान से अनेक लोगों के एक साथ सफर करने से आपसी विचारों को, धर्म को जानने से जाति प्रथा सम्बन्धी उनके विचारों में शिथिलता आई। एक स्थान पर आमने-सामने घण्टों बैठकर

भला कब तक चुप रहते? एक दूसरे के विचारों को जानना, उन्हें समझना तो विचारों में परिवर्तन आना स्वाभाविक ही था। ब्रिटिश सरकार तथा निजी रेल्वे कम्पनियों के द्वारा प्लेटफार्म, प्रतिकालयों का निर्माण यात्रियों की सुविधा के लिए करवाया गया। जहाँ लोग घण्टों बैठ कर रेलों की प्रतीक्षा किया करते थे तथा आपस में विचार विमर्श भी करते थे। उदयपुर स्टेशन के बाहर महाराणा द्वारा पहली सराय का निर्माण करवाया गया।¹⁴ इन सरायों में सभी जाति-धर्म के लोग एक साथ रहते थे।

रेलों के परिचालन से शहरीकरण की भावना को भी बल मिला। रेलों के माध्यम से काम की तलाश में श्रमिक शहरों की तरफ आने लगे, रेल लाईनों के पास बड़ी संख्या में लोगों के बसने से नई कॉलोनियों का निर्माण हुआ। इन कॉलोनियों में सभी जाति, धर्म के लोग एक साथ रहते थे। दूरियाँ होने पर भी आवश्यकता अनुसार आपस में उन्हें मिलना ही पड़ता था। इससे कॉलोनियों में सभी जातियों की संस्कृति व परम्पराओं को आपस में जानने व समझने का अवसर प्राप्त हुए, जिससे लोगों में जाति प्रथा की भावना कम होने लगी। रेल लाईनों के किनारे विभिन्न नये नगरों की बसावट हुई। आज जितने भी नगर या गाँव हमें रेल लाईन के पास मिलते हैं, वे उन्हीं मजदूरों द्वारा बसाये हुये हैं जो काम की तलाश में शहर आये थे।

शहरों की तरफ लोगों के पलायन ने जहाँ शहरीकरण को बढ़ावा दिया, वहीं शहर में काम के अवसरों में कमी आयी जिससे शहरों में बेरोजगारी बढ़ी। सस्ते मजदूर मिलने से जहाँ एक तरफ रेलों का निर्माण कार्य तीव्र गति से हुआ, वहीं मजदूरी कम होने से उनके जीवन स्तर में गिरावट आयी। रेल्वे द्वारा विभिन्न डिस्पेन्सरियों तथा स्कूलों का निर्माण करवाया गया। जहाँ विभिन्न जाति व समाज के लोगों का बिना किसी धार्मिक भेदभाव के ईलाज होता था तथा बच्चे शिक्षा प्राप्त करते थे। इससे समाज में गतिशीलता आयी। एडमिनिस्ट्रेशन रिपोर्ट जोधपुर, 1890, में जोधपुर रेल्वे द्वारा स्कूल तथा अस्पताल खोलने की बात कही गई है।¹⁵ रेल्वे कॉलोनी कोटा में वर्तमान में रेल्वे कर्मचारियों के बच्चों की शिक्षा के लिये रेल्वे द्वारा स्कूल संचालित है।

रेल्वे में साथ-साथ यात्रा करने से रूढ़िवादी सोच में परिवर्तन हुआ। अतः सामाजिक बंधन भी शिथिल हो गये। रेल्वे की तीव्र गति ने समाज को भी गतिशीलता प्रदान की। समाज को सांस्कृतिक, राजनैतिक एकीकरण प्रदान किया। लोगों के विचार तीव्र गति से एक स्थान से दूसरे स्थान पर पहुँच पाये। लोग पहले नजदीक के गाँव में ही विवाह करते थे, अब अन्तर्राज्य विवाह भी होने लगे। इससे अन्तर्राज्य संस्कृति का विकास हुआ। रेल्वे के विकास के कारण विकसित रेल्वे कॉलोनियों, रेल्वे शहरों का विकास हुआ। जिसमें विभिन्न जाति व समाज के लोग साथ-साथ रहते थे। आज भी रेल्वे कॉलोनियों में सम्पूर्ण भारतीय संस्कृति, रीति-रिवाजों को एक स्थान पर देखा जा सकता है। होली, दीपावली आदि विशेष राष्ट्रीय त्योहारों के साथ-साथ इन कॉलोनियों में क्षेत्रीय त्योहार पोंगल, ओणम, बैशाखी, छट आदि भी मनाये जाते हैं, जिनमें सभी जाति वर्ग के लोग शामिल होते हैं। देश जाती-पाती, छुआछूत आदि का अन्त करने तथा भारतीय जनता को सामाजिक दृष्टिकोण को व्यापक बनाने में रेलों का बहुमूल्य योगदान है।¹⁶

6.3 आर्थिक क्षेत्र में

भारत में रेल्वे का विकास ब्रिटिश सरकार ने अपने आर्थिक लाभ के लिए किया था। प्रारम्भ में रेल्वे लाईनें भारत के शोषण का मार्ग सिद्ध हुई, परन्तु बाद में इन्हीं लाईनों के माध्यम से भारत का आर्थिक विकास भी हुआ।

अठारहवीं सदी में रेल्वे की विचारधारा अंग्रेजों के आर्थिक हितों से प्रभावित थी। इंग्लैण्ड में इस समय मुक्त व्यापार तथा औद्योगिक प्रगति का प्रभाव था। फलस्वरूप अंग्रेजी सरकार भारत से अधिक से अधिक कच्चे माल का आयात व उत्पादित माल का निर्यात चाहती थी। अठारहवीं सदी में इंग्लैण्ड में उद्योगों को सुरक्षित रखने के लिए भारत द्वारा निर्मित वस्तुओं के इंग्लैण्ड में आयात पर प्रतिबन्ध था। ईस्ट इण्डिया कम्पनी द्वारा भारत से निर्यात हुई वस्तुओं से यूरोप के बाजारों का स्वरूप बदल गया और इंग्लैण्ड के सामान्य व्यापारियों को भारत में व्यापार करने की पूरी छूट प्रदान कर दी। इसका एक प्रभाव तो यह हुआ कि भारत में इंग्लैण्ड की उत्पादित वस्तुओं का आयात बढ़ा और दूसरी ओर भारत में निर्मित वस्तुओं के निर्यात में भारी कमी आ गई। इसके

स्थान पर कच्चे माल का निर्यात बढ़ा। उदाहरणार्थ 1794 ई. में भारत में आयात किये गये वस्त्रों का मूल्य केवल 156 पौण्ड था जो 1813 में 1 लाख पौण्ड से अधिक हो गया था।¹⁷ 1819 में इंग्लैण्ड से केवल 8 लाख गज के लगभग कपड़ा आयात किया जाता था। 1835 में आयात 5 करोड़ 17 लाख गज से अधिक हो चुकी थी। इसके विपरित 1814 में 1,26,60000 गज कपड़ा भारत से निर्यात किया जाता था, जो 1835 में घटकर केवल 3 लाख गज रह गया।¹⁸

भारतीय व्यापार एवं उद्योग जगत के इस बदलते स्वरूप पर मुख्य रूप से रेल परिवहन के विकास का प्रभाव पड़ा परिवहन सुविधा के बिना भारी वस्तुएं एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाना संभव नहीं हो सकता था। इस समस्या के समाधान एवं भारत के औद्योगिक विकास की प्रक्रिया में वृद्धि करने के लिए तत्कालीन अंग्रेजी प्रशासन ने भारत में रेलों के विकास की योजना बनाई। इसलिए अंग्रेजों को भारत के आधुनिक विकास अथवा आधुनिकीकरण करने का श्रेय दिया जाता है।

1844 ई. के लगभग रेलों के निर्माण को व्यापारिक अथवा राजनैतिक हितों के लिए उचित ठहराया गया था। सेनाओं को एक स्थान से दूसरे स्थान पर भेजने, उपद्रवों को शान्त करने, साम्राज्य को सुरक्षित रखने में रेलों के महत्व को स्पष्ट करते हुए लॉर्ड हॉर्डिंग्स ने संचालकों को रेल निर्माण को प्रोत्साहन देने के लिए लिखा। सर चार्ल्स वुड ने रेलों के विस्तार का समर्थन इसलिए किया था कि, भारत के कपास उत्पादन वाले क्षेत्रों से निर्यात बढ़ सकेगा। इस प्रकार रेलों के माध्यम से कच्चे माल का निर्यात अधिक बढ़ सकता था और भारतीय उपनिवेश को इंग्लैण्ड की अर्थव्यवस्था के अधीन बनाने में भारी सहयोग मिल सकता था।¹⁹

रियासतों को रेल मार्गों के निर्माण में काफी धन व्यय करना पड़ा, जिसके लिए कई बार ऋण भी लेना पड़ता था। निर्माण के लिए मशीनरी, रनिंग स्टाफ और अन्य सामान के लिए ब्रिटिश कम्पनियों पर ही निर्भर रहना पड़ता था। यहाँ तक की पटरी के सहारे बिछाने के लिए लकड़ी के स्लीपर्स भी इंग्लैण्ड से मंगाने पड़ते थे। रेल से आने-जाने वाले मार्ग पर चुँगी की समाप्ति के कारण रियासतों को वित्तीय हानि उठानी

पड़ी थी। रेल्वे का राजस्थान में विकास रियासतों के लिए द्विधारी तलवार सिद्ध हो रहा था। एक ओर तो रेलों से आर्थिक विकास हो रहा था। वहीं दूसरी ओर उनका आर्थिक शोषण हो रहा था।

रेल सेवा द्वारा पूरा देश अन्य रियासतों एवं शहरों से जुड़ गया, जिससे व्यापार में वृद्धि हुई। नमक के स्रोतों पंचभद्रा व साँभर तक रेल लाईनों के निर्माण से ब्रिटिश सरकार को काफी लाभ हुआ।

भारतीय अर्थव्यवस्था कृषि प्रधान ग्रामीण व्यवस्था रही है। प्राचीन काल तथा मध्यकाल में ग्राम पूर्ण रूप से आत्मनिर्भर थे। ग्रामीणों की सम्पूर्ण आवश्यकताएं गाँवों में ही पूर्ण हो जाती थी। उन्हें अन्य किसी पर निर्भर रहने की आवश्यकता नहीं थी। गाँवों में बहुतायत से कुटीर उद्योग थे, जिनसे ग्रामीणों को रोजगार मिलता था तथा अपनी आजीविका के साधन प्राप्त होते थे। राजस्थान में कढ़ाई, बुनाई, छपाई, पीतल का काम, मीनाकारी, कोप्ताकारी, हाथी दांत का काम बहुतायत से होता था। अंग्रेजों के आने से पहले हस्तकलाएँ अपने चरम पर थी। सूती वस्त्र उद्योग अपने उच्च स्तर पर था। घर-घर में करघे लगे हुए थे। परन्तु अंग्रेजों की शोषणकारी आर्थिक नीतियों ने कुटीर उद्योगों एवं हस्तशिल्पों को नष्ट कर दिया। अंग्रेजों ने 1813 के बाद एकतरफा मुक्त व्यापार की नीति भारत पर लाद दी और ब्रिटिश विनिर्मित वस्तुओं विशेषकर सूती वस्त्रों से बाजार पाट दिया। आदिम तरीकों से बनी भारतीय वस्तुएं भाप से चलने वाली शक्तिशाली मशीनों द्वारा बड़े स्तर पर बनाई गई वस्तुओं की प्रतिद्वंद्विता में नहीं टिक सकी।²⁰ 174 भारतीय उद्योगों विशेषकर ग्रामीण दस्तकारी उद्योगों की बर्बादी, रेल्वे के विकास के कारण तीव्र गति से हुई। रेल्वे द्वारा ब्रिटिश विनिर्मित वस्तुओं के सुदूर गाँवों में पहुँचने से परम्परागत उद्योगों की जड़ें उखड़ गयीं।²¹

अमरीकी लेखक डी.एच. बुकानन ने लिखा है, अलग-अलग रहने वाले स्वावलम्बी गाँव के कवच को इस्पात की रेल ने बेध दिया तथा उसकी प्राण शक्ति को क्षीण कर दिया।²² रेल परिवहन विकास से सूती वस्त्र उद्योग ही नहीं रेशमी और ऊनी वस्त्र उद्योग भी नष्ट प्रायः हो गये। इनके साथ-साथ लोहा, मिट्टी के बर्तन, सीसा, कागज, धातु, जहाजरानी, तेलघानी, चमड़ा शोधन और रंगाई उद्योग भी रेल परिवहन से प्रभावित

हुए। जयपुर रियासत के धातु उद्योग, चमड़ा उद्योग, कागज उद्योग आदि भी रेलों के जाल से नष्ट प्रायः हो गए। राजस्थान में चमड़े, जूते बनाने का कार्य तथा अन्य चमड़े की सामग्री का निर्माण भी बहुतायत से होता था, जो धीरे-धीरे नष्ट हो गया।

कोटा राज्य में रेलगाड़ी आने से पहले लोहा शाहबाद के इलाके से जाता था, जिससे कृषि औजार और बर्तन बनते थे। कपड़ा प्रायः यहीं तैयार होता था। बारां में पोमचे और चूनड़ियाँ बड़ी मात्रा में तैयार होती थी। ईटावा में हाथी दाँत का काम, इन्द्रगढ़ में लकड़ी का काम होता था। कोटा की मलमल और चार खाने प्रसिद्ध थे। इलाके में लाल कंसुमा और नीले रंग का मलमल तैयार किया जाता था। कोटा में कागज बनता था। रेलों के आने पर बाहर से मशीन की बनी सस्ती और अच्छी वस्तुएँ आने लगी, उनके मुकाबले में स्थानीय वस्तुएँ टिक नहीं पायी। उद्योग धन्धे प्रायः नष्ट हो गये। ये लुप्त धन्धे तो पुनर्जीवित नहीं हो पाये, परन्तु नवीन प्रकार के संगठित व्यवसाय शुरू करने के लिए बारां में एक तेल फैक्ट्री खोली गई। यह कुछ साल चली और बन्द हो गई। रेलगाड़ी आने से ही राज्य में रूई के पंच (कॉटन प्रेस), तेल की फैक्ट्री, पत्थरों की खाने आदि के व्यवसाय प्रारम्भ हुए। वास्तविक रूप में देखा जाये तो हाड़ौती रियासत में बड़े व संगठित उद्योगों का सूत्रपात रेल लाईनों के निर्माण से ही हुआ।²³

रियासतों में रेल परिवहन विकास ने रोजगार के अवसरों में वृद्धि की। बारां और रामगंजमण्डी में पेच का कार्य होता था। यह एक स्थाई व्यवसाय था। तेल की फैक्ट्री रियासत की ओर से खोली गई। उस समय इस क्षेत्र में सोयाबीन, अरंडी बहुतायत से होती थी। बारां में दाल का कारखाना था। कोटा रियासत की निजामत चेचट में नीले और पीले पत्थरों की खानें थी। यह पत्थर रेलों के द्वारा बम्बई तक पहुँचाया जाता था और इन खानों से सैकड़ों मजदूरों को रोजगार मिलता था। 1956 में कोटा रियासत में भयंकर दुर्भिक्ष के समय रेल लाईन निर्माण का कार्य तीव्र गति से हुआ, जिससे लाखों लोगों को रोजगार मिला।²⁴ राज्य में खनिज पदार्थों का पता लगाने के लिए राज्य की ओर से एक विशेषज्ञ की नियुक्ति की गई, जो राज्य में खनिज पदार्थों का पता लगाकर राज्य को सूचना देता था।²⁵

राजस्थान में पड़ने वाले भीषण अकालों ने रेल परिवहन विकास को अत्यधिक प्रभावित किया। राजस्थान भारत के सर्वाधिक शुष्क प्रदेशों में से है, इस कारण राजस्थान को रेगिस्तान अथवा मरुभूमि जैसी उपमाएँ दी जाती हैं। राजस्थान के विख्यात इतिहासकार जैम्स टॉड ने ग्यारहवीं सदी में पड़ने वाले अकाल का वर्णन करते हुए लिखा है, कि इसमें लगातार बारह वर्ष तक पानी नहीं बरसा। राजस्थान के बारे में कहा जाता है कि, यहाँ प्रति तीसरे वर्ष कुरिया और आठवें वर्ष में अन्नाकाल पड़ता है।

राजस्थान में रेल परिवहन के विकास से अकाल के प्रभाव को कम करने में सहायता मिली। रियासतों में दुर्भिक्ष के समय अनाज तथा चारे की कमी से जन तथा पशुओं की काफी हानि होती थी। रेल्वे बनने से प्रान्त के बाहर कम से कम समय में अधिक से अधिक चारा तथा अनाज मंगवाने की सुविधा हो गई। 1899–1900 ई. में अकाल के दौरान जयपुर रियासत में रेल द्वारा 16,32,539 मन अनाज, 1,22,120 रुपये खर्च करके मंगवाया गया।²⁶ उसी वर्ष धौलपुर रियासत में 27,319 मन तथा उदयपुर ने 15,00,000 मन अनाज पंजाब, बंगाल तथा उत्तर पश्चिमी प्रान्तों से मंगवाया।²⁷ भरतपुर ने 4,37,249 मन अनाज सिरसा, रोहतक, चन्दोसी, हाथरस से मंगवाया।²⁸ 1907–08 में जोधपुर रियासत में 3,77,156 मन अनाज मंगवाया।²⁹ 1939–40 के बीच जयपुर रियासत ने उदयपुर, कोटा, इन्दौर, बून्दी, ग्वालियर आदि स्थानों से 1,21,333 मन चारा ग्वार कुट्टी, कड़वी, भूसी, तुड़ा, घास आदि रेलों से मवेशियों के लिए मंगवाया गया।³⁰ उसी वर्ष अजमेर प्रान्त में रियासती दरों पर 9,20,000 मन चारा रेलों से मंगवाया गया।³¹

रेल के परिचालन से राजस्थान ही नहीं अपितु पूरे भारत में रोजगार के अवसरों में वृद्धि हुई, जिस स्थान पर रेल लाईनें बिछाने का काम हुआ, उस स्थान पर रहने वाले लोगों को मजदूरी मिली, रेल निर्माण कार्य के कई वर्षों तक चलने से लोगों को अनवरत रोजगार प्राप्त होता रहा। स्थानीय निवासियों को भरपूर आर्थिक मदद प्राप्त हुई। अकाल के समय मजदूरों को रोजगार देने के लिये रेल लाईन बिछाने के कार्य में तीव्रता लायी गई। इसे अकाल राहत कार्य के नाम से जाना गया। 1899–1900 में जयपुर रेल्वे ने 4,39,105 श्रमिकों को रोजगार के अवसर प्रदान किये।³²

1905-06 में नागदा मथुरा रेलमार्ग निर्माण कार्यो पर भरतपुर रियासत के श्रमिकों को 1,40,000 रूपये का भुगतान किया गया। जोधपुर रेल्वे में 1939-40 में 63,348 मजदूरों को रोजगार मिला।³³ 1896-97 में गुना-बारां लाईन का सर्वे किया गया। गुना-बारां रेल्वे के छबड़ा सैक्शन में 3,740 लोगों को रोजगार प्राप्त हुआ।³⁴ नवम्बर, 1896 के अन्त में बारां अजमेर मारवाड़ लाईन का निर्माण प्रारम्भ हुआ। जिसमें बहुत बड़ी संख्या में लोगों को पेड़ काटने के काम में लगाया गया।³⁵ अकाल राहत कार्यो के दौरान मुख्य रूप से बारां से कोटा तथा बून्दी की रेल लाईन निर्माण का कार्य हुआ। इसके अतिरिक्त जोधपुर, मारवाड़ जंक्शन, बाड़मेर, शादीपल्ली, जोधपुर-बीकानेर रेल्वे लाईन पंजाब के भटिंडा तक, रेवाड़ी फूलेरा लूप लाईन और राजपूताना मालवा रेल्वे द्वारा जयपुर, सवाई-माधोपुर लाईन की एक शाखा को टोंक तक विस्तारित किया गया।

रेल्वे लाईनों के निर्माण ने एक ओर जहाँ लोगों को रोजगार उपलब्ध करवाया, वहीं दूसरी ओर गाँवों से शहर आने वाले लोगों की संख्या अधिक होने से रोजगार के अवसरों में कमी आई, जिससे शहरों में बेरोजगारी पैदा हुई।

6.4 वैचारिक क्रांति के क्षेत्र में

भारत में रेलों के अगमन को लेकर दो प्रकार की विचार धाराएं चल रहीं थी। ब्रिटिश विचारक इसे भारत के विकास की दिशा में महत्वपूर्ण कदम मान रहे थे वहीं दूसरी ओर राष्ट्रवादी रेलों के विकास का शोषण का माध्यम मान रहे थे।

रेलों के निर्माण द्वारा देश का विकास ही वह उपाय है, जिसके द्वारा कृषि पर निर्भर विशाल जनसंख्या की हालत में अत्यंत सुनिश्चित रूप में निरन्तर सुदृढ़ सुधार लाया जा सकता है।

—लॉर्ड एलगिन

भारतीय जनता अनुभव करती है कि यह निर्माण कार्य मुख्य रूप से ब्रिटिश व्यापारी तथा धनी वर्ग के हितों की दृष्टि से ही किया जाता है और उन्हें हमारे साधनों के और अधिक शोषण में सहायता देती है।

—गोपाल कृष्ण गोखले

उन्नीसवीं शताब्दी में प्रारम्भ हुए समाज सुधारों को रेल परिवहन के विकास ने एक नई दिशा दी । समाचार पत्रों के विकास, डाकतार सुविधा, टेलिफोन के विकास तथा रेल परिवहन विकास के साथ-साथ अंग्रेजी शिक्षा ने भारतीय जनमानस में एक नई वैचारिक क्रांति को जन्म दिया। रेल के डिब्बे में विभिन्न जाति, धर्म, सम्प्रदाय के लोगों के बैठने से वह डिब्बा एक जीते-जागते भारतीय समाज का आईना दिखाई देता था। जो लोग शताब्दियों से एक दूसरे के साथ उठना-बैठना तो दूर, बात तक करना उचित नहीं समझते थे। वे सभी एक ही डिब्बे में बैठ कर राजनीति और धर्म की चर्चा करने लगे। यह रेलवे के परिचालन का ही प्रभाव था। इससे समाज में एक नई वैचारिक क्रांति का सूत्रपात हुआ। सामाजिक जटिलताएँ टूट कर बिखरने लगी।

रेलवे के परिचालन से कई दिनों में तय की जाने वाली दूरियाँ कुछ ही घण्टों में पूरी की जाने लगी। रेलवे की तीव्रता के साथ ही विचार अभिव्यक्ति भी तीव्र हो गई। अब एक स्थान के यात्री शीघ्रता से दूसरे स्थान पर अपने विचारों के साथ पहुँचने लगे। एक स्थान की संस्कृति, दूसरे स्थान की संस्कृति को रेलों के माध्यम से प्रभावित करने लगी। इन रेल यात्राओं से एक स्थान पर प्रचलित रीति-रिवाजों को दूसरे स्थान के लोग भी जानने लगे।

रेल यात्राओं से शासकों का ज्ञान बढ़ा व नई चेतना जागृत हुई। ब्रिटिश सरकार द्वारा स्थापित मेयो कॉलेज के शिक्षक, वहाँ पढ़ने वाले राजकुमारों को बहुधा रियासतों के बाहर घूमने ले जाते थे। जिससे उनका ज्ञानवर्धन और नई चेतना का विकास हुआ। इससे रियासतों के आधुनिकीकरण का सिलसिला प्रारम्भ हुआ। झालावाड़ के राजाराणा 1884-85 में लेफ्टिनेंट कर्नल हर्बर्ट के साथ कलकत्ता गये।³⁶ इसी तरह अनेक रियासतों के शासक भी समय-समय पर अन्य रियासतों की यात्राएँ किया करते थे। इन यात्राओं से न केवल रेलों की उपयोगिता का अहसास हुआ। बल्कि उन्हें बाहरी दुनियाँ का ज्ञान भी हुआ। उनकी रूढ़िवादी सोच में भी परिवर्तन आया।

रेलवे के द्वारा विभिन्न प्राथमिक एवं उच्च प्राथमिक विद्यालय खोले गये, जहाँ रेलवे कर्मचारियों के बच्चे जो विभिन्न धर्म तथा संस्कृति के थे, एक ही स्थान पर शिक्षा प्राप्त करते थे। एक नये वातावरण में जहाँ किसी प्रकार का जातिगत द्वेष नहीं था, में दी

जाने वाली शिक्षा ने आगे चलकर एक आधुनिक समाज की स्थापना की, जो सामाजिक बुराईयों से बहुत अधिक दूर था। रेल्वे द्वारा प्रारम्भ की गई विभिन्न डिस्पेन्सरियों में सभी जाति, धर्म से उपर उठकर उपचार किया जाता था, जिससे भी एक नई वैचारिक क्रांति का जन्म हुआ।

भारतीय स्वतंत्रता संग्राम में भी रेलों के परिचलन ने महत्वपूर्ण भूमिका निभाई। सम्पूर्ण भारत में आजादी की लहर फैलाने का कार्य समाचार पत्रों ने किया, परन्तु रेलों के माध्यम से ही यह संभव हो सका कि समाचार पत्र शीघ्रता से देश के कोने-कोने में पहुँच पाये।

रेल परिचालन ने लोगों में वैज्ञानिक विचार पैदा किये। वास्तव में रेल परिवहन विज्ञान का चमत्कार ही है, कि एक भारी भरकम लोहे का इंजन डिब्बों को लेकर पटरियों पर तीव्रता से दौड़ता था। रेलगाड़ी के आने से पूर्व तथा गुजरने के बाद लोग घण्टों तक उसे देखते थे। विज्ञान के इस चमत्कार को देखकर तथा इससे होने वाले फायदों को समझ कर उनकी रुचि विज्ञान में बढ़ी, जिन वैज्ञानिक आविष्कारों को अपनाने में पहले वे असहजता का परिचय देते थे, अब वे वैज्ञानिक आविष्कारों को सहजता से अपनाने लगे।

रेलों ने लोगों की सोच को प्राचीन एवं मध्यकालीन अन्धविश्वासों तथा रूढ़ियों से बाहर निकाल कर विज्ञान की तरफ मोड़ दिया। अंग्रेजों ने धीरे-धीरे पूरे देश में एक समान रेल, डाकतार एवं टेलीफोन प्रणालिया लागू की। इनके विकास से लोगों में आपसी मेलजोल बढ़ा। इन कारणों से भारत का आर्थिक जीवन निरन्तर एक इकाई के रूप में ढलता चला गया तथा देश के विभिन्न भागों में रहने वाले लोगों के आर्थिक हित परस्पर सम्बद्ध हुए। अगर भारत के किसी एक भाग में अकाल पड़ता तो देश के दूसरे भागों से खाद्य सामग्री पहुँचा दी जाती। एक स्थान पर हुई आर्थिक वृद्धि या हानि का प्रभाव दूसरे स्थान पर स्वतः ही देखने को मिलता है। रेल्वे व्यवस्था के आरम्भ ने देश और जनता खासकर नेताओं के पारस्परिक संपर्क को बढ़ावा दिया।³⁷ पारस्परिक सम्पर्क से नये विचारों की उत्पत्ति हुई, जो आधुनिकीकरण की दिशा में महत्वपूर्ण कदम थी। वैचारिक स्वतंत्रता से भारतीयों में एक आधुनिक बुद्धिसंगत, धर्मनिरपेक्ष, जनतांत्रिक तथा

राष्ट्रवादी राजनीतिक दृष्टिकोण का जन्म हुआ। तत्कालीन बौद्धिक वर्ग यूरोपीय राष्ट्रों के समसामयिक राष्ट्रवादी आन्दोलन का अध्ययन करने, उनकी प्रशंसा करने एवं अनुकरण करने लगे। रूसो, थॉमस पेन, जॉन स्टुअर्ट मिल तथा दूसरे पाश्चात्य विचारक उनके राजनैतिक आदर्श बने। मैजिनी, गेरीवाल्डी तथा आयरलैण्ड के राष्ट्रवादी नेताओं के जीवन ने उन्हें प्रभावित किया। ये वैचारिक क्रांति पाश्चात्य शिक्षा के साथ-साथ रेलों के परिचालन के कारण भी आई। विदेशी दासता के अपमान की चुभन को सबसे पहले इन्हीं शिक्षित भारतीयों ने महसूस किया। विचारों से आधुनिक बन कर इन्होंने विदेशी शासन की कमजोरियों के अध्ययन की योग्यता भी प्राप्त कर ली।

शिक्षित भारतीय एक आधुनिक, मजबूत, समृद्ध और एकताबद्ध भारत की कल्पना करने लगे। कालांतर में इन्हीं भारतीयों में से राष्ट्रीय आन्दोलन के नेता और संगठनकर्ता बनें। राष्ट्रीय आन्दोलन आधुनिक शिक्षा प्रणाली की उपज नहीं थी, बल्कि वह ब्रिटेन तथा भारत के हितों के टकराव से उत्पन्न हुआ था।³⁸ आर्थिक शोषण का महत्वपूर्ण साधन अंग्रेजों द्वारा बिछाया रेल मार्गों का जाल था। जिससे तीव्र शोषण की प्रक्रिया चल पड़ी। इस शोषण की प्रक्रिया का विश्लेषण दादाभाई नौरोजी ने 'धन निष्कासन' नाम से अपनी पुस्तक 'पॉवर्टी एण्ड ब्रिटिश अनरुल इन इण्डिया' में किया है। साथ ही तत्कालीन आर्थिक राष्ट्रवादी नेताओं ने भी इस शोषण की प्रक्रिया के लिए रेल परिवहन विकास को जिम्मेदार ठहराया। आर्थिक शोषण की अवधारणा ने भारतीय समाज में एक नई वैचारिक क्रांति को जन्म दिया, जो आगे चलकर स्वतंत्रता आंदोलन में सहायक सिद्ध हुआ।

संदर्भ एवं टिप्पणियाँ

1. राल्फ फिच, पहला अंग्रेज यात्री, (1588–91 ई.) अकबर के समय में भारत आया, भारत की राजनैतिक, धार्मिक, सामाजिक तथा आर्थिक स्थिति का वर्णन किया।
2. विलियम हाकिंस, मूलतः व्यापारी ईस्ट इण्डिया कम्पनी का कर्मचारी, (1608–1613 ई.) जहांगीर के समय में भारत आया।
3. सर टामस रो, (1616–1619 ई.) मुगल दरबार में रहा, अहमदाबाद, माँडू, अजमेर, आगरा की यात्रा की।
4. ग्रोवर, बी.एल., आधुनिक भारत का इतिहास, एस. चन्द एण्ड कम्पनी, रामनगर, नई दिल्ली, 2001, पृष्ठ संख्या 195
5. सेलेक्शन्स 1881–82 ई., कलकत्ता (1882), पृष्ठ संख्या 1–2, सेलेक्शन्स, 1885–86 ई., कलकत्ता, 1886 ई., पृष्ठ संख्या 1,2
6. स्परडा, एच.बी., उपरोक्त, पृष्ठ संख्या 257–260
7. एडमिनिस्ट्रेशन रिपोर्ट ऑन रेलवेज इन इण्डिया फॉर 1901 ई., शिमला 1902 ई.
8. पनगड़ीया, बी.एल., राजस्थान में स्वतंत्रता संग्राम, राजस्थान हिन्दी ग्रन्थ अकादमी, जयपुर
9. सेलेक्शन्स, 1881–82 ई. कलकत्ता, (1882) पृष्ठ संख्या 1,2
10. सेलेक्शन्स, 1895–96 ई. कलकत्ता, (1896) पृष्ठ संख्या 5
11. सेलेक्शन्स, 1881–82 ई. कलकत्ता, (1882) पृष्ठ संख्या 125,135
12. प्रशासनिक रिपोर्ट, कोटा रियासत महकमा खास, 1901 ई., 1902 ई., पृष्ठ संख्या 4
13. ए.आर.देसाई, सोशल बेक ग्राउण्ड ऑफ इण्डियन नेशनलिज्म, पृष्ठ संख्या 116,119
14. पाण्डे, राम, रेल्वे इन राजस्थान, शोधक B 424 मालवीय नगर, जयपुर, पृष्ठ संख्या 50
15. एडमिनिस्ट्रेशन रिपोर्ट ऑन जोधपुर स्टेट, 1880
16. एन.सन्ध्याल, इण्डियन रेलवेज, पृष्ठ संख्या 61
17. दत्त, आर.सी., ईकॉनोमिक हिस्ट्री ऑफ इण्डिया जिल्द 1, पृष्ठ संख्या 176
18. ताराचन्द, आधुनिक भारत का इतिहास, जिल्द 1, पृष्ठ संख्या 324
19. जैन, एम.एस., आधुनिक भारत का इतिहास, विश्व प्रकाशन, नई दिल्ली, पृष्ठ संख्या 184
20. चन्द्र, विपिन आधुनिक भारत का इतिहास, ओरियंट ब्लैकस्वान प्रा. लि. हैदराबाद, आन्ध्र प्रदेश, पृष्ठ संख्या 174
21. वही
22. वही
23. सेलेक्शन 1874–75 ई. कलकत्ता (1875 ई.), पृष्ठ संख्या 8

24. शर्मा, मथुरा लाल, कोटा राज्य का इतिहास, कोटा प्रिंटिंग प्रेस कोटा, पृष्ठ संख्या 91
25. वही
26. सेलेक्शन ऑफ द रिकॉर्ड्स ऑफ द गवर्नमेंट ऑफ द फॉरेन डिपार्टमेंट, पृष्ठ संख्या 90
27. सेलेक्शन, 1886—87 ई. कलकत्ता, (1888 ई.) पृ.स. 16—24, जोजफ, डी.सी., राजस्थान डिस्ट्रिक्ट गजेटियर्स बाड़मेर, जयपुर, 1962, पृष्ठ संख्या 139
28. सेलेक्शन 1891—92 कलकत्ता, (1892 ई.), पृष्ठ संख्या 51
29. सेलेक्शन 1891—92 कलकत्ता, (1892 ई.), पृष्ठ संख्या 109
30. अर्सकिन, के.डी., वेस्टर्न राजपुताना स्टेट ऐजेंसी एण्ड बीकानेर ऐजेंसी, गजेटियर वाल्यूम III ए, इलाहाबाद, 1908 ई. पृष्ठ संख्या 121
31. सेलेक्शन 1892—93 ई. कलकत्ता (1893 ई.), पृष्ठ संख्या 50
32. रिपोर्ट ऑन द एडमिनिस्ट्रेशन ऑफ मारवाड़ स्टेट, 1908—09 ई., पृष्ठ संख्या 50
33. रिपोर्ट ऑन द एडमिनिस्ट्रेशन ऑफ मारवाड़ स्टेट, 1908—09 ई., पृष्ठ संख्या 50
34. सहगल, के.के., राजस्थान डिस्ट्रिक्ट गजेटियर बीकानेर, जयपुर, 1972 ई. पृष्ठ संख्या 213
35. वही
36. शर्मा, मथुरालाल, कोटा राज्य का इतिहास, कोटा प्रिंटिंग प्रेस ,कोटा, पृष्ठ संख्या 91
37. चन्द्र, विपिन, आधुनिक भारत का इतिहास, ओरियंट ब्लैकस्वान प्रा. लि. हैदराबाद, आन्ध्रप्रदेश, पृष्ठ संख्या 197
38. चन्द्र, विपिन, आधुनिक भारत का इतिहास, ओरियंट ब्लैकस्वान प्रा. लि. हैदराबाद, आन्ध्रप्रदेश, पृष्ठ संख्या 196

अध्याय 7

भारत के संदर्भ में राजस्थान में रेल्वे का प्रभाव

- 7.1 परिवहन में क्रांति।
- 7.2 सांस्कृतिक प्रभावा।
- 7.3 पर्यटन उद्योग पर प्रभावा।

7.1 परिवहन में क्रान्ति

आदिम युग का मानव अपने द्वारा किये गये पहिये के आविष्कार से भविष्य में होने वाली परिवहन की क्रान्ति से पूर्णतः अनभिज्ञ रहा होगा। उसे नहीं पता होगा कि यह पहिया मानव के विकास की आधारशिला बनेगा।

पाषाण युग में पहाड़ों से गोल पत्थरों को लुढ़कते देख मानव के जिज्ञासु मस्तिष्क में गोल वस्तुओं को पहिए के रूप में रखकर परिवहन का विचार आया। उसने लकड़ी के गोल लट्ठों को लुढ़काकर संभवतया पहली बार परिवहन प्रणाली का आरम्भ किया। अग्रिम अवस्था में पहियों की गाड़ी बना कर मानव श्रम से परिवहन किया। पशुपालन व कृषक अवस्था में गाड़ियों में पशु शक्ति का उपयोग कर बैलगाड़ी, घोड़ागाड़ी आदि के द्वारा परिवहन को एक नई दिशा प्रदान की। सभ्यता के अगले चरण में धातु का प्रयोग कर मजबूत पहिये बनाये, जिससे दूर-दूर तक परिवहन सरल एवं सुगम हो पाया। आधुनिक युग में रबड़ के आविष्कार से पहिए हल्के बनाये जाने लगे, जिससे साईकिल एवं रिक्शे जैसे आविष्कार सफल हो पाये। इनमें मानव ने साधारण मशीनरी का प्रयोग किया। जिनमें मानव श्रम की आवश्यकता थी। परिवहन में क्रान्ति का दौर उस समय आरम्भ हुआ, जब जेम्सवाट ने भाप इंजन का आविष्कार किया। भाप इंजन बनने से मानव शक्ति तथा पशु शक्ति का स्थान भाप इंजनों ने ले लिया। भाप इंजन परिवहन व्यवस्था में एक क्रान्तिकारी मोड़ सिद्ध हुआ।

उन्नीसवीं सदी के दूसरे दशक में पटरियों पर दौड़ती रेल एक चमत्कारी वैज्ञानिक वस्तु के रूप में सामने आयी इसकी रफ्तार भले ही कम थी (एक घण्टे में 29 मील) परन्तु तत्कालीन समय में यह तीव्र परिवहन का माध्यम बनी।

विश्व का सबसे पहला भाप इंजन इनविन्टा था, जो 3 मई 1830 ई. को इंग्लैण्ड में चलाया गया।¹ भाप इंजन के पश्चात परिवहन क्रान्ति को डीजल इंजन के आविष्कार

ने तीव्र किया। डीजल इंजन की शक्ति भाप इंजन से कई गुना अधिक थी, जिससे यात्री एवं परिवहन की गति और तीव्र हो गई। इसी क्रम में सर्वाधिक महत्वपूर्ण आविष्कार बिजली का हुआ। बिजली से चलने वाले इंजन बनाये गये। रेल लाईनों का विद्युतीकरण प्रारम्भ हुआ। विश्व का सबसे पहला विद्युत रेलमार्ग 31 मई, 1879 में बर्लिन में खोला गया।² 1925 ई. बम्बई के हार्वर शाखा का 1500 वोल्ट डी.सी. से देश का प्रथम रेल विद्युतीकरण, ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे कम्पनी द्वारा किया गया। जिस पर 3 फरवरी, 1925 को देश को प्रथम विद्युत रेलगाड़ी बम्बई वीटी एवं कुर्ला हार्बर (16 कि.मी.) ब्रांच के मध्य प्रारम्भ हुई। जिसे बाद में पुणे और इगतपुरी तक बढ़ा दिया गया। 1928 में बम्बई बड़ौदा सेन्ट्रल इण्डिया रेल्वे खण्ड का विद्युतीकरण किया गया। 5 जनवरी, 1928 को कोलाबा और बोरीवली के बीच 1500 वोल्ट डी.सी. की संकषण प्रणाली शुरू हुई, जो पश्चिम रेल्वे की प्रथम विद्युत चालित उपनगरीय रेलगाड़ी थीं। विद्युत इंजन और रेल लाईनों के विद्युतीकरण ने रेलों की गति सीमा को बढ़ा कर 350 कि.मी. प्रति घण्टे कर दिया। इसी श्रृंखला में महान क्रांति का आगाज जापान ने बुलेट ट्रेन³ बनाकर कर दिया, जो 500 कि.मी. प्रतिघण्टे की रफ्तार से चलती है।

रेल गाड़ियों की बढ़ती रफ्तार ने मानव के आर्थिक, सामाजिक व राजनैतिक जीवन में क्रांति उत्पन्न कर दी। आर्थिक दृष्टिकोण से रेलों के माध्यम से व्यापार का स्तर वैश्विक हो गया। एक देश से दूसरे देश में शीघ्र सामान पहुँचाना सरल हो गया। सही अर्थों में ग्लोबलाइजेशन की अवधारणा स्थापित करने में रेल परिवहन ने महत्वपूर्ण भूमिका निभाई।

उन्नीसवीं सदी के पूर्वार्द्ध में परिवहन के लिए मुख्यतः ऊंटों, बैलगाड़ियों, घोड़ों, टट्टुओं, गधों, हाथियों और रथों का उपयोग किया जाता था। सामान ढोने का काम मवेशियों, बैलगाड़ियों तथा ऊंटगाड़ियों द्वारा मुख्यतः बनजारें⁴ करते थे। उन्नीसवीं सदी के अन्तिम चरण में राजस्थान में आधुनिक सड़कों का निर्माण कार्य प्रारम्भ हुआ। इस सदी के अन्त तक 1,190 मील लम्बी पक्की और 2,360 मील लम्बी कच्ची सड़कों का निर्माण पूरा हो गया था। इनमें से 250 मील लम्बी पक्की सड़कों की व्यवस्था अंग्रेज सरकार पर थी, और शेष की जिम्मेदारी राजपूत राज्यों के जिम्मे थी।⁵ स्वतंत्रता पूर्व

तक राजस्थान में कच्ची-पक्की सड़कों का जाल उपर्युक्त आँकड़ों से लगभग दुगुना हो गया था। उन्नीसवीं सदी के उत्तरार्द्ध में राजस्थान में रेलमार्गों का निर्माण भी प्रारम्भ हुआ। यह रेल निर्माण न केवल परिवहन के क्षेत्र में क्रांति थी, बल्कि आगरा फोर्ट से बाँदीकुई के मध्य राजस्थान की पहली रेल लाईन के निर्माण के पश्चात राजस्थान में रेल लाईनों के निर्माण का दौर चल पड़ा, जो अनवरत् रूप से आज तक जारी है। इन रेलमार्गों के निर्माण ने राजस्थान के आर्थिक तथा सामाजिक जन-जीवन को भी प्रभावित किया। प्रारम्भ में भाप तथा डीजल से चलने वाली रेलगाड़ियाँ राजस्थान में चली। बाद में विद्युत इंजन से परिवहन को तीव्र आधार प्राप्त हुआ। सरकार द्वारा सभी रेलमार्गों के विद्युतीकरण का प्रयास किया जा रहा है।

इस परिवहन की क्रांति ने आन्तरिक और विदेशी व्यापार का विकास करने में महत्वपूर्ण योगदान दिया। कृषि पदार्थ और कच्चे-पक्के औद्योगिक सामग्री रेलों द्वारा देश के विभिन्न भागों में लाई ले जाने लगी। मुख्यतः रेलों को कारण ही देश में सेंकड़ों नई-नई मंडियाँ स्थापित तथा विकसित हुईं। रेलों ने देशी विदेशी व्यापार के विकास में भी योगदान दिया। बन्दरगाहों से देश के भितरी भाग में माल पहुंचाने का कार्य रेलों द्वारा ही सम्भव हो सका इसी प्रकार देश में भितरी दूरस्थ भागों का माल मुख्यतः रेलों द्वारा बन्दरगाहों तक पहुंचाया जाने लगा। राष्ट्रीय व्यापार में भारत को महत्वपूर्ण स्थान दिलाने का श्रेय रेलों के विकास को जाता है। परिवहन के इस तीव्र माध्यम से शीघ्र नष्ट हो जाने वाली वस्तुएं जो पहले स्थानीय स्तर तक सीमित थी, रेलों के निर्माण के पश्चात दूध, फल, ताजी सब्जियाँ आदि वस्तुओं का दूरस्थ स्थानों तथा विदेशी बाजारों तक पहुँचना रेलों के माध्यम से ही सम्भव हो सका।

रेलगाड़ियों के माध्यम से सामाजिक क्षेत्र में भी परिवर्तन प्रारम्भ हो पाया। महीनों की दूरियाँ दिनों में, तथा दिनों की दूरियाँ, घण्टों में परिवर्तित हो गयी। विचार अभिव्यक्ति तीव्रता से होने लगी। रेलों के माध्यम से अन्तर्राज्य विवाह भी संभव हो पाये। तीव्र गति से बढ़ते हुए रेल्वे के विकास ने मानव जीवन से सम्बन्धित सभी क्षेत्रों को प्रभावित किया।

7.2 सांस्कृतिक प्रभाव

भारत में रेल के विकास ने न केवल भारत को आर्थिक, राजनैतिक स्तर पर प्रभावित किया, वरन् भारत के समाज एवं संस्कृति को भी प्रभावित किया। भारतीय संस्कृति अपनी अनेक अप्रतिम विशेषताओं के कारण विश्व में महत्वपूर्ण स्थान रखती है। भारतीय संस्कृति उस धूमिल अतीत से प्रारम्भ होती है, जिसका चिन्तन मानव मस्तिष्क से परे है। संस्कृति के भौतिक तथा आध्यात्मिक अंग एक ही अखण्ड वस्तु के स्वरूप है। भौतिक व्यवहार, संस्कृति की नींव है तथा मानसिक आध्यात्मिक व्यवहार उसी नींव पर खड़ा हुआ भवन है। संस्कृति के भौतिक एवं आध्यात्मिक स्वरूप एक दूसरे पर निर्भर होते हैं। भारतीय संस्कृति अपनी प्राचीनतम आध्यात्मिकता, सहिष्णुता, अनुकूलता, सर्वांगीणता एवं ग्रहणशीलता के लिए जानी जाती है। अनुकूलता एवं ग्रहणशीलता भारतीय संस्कृति की महत्वपूर्ण विशेषताएं हैं, जिनकी वजह से भारतीय संस्कृति परिवर्तनों को स्वीकार करते हुए अपना स्वरूप बचाए रखने में सफल रही है। भारतीय संस्कृति में जो नये तत्व आते गये उन्हें पचाकर संस्कृति ने अपना अंग बना लिया। भारत में विभिन्न जातियाँ आयी और आकर यहीं बस गयी, उन्होंने भारतीय संस्कृति को अपना लिया तथा भारतीयों ने उनकी कुछ बातों को लेकर अपनी संस्कृति को परिमार्जित किया। आधुनिक पारसी गुजराती बोलते हैं, उनके शादी-विवाह के रीति-रिवाज भारतीय है। मुस्लिम संस्कृति के अनेक रीति-रिवाजों को भी भारतीय संस्कृति ने अपना लिया। अंग्रेजी संस्कृति का प्रभाव भी भारत के कुछ क्षेत्रों जैसे गोवा, पांडिचेरी, मछलीपट्टनम् में देखने को मिलता है।

बीसवीं शताब्दी में अंग्रेजों द्वारा किये गये भारत के आधुनिकीकरण के प्रयासों ने भी भारतीय संस्कृति को प्रभावित किया। इस आधुनिकीकरण में अंग्रेजों द्वारा भारत में प्रारम्भ की गई रेल परिवहन की स्थापना प्रमुख है। रेल विकास निजी कम्पनियों द्वारा प्रारम्भ किया गया था, जिनके अधिकांश कर्मचारी अंग्रेज थे। जहाँ कहीं भी रेलमार्गों का निर्माण होता, वहाँ इनका होना आवश्यक था। इन्होंने अपने धार्मिक क्रियाकलापों के लिए गिरजाघरों का निर्माण कर लिया। आज अगर हम कहीं देखें तो अधिकांश गिरजाघर रेलवे लाईन के नजदीक ही होंगे। रेलवे लाईन के आसपास रेलवे कॉलोणियों को बसाया गया, जहाँ रेलवे स्टाफ रहता था तथा वह स्टाफ ईसाई लोगों के साथ-साथ

भारतीय धर्मों के लोगों का भी होता था। एक ही स्थान पर भिन्न-भिन्न, धर्मानुयाइयों के निवास करने से धार्मिक समन्वय प्रारम्भ हुआ। सभी धर्मों की अच्छाईयाँ तथा बुराईयाँ सामने आने लगी। कुछ अच्छी बातों को भारतीयों ने ईसाई धर्म से अपनाया। रेल्वे कॉलोनियों में विभिन्न जाति तथा प्रान्तों के निवासी रहते थे, जिनकी भाषा, धर्म, रीति-रिवाज एक दूसरे से भिन्न थे। उन सभी के एक साथ रहने से रीति-रिवाज, भाषा तथा रहन-सहन में समन्वय हुआ। सभी जाति, धर्म, समाज के व्यक्तियों ने एक-दूसरे से कुछ अच्छी बातें ग्रहण की। वेशभूषा में भी परिवर्तन हुआ। अंग्रेजों की भाँति अब भारतीय भी धोती-कुर्ता छोड़ कर पेन्ट-शर्ट पहनने लगे, उनकी भाँति टोपियाँ लगाने लगे। उनके खान-पान की आदतें भारतीय दिनचर्या में शामिल हो गई। इसी तरह विभिन्न प्रान्तों की वेशभूषा में भी परिवर्तन आये, राजस्थान की हिन्दू महिलाएँ, मुस्लिम महिलाओं की तरह सलवार-कुर्ती तथा मुस्लिम महिलाएँ साड़ियाँ बांधने लगी। खान-पान में उत्तरी भारत तथा दक्षिण भारत में समन्वय हुआ। उत्तर भारतीय अब इड़ली, सांभर तथा डोसा जैसे व्यंजनों का स्वाद लेने लगे। दक्षिण भारतीय दाल-बाटी, चूरमा व अन्य उत्तर भारतीय व्यंजनों को पसन्द करने लगे। इस तरह इन रेल्वे कॉलोनियों में विभिन्नता में एकता की झलक दिखाई देने लगी। रेल्वे कॉलोनियों में विभिन्न प्रान्तों के त्योहारों को भी सम्मिलित रूप से मनाया जाता है। गुजरात का प्रसिद्ध गरबा जब इन कॉलोनियों में आयोजित किया जाता है, तो उसमें अन्य सभी प्रान्तों के लोग भी भाग लेते हैं। दुर्गाष्टमी, दीवाली, गणेश चतुर्थी आदि सभी त्योहार यहाँ के निवासी मिलजुल कर मनाते हैं। इन कॉलोनियों में सभी भारतीय प्रान्तों की संस्कृतियों का समन्वय दिखाई देता है। विभिन्न धर्मों के समन्वय से धर्म निरपेक्षता की भावना भी इन स्थलों पर दिखाई देती है। क्योंकि सभी धर्मों के लोग मिलजुल कर कार्य करते थे। अंग्रेजों का भारतीयों के सम्पर्क में आने से एक नई आँग्ल-भारतीय संस्कृति का जन्म हुआ। गोवा, अण्डमान, निकोबार, पांडिचेरी, मछलीपट्टनम् में इस संस्कृति का प्रभाव देखा जा सकता है।

रेल्वे के परिचलन से ईसाई धर्म का प्रचार भी हुआ। जहाँ-जहाँ जंक्शनों का निर्माण हुआ, वहाँ अंग्रेजी सभ्यता-संस्कृति ने पैर पसारे। ईसाईयों ने अपनी बसावट की जगह पर गिरजाघर बनाये, जो ईसाई धर्म के प्रचार के प्रमुख केन्द्र बने। आज भी कोटा

रेल्वे कॉलोनी में आंग्ल-भारतीय निवास करते हैं, उनके कब्रिस्तान और चर्च वहाँ निर्मित हैं। जहाँ प्रत्येक रविवार को प्रार्थना-सभायें आयोजित की जाती हैं।

रेल्वे के निर्माण ने एक ओर जहाँ जीवन स्तर में सुधार किया, वहीं दूसरी ओर ये निर्माण परिवारों के विघटन का कारण भी बने। रेलों ने श्रमिकों की गतिशीलता बढ़ा दी।⁸ जहाँ-जहाँ रेल निर्माण का कार्य होता था, वहाँ बड़ी संख्या में श्रमिकों की आवश्यकता होती थी। श्रमिक रेलों की सहायता से देश के विभिन्न भागों में रोजगार हेतु भ्रमण करने लगे, जिससे पारिश्रमिक की विषमता कम हुई साथ ही श्रम की कुशलता और कार्य क्षमता की भी अप्रत्यक्ष रूप से प्रोत्साहन मिला।⁹ प्रो. मलिनबाम के अनुसार 'श्रमिकों की गतिशीलता बढ़ाने तथा राष्ट्रीय स्तर पर उनके आवागमन में रेलों ने सहायता की है।' उनके विचारों में औद्योगिक नगरों के विकास का मुख्य श्रेय रेलों को ही दिया जा सकता है।¹⁰ लम्बे समय तक अपने घर से दूर रहकर कार्य करते थे। कुछ श्रमिक तो स्थाई रूप से पटरियों के किनारे बस गये, जहाँ पर नगरों का विकास हुआ। इस प्रकार रेल, परिवारों के विघटन का कारण भी बनी। रेल लाईन निर्माण के लिए विभिन्न शहरों, गाँवों से श्रमिक काम करने के लिए आते थे। जिन्हें यहाँ पर उचित पारिश्रमिक प्राप्त होता था, जिससे उनके रहन-सहन का स्तर भी सुधरा। अगर इसके दूसरे पक्ष पर दृष्टि डाले, तो गाँवों से शहरों की तरफ काम की तलाश में आने वाले असंख्य मजदूरों के कारण रोजगार का संकट पैदा हो गया, जिससे बेरोजगारी बढ़ी। जोधपुर रेल्वे ने 1939-40 ई. में 63,349 मजदूरों को रोजगार प्रदान किया।⁶

रेल्वे विभाग द्वारा विभिन्न प्राथमिक चिकित्सालयों की स्थापना की गई। जिसमें बिना किसी भेदभाव के रेल्वे कर्मचारियों का ईलाज किया जाता था। इसी प्रकार रेल्वे विभाग के द्वारा प्राथमिक तथा उच्च प्राथमिक विद्यालयों की स्थापना की गई, जिसमें बिना किसी भेदभाव के रेल्वे कर्मचारियों के बच्चों कम शुल्क में शिक्षा प्राप्त करते थे। इन विद्यालयों ने महिला शिक्षा को भी प्रोत्साहन दिया तथा महिला शिक्षा के विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई। रेल्वे विभाग द्वारा समय-समय पर विभिन्न प्रदर्शनियों का आयोजन भी किया जाता था, जिससे रेल्वे की कार्य प्रणाली तथा संस्कृति को आमजन के सामने रखा जा सके। साँस्कृतिक सद्भाव को बढ़ाने वाले मेलों जैसे ख्वाजा साहब

का उर्स, रामदेवरा का मेला, महावीर जी का मेला आदि में सामाजिक प्रतिबद्धता दिखाने के लिए रेल्वे प्रशासन अलग से गाड़ियों को संचालित करता रहा है।

रविन्द्रनाथ टैगोर की 150वीं जयन्ती पर भारतीय रेल्वे द्वारा स्पेशल रेलगाड़ी का संचालन किया गया, जिसमें टैगोर के जीवन के पहलुओं को बड़ी सहजता के साथ सहेज कर आम जन के सामने रखा गया। इस रेलगाड़ी ने देश के विभिन्न हिस्सों की यात्रा कर शान्ति का संदेश प्रसारित किया। रेल्वे ने समय-समय पर साँस्कृतिक कार्यक्रमों का आयोजन कर भारतीय संस्कृति का प्रचार-प्रसार करने में भी महत्वपूर्ण भूमिका है। रेल्वे द्वारा संचालित स्काउट गाईड के द्वारा भी विभिन्न साँस्कृतिक कार्यक्रमों का आयोजन किया जाता रहा है।

7.2.1 भारतीय फिल्मों में रेल्वे

150 वर्षों से भी अधिक समय से रेल परिवहन प्रणाली भारतीय समाजिक, आर्थिक, साँस्कृतिक क्षेत्र को प्रभावित कर रही है। ऐसा कोई भी क्षेत्र नहीं है जो रेल्वे के प्रभाव से अछूता रहा हो। भारतीय फिल्म उद्योग पर भी रेल विकास का आपेक्षित प्रभाव पड़ा। फिल्में मानव जीवन से सम्बन्धित विभिन्न पहलुओं को ध्यान में रख कर बनाई जाती हैं। रेलें लम्बे समय से मानव जीवन का अंग रही हैं, इसलिए उन्हे बड़ी ही रचनात्मकता से फिल्मों में दिखाया गया है। फिल्मों में रेल में बैठकर रेल के आस-पास के क्षेत्र को पीछे भागते हुए देखना, रेलों का आना-जाना, सीटी बजाना, भीड़-भाड़ से घिरे प्लेटफार्म, रेलों के साथ दौड़ते घुड़सवार रेल्वे से सम्बन्धित प्रमुख दृश्य हैं, जो हमें अधिकांश फिल्मों में देखने को मिलते हैं। उसकी छुक-छुक करती आवाज तथा उसकी चिमनी से निकलता धुआँ हमारी चेतना में बसा है। रेल्वे से सम्बन्धित विभिन्न गीत लिखे गये हैं। दुलाल गुहा द्वारा तीन दशक पहले निर्देशित फिल्म 'दोस्त' में किशोर कुमार द्वारा गाया गया गीत—

'गाड़ी बुला रही है, सीटी बजा रही है,
चलना ही जिन्दगी है, चलती ही जा रही है.....'

यह गीत मानव जीवन दर्शन को सहजता से प्रदर्शित करता है। हृषिकेश मुखर्जी द्वारा निर्देशित फिल्म 'आशीर्वाद' में दादा मुनि अशोक कुमार की आवाज में गया और बच्चों के साथ फिल्माया गया गीत—

रेलगाड़ी—रेलगाड़ी—रेलगाड़ी,
छुक—छुक—छुक—छुक,
बीच वाले स्टेशन बोलें रूक—रूक—रूक.....'

आज भी कर्णप्रिय ध्वनि के साथ गया जाता है। 1980 में, निर्देशक रवि चौपड़ा की 'द बर्निंग ट्रेन' नाम से बनी फिल्म तीव्र गति रेलवे तकनीक पर आधारित है। जिसमें मशीनरी के अनियंत्रित होने पर होने वाले दुष्प्रभावों को दिखाया गया है। फिल्मों में रेलों को प्राकृतिक सुन्दरता के साथ दिखाया गया है, अराधाना फिल्म का गीत—

'मेरे सपनों की रानी कब आएगी तु.....'

दार्जिलिंग और सिलिगुड़ी के बीच कार्सियांग नाम के रेलवे स्टेशन पर टॉय ट्रेन में फिल्माया गया है। 1970 में राजकुमार की फिल्म 'मेरा नाम जोकर' 1961 में किशोर कुमार की 'झुमर' आदि फिल्मों में रेलों का फिल्माकन किया गया है। सुप्रसिद्ध गजलकार दुष्यन्त कुमार ने अपने शायरी में रेलों का जिक्र करते हुए लिखा है 'तु किसी रेल सी गुजरती है....,में किसी पुल सा थर थराता हूँ, में रेल का मानवीयकरण कर नारी की उपमा दी गई है। 1974 की ऐतिहासिक रेल हड़ताल के आह्वान करते हुए भी कुछ रेल गीत लिखे गये। कांतिमोहन सोज लिखित द्वारा हड़ताल से सम्बन्धित गीत:

रेल का चक्का, जाम करो ।
जाम करो भई, जाम करो ।।
ऊँचा झंड़ा लाल तुम्हारा, ऊँचा अपना नाम करो ।
रेल का चक्का, जाम करो ।.....

7.2.2 रेलों के प्रति जनमानस की अभिव्यक्ति

राजस्थान में रेल परिवहन के विकास के साथ ही रेलों के प्रति जन मानस की अभिव्यक्ति आना प्रारम्भ हो गई। कई स्थानों पर इसे सकारात्मक और कई स्थानों पर नकारात्मक रूप में देखा गया। बूंदी, करौली आदि रियासतों ने जहां रेलवे के प्रति नकारात्मक दृष्टिकोण दिखाया, वहीं दूसरी तरफ अन्य रियासतों ने सकारात्मक दृष्टिकोण रखा। समयानुसार रेलवे के प्रति जनसामान्य के विचारों में परिवर्तन हुआ और रेलवे मानव जीवन का एक महत्वपूर्ण अंग बन गई। यहां तक की इसकी सकारात्मकता लोकगीतों में मुखरित होने लगी। लोक गीतों का प्रादुर्भाव मानव मानस और वाणी से है। इनमें मानव समाज की विशुद्ध मानोवृत्तियाँ और भावनाएँ समयोचित प्रसंगों पर हर्ष-विषाद, प्रेम-ईर्ष्या, उल्लास-भक्ति आदि भाव प्रकट होते हैं। लोकगीत मानव मन का दर्पण है। यह मानव जीवन के विभिन्न पक्षों से सम्बन्धित होते हैं। रेल परिवहन विकास का प्रभाव राजस्थान के सामाजिक जन-जीवन पर भी पड़ा है। तत्कालीन समय में परिवहन का तीव्र साधन होने के कारण रेल मानव जीवन का प्रमुख अंग बन गई, इसलिए राजस्थानी लोकगीतों में रेल को महत्वपूर्ण स्थान देते हुए कई लोकगीतों की रचना की गई है। एक लोकगीत में नायिका, नायक को सम्बोधित करते हुए कहती है:

बिणजारा रे लोभी! धुआँ री ल्याई पोट, पाणी रो ल्याई बुलबुलो।
बिणजारा रे लोभी! ल्याई कँवरी रो दूध, पूत जे ल्याई बांझ रो।
बिणजारा रे लोभी! धरती ल्याई घाघरो, मगजी लगवागें रेल री।

इन पंक्तियों में नायिका-नायक से असम्भव वस्तुएं यथा धुएँ की गठरी, पानी का बुलबुला, कुँवारी कन्या का दूध, बांध्या का पुत्र आदि की मांग करती है, साथ ही ऐसा लहगाँ लाने को कहती है, जिसमें रेलगाड़ी की मगजी हो। मगजी के रूप में रेलगाड़ी लगवाना इस बात का सूचक है कि देश में रेल परिवहन प्रारम्भ हो गया है। एक अन्य लोकगीत में नायिका द्वारा रेलगाड़ी में होने वाले प्रत्येक क्रिया-कलापों का वर्णन किया है—

अंजन की सीटी में म्हारो मन डोले
चला चला रे डिलैवर गाड़ी हौले हौले ॥

चला चला रे ॥
बीजळी को पंखो चाले, गूँज रयो जण भोरो
बैठी रेल में गाबा लाग्यो वो जाटां को छोरो ॥
चला चला रे ॥.....

अन्य गीतों में भी रेलगाड़ी का चित्रण सहज भाव से किया गया है—
आँ तो धुआँ रा धमरोल, करती आयी रे।
देखो नी बन्सा, रेल गाड़ी आयी रे।
आँ तो जोधाणां सूँ..... आयी रे।

एक अन्य लोकगीत में नायिका, नायक से रेलगाड़ी में बैठने से मना करती हुई
कहती है—

रेल में ना बैठूं भंवर जी.....

सवाई—माधोपुर, बूंदी क्षेत्र में रेलगाड़ी को लेकर विभिन्न लोकगीत प्रचलित हैं—

रेलगाड़ी चाली ऐ पटेलन,
इन्द्रगढ़ चालें, माता जी रे चालें ,
ऐ मा म्हारी गोरी टिकट कटा ले ।.....

शेखावाटी क्षेत्र के लोकगीतों में रेलों के प्रति सामान्य जन की भावनाएँ कुछ इस
प्रकार मुखरित हुई हैं—

मेरी रेल में तेल नहीं, रेल मेरी चाल पड़ी।
पहले स्टेशन बेटा मिलगा, उससे बतलाई मेरा राम..... ।

एक अन्य शेखावाटी गीत में रेलगाड़ी की तेज सीटी के बारे में बताया गया है—

रेल बोली रेल की भम्मौरी बोली रे।
किसी ने मेरे हाथ में जंजीर डाली रे ।.....

राजस्थान के साथ-साथ भारत के अन्य क्षेत्रों के लोक गीतों में भी रेल्वे को स्थान दिया गया है। अवध क्षेत्र में प्रचलित रहे एक 'कहरवा' गीत में एक स्त्री रेल को सौत बताते हुए कहती है—

रेलिया न बैरी जहजिया न बैरी उहँ पइसवई बैरी हो।
देसवा भरमावइ उहँ पइसवई बैरी हो॥

सेर भर गोहूवां बारिस दिन खइवै पिय के जाई न देवै।
रखवे अँखिया हजुरवाँ पिय के जाइ न देवै हो॥

अवध क्षेत्र के 'विरह' गीत की इन पंक्तियों में रेल की मार्मिक आलोचना इस प्रकार की गई है—

जब से छुटि रेल कै गाड़ी कटिगा जंगल पहाड़।
पैसा रहा सो गोड़के सौंपऊँ पेटवा पीठि कै हाड़॥

7.3 पर्यटन पर प्रभाव

रेले अधिसंख्य घरेलू पर्यटकों के लिए तथा विदेशी पर्यटकों के लिए एक मुख्य साधन है, ये रेलें पर्यटकों को दूर-दूर तक प्रायः और उपद्वीपों तक भी ले जाती है। भारतीय उपमहाद्वीप विभिन्न भौगोलिक एवं सांस्कृतिक विभिन्नताओं से परिपूर्ण है, एक तरफ उँची पहाड़ी श्रृंखलाएँ हैं तो दक्षिण भारत में अथाह समुद्र, पूर्वी भारत में सघन वनस्पति क्षेत्र है, तो पश्चिम में थार का मरुस्थल। भारत का एक भी हिस्सा ऐसा नहीं है जो सांस्कृतिक व भौगोलिक दृष्टि से अपना महत्वपूर्ण स्थान न रखता हो।

राजस्थान अपने गौरवपूर्ण अतीत एवं वीरों की अमर गाथाओं के साथ ही यहाँ की प्राकृतिक सम्पदा की वजह से पर्यटकों को लुभाता रहा है। यहाँ का हर गाँव पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण है। एक तरफ भव्य स्मारक किले, हवेलियाँ स्थापत्य कला की अनूठी मिसाल है। वहीं दूसरी तरफ सरिस्का (बाघ परियोजना), रणथम्भौर (बाघ परियोजना), केवलादेव राष्ट्रीय पक्षी अभ्यारण्य जैसे प्राकृतिक स्थल है, जो पर्यटकों का ध्यान बरबस ही अपनी तरफ आकर्षित करते हैं।

राजस्थान में रेल परिचलन से पूर्व पर्यटन स्थल पर्यटकों से अछूते थे। पर्यटकों को वहाँ तक पहुँचने में कठिन परिस्थितियों का सामना करना पड़ता था। रेल परिचालन ने ऐसे पर्यटन स्थलों पर सैलानियों की पहुँच को सरल व सुगम बना दिया। यद्यपि उन्नीसवीं शताब्दी तथा बीसवीं शताब्दी के पाँचवे दशक तक ब्रिटिश भारत सरकार ने राजस्थान में रेलों का विकास आर्थिक लाभ के लिए किया था। परन्तु इस समय बिछाई जाने वाली रेल लाईनों ने पर्यटन को भी बढ़ावा दिया। पर्यटन स्थलों का निर्माण कभी-कभी प्राकृतिक सौन्दर्य वाले स्थानों पर स्वतः ही हो जाता है। ऐसे प्राकृतिक स्थलों में जयसमन्द, सरिस्का, आबू, घना पक्षी विहार, कुम्भलगढ़, मेनाल आदि हैं। राजस्थान के कुछ तीर्थ स्थल भी प्रसिद्ध हैं, जिनमें नाथद्वारा, अजमेर, काँकरोली, पुष्कर, गलता, रणकपुर, ऋषभदेव, श्री महावीर जी, श्री बेणेश्वर, सोमेश्वर, आबू आदि प्रमुख हैं। चित्तौड़गढ़, मण्डोर, विराट⁷, आमेर, जयपुर, भरतपुर, जालौर, जोधपुर माध्यमिका⁸, उदयपुर रणथम्भोर आदि पर्यटन स्थल अपनी ऐतिहासिक एवं स्थापत्य महत्व के लिए प्रसिद्ध हैं।

विभिन्न रेल मार्गों के निर्माण ने पर्यटन को विकसित करने में महत्वपूर्ण योगदान दिया। दिल्ली-अहमदाबाद रेलमार्ग बनने से राज्य की राजधानी जयपुर तथा अजमेर जैसा धार्मिक केन्द्र दिल्ली तथा गुजरात राज्य से जुड़ गया।⁹ जयपुर विश्व प्रसिद्ध नियोजित नगरों में से एक है, जहाँ हवामहल, चन्द्रमहल, राजमहल, रामनिवास बाग, गलता जी, नाहरगढ़, आमेर आदि पर्यटन स्थल हैं। अजमेर विश्व प्रसिद्ध मुस्लिम तीर्थ स्थल है, जो मक्का के बाद मुस्लिम धर्म में महत्वपूर्ण स्थान रखता है। ख्वाजा साहब की दरगाह, मैग्जीन फोर्ट¹⁰, तारागढ़, अढ़ाई दिन का झोपड़ा आदि अजमेर में स्थित हैं। पुष्कर में स्थित एक मात्र ब्रह्मा जी के मन्दिर को अभी हाल ही में रेल लाईन द्वारा जोड़ा गया है। इसी रेल लाईन के माध्यम से अलवर का सरिस्का, जो अपनी प्राकृतिक छटा तथा टाईगर प्रोजेक्ट¹¹ के लिए प्रसिद्ध है अन्य स्थलों से जुड़ गया।

नागदा-मथुरा रेल लाईन जिसका निर्माण कार्य 1919 में पूरा हुआ¹², के निर्माण से हाड़ौती के पर्यटन स्थल तथा टाईगर प्रोजेक्ट के लिए प्रसिद्ध रणथम्भौर, केवलादेव घना पक्षी विहार और श्री महावीर जी पर्यटकों के लिए सुगम हो गये। 1907 में

सवाईमाधोपुर-लोहारु रेल्वे मार्ग का प्रथम चरण साँगानेर से निवाई तथा निवाई से माधोपुर तक बनने से सीधे ही रणथम्भोर तक पर्यटकों की पहुँच हो गई। इसी मार्ग से शेखावाटी के पर्यटन स्थल भी राजधानी जयपुर से जुड़ गये। शेखावाटी क्षेत्र अपनी कलात्मक हवेलियों के लिए प्रसिद्ध है। जिन्हें देखने पर्यटक दूर-दूर से आते हैं।

जोधपुर बीकानेर स्टेट रेल्वे से जोधपुर तथा बीकानेर के पर्यटन स्थल पर्यटकों के लिए सुलभ हो गये। लूनी, पचभद्रा मार्ग, मेड़ता रोड, मेड़ता सिटी रेलमार्ग, जोधपुर-कुचामन रेलमार्ग, डेगाना-हिसार रेल मार्ग, बीकानेर-भटिण्डा रेलमार्ग, बीकानेर-रतनागढ़ रेलमार्ग, सवाई माधोपुर-लोहार रेल मार्ग, जयपुर-चूरु रेलमार्ग, बीना-गुना-कोटा रेलमार्ग, भरतपुर-आगरा रेलमार्ग, उदयपुर-चित्तौड़ रेलमार्ग, बड़ी सादड़ी-मारवाड़ जंक्शन रेलमार्ग, अजमेर-खण्डवा रेलमार्ग, देहली-कोटा-मुम्बई, पोकरण-जैसलमेर रेलमार्ग, उदयपुर-अजमेर रेलमार्ग, बीकानेर-जोधपुर-मारवाड़ उदयपुर रेलमार्ग आदि रेलमार्गों के निर्माण ने राजस्थान में रेलों का जाल बिछा दिया। राजस्थान के कोने-कोने में स्थित पर्यटन स्थल पर्यटकों के लिए सुलभ हो गये। राजस्थान के लिए पर्यटन आर्थिक दृष्टि से लाभकारी सिद्ध हुआ। राज्य सरकार ने पर्यटकों को सुख सुविधाओं की दृष्टि से हर संभव उपाय किये हैं। सरकार का यह उद्देश्य रहता है कि अधिक से अधिक पर्यटक राजस्थान में आए। 1955 में सरकार ने पर्यटन निदेशालय की स्थापना की। 1956 में पर्यटन विभाग का गठन किया तथा 1 अप्रैल, 1979 को राजस्थान पर्यटन विकास निगम लिमिटेड की स्थापना की गई। और मोहम्मद युनूस कमेटी की सिफारिश पर वर्ष 1989 में पर्यटन को उद्योग का दर्जा प्रदान किया गया।

रेल परिवहन के विकास से पर्यटन स्थलों का भी तीव्र गति से विकास हुआ। भारतीय रेल्वे व राजस्थान पर्यटन विकास निगम लिमिटेड ने पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए 'पैलेस ऑन व्हील्स' व 'रॉयल राजस्थान ऑन व्हील्स' नाम की रेलगाड़ियाँ संचालित की।

7.3.1 पैलेस ऑन व्हील्स

राज्य के राजसी ठाठ बाट सहित विशेष सुविधाओं से युक्त 'पैलेस ऑन व्हील्स' नामक शाही रेलगाड़ी की शुरुआत 1982 में हुई। यह सम्पूर्ण गाड़ी वातानुकूलित तथा राजस्थान की विशेष झलक को दिखाते हुए बनाई गई है। इस रेलगाड़ी के माध्यम से पर्यटक राजस्थान के प्रमुख स्थलों भरतपुर के केवलादेव घना पक्षी विहार, सवाई माधोपुर के रणथम्भोर किला एवं टाईगर प्रोजेक्ट, चित्तौड़गढ़ के विजय स्तम्भ, कीर्ति स्तम्भ, जोधपुर का राजमहल, उदयपुर के जलमहल तथा जैसलमेर के मरु पर्यटन की सैर करते हैं। इस रेलगाड़ी का संचालन सितम्बर, 2006 से बड़ी लाईन पर किया जा रहा है।

7.3.2 रॉयल राजस्थान ऑन व्हील्स

पैलेस ऑन व्हील्स की सफलता को देखते हुए भारतीय रेलवे व राजस्थान पर्यटन विकास निगम लिमिटेड के द्वारा संयुक्त रूप से 'रॉयल राजस्थान ऑन व्हील्स' एक नई पर्यटन ट्रेन का शुभारम्भ 11 जनवरी, 2009 से किया। इसकी पहली पर्यटन यात्रा की शुरुआत नई दिल्ली के सफदरगंज रेलवे स्टेशन से हुई। यह रेल भी शाही सुविधाओं से संपन्न है तथा पर्यटकों को राजस्थानी पर्यटन स्थलों की सैर करवाती है।

पर्यटन द्वारा जहाँ पारस्परिक सौहार्द तथा राष्ट्रीय एकता का विकास होता है, वहीं बहुमूल्य विदेशी मुद्रा का अर्जन तथा रोजगार भी प्राप्त होता है। पर्यटन उद्योग के रूप में तेजी से विकसित होने वाला क्षेत्र बन चुका है। वर्तमान में देश में आने वाला हर तीसरा पर्यटक राजस्थान आता है। राजस्थान की भौगोलिक पर्यावरण स्थिति तथा संस्कृति को ध्यान में रखते हुए दूरगामी व सतत् विकास के लिए पर्यटन क्षेत्र के विकास को प्रमुखता दी जानी आवश्यक है।

भारतीय रेलवे द्वारा समय-समय पर पर्यटन सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए विभिन्न रेलें चलाई जाती हैं। 2009 में आयोजित उर्स के मेले के दौरान 35 उर्स मेला स्पेशल रेलें चलाई गईं।¹³ यात्रियों की सुविधा के लिए पवित्र दरगाह परिसर में ही एक काउंटर पर अनारक्षित व रक्षित टिकटों की व्यवस्था की गई।

रेल विकास ने सभी पर्यटन स्थलों को आपस में जोड़ दिया है। जिससे राजस्थान का पर्यटन उद्योग फलफूल रहा है। रेल्वे द्वारा पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए समय-समय पर विभिन्न प्रदर्शनियाँ भी आयोजित की जाती हैं, जिससे पर्यटक आकर्षित होते हैं। परिवहन की सुविधाओं ने पर्यटन को गति प्रदान की है। रेल परिवहन ने राजस्थान के पर्यटन परिपथ, जयपुर परिपथ, मरू परिपथ, अलवर परिपथ, शेखावाटी परिपथ, माउंट आबू परिपथ, मेवाड़ परिपथ, हाड़ौती परिपथ को आपस में जोड़कर पर्यटन को बढ़ावा दिया है। इस उद्योग हेतु नवीन तथा प्रसिद्ध पर्यटन स्थलों को सुविधाजनक एवं विकसित परिवहन के द्वारा पर्यटकों के लिए सुगम बनाया गया है। इन परिवहन सुविधाओं का लाभ राज्य की अर्थव्यवस्था के अन्य प्रमुख आर्थिक स्तम्भों के लिए उपलब्ध होता है।

संदर्भ एवं टिप्पणियाँ

1. भारतीय रेल, एक परिचय, रेल पत्रिका, पृष्ठ संख्या 126
2. वही
3. बुलेट ट्रेन, अत्यधिक तीव्र गति से चलने वाली नई प्रौद्योगिक की ट्रेनों के लिए एक औपचारिक नाम।
4. बनजारे, एक घुमक्कड़ जाति, जो एक ही स्थान पर बसकर जीवन-यापन करने की बजाये निरन्तर भ्रमणशील रहते थे, प्रचीन तथा मध्यकाल में यह जाति व्यापारियों के साथ सामान के परिवहन का कार्य भी करती थी।
5. शर्मा, व्यास, आधुनिक राजस्थान का इतिहास, पंचशील प्रकाशन, जयपुर।
6. ब्रज नारायण, इण्डियन इकनामिक लाईफ, पृष्ठ संख्या 110
7. जे.जान्सन, दा इकनामिक्स ऑफ इण्डियन रेल ट्रांसपोर्ट, पृष्ठ संख्या 104
8. जे.जान्सन, दा इकनामिक्स ऑफ इण्डियन रेल ट्रांसपोर्ट, पृष्ठ संख्या 97-102
9. जे.जान्सन, दा इकनामिक्स ऑफ इण्डियन रेल ट्रांसपोर्ट, पृष्ठ संख्या 102
10. ठाकुर, एग्नेश, भारत का आर्थिक इति. 1757-1950, मध्य प्रदेश हिन्दी अकादमी, पृ. सं. 201
11. कछावा, ओ.पी., फेमिन्स इन राजस्थान (1900-1947 ई.), हिन्दी साहित्य प्रकाशन मंदिर, जोधपुर, पृष्ठ संख्या 112-113.
12. विराटनगर, राजस्थान प्रान्त के जयपुर जिले में स्थित एक ऐतिहासिक नगर, महाभारत काल में राजा विराट की कन्या सुदेष्णा का विवाह अर्जुन के पुत्र अभिमन्यु के साथ हुआ। मत्स्य जनपद की राजधानी भी थी।
13. माध्यमिका, चित्तौड़ के निकट एक प्राचीन नगर है, इसे अब नगरी के नाम से भी जाना जाता है। यहां के खण्डहरों में मौर्य कालीन भवन के चिन्ह तथा शुंग काल के शिलालेख प्राप्त हुए हैं।
14. साहनी, जे.एन., इण्डियन रेलवेज : वन हन्ड्रेड इयर्स (1853-1953 ई.) मिनिस्ट्री हाफ रेलवेज (रेल्वे बोर्ड) गवर्नमेंट ऑफ इण्डिया, नई दिल्ली, (1953 ई.), पृष्ठ संख्या 14
15. मैगजीन फोर्ट, 1570 ई. में अकबर द्वारा निर्मित मुस्लिम दुर्ग पद्धति से बना किला, इसे 'अकबर का दौलतखाना' के नाम से भी जाना जाता है।
16. टाइगर प्रोजेक्ट, लुप्त होते बाघों को बचाने के लिए भारत सरकार द्वारा 1972 ई. में चलाई गई योजना।
17. रिपोर्ट ऑन द एडमिनिस्ट्रेशन ऑफ जयपुर स्टेट, 1908-09 ई. पृष्ठ संख्या 7, हिस्ट्री ऑफ इण्डिया रेल्वे डिपार्टमेंट गवर्नमेंट ऑफ इण्डिया, 1951, पृष्ठ संख्या 33
18. थार रेल, रेल पत्रिका, उत्तर-पश्चिम रेल्वे, जयपुर, पृष्ठ संख्या 110

अध्याय-8

इक्कीसवीं शताब्दी के प्रारम्भ में राजस्थान के संदर्भ में रेल्वे के समक्ष चुनौतियां एवं भावी आयोजना

- 8.1 रेल्वे की सामाजिक प्रतिबद्धता एवं विस्तार।
- 8.2 रेल्वे के समक्ष विभिन्न चुनौतियाँ।

8.1 रेल्वे की सामाजिक प्रतिबद्धता एवं विस्तार

परिवहन प्रणाली का कोई भी स्वरूप रहा हो उसने मानव जीवन को प्रभावित किया है। चाहे वो बैलगाड़ी और साइकिल रही हो, या फिर रेलगाड़ी और वायुयान। गति के साधन मानव को तथा उससे सम्बन्धित सामग्री को एक स्थान से दूसरे स्थान पर शीघ्रता से पहुँचा कर मानव के सामाजिक जीवन को प्रभावित करते हैं। यहाँ यह कहना कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी कि, मानव के बदलते सामाजिक परिदृश्य में सबसे महत्वपूर्ण स्थान रेल परिवहन ने निभाया है। राजस्थान ही नहीं अपितु भारत और विश्व में भी रेल परिवहन एक जीवन रेखा के रूप में कार्य करता है। एक देश में रेल परिवहन प्रणाली का महत्व उसी प्रकार है, जिस प्रकार मानव शरीर में रक्त परिवहन प्रणाली का। जिस प्रकार शरीर में रक्त परिवहन बन्द हो जाये तो वह शरीर मृत हो जाता है, उसी प्रकार एक देश या नगर में रेल परिवहन रुक जाये तो वह भी इसी प्रकार हो जाता है। इस परिवहन प्रणाली का महत्व हमें तब समझ में आता है, जब मुम्बई, कोलकाता जैसे महानगरों में लोकल ट्रेनों या मेट्रो ट्रेनों का परिचालन तकनीकी कारणों, बम विस्फोट या प्राकृतिक आपदा से रुक जाता है। लाखों की संख्या में व्यक्ति रास्तों में फस जाते हैं, वे अपने गन्तव्य तक नहीं पहुँच पाते। नौकरी पेशा व्यक्ति कार्यालयों में नहीं पहुँच पाते। कार्यालयों का कार्य रुक जाता है। रोजमर्रा के काम में आने वाली सामग्री के दाम एक ही दिन में बढ़ जाते हैं। परिवहन के अव्यवस्थित होने पर जीवन अस्त-व्यस्त हो जाता है। भारत एक विशाल उपमहाद्वीप है। प्राचीनकाल में इसकी सीमाएं कहीं अधिक विस्तृत थी। इस उपमहाद्वीप में हिमालय जैसी विशाल पर्वत श्रृंखलाएं, गंगा, यमुना जैसी वृहद नदियों तथा थार मरुस्थल जैसे विशाल रेगिस्तान आदि प्राकृतिक संरचनाएं विस्तृत हैं, जो यहां के मानव जीवन को दुर्गम बनाती हैं। इनके कारण यहां के निवासियों का एक-दूसरे से मिलना कठिन था। इसलिए इस विशाल भू-भाग पर कभी एक साम्राज्य कायम नहीं हो पाया। ऐसी स्थिति में यहां छोटे-छोटे राज्यों का निर्माण हुआ। कुछ वृहद् साम्राज्य मौर्य, कुषाण, गुप्त, मुगल,

स्थापित हुए, पर सम्पूर्ण भारत को एक झण्डे के नीचे रखने में कोई भी शक्ति कामयाब नहीं हो पायी। सोलहवीं शताब्दी के प्रारम्भिक चरण में अंग्रेजों ने भारत भूमि पर कदम रखा और सत्रहवीं—अठारहवीं शताब्दी आते-आते लगभग सम्पूर्ण भारत पर अधिकार कर लिया यहाँ एक छत्र शासन व्यवस्था स्थापित की। ब्रिटिश सत्ता स्थापित होने के बाद अंग्रेजों ने भाप शक्ति से चलने वाली रेलों का जाल बिछा कर इस साम्राज्य पर नियंत्रण स्थापित किया। पहली बार भारत में राजस्थान से लेकर त्रिपुरा, मणिपुर तथा जम्मू से लेकर कन्याकुमारी तक एक शासन सत्ता स्थापित हुई। कठोर अनुशासन एवं नियंत्रण में तथा एक समान शासन सत्ता बनाये रखने के लिए रेल परिवहन प्रणाली का महत्वपूर्ण योगदान था।

अगर यह कहा जाए कि भारत को वर्तमान भारत का रूप देने में सबसे महत्वपूर्ण योगदान अंग्रेजों का है, तो इसमें कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी। भारत का एकीकरण इस परिवहन प्रणाली के अभाव में कभी संभव नहीं हो पाता। आज भी भारत की एकता को बनाये रखने में रेल परिवहन प्रणाली का महत्वपूर्ण योगदान है। भारत के एक हिस्से में कहीं अकाल पड़ता है, तो दूसरे भाग से रेल परिवहन के माध्यम से खाद्य सामग्री पहुँचा दी जाती है। रेलों से पानी पहुँचाया जाता है। रेलों के माध्यम से चारा (पशुओं) पहुँचाया जाता है। अभी हाल ही के वर्षों में राजस्थान में पड़ने वाले अकाल में पानी, खाद्यानों तथा पशुओं के लिए चारों की व्यवस्था रेलों के माध्यम से की गई। राजस्थान में 1905-06 में पड़ने वाले अकाल के दौरान लगभग 22,28,790 मन अनाज रेल्वे के माध्यम से मँगवाया गया

वर्ष 1905-06 में महीने वार मँगवाया गया अनाज (मन में)¹

<u>माह</u>	<u>1905</u>	<u>1906</u>
जुलाई	72,683 मन	2,77,462 मन
अगस्त	2,44,698 मन	2,50,449 मन
सितम्बर	2,24,859 मन	29,705 मन
अक्टूबर	1,56,352 मन	51,848 मन
नवम्बर	2,09,630 मन	51,157 मन

दिसम्बर	3,14,003 मन	54,646 मन
जनवरी	-----	2,91,378 मन
कुल अनाज	12,22,205 मन	10,06,585 मन

राजस्थान में बार-बार पड़ने वाले अकालों की भयावहता को रेल परिवहन प्रणाली के माध्यम से ही कम किया जाता है। 1899-1900 ई. में राजस्थान में भीषण अकाल पड़ा। इस समय जयपुर रियासत ने रेल द्वारा 16,32,539 मन अनाज 1,22,120 मन स्वयं मंगवाया।² 1938-40 के बीच जयपुर रियासत ने उदयपुर, इन्दौर, कोटा, बून्दी ग्वालियर आदि स्थानों से 1,21,333 मन चारा (ग्वार, कुट्टी, कड़वी, भूसा, तुड़ा घास) आदि रेलों के माध्यम से मंगवाकर दुर्भिक्ष का प्रभाव कम किया।³ 1938-40 में अजमेर प्रान्त में रियायती दरों पर 9,20,000 मन चारा मंगवाया गया।⁴

प्राकृतिक आपदा के समय भी रेल परिवहन अपनी महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। 2004 में आई सुनामी के विनाशकारी प्रभाव को कम करने के लिए रेल परिवहन के माध्यम से सहायता पहुँचायी गई। आसाम, बंगाल में दंगे भड़कते हैं, तो देश के अन्य भागों से सहायता तुरन्त पहुँचायी जाती है। विभिन्न प्रकार की आपदाओं के समय सम्पूर्ण देश एकजुट दिखाई देता है। इस एक जुटता के पीछे कहीं न कहीं रेल परिवहन का योगदान है। रेल परिवहन ने हर संभव स्थिति में देश को एकजुट बनाये रखा है।

आज हम जिस सामाजिक परिवेश में जीवन व्यतीत कर रहे हैं, उसे रेल परिवहन ने अत्यधिक प्रभावित किया है। मानव एक सामाजिक प्राणी है, इसलिए समाज में हो रहे परिवर्तन मानव जीवन को प्रभावित करते हैं। समाज सुधार जैसे कार्यों में रेल विभाग ने अपनी प्रतिबद्धता दिखाई है। पुरातन काल से भारतीय समाज विभिन्न प्रकार के अंधविश्वासों से ग्रस्त रहा है। जातिवाद ने भारतीय समाज को अलग-थलग कर दिया है। श्वेत-अश्वेत के भेद ने विश्व को दो भागों में बांट दिया। महात्मा गाँधी जैसे महापुरुष को भी श्वेत-अश्वेत के भेद का सामना करना पड़ा था। महात्मा गांधी को अश्वेत होने के कारण रेलगाड़ी से उतार दिया गया था। जातिवाद का अस्तित्व समाज में पुरातन काल से है। भारतीय समाज चार प्रमुख वर्गों में विभाजित था, तथा कोई भी

व्यक्ति अपना कर्म बदल कर वर्ग बदल सकता था, क्योंकि समाजिक व्यवस्था कर्म प्रधान न होकर जन्म प्रधान थी।

समय-समय पर इन कुरीतियों के खिलाफ समाज सुधारकों ने आवाज उठाई, परिणाम स्वरूप कुछ कुरीतियां समाप्त हो गईं। परन्तु वास्तविक सुधार ब्रिटिश साम्राज्य के समय पर प्रारम्भ हुए। अंग्रेजों ने भारतीय समाज में सती प्रथा जैसी अमानुषिक परम्पराओं को देखा तो उन्हें बड़ा ही आश्चर्य हुआ। जाति प्रथा की जटिलता जिसमें, निम्न वर्ग का व्यक्ति उच्च वर्ग के व्यक्ति का स्पर्श भी कर जाये तो उसे घोर यातनाएँ सहन करनी पड़ती थी। ऐसी अमानवीय स्थिति को समाप्त करने में रेलवे ने महत्वपूर्ण योगदान दिया। अंग्रेजों ने जब भारत में रेल परिवहन प्रणाली प्रारम्भ की तो जाति प्रथा के कारण उन्हें हानि उठानी पड़ी। मात्र उच्च वर्ग के व्यक्ति ही इन रेलों में यात्राओं का आनन्द ले सकते थे। एक डिब्बे में एक साथ उच्च और निम्न वर्ग का बैठकर यात्रा करना संभव न था। कुछ समय तक रेलों में इनके अलग-अलग बैठने की व्यवस्था भी की गई। समय व्यतीत होता गया और समय पर पहुँचने और शीघ्र पहुँचने की मजबूरियों के कारण सभी वर्गों के व्यक्ति एक साथ बैठ कर यात्राएँ करने लगे। न चाहते हुए भी उच्च वर्ग को निम्न वर्ग के साथ यात्राएँ करनी पड़ी। एक साथ एक डिब्बे में साथ-साथ बैठकर यात्रा करने से जाति प्रथा में शिथिलता आने लगी। जाति प्रथा की कठोरता को कम करने में रेल परिवहन का महत्वपूर्ण योगदान रहा। साथ-साथ यात्राएँ करने से सभी वर्ग एक दूसरे के नजदीक आ गये। उनमें विचार अभिव्यक्ति बढ़ी। एक दूसरे के विचारों को समझने से उनके बीच जो दूरी थी वह न चाहते हुए भी कम होती चली गई, क्योंकि उन्हें घण्टों तक एक साथ बैठकर लम्बी यात्राएँ करनी पड़ती थी। वे विभिन्न मुद्दों पर आपस में विचार-विमर्श करने लगे जिससे उनके विचारों में परिवर्तन हुआ। इन यात्राओं के परिणाम स्वरूप एक नये वर्ग का उदय हुआ, जिसमें जाति प्रथा जैसी अमानवीय बुराइयाँ नहीं थीं। शताब्दियों से अलग-थलग पड़ा वर्ग भी रेल परिवहन के माध्यम से एक जुट हो गया।

रेल परिवहन के विकास ने मनुष्य के सामाजिक उत्सवों, मेलों, त्योहारों, विवाह समारोह आदि को भी प्रभावित किया। परिवहन प्रणाली के विकास से पूर्व विवाह सम्बन्ध

निकट के क्षेत्र में ही किया जाता था। जिससे सगे सम्बन्धियों को आने-जाने में किसी प्रकार की परेशानी का सामना नहीं करना पड़े। सगे सम्बन्धियों के जल्दी-जल्दी मिलने से उनमें आपसी भाईचारा, प्यार, स्नेह बना रहे। इसलिए विवाह सम्बन्ध स्थापित करते समय निकट क्षेत्र का चयन किया जाता था। अगर दूर के क्षेत्र में विवाह सम्बन्ध स्थापित किये जाते थे, तो आने-जाने में कई दिनों, सप्ताह का समय लगता था। परिवहन के अभाव में विवाह समारोह में बहुत ही कम परिचित शामिल होते थे। बहुत से सगे-सम्बन्धी तो पहुँच ही नहीं पाते थे। ऐसी स्थिति आपसी सम्बन्धों पर व्यापक प्रभाव डालती है। परन्तु रेल परिवहन की सुविधा ने इन उत्सवों में भीड़ को बढ़ावा दिया। रेलों के कारण अधिक संख्या में परिचित विवाह समारोह में शामिल होने लगे। अधिक संख्या में रिश्तेदारों के शामिल होने से विवाह समारोह भी बड़े स्तर पर आयोजित किये जाने लगे। रेल परिवहन ने दूरी की समस्या को समाप्त कर सगे सम्बन्धियों को निकट ला दिया। आजकल तो दूरी की बारातें भी रेलों के माध्यम से जाने लगी हैं। इन विवाह सम्बन्धों के होने से विभिन्न क्षेत्रों की संस्कृति एवं परम्परायें आपस में समन्वित हुईं। आज राजस्थान के निवासी महाराष्ट्र, हिमाचल प्रदेश में भी शादी सम्बन्ध स्थापित करने में नहीं हिचकिचाते हैं। इन सभी राज्यों के रीति-रिवाज भी आपस में मिलने लगे हैं। इन्हीं कारणों से भारत के निवासी साँस्कृतिक स्तर पर एक जुट हो रहे हैं।

भारत उत्सवों और मेलों का देश है। भारत में ऐसा कोई दिन नहीं निकलता जिस दिन कोई उत्सव या पर्व नहीं मनाया जाता है। विशाल देश जिसमें विभिन्न संस्कृतियाँ मौजूद हो वहाँ विभिन्न प्रकार के उत्सव और मेले तो होंगे ही। इन मेलों में भारत की प्राचीन संस्कृति व सभ्यता की झलक दिखाई देती हैं। मेले तो भारत की आत्मा में बसते हैं।

भारत में प्राचीन काल से ही महापुरुषों की जयंतियों, पुण्यतिथियों, उनके चमत्कार दिवसों, गृह नक्षत्र परिवर्तन, राशि प्रवेश, नई फसलों की कटाई या बुवाई, देवताओं के जन्म दिवस आदि किसी भी अवसर को अत्यधिक धूमधाम से मनाने की परम्परा रही है। प्राचीन काल और मध्यकाल में जब परिवहन के साधन कम थे, तब इन उत्सवों में जन मानस की उपस्थिति कम होती थी। संख्या कम होने पर इन उत्सवों का

आर्थिक, सामाजिक, व धार्मिक प्रभाव सीमित क्षेत्र पर पड़ता था। परिवहन के अभाव में दूर दराज के निवासी इन में शामिल नहीं हो पाते थे। भारत की सभ्यता एवं संस्कृति का प्रतीक सबसे बड़ा कुंभ का मेला है, जो प्रति 12 वर्ष में एक बार तथा प्रति 6 वर्ष में अर्ध कुंभ का आयोजन होता है। वर्तमान समय में लाखों की संख्या में लोग इसमें शामिल होते हैं। अपार जन समूह को संभालने में तो कभी-कभी सरकार का भारी इंतजाम भी असफल हो जाता है। कुछ समय पूर्व मेलों का स्तर इतना बड़ा नहीं था, जितना की आज। परिवहन के साधनों की प्रचुरता से श्रद्धालु इस उत्सव में शामिल होने बड़ी संख्या में पहुँचते हैं। रेल परिवहन इस व्यवस्था में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। सर्वाधिक श्रद्धालु इसी के माध्यम से यात्रा करते हैं, क्योंकि रेल परिवहन यात्रा का सबसे सुलभ और सस्ता साधन है। रेल्वे विभाग द्वारा यात्रा भार को देखते हुए मेला स्पेशल रेल गाड़ियों की व्यवस्था की जाती है। जिससे अधिक से अधिक श्रद्धालु इस मेले में भाग ले सकें। खाटू श्याम, रामदेवरा, जगन्नाथपुरी, ख्वाजा साहब का उर्स मेला आदि मेलों का स्तर बढ़ाने में रेल परिवहन का महत्वपूर्ण योगदान है। रेलों को अक्सर छुट्टियों, त्योहार या अन्य महत्वपूर्ण अवसरों के दौरान यात्री यातायात की भारी मांग को पूरा करना पड़ता है। 2010-2011 के दौरान रेल्वे ने 130 जोड़ी विशेष गाड़ियाँ चलाई हैं, जिन्होंने 36,000 फेरे लगाए। आने वाली गर्मियों में यात्री भार से निपटने के लिए रेल्वे की 8,000 फेरे लगाने की योजना है और पूरे वर्ष में 40,000 फेरे लगाने की योजना है।⁵ इससे न केवल रेलों की आय में वृद्धि हुई अपितु जनसाधारण को सुविधा मिली है। 2013 में महाकुंभ के दौरान तीर्थ यात्रियों की अप्रत्याशित मांग पूरी की गई। रेल विभाग द्वारा उर्स स्पेशल रेल गाड़ी का संचालन भी किया जाता है। विभिन्न धर्म सम्प्रदायों से जुड़े धार्मिक स्थल भारत के कोने-कोने में फैले हैं। बद्रीनाथ, केदारनाथ, द्वारिकाधीश, रामेश्वरम आदि हिन्दू धर्म के प्रमुख तीर्थ स्थल हैं। भारतीय साहित्य में इन तीर्थ स्थानों की यात्राओं की कठिनाइयों को देख कर ही इन की यात्रा मनुष्य को उस समय करने के लिए कहा गया है, जब वह अपने सारे कार्यों से, ऋणों से मुक्त हो जाए। परन्तु वर्तमान समय में परिवहन व्यवस्था के सुधार तथा परिवहन की तीव्रता से मनुष्य कभी भी तथा जीवन में कितनी भी बार इन स्थानों की यात्राएँ कर सकता है। रेल परिवहन के माध्यम से वर्तमान में लाखों तीर्थ यात्री प्रसिद्ध धार्मिक स्थलों की यात्रा कर पुण्य अर्जित करते हैं।

रेल परिवहन प्रणाली के परिचालन ने भारत के सामाजिक व सांस्कृतिक जीवन को अत्यधिक प्रभावित किया। भारतीयों का सामाजिक जीवन विभिन्न प्रकार की रूढ़ियों अंधविश्वासों से युक्त था। इन अंधविश्वासों, रूढ़ियों, कुरीतियों ने मानव जीवन को पीड़ादायक बना दिया। रेलों के परिचालन से इन अंधविश्वासों को तोड़ने में सफलता मिली है। जाति प्रथा भारतीय समाज की एक ऐसी बुराई है जिसे कम करने में रेलवे का महत्वपूर्ण योगदान है। भारतीय समाज कार्यों के आधार पर चार वर्गों में विभाजित था। परन्तु समय के साथ ही ये वर्ग कार्य के आधार पर न होकर जन्म के आधार पर हो गये। ब्राह्मण, क्षत्रियों, वैश्यों आदि वर्गों ने शुद्रों के साथ उठना-बैठना, खाना-पीना, यहां तक की छूना भी निषिद्ध कर दिया। इससे समाज में दो वर्ग उभर कर आये सवर्ण और दलित वर्ग। दोनों वर्गों में सामाजिक, आर्थिक, राजनैतिक, धार्मिक आधार पर असमानता व्याप्त थी। इसकी भीषणता ने समय-समय पर भारत को हानिकारक परिणाम दिये। जैसे भारत की सामाजिक व्यवस्था के अनुसार हथियार रखना और तीनों वर्गों की रक्षा करना केवल क्षत्रियों का दायित्व था। बाहरी आक्रमण के समय मात्र क्षत्रिय युद्ध के मैदान में लड़ते थे। शेष तीन मूक दर्शक बने रहते थे। इनकी संख्या कम होने के कारण युद्ध में हार का सामना करना पड़ता था। अगर चारों वर्गों ने एक साथ हथियार उठाये होते, तो भारत का इतिहास ही कुछ और होता। इस बँटे हुए समाज को एक जुट करने का काम रेल परिवहन सेवा ने किया। सवर्ण और दलित वर्गों आपसी समन्वय में कहीं न कहीं रेल परिवहन सेवा ने महत्वपूर्ण भूमिका निभाई। इन रेल गाड़ियों में लम्बे समय तक बैठ कर लम्बी यात्राएँ करना भारतीय नागरिकों की आवश्यकता बन गया। विभिन्न जाति के लोग एक डिब्बे में बैठकर एक दूसरे का चेहरा देख कर आखिर कब तक चुप रहते, मानवीय संवेदनाओं को मारा नहीं जा सकता। भूख से तड़पते दलित के बच्चे को जब पहली बार सवर्ण ने भोजन का निवाला दिया हो। कैसा रहा होगा वह दृश्य जब प्यास से बिलबिलाते हुए सवर्ण को किसी दलित ने पीने का पानी दिया हो और उसे बच्चे को तृप्ति का अहसास हुआ होगा। पहली बार घटी इन घटनाओं के पीछे रेलवे की भूमिका अत्यधिक महत्वपूर्ण है। एक साथ बैठकर रेलगाड़ी में विभिन्न जाति के व्यक्तियों ने आपस में विचार विमर्श प्रारम्भ किया, साथ उठना-बैठना खाना-पीना प्रारम्भ किया। वे जातियां जो सदियों से एक-दूसरे से दूर रही, अब एक साथ एक डिब्बे में बैठकर यात्राएँ करती थी। घण्टों बैठकर रेलगाड़ियों

का साथ-साथ इंतजार करना। स्टालों पर एक साथ खड़े होकर अल्पहार लेना, कहीं न कहीं मानव मन की दूरियों को तीव्र चलती रेलगाड़ियों के पहियों ने कम कर ही दिया। यह रेल्वे की सामाजिक प्रतिबद्धता ही थी, जिसने सदियों से चली आ रही इस प्रथा को कम करने का प्रयास किया। इसी एक जुटता का परिणाम था कि सभी वर्ग एक साथ एक जुट हो कर स्वतंत्रता की लड़ाई में कूद पड़े। इसी एकता के कारण भारत आजाद हुआ। अगर स्वतंत्रता की लड़ाई का जिम्मा भी मात्र क्षत्रिय वर्ग पर होता तो यह आजादी हमें कभी नहीं मिल पाती।

रेल्वे विभाग समाज के लिए अपने उत्तरदायित्वों का निर्वाहन पूरी सजगता और लगन से करता है। रेल्वे विभाग द्वारा समय-समय पर सांस्कृतिक कार्यक्रमों, जन-जागृति तथा समाज सेवा के कार्यक्रमों का भी आयोजन किया जाता है। जयपुर रेल्वे मंडल द्वारा 30 अगस्त, 2007 से 01 सितम्बर, 2007 अरावली सभागृह गणपति नगर जयपुर में 'स्पन्दन' कार्यक्रम आयोजित किया गया। इस सांस्कृतिक कार्यक्रम में रेल्वे के 141 प्रतियोगियों ने भाग लिया। विभिन्न स्पर्धाएं आयोजित हुईं, जिनमें सुगम संगीत, शास्त्रीय संगीत, वाद्य संगीत प्रमुख थे। सुगम संगीत में पूर्वी रेल्वे कोलकाता शास्त्रीय संगीत में दक्षिण पश्चिम रेल्वे वाद्य संगीत में पूर्व सीमान्त मण्डल रेल्वे प्रबंधक तथा समापन एवं पारितोषिक वितरण उत्तर पश्चिम रेल्वे जयपुर के द्वारा किया गया।⁶

रेल्वे परिवहन विभाग में लाखों की संख्या में कार्मिक कार्यरत हैं। इन कार्मिकों को निरन्तर कई घण्टों तक कार्य करने से मानसिक तनाव जैसी समस्याओं का सामना करना पड़ता है। कर्मचारियों के मनोरंजन के लिए रेल विभाग विभिन्न प्रकार की प्रतिस्पर्धाओं को भी आयोजित करता है। कर्मचारी हित निधि समिति जयपुर मण्डल द्वारा गोवा में कर्मचारियों के शिविर का आयोजन किया गया। 03 दिसम्बर, 2011 से 08 दिसम्बर, 2011 तक इस शिविर में 41 कैम्पर्स सहित 59 अधिकारी एवं कर्मचारियों ने भाग लिया। इस शिविर के माध्यम से गोवा, पणजी एवं कई स्थलों का भ्रमण कर रेल्वे कर्मचारियों ने मनोरंजन किया।⁷

भारतीय रेल्वे महिला कल्याण संगठन रेल्वे कर्मचारियों व उनके परिवार के कल्याण व हितों के लिए कार्य करता है। रेल्वे कर्मचारियों के बच्चों के लिए 04 सितम्बर, 2011 को इस संगठन ने चित्रकला व लेखन प्रतियोगिता का आयोजन किया। इसी क्रम में उत्तर पश्चिम रेल्वे कल्याण संगठन के तत्वाधान में अरावली क्लब, गणपति नगर जयपुर तथा चारों मण्डलों में चित्रकला एवं निबन्ध प्रतियोगिता का आयोजन किया गया।⁸

रेल्वे द्वारा रेलकर्मियों के बच्चों की सृजनात्मकता के लिए रेल्वे विद्यालयों में समय-समय पर विभिन्न साँस्कृतिक कार्यक्रमों का आयोजन किया जाता है। 17 जनवरी, 2009 को रेल्वे सी.सै.स्कूल बांदीकुई में साँस्कृतिक कार्यक्रम का आयोजन किया, जिसमें स्कूल के बच्चों ने नृत्य गायन एवं नाटक पर प्रस्तुत किये।⁹ रेल मंत्रालय रेल्वे बोर्ड की ओर से दिनांक 21 दिसम्बर, 2008 से 23 दिसम्बर, 2008 तक तिरुचिरापली में अखिल भारतीय रेल हिन्दी निबन्ध/वाद प्रतियोगिता का आयोजन किया गया।¹⁰

रेल विभाग द्वारा अपनी सामाजिक प्रतिबद्धता के तहत भारतीय संस्कृति के महत्वपूर्ण पक्षों को जनता के सामने रखने का प्रयास किया जाता है। देश में रेल परिवहन विभाग द्वारा महापुरुषों के जीवन से सम्बन्धित झाँकियों का पूरे देश में प्रदर्शन किया जाता है। महापुरुषों के सम्मान में रेल गाड़ियों का नाम महापुरुषों के नाम पर रखा जाता है। ऐसा करके रेल विभाग महापुरुषों द्वारा किये गये अपने बलिदान को प्रदर्शित करता है तथा जनमानस में देशभक्ति की भावना जगाता है। भारत के प्रथम नोबल पुरस्कार विजेता गुरुदेव रविन्द्रनाथ टैगोर की 150वीं जयन्ती पर भारतीय रेल्वे द्वारा 9 मई, 2010 को स्पेशल प्रदर्शनी गाड़ी 'संस्कृति एक्सप्रेस' चलाई गई।¹¹ यह गुरुदेव के कलात्मक कार्यों, दर्शन एवं शिक्षाओं का प्रदर्शन थी। इस गाड़ी का लगभग 18 राज्यों के 24 लाख से ज्यादा लोगों ने अवलोकन किया।

संस्कृति एक्सप्रेस 5 फरवरी, तक उत्तर पश्चिम रेल्वे के दर्शकों के लिए उपलब्ध रखी गई। माननीय रेलमंत्री ममता बनर्जी ने 9 मई, 2010 को कोलकाता से हरी झंडी दिखाकर इसे खाना किया। यह प्रदर्शनी गाड़ी देश के विभिन्न भागों से होती हुई 2 फरवरी, 2011 को गुलाबी नगरी जयपुर पहुँची। जयपुर स्टेशन पर इस गाड़ी का भव्य

स्वागत किया गया। तत्पश्चात प्रदर्शनी गाड़ी को आम जन हेतु खड़ा रखा गया। संस्कृति एक्सप्रेस के जयपुर प्रवास के दौरान हजारों की संख्या में दर्शकों ने इसे देखा। जयपुर प्रवास के पश्चात प्रदर्शनी गाड़ी 6 से 7 फरवरी, तक आबूरोड स्टेशन पर आमजन हेतु खड़ी रखी गई। इस अवसर पर साँस्कृतिक कार्यक्रम का आयोजन किया गया एवं दो दिन के प्रवास में 18 हजार से अधिक व्यक्तियों ने इस ट्रेन से गुरुदेव रवीन्द्र नाथ के व्यक्तित्व एवं कृतित्व के बारे में जानकारी ली। 8 से 9 फरवरी, 2011 तक यह गाड़ी मारवाड़ जंक्शन स्टेशन पर रही एवं हजार से अधिक व्यक्तियों ने इस गाड़ी का अवलोकन किया। इस अवसर पर स्टेशन पर साँस्कृतिक कार्यक्रम का भी आयोजन किया गया, जिसमें रविन्द्र संगीत एवं स्थानीय संगीत की जुगल बंधी प्रस्तुत की गई। संस्कृति एक्सप्रेस 10 से 13 फरवरी, 2011 तक स्वर्ण नगरी जैसलमेर में आमजन के अवलोकन हेतु खड़ी रखी गई। इस अवसर पर भारतीय एवं विदेशी पर्यटकों ने इस ट्रेन को देखकर ज्ञान अर्जित किया। जैसलमेर के पश्चात यह गाड़ी सूर्य नगरी जोधपुर में 14 से 16 फरवरी, तक रही। 15 फरवरी, को यहाँ एक रवीन्द्र संध्या का आयोजन किया गया। इस अवसर पर जीवन की विभिन्न भाव भंगिमाओं को दर्शाने वाले नवरसों पर आधारित नृत्यनाटिका का आयोजन भी किया गया। उत्तर पश्चिम रेल्वे जोन में अपने 18 दिन के प्रवास के अन्तिम पड़ाव में यह रेलगाड़ी 17 से 19 फरवरी, तक लालगढ़ स्टेशन बीकानेर में खड़ी रखी गई। इस अवसर पर भी साँस्कृतिक कार्यक्रम का आयोजन किया गया। पूरे प्रवास में 58 हजार से अधिक व्यक्तियों ने इस गाड़ी का अवलोकन कर लाभ उठाया।¹²

नोबल पुरस्कार से सम्मानित भारत की प्रथम महिला मदर टेरेसा की जन्म शती वर्ष के अवसर पर इनके सम्मान में मदर एक्सप्रेस नाम से एक रेलगाड़ी का परिचालन किया। इस रेलगाड़ी में मदर टेरेसा के जीवनवृत्त से संबन्धित सामग्री को अवलोकनार्थ रखा गया। उत्तर पश्चिम रेल्वे में 'मदर एक्सप्रेस' को आम जनता के दर्शनार्थ 6 नवम्बर, 2010 को भगत की कोठी जोधपुर रेल्वे स्टेशन पर 7 से 8 नवम्बर, 2010 को, अजमेर रेल्वे स्टेशन 9 नवम्बर, 2010 को दुर्गापुरा जयपुर, 10 एवं 11 को उदयपुर रेल्वे स्टेशन पर रखा गया।¹³

स्वामी विवेकानन्द की जन्मशती पर 'विवेक एक्सप्रेस' नाम से एक रेलगाड़ी का संचालन भारतीय रेलवे के द्वारा किया गया। यह रेलगाड़ी 30 अक्टूबर, 2011 को सुबह दुर्गापुरा रेलवे स्टेशन पहुँची। उठो, जागो ओर तब तक चलते रहो जब तक की मंजिल नहीं मिल जाए। इस संदेश से प्रेरित होकर बड़ी संख्या में स्कूली ओर कॉलेज छात्रों के साथ जयपुर राइट्स ने विवेकानन्द के जीवन को करीब से देखा ओर जाना। इस रेलगाड़ी में विवेकानन्द के जीवन दर्शन पर आधारित संग्राहलय था, जिसमें उनके सम्पूर्ण जीवन वृत्त की झाँकी प्रस्तुत की गई थी। यह रेलगाड़ी पाँच डिब्बों की थी।¹⁴

रेलमंत्री ममता बनर्जी ने विवेकानन्द एक्सप्रेस को 2013 तक दो वर्षों के लिए बढ़ा दिया गया। युवाओं और विधार्थियों में विज्ञान तथा प्रौद्योगिकी के प्रति जागरूकता फैलाने के लिए 'टेक्नोलोजी एक्सप्रेस' नाम से ट्रेन का संचालन किया गया। इस प्रकार की रेलों का संचालन कर रेल विभाग महापुरुषों के योगदान को नागरिकों के समक्ष रखकर समाज के प्रति अपने दायित्वों का निर्वहन करता है।

भारतीय रेलवे द्वारा विभिन्न प्रकार के जनजागृति के कार्य किये जाते हैं। इन कार्यों में स्वास्थ्य चेतना रैली, संकट रक्तदान शिविर, ऊर्जा संरक्षण सप्ताह, चिकित्सा जांच शिविर, कैंसर पीड़ितों की सहायता आदि के लिए आयोजित किये जाते हैं। इन कार्यों का उद्देश्य समाज में चेतना जागृत करना होता है।

जयपुर मण्डल पर दिनांक 1 दिसम्बर, 2007 से विश्व एड्स सप्ताह के अर्न्तगत एड्स से बचाव तथा संबंधित जानकारी मण्डल के सभी स्वास्थ्य यूनिट अस्पतालों में दी गई। इसके अतिरिक्त एड्स जानकारी प्रदर्शनी केन्द्रीय अस्पताल जयपुर तथा रेवाड़ी के अस्पताल में आयोजित की गई।¹⁵ जिससे बड़ी संख्या में कर्मचारियों ने इस सम्बन्ध में जानकारी प्राप्त की। इसी क्रम में जयपुर मंडल के गाँधीनगर स्टेशन पर 'रेड रिबिन एक्सप्रेस' ने दो दिन ठहराव किया तथा इस गाड़ी की प्रदर्शनी का जयपुर रेलवे एम्पलाइज यूनियन फुलेरा शाखा के तत्वाधान में 24 अगस्त, 2007 को रेलवे स्वास्थ्य चिकित्सा कैम्प का आयोजन रेलवे इंस्टिट्यूट फुलेरा में किया गया।¹⁶ 11 जनवरी, 2008 को जयपुर स्टेशन के सामने उत्तर पश्चिम रेलवे के श्रमिक नेता स्वर्गीय केशव कुलकर्णी के जन्म दिवस पर विशाल रक्तदान शिविर का आयोजन किया गया।

समय-समय पर महिला कल्याण संगठन जयपुर द्वारा गंभीर बीमारियों से पिड़ित मरीजों को सुविधाएँ प्रदान की जाती है। 26 जनवरी, 2009 को कैंसर पीड़ित प्रत्येक मरीज को मण्डल रेल्वे प्रबंधक द्वारा 10,000 रु. की नगद राशि कर्मचारी कल्याण कोष से प्रदान की गई।¹⁷

18 अप्रैल, 2009 को मण्डल रेल प्रबन्धक कार्यालय उत्तर पश्चिम रेल्वे मण्डल जयपुर में बाबा साहब भीमराव अम्बेडकर की जयंती मनायी गई। जिसमें मण्डल रेल प्रबन्धक कार्यालय के समस्त कर्मचारियों ने भाग लिया। इस कार्यक्रम में बाबा साहब के अतुलनीय योगदान को सबके सामने रखा गया।¹⁸

रेल्वे परिवहन विभाग द्वारा 15 अगस्त (स्वतंत्रता दिवस) तथा 26 जनवरी (गणतंत्र दिवस) पर सांस्कृतिक कार्यक्रमों का आयोजन कर रेल कर्मचारियों तथा सामान्य जनता में देश प्रेम की भावना जागृत की जाती है। भारतीय रेल्वे के प्रत्येक जोन ओर मण्डल मुख्यालय पर गणतंत्र दिवस और स्वतंत्रता दिवस पर राष्ट्रीय झण्डा फहराया जाता है तथा रेल्वे सुरक्षा बल के द्वारा झण्डे को सलामी परेड दी जाती है। गणतंत्र दिवस की मुख्य परेड समारोह के दौरान जयपुर, अजमेर, बीकानेर, कोटा आदि के रेल कर्मचारी कलाकारों ने देशभक्ति से परिपूर्ण गीतों एवं लोकनृत्यों की प्रस्तुतियाँ दी। रेल्वे सुरक्षा बल के कलाकारों ने भी देश भक्ति प्रस्तुतियाँ दी।

भारतीय रेल्वे द्वारा समय-समय पर जनजागृति के लिए सतर्कता जागरूकता सप्ताह मनाया जाता है। 3 नवम्बर, 2009 से 7 नवम्बर, 2009 तक सतर्कता सप्ताह चलाया गया।¹⁹ इसमें प्रधान कार्यालय एवं जयपुर मण्डल के कलाकारों द्वारा नुक्कड़ नाटकों के माध्यम से जन जागरण अभियान चलाया गया। नुक्कड़ नाटक का प्रधान कार्यालय के अतिरिक्त अजमेर, जोधपुर, बीकानेर, जयपुर मण्डल में भी मंचन किया गया।

भारतीय स्काउटिंग के 100 वर्ष पूर्ण करने के उपलक्ष में 22 फरवरी, 2009 को 'चिन्तन दिवस' में उत्तर पश्चिम रेल्वे स्काउट एवं गाइड संगठन द्वारा प्रधान कार्यालय जयपुर में 'प्रवाह 2009' कार्यक्रम आयोजित किया गया। इस कार्यक्रम में चारों मण्डलों

ने विभिन्न सांस्कृति प्रतियोगिताओं जैसे विचित्र वेशभूषा, वाद विवाद इत्यादि का आयोजन किया गया।²⁰

31 मई को संयुक्त राष्ट्रसंघ के द्वारा 'विश्व तम्बाकू निषेध' दिवस मनाया जाता है। इसी उपलक्ष में 31 मई, से 5 जून, 2009 तक विश्व तम्बाकू निषेध सप्ताह का आयोजन किया गया। प्रधान कार्यालय स्तर पर 03 जून, 2009 को जनसाधारण की जागरूकता हेतु एक रैली का आयोजन किया गया। यह रैली केन्द्रीय रेल्वे अस्पताल जयपुर से आरम्भ होकर रेल्वे कॉलोनी, रेल्वे स्टेशन जयपुर, मण्डल रेल प्रबंधक कार्यालय जयपुर, प्रधान कार्यालय जयपुर से होते हुए केन्द्रीय अस्पताल जयपुर तक गई, जहाँ एक सेमीनार का आयोजन किया गया।²¹

स्वास्थ्य चेतना गतिविधियों में भी रेल विभाग द्वारा विभिन्न प्रकार के जन जागृति कार्य किये जाते हैं। जिनसे समाज में फैल रही विभिन्न प्रकार की असाध्य बीमारियों के प्रति देश के नागरिकों को जागरूक किया जा सके। जयपुर मण्डल पर 01 दिसम्बर, 2007 से 07 दिसम्बर, 2007 तक विश्व एड्स सप्ताह के अंतर्गत एड्स से बचाव तथा अन्य जानकारी मण्डल के सभी स्वास्थ्य यूनिट अस्पतालों में दी गई। इसके अतिरिक्त एड्स जानकारी प्रदर्शनी केन्द्रीय अस्पताल जयपुर तथा रेवाजी अस्पताल में आयोजित की गई। इसी क्रम में जयपुर मण्डल के गांधीनगर स्टेशन पर भारत वर्ष में चल रही 'रेड रिबन' दिवस एक्सप्रेस ने दो दिन ठहराव किया तथा इस गाड़ी में लगाई गई प्रदर्शनी का जयपुर शहर के विभिन्न स्कूलों तथा कॉलेज के छात्रों सहित नागरिकों ने अवलोकन किया। भारतीय रेल भारतीय समाज तथा नागरिकों के प्रति अपने उत्तरदायित्वों का निर्वहन कर अपना समाजिक दायित्व निभाती है।

भारतीय रेल, खेल स्पर्द्धाओं के लिए भी अपने कर्मचारियों को तैयार करता है। रेल्वे द्वारा खेल प्रतिभाओं को प्रोत्साहित करने के लिए उपयुक्त वातावरण उपलब्ध करवाया गया है। रेल्वे से सम्बन्धित अधिकांश कॉलोनीयों में खेल स्टेडियमों का विकास किया गया है। कोटा रेल्वे कॉलोनी में रेल्वे स्पोर्ट्स ग्राउण्ड, वर्कशाप स्पोर्ट्स ग्राउण्ड, लोको स्पोर्ट्स ग्राउण्ड का विकास किया गया है जहां, रेल्वे के कर्मचारी व अधिकारी

खेल प्रतियोगिताओं की तैयारी करते हैं। रेल्वे खेल कूद गतिविधियों का आयोजन मण्डल एवं जोन स्तर पर भी करता है। भारतीय रेल्वे ने अनेकों खेल रत्न देश को दिये हैं।

भारतीय रेल्वे के खिलाड़ियों ने राष्ट्रीय तथा अन्तरराष्ट्रीय स्तर पर साइक्लिंग, हैण्डबाल, बॉक्सिंग, क्रिकेट, हॉकी आदि प्रतियोगिताओं में देश का प्रतिनिधित्व किया है। उत्तर पश्चिम रेल्वे में कार्यरत कृष्णा पूनिया पहली महिला खिलाड़ी है, जिन्हें अर्जुन अवॉर्ड से नवाजा गया है। 29 अगस्त को मेजर ध्यानचंद के जन्म दिवस पर उन्हें सर्वोत्तम खेल सम्मान से नवाजा गया। विश्व की नौवे नम्बर की डिस्कस थ्रोअर कृष्णा पूनिया से पहले 1982 में स्कवैश की भुवनेशवरी कुमारी को यह अवार्ड मिला था।

रेल्वे द्वारा खेल प्रतिभाओं को विशेष अवसरों पर सम्मानित किया जाता है। खिलाड़ियों को रेल्वे में आने के लिए प्रोत्साहित किया जाता है। इसके लिए रेल विभाग में अलग से खेल कोटे के तहत भर्ती की जाती है। रेल्वे द्वारा खेलों के प्रति अपनी प्रतिबद्धता प्रकट करने के लिए सम्मान समारोह आयोजित किया जाता है। उत्तर पश्चिम रेल्वे मुख्यालय भवन पर 31 जनवरी, 2011 को रेल्वे में कार्यरत अन्तरराष्ट्रीय खिलाड़ियों एवं खेल प्रशिक्षकों का सम्मान समारोह आयोजित किया गया।

खिलाड़ियों को प्ररम्भ ही रेल्वे द्वारा उचित मार्गदर्शन एवं उच्चस्तरीय प्रशिक्षण उपलब्ध कराया जाता है। जिससे अन्तरराष्ट्रीय खेल प्रतियोगिताओं में भारत का प्रतिनिधित्व कर स्वर्णिम सफलता प्राप्त कर सके।

2011 के रेल बजट में माननीय रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी ने रेल्वे द्वारा खेलों के विकास के लिए किये जा रहे कार्यों का वर्णन इस प्रकार किया, रेल्वे ने हमेशा देश में खेल प्रतिभाओं को विकसित करने के लिये अनुकूल एवं उपयुक्त वातावरण उपलब्ध करवाया है। मुझे यह सूचित करते हुए गर्व है कि अभी हाल ही में आयोजित राष्ट्रमण्डल खेल 2010 में रेल्वे के खिलाड़ियों ने 25 पदक (जिनमें भारत द्वारा जीते गए 38 स्वर्ण पदकों में से 13 स्वर्ण पदक शामिल हैं।) जीते। रेल्वे के खिलाड़ियों का शानदार प्रदर्शन एशियाई खेलों में भी बरकरार रहा, जिसमें उन्होंने भारत द्वारा जीते गये

14 स्वर्ण पदकों में से 7 स्वर्ण पदक जीते हैं। रेल्वे ने विशेष राष्ट्रमण्डल एक्सप्रेस भी चलाई जिसे 8 लाख लोगों ने देखा।²³ रेल मंत्री ममता बनर्जी ने अपने बजट भाषण में कहा है, कि रेल्वे खेल इन्फ्रास्ट्रक्चर को मजबूत करना जारी रखेगी तथा अधिक से अधिक संख्या में खेल अकादमियों, स्टेडियमों तथा बहुउद्देशीय हाल खोलेगी। एक पृथक खेलकूद कैंडर बनाने का प्रस्ताव भी है।

रेल्वे, खिलाड़ियों का सम्मान करने के लिए राजीव गांधी खेल रत्न और ध्यान चन्द पुरस्कार विजेताओं को मानार्थ सुविधाएं प्रदान करता है। इन पुरस्कारों को प्राप्त करने वाले खिलाड़ियों को प्रथम श्रेणी ए.सी. में यात्रा सुविधा प्रदान की जाती ओलम्पिक पदक तथा द्रोणाचार्य पदक विजेताओं के सम्मान में रेल्वे इन विजेताओं को राजधानी व शताब्दी दोनों रेलों में निःशुल्क यात्रा सेवा प्रदान करती है।

8.2 रेल्वे के समक्ष विभिन्न चुनौतियाँ

भारतीय रेल्वे के 161 वर्ष पूरे होने के बाद भारतीय रेल परिवहन प्रणाली के समक्ष अनेक चुनौतियाँ दिखाई देती है। 1853 ई. में प्रारम्भ हुआ भारतीय रेल्वे आज विश्व का सबसे बड़ा नेटवर्क है जो एक ही प्रबंधन व्यवस्था के तहत कार्य करता है। विश्व की सबसे बड़ी रेल प्रणाली भारतीय रेल अपने 17 क्षेत्रीय रेलों और 68 मण्डलों के प्रशासनिक तंत्र, 65 हजार किलोमीटर लम्बे नेटवर्क के सहारे देश का सबसे बड़ा नियोजनकर्ता और परिवहन का मुख्य आधार बनी हुई है। भारत में रोज चलने वाली 19,710 रेलगाड़ियों में से 12,335 यात्री गाड़ियाँ हैं तथा 7375 गाड़ियाँ माल ढुलाई के काम आती है। भारतीय रेल के पास 2,34,503 माल डिब्बे 55,211 कोच और 1549 इंजनों का एक विशाल बेड़ा है²⁴, जिसके संचालन में 14 लाख कर्मचारी लगे हुए हैं। अनुमानतः इन रेलों में प्रतिदिन सवा दो करोड़ से अधिक यात्री अपने गन्तव्य तक पहुँचते हैं। प्रतिदिन लगभग तीन करोड़ टन माल की ढुलाई होती है। इतने विशाल तंत्र में कठिनाईयाँ आना स्वाभाविक ही है। आज भारत की बढ़ती जनसंख्या, संसाधनों की कमी आदि के कारण भारतीय रेल विभिन्न समस्याओं का सामना कर रही है। वृहद् तंत्र में रेल लाईनों का विस्तार, भौगोलिक उच्चावच, नक्सलवादी क्षेत्रों में रेलों का विस्तार, आतंकवादी गतिविधियाँ, रेल रोको आंदोलन, रेल दुर्घटनाएं आदि समस्याएँ व्याप्त हैं,

जिनसे रेल व्यवस्था के समक्ष चुनौती पैदा होती हैं। इन समस्याओं का सामना कर रेलों का आधुनिकीकरण करते हुए रेल परिवहन प्रणाली को विश्वस्तरीय बनाना आवश्यक है।

विशाल भौगोलिक क्षेत्रफल और विभिन्न संस्कृतियों को समेटे भारतवर्ष एक उपमहाद्वीप की संज्ञा से नामित किया जाता है। इस महाद्वीप की आबादी लगभग सवा अरब है। भारत में विशेष भौगोलिक आकृतियाँ पर्वत, नदियाँ, मैदान आदि परिवहन की व्यवस्था में अवरोध उत्पन्न करते हैं। इन भौगोलिक विभिन्नताओं के होते हुए भी भारतीय रेल पिछले 161 वर्षों से संपूर्ण देश को एकजुट करने में अपना महत्वपूर्ण योगदान दे रही है। 1853 ई. में भारत में 34 किलोमीटर लम्बे रेल्वे ट्रैक के साथ प्रारम्भ हुआ, भारतीय रेल्वे आज संपूर्ण देश में परिवहन को सुगम बनाता है। इतना विस्तार होने के बाद भी आज भारत के कई भाग ऐसे हैं जहाँ अभी तक रेल की पटरियाँ नहीं पहुँची हैं। उत्तरी पूर्व भारत, जम्मू कश्मीर, छत्तीसगढ़, झारखण्ड, बिहार, मध्यप्रदेश, पूर्वी भारत की सात बहनें—असम, मेघालय, मणिपुर, नागालैण्ड, अरुणाचल प्रदेश, त्रिपुरा, मिजोरम, पश्चिमी राजस्थान, आदि ऐसे क्षेत्र हैं, जहाँ रेल्वे का समुचित विकास नहीं हो पाया है। राजस्थान भारत का एक ऐसा राज्य है जहाँ का 60 प्रतिशत हिस्सा थार के रेगिस्तान में आता है। मरुस्थल प्रकृति का ऐसा स्वरूप है जो विषम पारिस्थितिकी तंत्र को जन्म देता है तथा प्रति पल अपना स्वरूप बदलता है। आज जहाँ रेत के विशाल समतल मैदान हो वहाँ रेत के धोरे बन जाये या जहाँ रेत के धोरे हो वहाँ समतल मैदान बन जायें। ऐसी स्थिति में रेल परिवहन का विकास करना चुनौती भरा कार्य है। भारतीय रेल के समक्ष ये बहुत बड़ी चुनौती है कि इस क्षेत्र को रेल परिवहन से जोड़ा जाए। इस क्षेत्र को रेल परिवहन से जोड़ा जाना इसलिए भी आवश्यक है, क्योंकि यह क्षेत्र 1070 कि.मी. लम्बी अंतर्राष्ट्रीय सीमा से लगा हुआ है तथा सामरिक महत्व का है। इस क्षेत्र के चार जिले गंगानगर, बीकानेर, बाड़मेर, जैसलमेर पड़ोसी देश पाकिस्तान से जुड़े हैं। इसलिए इन क्षेत्रों का रेल मार्गों से जोड़ा जाना अति आवश्यक है ताकि आवश्यकता पड़ने पर युद्ध सामग्री तथा रसद अन्तर्राष्ट्रीय सीमा पर पहुँचाई जा सके। इस क्षेत्र का विकास सीमित स्तर पर हुआ है। रेल मार्ग बाड़मेर, जैसलमेर, गंगानगर, बीकानेर, जोधपुर, तक पहुँच गये हैं परन्तु रेलमार्गों से इन जिलों के आन्तरिक भाग को नहीं जोड़ा जा सका है।

पूर्वी भारत में भी रेलों का जाल अभी तक नहीं बिछ पाया है। यहाँ के सघन जंगल, पहाड़ी क्षेत्र तथा नदियाँ इस क्षेत्र में रेल लाईन बिछाने में बाधा उत्पन्न करती हैं। पूर्वी भारत में पहली यात्री रेलगाड़ी 15 अगस्त, 1854 को हावड़ा से हुगली के मध्य चली, जिसे ईस्टर्न रेलवे कम्पनी ने चलाया था। उत्तरी पूर्वी भारत में रेलवे का विस्तार न होने का कारण यहाँ का भौगोलिक उच्चावच तथा स्थानीय अलगाववादी आन्दोलन है। यहाँ का भौगोलिक परिदृश्य अत्यधिक जटिलता भरा है। कहीं ऊँचे पर्वत हैं तो कहीं गहरी घाटियाँ या फिर सघन जंगल। ऐसी स्थिति में यहाँ रेल लाईन बिछाना बड़ा ही दुष्कर तथा मैदानी भागों से अधिक कठिनाईयों भरा है।

इस क्षेत्र में रेल मार्गों का विकास नहीं होने का दूसरा प्रमुख कारण यहाँ चलने वाले अलगाववादी आन्दोलन है। बोडोलैण्ड, उल्फा, गारोलैण्ड आदि ऐसे क्षेत्रीय संगठन हैं जो इन क्षेत्रों को देश से अलग रख कर अलग राज्य या देश का निर्माण करना चाहते हैं। अपने निजी हितों की स्वार्थ पूर्ति के लिये ये संगठन अन्य क्षेत्रों से होने वाला सम्पर्क काट देते हैं, जिससे ये क्षेत्र देश के अन्य हिस्सों से नहीं जुड़ पायें पूर्वी भारत के कुछ हिस्से ऐसे हैं जहाँ के लोगों ने रेल का मात्र नाम ही सुना है। उड़ीसा, बिहार, छत्तीसगढ़, झारखण्ड, ऐसे राज्य हैं जिनमें नक्सलवाद अपने चरम पर है। ये आन्दोलन विकास कार्यों का विरोध कर इस क्षेत्र को अशांत बनाये रखते हैं। अपनी माँगों को मनवाने के लिये वे रेलों पर अपना अधिकार कर लेते हैं, रेल कर्मचारियों का अपहरण कर लेते हैं या फिर रेल पटरियों को उखाड़ देते हैं। ऐसा कर वे रेल विकास कार्यों में बाधा डालते हैं।

इसी प्रकार जम्मू कश्मीर भारत का एक ऐसा राज्य है, जहाँ रेल परिवहन प्रणाली का विकास अन्य राज्यों की तुलना में कम है। यहाँ अराजकतावादी संगठन आये दिन आतंकवाद की घटनाओं को अंजाम देते हैं, जिससे यहाँ अस्थिरता फैलती है। ऐसी स्थिति में यहाँ रेलमार्गों का विकास करना कठिनाई भरा है। जम्मू-कश्मीर के पर्वतीय प्रदेश होने के कारण भी यहाँ रेलवे का विकास करना मुश्किलों भरा है। 2014 में जम्मू से कटरा के लिए भारतीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने शक्ति नामक एक्सप्रेस रेलगाड़ी जनता को समर्पित की है।²⁵

आतंकवादी घटनाओं के कारण भी रेल परिवहन बाधित हुआ। ऐसी घटनाओं को रोक कर रेल विकास का कार्य करना रेलवे के समक्ष चुनौती भरा है। रेलवे का तकनीकी तंत्र अन्य देशों की तरह आधुनिक नहीं होने के कारण भी अनेक दुर्घटनाएं होती हैं, जो रेलवे के विकास को प्रभावित करती हैं। कभी तकनीकी तंत्र की कमी के कारण, कभी मानवीय भूलों के कारण होने वाली रेल दुर्घटनाएं हजारों की संख्या में यात्रियों को मृत्यु की नींद सुला देती हैं। रेलवे संपत्ति को भी करोड़ों का नुकसान पहुँचता है। 2004–2005 में दुर्घटनाओं की संख्या 234 थी, जो 2008–2009 में घटकर 177 रह गई और प्रति मिलियन किमी. दुर्घटनाओं की संख्या 0.29 से घटकर 0.20 रह गई जिसका विवरण तालिका²⁶ में दिया गया है। विगत पांच वर्षों में सुरक्षा रिकॉर्ड निम्नानुसार है—

रेलगाड़ी दुर्घटनाओं के आंकड़े

वर्ष	टक्कर	पटरी से उतरना	समपार पर दुर्घटनाएँ		आग	विविध	कुल	दुर्घटनाएँ प्रति मिलियन गाड़ी कि.मी.
			चौकीदार सहित	चौकीदार रहित				
2004–05	13	138	5	65	10	3	234	0.29
2005–06	9	131	10	65	15	4	234	0.28
2006–07	8	96	7	72	4	8	195	0.22
2007–08	8	100	12	65	5	4	194	0.21
2008–09	13	85	7	62	3	7	177	0.20

दुर्घटना का कारण मानवीय चूक रहा हो, चाहे कर्मचारियों की चूक हो या आमजन की असावधानी विशेषतः समपारों पर तोड़-फोड़ के कारण हुई दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ी है। अक्टूबर, 2001 में स्थापित 17000 करोड़ रुपये की विशेष रेल संरक्षा निधि, रेल पथ, पूला, सिगनलिंग गियर और चल स्टाफ के नवीनीकरण के बकाया को समाप्त करने में उपयोगी रही है। समीक्षा अवधि के दौरान उपस्करों के खराब होने के कारण होने वाली दुर्घटनाओं में कमी आयी है।²⁷

रेलगाड़ी दुर्घटना के कारणों का विवरण

कारण	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
रेल कर्मियों की चूक	119	120	85	87	73
	50.9	51.3	43.6	44.8	41.2
रेल कर्मियों से इतर व्यक्तियों की चूक	78	86	84	81	75
	33.3	36.8	43.1	41.8	42.4
उपस्कर की खराबी	14	8	9	9	0
	6	3.4	4.6	4.6	0
तोड़-फोड़	4	5	8	7	13
	1.7	2.1	4.1	3.6	7.3
विविध	19	15	9	10	16
	8.1	6.4	4.6	5.2	9.0
कुल	234	234	195	194	177

2004-2009 के मध्य विभागवार जिम्मेदारी जिनके कारण रेलवे दुर्घटनाएँ हुईं।²⁸

रेल दुर्घटना: विभाग-वार जिम्मेदारी नीचे दिए अनुसार है:

(जिम्मेदारी)	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
यातायात	10	5	8	11	11
यांत्रिक	35	32	23	29.5	28
इंजीनियरिंग	40	43	36	33.5	20
बिजली	9	10	3	4	8
सिग्नल एवं दूरसंचार	2	3		1	
कर्मचारियों का तालमेल	37	35	24	17	6
रेल कर्मचारियों से इतर	78	86	84	81	75
तोड़ फोड़	4	5	8	7	13

विविध कारक	1		1		3
आंकरमिक	16	11	7	8	4
कारण प्रमाणित नहीं हो सका	2	3	1	2	4
जांच चल रही है		1			5
कुल	234	234	195	194	177

इन दुर्घटनाओं को रोकना रेल्वे के समक्ष चुनौती भरा कार्य है। दुर्घटनाओं को रोकने के लिए रेल पथ सर्किटिंग, ब्लॉक प्रूविंग, धुरा काउंटर और डाटा लांगर लगाना, समपार फाटकों पर चौकीदार की तैनाती सड़कों पर पुलों का निर्माण आदि विभिन्न कार्य किये गये। 2004-05 से 2008-09 तक के कार्यों की सूची निम्न है।

संरक्षा उपाय

वर्ष	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	कुल
रेल सर्किटिंग (स्थल)	1529	1948	1430	1340	1654	7901
डाटा लागर्स (स्टेशनों की संख्या)	318	455	435	510	574	2292
बी. पी. ए. सी. (स्टेशनों की संख्या)	199	234	341	357	492	1623
समपार फाटकों का अंतर्पाशन	325	392	366	338	475	1896
समपार फाटकों पर टेलीफोन की सुविधा	380	295	423	212	289	1599
समपार फाटकों पर चौकीदार की तैनाती	190	291	236	227	259	1203
ऊपरी सड़क पुल	19	21	35	34	38	147

1 अप्रेल, 2009 को, 16,976 बिना चौकीदार वाले समपार थे जिनका राज्य-वार ब्यौरा निम्नानुसार है।

संरक्षा उपाय (राज्यवार)

क्र. सं.	राज्य	चौकीदार वाले समपारों की संख्या	बिना चौकीदार वाले समपारों की संख्या
1	असम	409	562
2	आंध्र प्रदेश	1295	1164
3	बिहार	1010	1012
4	छत्तीसगढ़	253	228
5	दिल्ली	52	1
6	गुजरात	1517	2621
7	हरियाणा	621	305
8	हिमाचल प्रदेश	50	55
9	जम्मू एण्ड कश्मीर	21	11
10	झारखण्ड	368	435
11	कर्नाटक	620	780
12	केरल	415	98
13	मध्य प्रदेश	1207	929
14	महाराष्ट्र	1130	822
15	मणिपुर	1	0
16	मिजोरम	0	0
17	नागालैंड	2	0
18	उड़ीसा	400	752
19	पंजाब	832	787
20	राजस्थान	1491	1425
21	तमिलनाडू	1291	1156
22	त्रिपुरा	16	16

23	उत्तर प्रदेश	2978	2538
24	उत्तराखण्ड	82	94
25	पश्चिम बंगाल	1157	1167
26	चंडीगढ़	6	0
27	पांडिचेरी	9	9
28	गोवा	11	0
	कुल	17244	16976

8.2.1 भारत में रेल दुर्घटना

भारत का रेल तन्त्र दुनिया के सबसे बड़े रेल तन्त्रों में से एक है। भारतीय रेलगाड़ियों में हर दिन सवा करोड़ से अधिक लोग यात्रा करते हैं। एक अनुमान के अनुसार देश में प्रति वर्ष औसतन 300 छोटी-बड़ी रेल दुर्घटनाएं होती हैं। भारत में 2000 से बाद घटित हुई रेल दुर्घटनाओं का घटनाक्रम इस प्रकार है—

- 21 मई, 2001 को उत्तर प्रदेश में एक रेलवे क्रॉसिंग पर बस और रेल की टक्कर में 31 व्यक्ति मारे गये।
- 5 जनवरी, 2002 को महाराष्ट्र के घाटनदुर स्टेशन पर सिंकदराबाद-मनमाड़ एक्सप्रेस के एक खडी मालगाड़ी से टकरा जाने से 21 लोग मारे गये और 41 घायल हो गए।
- 23 मार्च, 2002 पटना से मुम्बई जाने वाली लोकमान्य तिलक सुपरफास्ट एक्सप्रेस की 13 बोगियों के मध्य प्रदेश के नरसिंहपुर में पटरी से उतर जाने से सात लोग घायल हो गए।
- 12 मार्च, 2002 को नई दिल्ली से पटना जा रही श्रमजीवी एक्सप्रेस के पटरी से उतर जाने से 12 लोगों की मृत्यु हो गई।
- 9 सितंबर, 2002 बिहार के औरंगाबाद जिले में हावड़ा-दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस की एक बोगी के धावे नदी में गिर जाने से सौ यात्री मारे गए और कई घायल हो गए।

- 15 मई, 2003 को अमृतसर जाने वाली अमृतसर जाने वाली फ्रंटियर मेल की तीन बोगियों में आग लग जाने से महिलाओं एवं बच्चों सहित 38 लोग मारे गए एवं 13 लोग घायल हो गए।
- 22 जून, 2003 को करवार—मुम्बई सेंट्रल हॉली डे विशेष ट्रेन के महाराष्ट्र के सिंधुदुर्ग जिले के वैभववाड़ी स्टेशन पार करते ही पटरी से उतर जाने से 53 लोग मारे गए एवं 25 लोग घायल हो गए।
- 2 जुलाई, 2003 को वारंगल में ट्रेन का इंजन एवं इसके साथ लगी दो बोगियों के एक पुल से नीचे गिर जाने से 18 लोग मारे गए।
- 25 सितंबर, 2004 को पंजाब के जालंधर से 40 किमी दूर अहमदाबाद जाने वाली जम्मूतवी एक्सप्रेस के लोकल ट्रेन से आमने—सामने हुई टक्कर में 11 महिलाओं सहित 34 लोग मारे गए और लगभग 50 लोग घायल हो गए।
- फरवरी, 2005 में महाराष्ट्र में एक रेलगाड़ी ओर ट्रेक्टर—ट्रॉली की टक्कर में कम से कम 50 लोगों की मृत्यु हो गई और लगभग इतने ही लोग घायल हो गए।
- 21 अप्रैल, 2004 को गुजरात में बड़ौदरा के पास साबरमती एक्सप्रेस ओर एक मालगाड़ी की टक्कर में 18 लोगों की मृत्यु हो गई ओर 17 लोग घायल हो गए।
- 17 अगस्त, 2006 को सिंकदराबाद रेलवे स्टेशन के पास चेन्नई—हावड़ा एक्सप्रेस की दो बोगियों में आग लग गई।
- 1 नवंबर, 2006 को पश्चिम में एक रेल दुर्घटना में लगभग 40 लोग मारे गए और 15 लोग घायल हो गए।
- 1 दिसंबर, 2006 को बिहार के भागलपुर जिले में डेढ़ सौ वर्ष पुराना एक पुल तोड़ने के दौरान वहां से गुजर रही एक ट्रेन पर गिर गया, जिससे 35 लोग मारे गए एवं 17 लोग घायल हो गए।
- 16 अप्रैल, 2007 को तमिलनाडू में थिरुमातपुर के कांचीपुरम गांव के पास एक ट्रेन और मिनीबस की टक्कर हो गई, जिसमें कम से कम 11 लोग मारे गए।
- अगस्त, 2006 में सिकदराबाद से काकिनाड़ा जा रही गौतमी एक्सप्रेस में देर रात आग लग गई जिससे 32 लोग मारे गये जबकि कई घायल हो गये।

- 13 फरवरी, 2009 को उड़ीसा के जयपुर रोड स्टेशन पर कोरोमण्डल एक्सप्रेस की 12 बोगियाँ पटरी से उतर गई। इससे 15 लोगों की मौत हो गई और 50 से अधिक लोग घायल हो गए।
- 21 अक्टूबर, 2002 को मथुरा के निकट हुई रेल-दुर्घटना में गोवा सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस, मेवाड़ एक्सप्रेस से टकरा गई, जिसमें 22 लोग मारे गए।

संदर्भ एवं टिप्पणियाँ

1. कछावा, ओ.पी., फेमीन्स इन राजस्थान (1900-47ई.) हिन्दी साहित्य प्रका. मंदिर, जोधपुर, पृ. सं. 98
2. कछावा, ओ.पी., फेमीन्स इन राजस्थान,(1900-47 ई.)हिन्दी साहित्य प्रका. मंदिर, जोधपुर, पृ. सं. 57
3. कछावा,ओ.पी., फेमीन्स इन राजस्थान,(1900-1947 ई.)हिन्दी साहित्य प्रका. मंदिर, जोधपुर, पृ.सं. 61
4. शरदा, एच.वी., उपरोक्त, पृष्ठ संख्या 326
5. रेल बजट, रेल मंत्री, भारत सरकार, 25 फरवरी, 2011
6. समाचार बुलेटिन, उत्तर पश्चिम रेल्वे, जयपुर मण्डल, जनवरी, 2008
7. समाचार बुलेटिन, उत्तर पश्चिम रेल्वे, जयपुर मण्डल, दिसम्बर, 2011
8. थार रेल, रेल पत्रिका, उत्तर-पश्चिम रेल्वे, जयपुर, पृष्ठ संख्या 28
9. समाचार बुलेटिन, उत्तर पश्चिम रेल्वे, जयपुर मण्डल, मार्च, 2008
10. समाचार बुलेटिन, उत्तर पश्चिम रेल्वे, जयपुर मण्डल, मार्च, 2009
11. रेल बजट, रेल मंत्री भारत, सरकार, 25 फरवरी, 2011
12. मरुभूमि रेल पत्रिका, उत्तर-पश्चिम रेल्वे, समाचार पत्र मार्च, 2011 पृष्ठ संख्या 4
13. मरुभूमि रेल पत्रिका, उत्तर-पश्चिम रेल्वे, समाचार पत्र मार्च, 2011 पृष्ठ संख्या 3
14. समाचार बुलेटिन, उत्तर पश्चिम रेल्वे, जयपुर मण्डल, दिसम्बर, 2011
15. समाचार बुलेटिन, उत्तर पश्चिम रेल्वे, जयपुर मण्डल, जनवरी, 2008
16. वहीं,
17. समाचार बुलेटिन, उत्तर पश्चिम रेल्वे, जयपुर मण्डल, मार्च, 2009
18. समाचार बुलेटिन, उत्तर पश्चिम रेल्वे, जयपुर मण्डल, जून, 2009
19. थार रेल, रेल पत्रिका, उत्तर पश्चिम रेल्वे, जयपुर, 10 अप्रैल, पृष्ठ संख्या 31
20. थार रेल, रेल पत्रिका, उत्तर पश्चिम रेल्वे, जयपुर, 10 अप्रैल, पृष्ठ संख्या 30
21. समाचार बुलेटिन, उत्तर पश्चिम रेल्वे, जयपुर मण्डल, 10 अप्रैल, पृष्ठ संख्या 10
22. मरुभूमि, उत्तर पश्चिम रेल्वे, समाचार पत्र, 2004
23. रेल भाषण, रेलमंत्री (रेल मंत्रालय) 2011,
24. अरविन्द, कुमार सिंह, रेलों की बुनियाद मजबूत करने की दिशा में कदम, योजना।
25. राजस्थाना पत्रिका, दैनिक भास्कर, DNA, 3 जुलाई, 2014
26. श्वेत पत्र, भारत सरकार, रेल मंत्रालय, रेल्वे बोर्ड, दिसम्बर 2009
27. वहीं,
28. वहीं,

अध्याय 9
समीक्षा एवं उपसंहार

समीक्षा एवं उपसंहार

मानव जाति के लिए वरदान साबित हुई रेल परिवहन प्रणाली ने जीवन के आयामों को बदल दिया। भारत में 1853 से प्रारम्भ हुई रेल परिवहन प्रणाली सतत् रूप से विकास की ओर अग्रसर हुई है, और हो रही है। अपने विकास के प्रथम स्तर में रेलगाड़ियों में पशु शक्ति का प्रयोग किया गया जो समय के साथ आज भाप इंजन, डीजल, तथा विद्युत इंजन तक का सफर तय कर चुका है।

रेल्वे ने यात्रियों और माल परिवहन के लिए एक सस्ती सरल व सुगम प्रणाली प्रदान की है। यात्राओं में लगने वाला समय बहुत कम हो गया। एक जगह से दूसरी जगह काफी कम समय में यात्री पहुँचने लगे। भारत की मानसूनी स्थिति तथा अन्य कारणों से वर्ष भर परिवहन सम्भव नहीं था, परन्तु रेल्वे के माध्यम से वर्तमान में वर्ष भर परिवहन चलता रहता है।

रेल्वे ने भारत की एकता और अखण्डता को बनाये रखने में महत्वपूर्ण योगदान दिया है। अभी हाल में जम्मू कश्मीर तथा अरुणाचल प्रदेश की सीमा पर सड़क तथा रेल मार्गों का निर्माण रेल्वे के सामरिक महत्व को प्रमाणित करता है। प्राकृतिक आपदाओं के समय शीघ्र राहत पहुँचाने के लिए भी रेल परिवहन प्रणाली महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है।

राजस्थान में रेल मार्गों के विकास में कई समस्याएं आईं। यहाँ की भौगोलिक स्थिति तथा राजशाही की संकीर्ण मानसिकता ने लम्बे समय तक रेल के विकास को रोके रखा। राजस्थान का 60 प्रतिशत हिस्सा रेगिस्तानी भाग होने के कारण यहाँ रेल परिवहन का विकास किया जाना कठिन था, रेत के धोरे पल-पल अपनी स्थिति बदलते रहते हैं अभी जहाँ कुछ समय पूर्व सड़क मार्ग है, रेल लाईन है, हो सकता है, अगले कुछ पलों में वहाँ रेत के धोरे हो जाये। ऐसी स्थिति में रेल मार्गों का बिछाया जाना

अपने आप में बड़ी समस्या रही है। राजस्थान की विषम जलवायु में रेलमार्ग बिछाने की चुनौती को ब्रिटिश भारत सरकार ने स्वीकार किया। आगरा फोर्ट से बांदीकुई के मध्य रेल लाईन बिछाकर राजस्थान में इस क्रांति का आगाज किया जो वर्तमान में भी चल रही और सफलता के नये आयामों को छू रही है।

भारत में रेलवे का विकास मुख्य रूप से भारत में राजनीतिक, सामरिक एवं व्यापारिक उद्देश्यों के लिए किया गया। परन्तु इसके कुछ हानिकारक प्रभाव भी भारत की अर्थव्यवस्था पर दिखाई देने लगे।

रियासतों के विरोध के चलते राजस्थान में रेल विकास का कार्य देरी से तथा धीमी गति से प्रारम्भ हुआ। जोधपुर महाराजा रेलवे का प्रशासन एवं नियंत्रण अपने पास रखने के इच्छुक में थे। परन्तु ब्रिटिश सरकार चाहती थी, इस क्षेत्र को राजपूताना-मालवा रेलवे कम्पनी को ठेके पर दे दे।¹ महाराजा ने इसे स्वीकार नहीं किया। अंत में ब्रिटिश सरकार ने रेलवे विकास की आवश्यकता को ध्यान में रखकर रेल निर्माण की सशर्त अनुमति महाराजा जोधपुर को प्रदान कर दी। जोधपुर रियासत में रेल लाईन के निर्माण का कार्य प्रारम्भ हुआ और खारची से पाली तक पाली से लूनी तक तथा लूनी से पचपद्रा तक रेल मार्गों का निर्माण कर इसे यातायात के लिए खोल दिया गया। इन मार्गों का निर्माण मुख्यतः नमक निर्यात की दृष्टि से ही किया गया था। महाराजा गंगासिंह की नाबालिगी के समय बीकानेर में भी रेल परिवहन विकास की योजना बनाई गई। ब्रिटिश सरकार सिंधु नदी के क्षेत्र को राजस्थान से जोड़कर अपने प्रशासनिक तथा सैनिक नियंत्रण को मजबूत करना चाहती थी बीकानेर और जोधपुर राज्य की सहमति से जोधपुर-बीकानेर रेलवे का विकास हुआ। मेड़ता रोड से नागौर-बीकानेर तक लूनी से सिंध-हैदराबाद तक बीकानेर से दुलमेरा, सूरतगढ़ और हनुमानगढ़-भटिण्डा तक रेल लाईन का निर्माण हुआ इससे बीकानेर सीधा ही सिंध तथा पंजाब से जुड़ गया।² उदयपुर के महाराजा फतहसिंह ने भी चित्तौड़ से देवारी तक के रेलमार्ग का निर्माण करवाया। उदयपुर-चित्तौड़ रेलवे राज्य की निजी रेलवे थी। जयपुर राज्य में सवाईमाधोपुर-लोहारू रेल मार्ग का विकास किया गया। जयपुर रेलवे का प्रशासन बॉम्बे बड़ौदा एण्ड सेन्ट्रल इण्डिया रेलवे कम्पनी के द्वारा संचालित किया जाता

था। 1936 ई. के बाद जयपुर रेल्वे का प्रशासन जयपुर स्टेट के अधीन कर दिया गया। उन्नीसवीं शताब्दी के अन्तिम वर्षों तक सम्पूर्ण राजस्थान रेल मार्गों से जुड़ गया। रेल प्रणाली के राजस्थान में विकास से कई लाभदायक तथा हानिकारक प्रभाव सामने आये। राजस्थान के आयात-निर्यात व्यापार में अप्रत्याशित वृद्धि हुई। राजस्थान के व्यावसायिक केन्द्र भारत के विभिन्न नगरों से जुड़ गये। जिससे प्रदेश के व्यापार वाणिज्य को गति मिली। हजारों लोगों को रोजगार के साधन उपलब्ध हो सके। अकाल के समय रेल परिवहन प्रणाली ने राजस्थान के लोगों की सहायता की। अकाल के समय रेलमार्गों से अनाज व घास-चारा अकालग्रस्त क्षेत्रों तक आसानी से पहुँचाया गया। रेल मार्गों के निर्माण से अकाल के समय होने वाली क्षति में कम हुई। जोधपुर, बीकानेर, उदयपुर, कोटा, धौलपुर आदि राज्यों में रेल्वे विकास से आर्थिक विकास भी हुआ। रेलों के संचालन से पूर्व यातायात के साधन पूर्ण रूप से विकसित नहीं थे तथा माल परिवहन पर अधिक खर्च होता था। रेलों द्वारा देश के एक भाग से दूसरे भाग में आसानी से तथा अधिक माल पहुँचाया जा सकता था। वर्षा के समय मार्गों के अवरुद्ध होने की समस्या से भी अब मुक्ति मिल गई थी। अब व्यापारी रेलगाड़ियों के माध्यम से वर्ष भर व्यापार कर सकते थे।

यद्यपि रेल्वे का विकास इस तरह से नहीं किया गया था कि भारत का औद्योगिक विकास हो, फिर भी रेल परिवहन विकास से लौह-इस्पात, खनिज व इंजीनियरिंग उद्योग को विशेष रूप से प्रोत्साहन मिला। रेलों के द्वारा मशीनें, कच्चा माल व अन्य माल मंगाना आसान हो गया। रेल्वे के विकास से पूर्व आधुनिक ढंग के उद्योग नहीं के बराबर थे। रेल्वे द्वारा माल उत्पादों के कम कीमत में परिवहन आरम्भ होने से भारत के आधुनिक उद्योगों का विकास हुआ।³

भारत में रेलमार्गों के विकास के फलस्वरूप रोजगार के अवसरों में वृद्धि हुई। औद्योगिक विकास के फलस्वरूप कारखानों व खानों में श्रमिकों को रोजगार मिला। रेल्वे के संचालन में भारतीयों को भी रखा गया, जिससे भारतीयों को आधुनिक तकनीक का ज्ञान हुआ। यह भी सही है कि कहीं ना कहीं रेल्वे के विकास से ब्रिटिश सरकार की औद्योगिक नीतियों से हस्तशिल्प उद्योग की अवनति हुई और बेरोजगारी बढ़ी। परन्तु

इस बात से भी इन्कार नहीं किया जा सकता कि रेलों के विकास से भारत में विकास की लहर आई और रोजगार के अवसर बढ़े। रेलवे ने जाति प्रथा के बंधन ढीले कर दिये। सभी जातियों के मनुष्यों ने एक साथ बैठ कर यात्राएँ करने लगे, जिससे सामाजिक सम्पर्क बढ़ा। सामाजिक संरचना की जटिलता भी कम हुई। राजनैतिक चेतना जागृत करने में रेलों का योगदान अविस्मरणीय है। रेलों के माध्यम से ही भारत में राष्ट्रीय चेतना का विकास तीव्र गति से हो पाया।

ऐसा नहीं है कि रेल मार्गों के विकास से केवल लाभ ही हुआ, इसके हानिकारक एवं दुरगामी प्रभाव भी पड़े। अंग्रेजों की रेलवे नीति का उद्देश्य भारत का आर्थिक विकास करना नहीं बल्कि, आर्थिक लाभ कमाना था। रेलों के हानिकारक प्रभावों में कुटीर उद्योगों का पतन प्रमुख था। रेलों के निर्माण से इंग्लैण्ड का मशीन निर्मित सस्ता माल भारत के कोने-कोने में पहुँचने लगा तथा यहाँ उत्पादित माल की तुलना में मूल्य काफी कम था। ऐसी स्थिति में भारतीयों ने स्वदेश निर्मित माल खरीदना कम कर दिया और धीरे-धीरे बंद कर दिया। ऐसी स्थिति से भारत के कुटीर तथा हस्त उद्योगों का पतन हो गया। जी. एस. अय्यर के अनुसार देश में निर्मित रेलमार्ग का एक अतिरिक्त मील किसी ना किसी भारतीय उद्योग के कफन में नई कील गाड़ता था। यदि सरकार रेल निर्माण में लगने वाली सामग्री के उत्पादन के लिए भारत में ही उद्योगों का विकास करती तो, भारत का आर्थिक विकास होता। रेलवे के निर्माण ने भारतीय किसानों के हितों की उपेक्षा कर दी। सरकार ने रेल निर्माण के कार्यों पर अधिक धन खर्च किया, जिससे सिंचाई तथा अन्य कार्यों में लगने वाला धन कम हो गया। 1900 ई. तक रेलवे निर्माण पर 228 करोड़ पौंड खर्च किये गये, किन्तु सिंचाई के कार्यों पर मात्र 25 करोड़ पौंड खर्च हुए। रेलों के निर्माण का सबसे हानिकारक परिणाम था, देश के धन निष्कासन में वृद्धि करना। भारतीय राष्ट्रीय नेताओं का कहना था कि, विचित्र राजनीतिक स्थिति के कारण रेलपथों का निर्माण विदेशी पूँजी निवेश से किया गया और उनका प्रशासन भी बहुत से विदेशी कर्मचारियों के हाथ में है। इसके फलस्वरूप भारत द्वारा ब्याजों और लाभों के आयातित सामान के, यूरोपियन कर्मचारियों की सेवाओं के रूप में और इंग्लैण्ड में प्रबन्ध व्यवस्था पर होने वाले व्ययों के भुगतान के रूप में विपुल धन राशि इंग्लैण्ड में भेजनी पड़ती थी। ब्याजों के भुगतान की राशि भले ही रेल व्यय

की एक स्वल्प भाग थी। परन्तु विदेशी धन से रेलों का निर्माण करने वाले सभी देशों को यह राशि समान रूप से चुकानी पड़ती थी। धन की बढ़ती हुई निकासी ने रेल्वे के अन्य लाभों को भले ही नष्ट न किया हो पर कम अवश्य कर दिया था।

भारतीय राष्ट्रीय नेता भारत में रेल विकास के विरुद्ध नहीं थे, वरन् वह तो उस संचालन प्रक्रिया के विरुद्ध थे।⁴ जिसका लाभ प्रत्यक्ष-अप्रत्यक्ष रूप से ब्रिटिश सरकार को होता था। सारे लाभ ब्रिटिश व्यापारियों ने हड़प लिए थे। उनका निष्कर्ष था कि रेल्वे जो समृद्धिप्रद हो सकती थी, वे मात्र भारतीय अर्थव्यवस्था पर भार प्रतीत हो रही थी। रेलों के विकास की नीति से यह निष्कर्ष तो लगाया ही जा सकता है कि इस नीति का निर्माण भारतीय जनता के हितों के अनुरूप नहीं हुआ था। उलटे यह नीति भारतीय जनता की आवश्यकताओं की बहुत दूर तक उपेक्षा थी। वस्तुतः प्रमुख रूप से ब्रिटेन के आर्थिक और राजनैतिक हितों के परिपेक्ष्य में इस नीति का निर्धारण किया गया था।

भारतीय रेल विश्व की सबसे बड़ी एक ही तंत्र के अधीन परिवहन व्यवस्था है तथा भारतीय अर्थव्यवस्था के विकास का इंजन भी है। रेल्वे व्यवस्था में पनप रहे दोषों को दूर करने के प्रयास किये जाने चाहिए। रेल व्यवस्था को दोष रहित बनाये रखना तथा अधिक से अधिक सुविधाएं यात्रियों को उपलब्ध कराना इस प्रणाली का प्रमुख लक्ष्य है। इस समय रेल्वे विभिन्न समस्याओं से गुजर रही है। रेल्वे द्वारा आन्तरिक स्रोतों से धन ना जुटा पाने और बाहरी निवेश के अभाव के चलते वित्तीय समस्याएं बढ़ रही हैं। जिससे रेल्वे की सुविधाएं तथा निवेश स्तर गिर रहा है। इस दशा में सुधार के लिए आवश्यक है कि भारतीय रेल परिवहन प्रणाली वित्तीय रूप से मजबूत रहे। मौटे तौर पर रेल्वे का परिचालन अनुपात 90 प्रतिशत से ऊपर चला गया है।⁵ इसे निश्चित रूप से कम करना होगा और यह केवल उसी दशा में सम्भव है जब रेल्वे की आय को बढ़ाया जाये तथा माल भाड़े के ढाँचे को व्यवस्थित किया जाये। अभी रेल्वे का 'कॉस्ट ऑफ लिविंग' तेजी से बढ़ रहा है और यह नुकसान में ही चलता जा रहा है। यही कारण है कि यात्री रेलगाड़ी का घाटा 26 हजार करोड़ रुपये तक पहुँच गया है। इस घाटे को

कम करने के लिए यह आवश्यक है कि किराये की दरों में समय-समय वृद्धि की जाती रहे।

रेल्वे द्वारा अपनी कार्य प्रणाली में परिवर्तन कर उत्पादकता को बढ़ाने के प्रयास किये जा सकते हैं। वैगन पर लोड बढ़ाने तथा ट्रेक को मजबूत करने से माल परिवहन क्षमता को बढ़ाया जा सकता है। इस समय 23 टन प्रति एक्सल चल रहे हैं। जिसे बढ़ाकर 25 टन तक किया जा सकता है,⁶ ऐसा करने से रेल्वे की आय में वृद्धि होगी।

रेल्वे में बड़ी संख्या में कर्मचारी काम करते हैं, जिनका वेतन तथा अन्य सुविधाओं में रेल्वे की आमदनी का 55 प्रतिशत भाग खर्च हो जाता है। रेल्वे की बढ़ती हुई कर्मचारी संख्या को कम करने की आवश्यकता है। कर्मचारियों पर कम खर्च और उस राशि का उपयोग रेल्वे के विकास में किया जाना चाहिए।

रेल्वे में निजीकरण को भी बढ़ावा दिया जाना चाहिए, जिससे रेल्वे का विकास हो सके। रेल्वे की कई योजनाएँ ऐसी हैं जिन्हें, धन राशि के अभाव में बंद कर दिया जाता है। ऐसी स्थिति में उन योजनाओं के क्रियान्वयन में निजी कम्पनियों को शामिल करना चाहिए। विकसित देशों में निजी कम्पनियों की सहायता रेल्वे का विकास किया जा रहा है। इस समय रेल्वे के पास लगभग 400 से ज्यादा परियोजनाएँ लम्बित हैं। रेल्वे के आर्थिक हालात के चलते ये योजनाएँ अगले 50 साल में भी पूर्ण नहीं हो सकती। उनमें से 90 फीसदी योजनाएँ ऐसी हैं जिनमें रेट ऑफ रिटर्न नकारात्मक ही रहेगा। योजनाएँ ज्यादा हैं, पूँजी कम है, रेल्वे थोड़ी-थोड़ी पूँजी अपनी सभी योजनाओं में बाँट देती है। जिससे कोई भी योजना पूरी नहीं हो पाती है। इस समय लाभकारी योजनाओं पर ध्यान देकर उन्हें शीघ्र पूरा कर रेल्वे लाभ अर्जित कर सकती है। ऐसे प्रोजेक्ट्स में निजी भागीदारी से पूरा किया जा सकता है।⁷

रेल्वे सुरक्षा में चूक की घटनाएँ दिन प्रति दिन बढ़ती जा रही हैं। कभी रेल्वे की कार्य प्रणाली, संचालन व्यवस्था कभी असामाजिक तत्वों के कारण रेल्वे में प्रायः हादसे होते हैं। 1999-2000 में करीब 500 हादसे प्रतिवर्ष होते थे। सुरक्षा को लेकर रेल्वे की छवि बिगड़ती जा रही है। रेल्वे मंत्री ने इसको रोकने के लिए एक नोन लैप्सेबल सेफ्टी

फंड बनाया है। इस राशि का उपयोग सुरक्षा उपायों पर किया गया है जिससे इन हादसों की संख्या में कमी आई है। काकोडकर समिति⁸ ने 'जीरो टॉलरेंस टू एक्सीडेण्ट' के लिए एक लाख करोड़ का खर्च निर्धारित किया है, जिससे आने वाले समय में सुरक्षा बढ़ जाये, तथा हादसों की संख्या घट कर शून्य हो जाये। सैम पित्रैदा समिति⁹ ने रेल्वे आधुनिकीकरण की विस्तृत योजना की अनुशंसा की है। जिसकी लागत 06 लाख करोड़ रूपये बताई है।

वर्तमान समय में रेल विकास राजनीति की भेंट चढ़ रहा है। रेल्वे को विकास की तरफ अग्रसर करने के लिए यह आवश्यक है कि रेल विकास की योजनाओं में राजनीति नहीं हो। रेल्वे में विशेषज्ञों की कमी नहीं है मगर दिक्कत यह है कि विशेषज्ञों की राय को अनदेखा कर दिया जाता है। वजह है, यात्रियों की सुरक्षा के इंतजाम से चुनाव के दौरान वोट नहीं मिलते क्योंकि मतदान करते समय वोटर की कल्पना में किसी संभावित रेल दुर्घटना में अपनी मृत्यु का दृश्य नहीं उभरता। अतः कोई भी पार्टी सत्ता में आये। राजनीतिक सोच वोट के दायरे में सिमटी होती है और यही सोच रेल्वे की प्रगति में सबसे बड़ी बाधा बनती है। रेलों को अगर राजनीति से मुक्त कर दिया जाए तो इसकी हालत में सुधार होने की सम्भावना अधिक है। रेल एक सरकारी विभाग हो, मंत्रालय न हो। पृथक रेल बजट भी एक समस्या है। अंग्रेजों द्वारा प्रारम्भ की गई अलग बजट की परम्परा को समाप्त कर इसे आम बजट में जोड़ देना चाहिए जब सभी सरकारी विभागों का बजट एक साथ होता है तो रेल्वे का अलग क्यों ? रेल विभाग भी एक सरकारी विभाग है, इसका बजट सामूहिक होना चाहिए। अगर वित्त मंत्रालय के अधीन सारा बजट हो तो राज्यों के प्रति पक्षपात कम होगा। अधिकशतः ऐसा होता आया है, कि जिस क्षेत्र से रेल मंत्री होता है उस क्षेत्र में रेल विकास अधिक होता, उसके द्वारा अन्य क्षेत्रों की उपेक्षा की जाती है। ऐसा करने से रेलों का समुचित विकास नहीं हो पाता है। रेल के महत्व को देखते हुए रेल विभाग को यात्रियों की सुरक्षा, संरक्षा और व्यापार के बढ़ते अवसरों के लिए विशेष प्रयास करते हुए रेल परिवहन का विकास करना चाहिए।

संदर्भ एवं टिप्पणियाँ

1. व्यास, आर.पी., आधुनिक राजस्थान का वृहत इतिहास, भाग-2, राजस्थान हिन्दी ग्रन्थ अकादमी, जयपुर, पृष्ठ संख्या 442
2. वहीं,
3. कुमार, धर्म, केम्ब्रिज हिस्ट्री ऑफ इण्डिया, वॉल्यूम II, पृष्ठ संख्या 748,49
4. पाण्डे, धनपति, भारत में आर्थिक राष्ट्रवाद का उद्भव और विकास, मोतीलाल बनारसी दास, पृष्ठ संख्या 94
5. राजस्थान पत्रिका, 14 जुलाई, 2014
6. वहीं,
7. वहीं,
8. काकोडकर समिति, 2011, में रेल मंत्री दिनेश त्रिवेदी ने रेल हादसों के कारण और निराकरण का उपाय सुलझाने के लिए डॉ. अनिल काकोडकर की अध्यक्षता में एक समिति गठित की।
9. सैम पित्रोदा, रेल्वे के आधुनिकीकरण के लिए गठित समिति।

संदर्भ ग्रन्थ सूची

हिन्दी पुस्तकें

1. शर्मा, मथुरा लाल : कोटा राज्य का इतिहास, कोटा प्रिंटिंग प्रेस, कोटा।
2. शर्मा, एस.एन. : हिस्ट्री ऑफ दी ग्रेट इण्डियन पेनिनसुला रेल्वे, भाग, प्रथम, द्वितीय एवं तृतीय।
3. शर्मा, गोपीनाथ : राजस्थान का इतिहास, शिवलाल एण्ड कम्पनी।
4. श्रीवास्तव, जगतनारायण : महाराव उम्मेद सिंह द्वितीय व उनका समय।
5. जैन एवं माथुर : विश्व इतिहास (1500—1950 ई.), जैन प्रकाशन मंदिर, चौड़ा रास्ता, जयपुर।
6. जैन एवं माथुर : आधुनिक विश्व इतिहास (1500—1950 ई.), जैन प्रकाशन मंदिर, चौड़ा रास्ता, जयपुर।
7. ग्रोवर, बी.एल. : आधुनिक भारत का इतिहास, एस चन्द एण्ड कम्पनी, दिल्ली
8. तारा चन्द : आधुनिक भारत का इतिहास, जिल्द 1
9. चन्द्र, विपिन : आधुनिक भारत का इतिहास, ओरियंट ब्लैकस्वान प्रा.लि., हैदराबाद, नई दिल्ली।
10. जैन, एम.एस. : आधुनिक भारत का इतिहास, विश्व प्रकाशन, नई दिल्ली।
11. दत्त, आर.सी. : ईकोनोमिक हिस्ट्री ऑफ इण्डिया, जिल्द 1
12. पनगड़ीया बी.एल. : राजस्थान में स्वतंत्रता संग्राम, राजस्थान हिन्दी ग्रन्थ अकादमी, जयपुर।
13. जैन, गणेश : पुलिस संगठन एवं समाचार ज्ञान, किशनगंज अजमेर।
14. पाठक, दिनेश : भारतीय रेल इतिहास एवं उपलब्धियाँ, जानवी प्रकाशन, दिल्ली।
15. राय, असिम कुमार : हिस्ट्री ऑफ द जयपुर सिटी, जयपुर।
16. माथुर, एल.पी. : आधुनिक भारत का इतिहास, पब्लिकेशन स्कीम, जयपुर।
17. पाण्डे, श्रीधर : आधुनिक भारत का इतिहास, मोती लाल, बनारसीदास प्रकाशन, दिल्ली

18. जैन एम.एस. : आधुनिक राजस्थान का इतिहास, विश्व प्रकाशन, नई दिल्ली।
19. शर्मा, व्यास : राजस्थान के इतिहास का सर्वेक्षण, पंचशील प्रकाशन, जयपुर
20. कछावा, ओ.पी. : फेमिन्स इन राजस्थान (1900–1947) हिन्दी साहित्य मंदिर, जोधपुर।
21. सक्सेना, अरविन्द कुमार : बूंदी राज्य का इतिहास (1818 ई. से 1948 ई.) राजस्थानी साहित्य संस्थान, जोधपुर
22. जैन एवं माली : राजस्थान इतिहास एवं संस्कृति एनसाइक्लोपीडिया, जैन प्रकाशन मंदिर, जयपुर।
23. मेहता पृथ्वी सिंह: हमारा राजस्थान।
24. मेहता, एन.वी. : इण्डियन रेल्वे, रेट्स एण्ड रेगुलेशन, 1927
25. दत्त, आर.सी. : इण्डिया इन विक्टोरीया एज, 1903
26. गुप्ता, एम.एल. : अजमेर का वृहत इतिहास, राजस्थानी ग्रन्थागार प्रकाशन, जयपुर।
27. शर्मा, जी.एन. : आधुनिक राजस्थान का इतिहास, ग्रन्थ भारती, 1994
28. नागौरी, एस.एल. : आधुनिक भारत का वृहत इतिहास, 1858–1919, नेशनल पब्लिशिंग हाउस, 2008
29. पाण्डे, धनपति : आधुनिक भारत का आर्थिक इतिहास, मोतीलाल बनारसी दास, प्रकाशन।
30. सरकार, सुमित : आधुनिक भारत, राजकमल प्रकाशन लिमिटेड।
31. प्रूथी, राजकुमार : आधुनिक भारत का इतिहास, सुमिता एन्टरप्राइजेज, 2005
32. सैंगर, शैलेन्द्र : आधुनिक भारत का इतिहास, अटजांटीक पब्लिशर्स एण्ड डिस्ट्रीब्यूटर प्रा. लिमिटेड।
33. भट्टाचार्य, सब्यसाची : आधुनिक भारत का आर्थिक इतिहास, राजकमल प्रकाशन, नई दिल्ली, 1990
34. बाबु, ए. सतीश : टयूरिज्म डेवलपमेंट इन इण्डिया ' ए केस स्टडी, APH पब्लिशिंग।
35. पाण्डे, राम : रेलवेज इन राजपुताना शोधक मालवीय नगर, जयपुर।

36. तिवारी, सी.पी. : इण्डियन रेल्वे, अजमेर, 1921
37. टॉड, कर्नल जेम्स : एनलस एण्ड एंटिक्विटीस ऑफ राजस्थान वाल्यूम –II
38. गुप्ता, बी.एल. : ट्रेड इन कॉमर्स इन राजस्थान, जयपुर,
पब्लिकेशन हाउस 1987
39. मालू, कमला : द हिस्ट्री ऑफ फेमीन्स इन राजस्थान, हिमांशु
पब्लिकेशन, उदयपुर, राजस्थान
40. व्यास, आर.पी. : आधुनिक राजस्थान का वृहत् इतिहास खण्ड II
राज. हिन्दी ग्रन्थ अकादमी, जयपुर।
41. कछावा, ओ.पी. : फेमीन्स इन राजस्थान, हिन्दी साहित्य मंदिर,
जोधपुर।
42. मो. सिराजुद्दीन : रिस्ट्रेक्चरिंग ऑफ इण्डियन रेल्वेज प्रोजेक्ट
रिपोर्ट, एम.बी.ए. प्रोग्राम, (इग्नू) 1995
43. थापर, लाजपत राय : प्रोजेक्ट रिपोर्ट, एम.बी.ए. प्रोग्राम, भारतीय रेल।
44. दिवाकर, बी.एम. : राजस्थान का इतिहास। साहित्यागार जयपुर
45. एन.सन्याल : इण्डियन रेलवेज
46. भाटिया वी.एन. : फेमिन इन इण्डिया (1963) इण्डियन फूड प्राब्लम एंड
पॉलिसी सिंस इडिपेन्डेस
47. देसाई, ए.आर. : सोशल बैकग्राउण्ड ऑफ इण्डियन नेशनालिज्म
48. कुमार धर्म : द कैम्ब्रिज हिस्ट्री ऑफ इण्डिया भाग II 1757–1970

English Books

1. Prasad, Amba : Indian Railways 1960- Asia Publishing House,
London and Bombay.
2. Rao, M.A. : Indian Railways National Book Trust of India New
Delhi 1975 (3rd edition, 1999)
3. Sahani, Jogendra Nath : Indian Railways one hundred years 1853-
1953 1953 New Delhi, Ministry of Railway,
Railway Board
4. Satow, M.G. & Desmond : Railways of (Raj.) 1980, Scolar Press, UK
5. R. Kerr, Lan : Building the Railway of Rajasthan 1853 to 1900
1995, 1998 Oxford University Press, UK and USA
6. Arora, A.K. : History of Bombay Suburban Railway (1883-1985)

7. Khosla ,G.S. : History of Indian Railways 1988, Ministry of Railway(Railway Board),and A.H'Co.New Delhi
8. Ghosh,Sitanshu Shekhar: Railways in India : A Legend
2009, Jogmaya Prakashini, Kolkata.
9. Bose,Saibal : Garden Reach
Subtitled; A Railway Story
2006 South Eastern Railway, colkata, INDIA.
10. Bhandari ,R.R : Western Railway Meter Gauge system
(Western Railway, 1987)
11. Bhandari,R.R. : Western Narrow Gauge system
(Western Railway 1987)
12. Bhandari,R.R. : Jodhpour Railway Northern Railway, 1983.
13. Bhandari,R.R. : Rail Transport Museum
Railway Board, 1980
14. Bhandari,R.R. : Northern Railway 1982.
(Railway Board 1981)
15. Rao ,A. Rama : Line Clear to India
(NRM Heritage Series Volume 1) 1998 Ministry of
Railways (Railway Board), Govt of India New Delhi.
16. Aiyar, K..V : Indian Railways
Ist ed. 1924 pp 131 India of Today, Vol
7 OxfordUniversity Press, London.
2nd 1925 pp 133 India of Today, Vol 7 Oxford
University Press, London&Madras
17. Sanyal ,Nalinaksha : Development of Indian Railways
1930, University of Calcutta.
19. Railway Board : Full Steam Ahead
Issued by the Press Information Bureau,
Government of India for the Railway Board
1946 Printed by Times of India Press, Bombay.
21. Sharma,S. N. : History of the Great Indian Peninsular Railway
Part I Vol I : 1833-1869
Part I Vol 2 : 1870-1900.
1982 Vol I 1990 (vol .2)

- Published by the Chief public Relations
Officer, Central Railway, Bombay V.T.
22. Mukherjee ,Hena : The Early History of the East Indian Railway :
1845- 1879 ,1966, PhD dissertation London
University London 1994, South Asia Books.
Firma KLM (P) Ltd., 257 – B, B.B Ganguly
Street, Calcutta 700012 INDIA.
23. Railway Board : History of Indian Railways Constructed and in Progress
Government of India, Railway Department
(Railway Board)
Simla, Government of India Press Periodical.
24. Railway Board : Railway Constriction In India in 3
volumes
Indian Council of Historical Research 1919
South Indian Railway : Travel Scenery Sports
25. Railway Board : Health Resorts Ancinet Munuments &Temples
In South India 1913 South Indian Railway
- 26.Railway Board : South Indian Railway Co : I Instated Guide
Madras Hoe & Premier Press 1921 pp 248.
27. Railway Board : The Indian Railway Travelers Guide. The Bombay
Gazette Steam Press Nov 1891 Bombay.
- 28.Robertson ,John Kerr: Bridges on the northern section of the Nagda –
Matura State Railway 1913 Institution of Civil
Engineers, London
29. Stubbs ,Carlton : Through Rajputana to Delhi
Bombay Times Press Bombay. General Rules for All
Open Lines of Railways in British India Administered
Government with the Bengal and Assam Railway 1944
East Indian Railway Pres Calcutta
30. Arthur A west : Railway Report : Report and estimate Baroda Railway
1850,1851 Bombay
31. Stubbs, S.C : Indian Railwas – A Commercial Guide for Railway
man and Rail Users

32. Saxena,S.C.andArora,S: A Text Book of Railway engineering Ist ed 1973
2nd 1975 3rd ed 1977th end 1979-81Dhanpal Rai and
Sons Delhi.
- 33.Vazirani and Chandola: RailwayBridges and Tunnels
- 34.Thakur,D.S. : Railway Track (Practical)1988 Vernam& Co
Sahampur, UP
(Third revised and enlarged edition).
35. Kaul ,M.K. : Modern Railway Signalling (principles and
practice) ,1983, Bahri Brothers Delhi
- 36.Venkata Vemuri : Indian Railway Finance Ramanadham
1956, Atma Ram & Sons Delhi.
37. Srivastava ,S.K. : Transport Development in India, 1956 Publishing
House, Ghaziabad
38. Tivari ,R. : Railway in Modern India
1941 Bombay
39. Natesan ,L.A. : State Management & Control of Railways in India : A
Study of Railway Fiancé Rates and Polic During 1920
CalcuttaUniversity of Calcutta 1946.
40. Saxena,K. : Indian Railways.
1962 Bombay.
- 41.Saxena,R.N. : India Railways Problems & Prospects
- 42.Saxena,R.N. : Four Decades of Indian Railways 1950-
1990, 1991, 2000 Academic Foundation.
43. Verma ,K.B. : An alternative approach to capital
productivity and resource allocation on
Indian railway . 1996 Academic Foundation..
44. Lal ,Prem : Cost management A case study of
some aspects of India Railway, 1988
Anupma Publications
45. Varma ,Hari Om : Econometric cost functions A study of Indian
railways. 1988, Anmol Publication.
46. Railway Board : Fuel economy on Indian Railways
1954 publisher Unknown.

47. Nanvati,Arti U. : Economic of Alternative Fuel
Technology In Railways Transport
1989 New Delhi Ajanta Books
International
48. Khosta,G. : Railway Management in India 1975
49. Welcome India Series : India – Railways Atlas 2000 Indian Map
Service Pushkar Estate Near Ram Mandir,
Sector - G Shanstri Nagar Jodhpur .
50. Prakash,Dileep : Whistling Steam Romance of Indian Rails
2003 Roli Books (M 75 Greater Kailash II
Market New Delhi – 100 048 India)
51. Bond ,Ed. Ruskin : The Penguin Book of Indian Railway
Stories. 1994 Penguin Book India.
52. Sushil ,Chandra : Railon Ki Yatraen (Rail Journey s) in Hindi
2002 Central Railway Mumbai India.
53. Ovasadi J. M. : Railways Administration and Management
Deep & Deep publication
- 54.K.F. Anita : Railway Track
1945, 1949,1954,1957,1960 Progressively
Network company Bombay.

Reports, Railway Budgets Speech

1. Pacific Locomotive Committee 1938 – 39 , Report 1939 Delhi.
2. IGNOU – Assortment of Course Material for MBA Programmed.
3. Indian Railways Annual Statistics.
4. Railway Alive But Not Kicking, Raghu Dayal Economic Times 1995.
5. Future on The Line, Sunil Jain, India Today 1995.
6. Railways need a Flat not Divided organization, Raghu Dayal Economic Times.
7. Railway Fare and Freight Committee Report Dec 1993
8. Report of the Committee to study Organisational Structure Anand Management
Ethos, 1994.
9. Railway Budget Speech 1995, 2000, 2011
10. Economic Survey, 1994 – 1995
11. Reports of Comptroller and Auditor General.

12. Railway Year Book, 1993 -94.
13. Railways International Railway Journal.
14. Rail Transport Pricing In India, R.N. Saxena
15. Indian Railways Corporate Plan 2000.
16. Indian railway Act 1989 with central rules.
17. Annual Report and Accounts 1993-94.
18. Indian Railways Facts and Figures 1993, 1994, 1999, 2000, 2001.
19. Rail budget 2011,2014 Rail Ministry of India
20. Committee for Identification of Cost/profit Centre, Development Accounting Systems and Modernization of Financial Management Information System on Indian Railways (Hasan Iqbal Committee)Dec 94
21. Pacific Locomotive Committee 1938 – 39 : Report 1939 Delhi.
22. Report on the Practicability and Advantages of the Introduction of Railways To British India. R.mac Donald Stephenson-1868 London
23. Indian Railway Corporate Plan–1985-200Ministry of Railway Government of India July 1987.
24. Corporate Motive power Requirement on B.G system Inclusive of Dies Electric and Stem 1988- 1990 Western Railway 1983 only.
25. Railway fore and foreign Committee report Dec 1993 Report of the committee to study organizational Stricture and management Ethos, 1994.
26. Railway Budget Speech 2000-2001
27. Chandler Ailred 1962 Strategy and Structure MIT Press Comp ridge Mass
28. Corporate Strategy of Indian Railway Ministry of Railway, (Railway Board)
29. States Paper on Indian Railway
30. White paper on Railway Project 28th July, 1998
31. Report by the Railway Board on Indian Railway 1930 Calcutta Government of India.
32. Report Administration Report on the Railways In India Indian railway coprative plan 1985-2000, ministry of railway government of India,1987.

पत्र पत्रिकाएँ एवं इन्टरनेट वेबसाइट

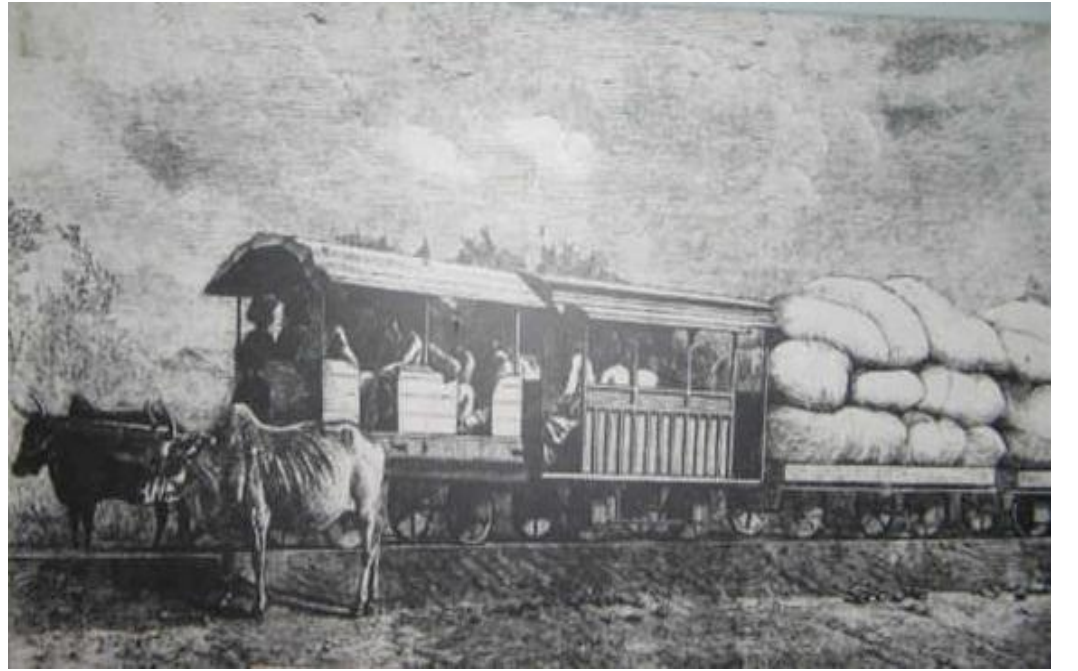
1. राजस्थान पत्रिका ।
2. दैनिक भास्कर ।
3. द हिन्दु ।
4. हिन्दुस्तान टाइम्स ।
5. पंजाब केसरी ।
6. भारतीय रेल : एक परिचय रेल पत्रिका ।
7. थार रेल, रेल पत्रिका उत्तर पश्चिम रेलवे जयपुर ।
8. समाचार बुलेटिन, रेल पत्रिका ।
9. मरुभूमि, रेल पत्रिका ।
10. सृजन, रेल पत्रिका ।
11. श्वेत पत्र भारतीय रेलवे, भारत सरकार रेल मंत्रालय, दिसम्बर, 2009
12. रेलवे बजट भाषण, 2011-12

अभिलेखित सामग्री

1. विभिन्न प्रशासनिक रिपोर्ट्स एवं शोध सामग्री, राष्ट्रीय अभिलेखागार नई दिल्ली ।
2. विभिन्न प्रशासनिक रिपोर्ट्स एवं शोध सामग्री, राजस्थान राज्य अभिलेखागार, बीकानेर ।
3. विभिन्न प्रशासनिक रिपोर्ट्स एवं शोध सामग्री, राजस्थान राज्य अभिलेखागार कोटा, बूँदी, जयपुर ।
4. राष्ट्रीय रेल संग्राहलाय, नई दिल्ली ।

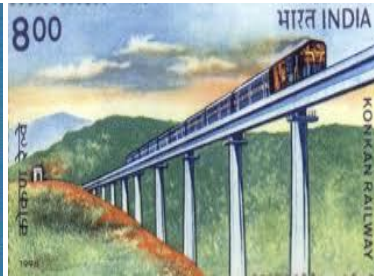
गजेटियर्स

1. इम्पीरियल गजेटियर ऑफ इण्डिया, वॉल्यूम 13
2. राजस्थान स्टेट गजेटियर ।
3. डिस्ट्रिक्ट गजेटियर कोटा, बूँदी, बारां, झालावाड़, बाड़मेर, अजमेर, भरतपुर एवं जयपुर ।



चित्र संख्या – 10

गायकवाड़ बड़ौदा स्टेट रेल्वे कम्पनी द्वारा बैलों से रेलगाड़ी चलाने का प्रयास



चित्र संख्या-11
भारत सरकार द्वारा रेलवे पर जारी डाक टिकट



चित्र संख्या-12
शॉटिंग में पशु शक्ति का प्रयोग

परिशिष्ट (1)

Guna Baran Railway Letter No. 346

To

The Political Agent,

Kota-Rajputana

Guna Dated 11 Feb. 1897

Sir,

Much timber will be required for the railway work specially as fuel line burning timber
There is some restrictions in cutting timber in the reserves to the south of the Parwati
river and I beg particularly may be supplied to me by the officer incharge of the forest
department.

I have honour to the Sir

Engineer in Chief,

H.M. Taylor

Guna Baran Railway

परिशिष्ठ (2)

From –

The Superintendent of Forest

State of Kota.

To,

Primeminister of Kota State,

Letter No. 469, Dated 16th May, 1897,

Sir,

In reply to the letter from the Engineer in chief, Guna Baran Railway No. 346, dated 11 February, 1897, I have to report that as a rule no. 2 timber is permitted to be cut from the trees of forest said apart as hunting preserves of forest- Reserves on either site of the river Parwati beyond the wood for fuel and lime burning, there may be obtained in either or the following manners :

1. For 100 cubes hit of lime burnt Rs one as four may be paid this duty is calculated on the assumption that 125 . of fire wood would be required to burn- 100 cubes feet of lime.
2. For many country- cart loat of wood a forest duty 1/6 may be paid at the first out post of the forest.

I have honour Sir,

your most obedient servant,

Superintendent of Forest

परिशिष्ट (3)

The Secretary to the Agent G.I.P. Railway
and Bombay to the Political Agent, Kotah &
Awar, No: 755/17219, dated the 19th: October

With reference to your letter No: 1543/A.32.4 of
17th: August 1903 enquiring whether in view of
the reasons set forth by the Diwan the removal of
the Shrines is absolute necessary, I am desired to
state that all the Agent desires is that these
shrines should be erected outside Railway premises
instead of inside, as the existence of a shrine on
Railway land leads to trespass.

2. The two shrines in question do not seem
to be of much importance, and when the land was
handed over to the Railway no importance was attached
to them. It appears that a Station Master erected
one without the authority of the Company while the
other is near our fence and is very little used.

3. The proposal to remove the shrines you will
admit is in the interests of the people as much as
of the Railway, as it will give them undisturbed
access to the shrines which at present it is within
the power of the Railway Company to stop. This
Company desires an amicable settlement of the matter
without proceeding against trespassers or wounding
the religious feelings of the people.

4. The proposal of the Agent has been accepted
elsewhere by the people both in British and native
territory and he hopes you will also accept it.
The cost of the removal of the shrines will be

borne

परिशिष्ट (4)

No. 2095 of 1903
R-60

From

THE POLITICAL AGENT

Kotah & Jhalawar.

To

THE Diwan,

Kotah State,

K o t a h .

¹⁴
Dated Kotah the 30 October 1903

②
Shrines
Mulla Kama Shree
No. 407
30-10-03.

SIR.

With reference to the correspondence ending with your letter No: 49 dated the 12.8.03 regarding the removal of certain small shrines from the railway premises at Baran I have the honour to forward a No: 75.S/17219 dated 19.10.1903. A copy of the marginally cited letter on the subject from the Secretary to the Agent G.I.P. Railway Company.

2. I agree with the view of the Agent that the removal of the shrines is as much in the interests of the very small number of persons who apparently perform their devotions at them, as of the Company for it would be hard on the worshippers and likely to cause some local discontent if they were proceed against for trespass.

In the circumstances I trust that the objection to the removal of the shrines may be withdrawn and that you will be good enough to direct the Nazim of Baran to select some spot outside railway limits where, if necessary, they may be re-erected.

It will be observed that the Company are prepared to

to bear the cost of the removal of the shrines.

I have the honour to be,

Sir,

Your most obedient servant,

A. O. Bannerman

Major

Political Agent.

S.C.B.

परिशिष्ट (5)

to the
From the Acting Secretary, Agent's Office, Great Indian
Peninsula Railway Company to the Political Agent Kotah &
Jhalawar No: 7993 dated the 18th: May 1903.

and
Railway

Shrines

Shrines with Railway fencing.

3

has
in
order
12/6/03

1. It has come to the knowledge of the Agent that Station
Masters and others have at some 30 to 40 places on the
line erected small shrines within Railway premises without
authority and permission from the Company.

2. We are now endeavouring to have them removed
and in several cases this has been arranged for.

3. There is an idol "Thakore" standing within
Station premises at Baran about 200' off the rails on the
south side opposite the Station building and 200' within
the Station yard from Guna end and 150' north-east from the
Gangers' huts.

4. I am desired to ask for your permission to
dismantle this shrine and for a site to be granted to those
interested in it to erect it elsewhere outside Railway
premises.

received
CS
12/6

10-6-1903

No: 1049 of 1903. Dated Kotah 9 June 1903.

Copy forwarded to the Diwan of Kotah for favour of report
as to whether the Durbar have any objection to the dismantling
of the so-called shrine erected within the Station limits
at Baran.

The

land within station limits has been handed over to the Railway authorities and they are within their rights in removing any unauthorised structure, and in prosecuting the person or persons who had the structure erected for mischief.

The Durbar will consider whether there is any sufficient reason to grant a site outside Railway limits for the re-erection of the "Thakur". There are doubtless similar village shrines at no great distance from the Station where the persons who reverence this particular village deity can perform their devotions.

A. D. Banerjee Captain

Political Agent.

S.C.B.

परिशिष्ट (6)

From the Engineer in Chief Guna-Baran Railway to the Political agent Kotah No. : 999 dated the 3rd, July 1899.

..... I
have the honor to suggest that the Darbar may be addressed as to the desirability of connecting all stations on the Railway with the system of roads in the Kotah State.

2. Work at Baran is in hand but at Chajawa, Atru and Kawai fair weather roads are required and at Atru & cause way should be build across the Nala between the camping ground and the Baran Road.
3. At Chjawas the road might run at right angles to the Railway straight from the station yard to the Atru Baran road distance about 1/3 mile. This alignment is on a bridge and crosses no drainage.
4. At Atru the road might take the east side of the Hospital through the camping ground to the existing road. Distance about 1/3 mile and only drainage crossed the Nala near the road. The Railway is making a metalled road connecting the level crossing and the station.
5. At Kawai the road can best follow the old track and connect in with the existing road at Kawai village distance about 1 mile. Any cross drainage is very light.
6. These roads are much wanted as all these stations are doing traffic even not and next season there should be heavy cart traffic.
7. At Baran where a fair traffic still carries on, the necessity for metalled roads is very apparent. At present even after dropping half their load, carts find it difficult to approach the goods yard the concentrated traffic churning up the track near the station and making very heavy traffic.

परिशिष्ट (7)

No. Works-A.353.

Engineering Department.

Bombay, 24th November 1927

Report to accompany estimate for lengthening
passenger platform to 800', standard length, at Atru

*Length
of Platform*

Owing to the greater length of passenger trains now running on the system, it is necessary to extend the length of the passenger platforms to 800', standard length, at all important stations.

2. The Chief Transportation Superintendent represents that the platform at Atru station be lengthened to 800'.
3. The accompanying estimate amounting to Rs. 2410/- chargeable to Capital has accordingly been prepared for the work to plan No. 14075 I.M.R. which has been approved by the Chief Transportation Superintendent and Chief Traffic Manager.
4. Funds will be provided from the reserved grant for 1927-28.
5. The project forms part of item 217 of the 5 years' programme 1927-28 (Major Works).
6. The estimate is forwarded to the Chief Auditor for favour of verification and return for sanction.

Sd/-

for Chief Engineer.

परिशिष्ट (8)

2

Copy

No. Works B. 1144/47.

Engineering Department.

Bombay, 17th. January 1928.

*Length of
Platform*

Report to accompany estimate for lengthening passenger platform to 800 ft. standard length at Baran.

.....

Owing to the greater length of passenger trains now running on the system, it is necessary to extend the length of passenger platforms to 800 ft. standard length at all important stations.

2. The Chief Transportation Superintendent represents that the passenger platform at Baran station be lengthened to 800 ft.
3. The accompanying estimate amounting to Rs2919/- chargeable to Deposit account Kotah Darbar has accordingly been prepared for carrying out the work to plan No. 14139 IMR which has been approved by the Chief Transportation Superintendent and the Chief Traffic Manager.
4. Funds will be arranged from Kotah Darbar when the estimate is sanctioned.
5. The project forms part of item No. 217 of the five years programme 1927-28.
6. The estimate is forwarded to the Chief Auditor for favour of verification and return for sanction.
7. The approval of the Kotah Darbar should be obtained to plan and estimate.

✓

Sgd. C. Tedman.
For Chief Engineer.

परिशिष्ट (9)

13

Great Indian Peninsula Railway.

Chief Engineer's Office,

No. Works B 1111/12

Bombay 1st February 1928.

Report to accompany the estimate for extending 3rd class waiting hall and providing sun sheds at Baran.

..... ✓

Following complaint from the Public that the present accommodation ~~at~~ Baran III class waiting hall, which is only 35' x 28' or 980 sq. ft is insufficient as at the average of 10 sq ft per passenger this can accommodate only 98 passengers and the daily average of both inward and outward passengers is about 140 per train it is proposed to extend the present III class waiting hall to 45' x 35' .

2. Accordingly an estimate amounting to Rs.1740/- chargeable to deposit account Kotah Darbar has been prepared for carrying out this work to drawing No. 2636/14164 I. M. R.
3. The approval from Kotah Darbar to the plan and estimate should be obtained and the Darbar should be asked to deposit funds.
4. Funds will be arranged from the Kotah Darbar when the estimate is sanctioned.
5. The estimate is submitted through the Chief Auditor.

Sd/- Illegible.

D.A.Estimate.
KRA.

For Offg Chief Engineer.

परिशिष्ट (10)

सु. 1436 § of 1904.

From.

THE POLITICAL AGENT

Kotah & Jhalawar.

To

THE Diwan,

Kotah State

K O T A H .

MAHARAJA KHAS KOTAH
IN. RE. NO. 1456 D, 23.7.04

Dated Kotah the 23rd JULY. 1904.

Sir,

With reference to your letter No: 556 dated the 27th: January 1904. I have the honour to state that the District Traffic Suprintendent B. B. and C. I. Railway has intimated that the name of the existing Railway Station of Kowai situated on the Bina Baran Railway has been altered to " Salpura " one of the three names suggested in your letter under reference.

2. Instead of " Kowai-Mothpur " or "Mothpur" a fourth name " Sher-
recommended
-garh Road " was by me on the suggestion of His Highness the Maharao as an appropriate name to substitute for Kowai, the town of Shergarh being the head quarters of a large division of the State and an important trade centre, but the District Traffic Suprintendent states that it could not be adopted as it was thought that that name would clash with " Shergarh " a station on the B. B. and C. I. Railway.

I have the honour to be,

Sir,

Your most obedient servant,

Adt Zammerman Major.
Political Agent.

In form
Mals
Shergarh
23/7/04
M
25/9/04

Adt Zammerman

परिशिष्ट (11)

From the Dy. Traffic Manager, G. I. P. Railway, Bikaner, to
the Political Agent, Kotah and Jhalowar, No: CG. 5872/1,
dated the 3rd August 1906.

-----:O:-----

Similarity in names of Atru and Atarra station

I have the honor to inform you that at present confusion, misdespatch of consignments and delays are caused owing to the similarity of names between Antri-a station in Gwalior Territory near Gwalior, Atru the station for Jhalrapatan and Atarra a station near Banda in the United Provinces, and in order to remedy matters it has been suggested that the name of Atru station, situated at mile-
age 129 from Bina on the Bina Baran Branch of this Railway, might be altered to Ratanpura, but this, it is found, will clash with a station named Ratanpura on the B. & N.W. Ry.

*Ask Nazim
to select 3
names for
Atru station*

Me 11.8.06

2. I shall be obliged if you will kindly select another name for Atru station and let me hear what it is together with its correct spelling in two prevailing vernaculars.
3. More than one selection is desirable to permit of choice being made which will not clash with existing stations on Indian Railways.

Makal Kumar Jha
In No 112-1461
11-8-1906
No: 1520 of 1906.

Dated Jhalrapatan, the 9th August 1906.

Copy forwarded to the Diwan Kotah State for information and with the request that he will be good enough to select one or more names to be considered for Atru station.

There does not appear to be any existing station with a similar name to Kunjer and perhaps Kunjer Road Station might be a suitable selection of any name for one of the names suggested.

*x The place is
10 miles from
Atru -
Kherigany chatur-
hura & Ratanpura*

परिशिष्ट (12)

(3) (12)

From the District Traffic Superintendent, G.I.P. Railway,
Bina, to the Political Agent, Kotah and Jhalawar,
No. G.S./1516 Dated the 31st: December 1908.

—:⊗:—

Atru Station situated on the Bina-Baran Railway.

-----:-----+-----

I have the honor to inform you that owing to the similarity in the names of the Stations Atru and Attara there are frequent instances in which the Goods and Parcels booked to Atru have been sent to Attara, and vice versa, which has caused much inconvenience to the public and unnecessary correspondence .

The Station Attara is situated on the Manikpur branch of this Railway.

With a view to avoid these misdespatches it has been suggested to alter the name of the Atru Station and I shall be obliged if you will kindly suggest a suitable name for Atru with its correct spelling in English, also vernacular (both Hindi and Urdu) and favour me with an early reply.

Mahakmakhas
In Ref: No. 475
11.1.09 No. 82 of 1909.

Dated Kotah the 11² January 1909.

Copy forwarded to the Diwan, Kotah State, for information and favour of reply.

A. S. Samman

Major,

Political Agent, Kotah and Jhalawar.

S.S.L.

[Signature]

परिशिष्ट (13)



No. 421 of 1908. 1909.

From

The Diwan

KOTAH STATE.

P. 69

To The Political Agent,

Kotah.

Kotah.

Kotah.

Dated Kotah the 21st January 1909.

H.C.

SIR,

Muzor Bannawa was good enough to return this to me saying that I have already agreed to the change of name in Aug. 1906 - He showed me a letter of mine

ps you did not remember when I was fairing out the present letter -

23-1-09
I will now send

With reference to your endorsement No. 82, dated the 11th: January 1909, forwarding copy of a letter from the District Traffic Superintendent, Great Indian Peninsula Railway, Bina, in which a suggestion to alter the name of the Atru Station situated in this State has been made, I have the honor to say that the Darbar do not like the proposed change of the name.

Atru is a large and well known village in the whole of this neighbourhood ^{it is as close to the} and with ~~certain historical associations~~ ^{and there} there is no village either so important or so large that can ^{See Table} take its place ~~and~~ ^{the} the Darbar fail to detect either in spelling or in pronunciation of the names of Atru and Attara any similarity on the basis of which the suggestion has been made.

P. T. O.

परिशिष्ट (14)

To

The political Agent.

Kota

Dated 5 July 1897

Sir,

With reference to the Engineer in Chief letter No. 1591 at the 14th your endorsement No. 779 at the 24 June 1897 there on I have the honour to communicate that orders have been issued to the Nazim of Baran to hand over the land required for the station yard at Baran as shown in the schedule.

Diwan

Kota State

Great Indian Peninsula Railway.

OPENING OF ANTAH-KOTAH EXTENSION FOR TRAFFIC.

Subject to Government sanction, the Antah-Kotah Extension will be opened for all descriptions of traffic from the 1st May 1909 and on and from that date the Train Services between Bina and Kotah will be as follows:—

DOWN TRAINS.

Stations.		Fast Mixed.		Mixed.	
		H.	M.	H.	M.
Bina ...	Dep.	10	20	22	25
Guna ...	Arr.	13	28	4	9
	Dep.	14	0	4	39
Baran ...	Arr.	16	52	9	56
	Dep.	17	2	10	16
Antah ...	Arr.	17	33	10	50
	Dep.	17	43	11	17
Kotah ...	Arr.	19	30	13	15

UP TRAINS.

Stations.		Fast Mixed.		Mixed.	
		H.	M.	H.	M.
Kotah ...	Dep.	9	30	14	45
Antah ...	Arr.	11	13	16	43
	Dep.	11	23	16	53
Baran ...	Arr.	11	52	17	47
	Dep.	11	57	18	2
Guna ...	Arr.	15	0	23	50
	Dep.	15	30	0	19
Bina ...	Arr.	18	35	6	10

2. Intermediate timings will be supplied by Station Masters.

A. MUIRHEAD,
General Traffic Manager.

Bombay, 21st April 1909.

परिशिष्ट (16)

G. 2 P.

No. J. A. G. 13/38/17245

From

The Manager,
Jaipur State Railway.
JAIPUR.

To

The Settlement Commissioner,
Jaipur.

Dated, Jaipur, the 19th November, 1938.

Subject: Transport of Famine and Fodder.

Dear Sir,

This is to advise you that I was at Sawainadhapur yesterday 18th November, 1938, and examined the bookings from that station of fodder and to that station of cattle.

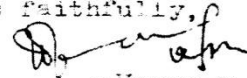
I am afraid the movements to date are very disappointing.

Only 2 wagons of fodder had been booked from Sawai Madhopur to Nim-ka-thana while 57 wagons of cattle had been received from Jhunjhunu and Nawalgarh at Sawai Madhopur ^{and} while another 20 wagons were in transit.

At the same time I found that I was 20 wagons short of demand on 15-11-1938 and 6 on 17th. This was for ordinary traffic and it would appear that the ordinary traffic rush has already begun with the shortage of food grains in the State. This is a warning of what I may be expecting soon and the extreme difficulty I shall experience during the next few months in moving fodder supplies.

I write this to advise a further drive for early despatch of both fodder and cattle.

Yours faithfully,


The Manager.

A. V. I.

परिशिष्ट (17)

