



ब्रिटिशकालीन भारत के राजनीतिक विकास में रेलवे की भूमिका (1853 ई.— 1947 ई.)

अखिल कुमार गुप्ता

शोधार्थी इतिहास विभाग डॉ. हरीसिंह गौर विश्वविद्यालय, सागर, म.प्र.

ई-मेल guptaakhil2015@gmail.com

शोध सारांश : भारत के इतिहास में उपनिवेशकाल विभिन्न बदलावों का सूचक रहा जिसमें प्रशासन, शिक्षा, चिकित्सा, लोकतांत्रिक व्यवस्था, उद्योग, व्यापार-वाणिज्य, डाक-तार, संचार, परिवहन, सेना तथा विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी का विकास सहित दैनिक जीवन से जुड़े कई अन्य क्षेत्र भी शामिल हैं। किसी भी साम्राज्यवादी देश द्वारा अपने उपनिवेश में इन सभी सुधारों या बदलावों का विकास अपने फायदे के लिए ही किया जाता रहा है न कि उपनिवेश के सर्वांगीण विकास के लिए। ब्रिटिशकालीन भारत के संदर्भ में भी हम इन्हीं बदलावों को देखते हैं, यूरोपियों का भारत आना सिर्फ अपने व्यापारिक स्वार्थों की पूर्ति करना ही था लेकिन समयान्तराल पर जब वो यहाँ की राजनीति में हस्तक्षेप करते हुए शासक बन गए तो उन्होंने औपनिवेशिक पृष्ठभूमि के अन्तर्गत ही यहाँ की आन्तरिक संरचना में बदलाव करना प्रारम्भ किया। इसी बदलाव में संवैधानिक सुधार, भूमि व्यवस्था, राजस्व, कृषि तथा वाणिज्य फसलों का उत्पादन और यातायात के साधनों का विकास किया।

कुंजी शब्द : राजनीतिक विकास, राष्ट्रवाद, सामाजिक प्रगति, गतिशीलता, एकीकरण.

ब्रिटिशकालीन भारत में रेलवे की स्थापना साम्राज्यवादी उद्देश्यों की पूर्ति करने के लिए की गई। ईस्ट इंडिया कम्पनी ने आरम्भ से ही व्यापारिक मुनाफा कमाकर अपने राजनैतिक विस्तार को नई दिशा दी। इंग्लैण्ड में हुई औद्योगिक क्रांति के लिए कच्चे माल तथा निर्यात माल के लिए भारत एक उपयोगी उपनिवेश साबित हुआ। इंग्लैण्ड के पूंजीपति वर्ग ने भी अपने स्वार्थों को सिद्ध करने के लिए भारत में यातायात के साधनों के रूप में रेलवे की स्थापना पर जोर दिया। भारत में रेलवे निर्माण की कार्य योजना लगभग 1836 के मध्य में आरम्भ हुई। भारतीय उपमहाद्वीप की पहली रेल लाइन होने का श्रेय 1836 में मद्रास में चिंताद्विपेट पुल के पास की एक छोटी रेल लाइन को जाता है। मद्रास गजट दिनांक 4 मई 1836 के उद्घरण का सारांश निम्न प्रकार है, 'चिंताद्विपेट के पास रेल की एक छोटी पटरी बिछाई गई, यह मद्रास के उन सज्जनों के लिए महत्वपूर्ण है। जो कभी इंग्लैण्ड नहीं गए जहाँ रेल एक सामान्य बात है। इस प्रकार के मार्ग पर सामान ढोने में कितनी कम मेहनत की आवश्यकता है इसे दिखाने के लिए रेल के ऊपर पत्थरों से लदी एक गाड़ी रखी गई है। जो कि एक हाथ से ढेलने पर जरा सा आगे बढ़ गई, वहाँ से यह अपने वजन से ही उस स्थान तक वापस आ जाती है जहाँ से इसे आगे धकेला गया था।'¹ ब्रिटिश भारत में यह एक प्रायोगिक प्रयास था, कई वर्षों की चर्चाओं तथा बहसों के बाद ईस्ट इंडिया कंपनी ने विभिन्न रेलवे कंपनियों के साथ मिलकर रेलवे निर्माण कार्य की योजना बनाई।

इंग्लैण्ड में पहली ट्रेन चलने के लगभग 20 वर्षों बाद मई 1845 में ईस्ट इंडियन रेलवे कंपनी संगठित की गई।² इस कंपनी को कलकत्ता से मिर्जापुर होते हुए दिल्ली तक रेलवे लाइन बिछाने का प्रस्ताव सौंपा गया लेकिन तत्कालीन समय में हुए एक अन्य समझौते में द ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे कंपनी ने ब्रिटिशकालीन भारत में पहली रेल चलाई। 16 अप्रैल 1853 का दिन इतिहास बन गया क्योंकि तत्कालीन समय में भारतीय समाज के लिए यह

अवसर एक चमत्कारिक क्षण था। इस दिन सार्वजनिक अवकाश रखा गया। दफ्तर और बैंक बंद रखे गए। साहब, सिंध और सुल्तान तीन इंजनों के द्वारा 14 डिब्बों वाली ट्रेन को जिसमें 400 अतिथि थे, शाम 3 बजकर 30 मिनट पर बोरीबंदर से थाना के लिए रवाना हुई। सभी यात्रियों को बैठाने के लिए जोर से आवाज लगाकर यात्रा का आगाज किया गया। गर्वनर के संगीत बैंड ने कार्यक्रम को मनोरंजक बनाया तथा 21 बंदूकों की सलामी से यात्रा की शुरुआत हुई। भारत में रेलवे का आरम्भ तत्कालीन समय में विश्व भर में चर्चा का विषय बन गया। सभी अतिथियों के साथ में ट्रेन थाना स्टेशन पर शाम 4 बजकर 45 मिनट पर पहुँची ओर अगले दिन शाम को 7 बजे दोबारा रवाना हुई। बाम्बे के प्रसिद्ध व्यवसायी सर जमशेद जी जीजीभाई ने अपने व अपने परिवार के लिए अगले दिन बाम्बे के लिए पूरी ट्रेन को आरक्षित करवा लिया।³ यह तत्कालीन समय में एक बड़ा कदम था, जब एक भारतीय ने पूरी ट्रेन को अपने लिए अग्रिम सुरक्षित करवा लिया था।

ब्रिटिश भारत में पहली ट्रेन चलने के बाद अन्य प्रस्तावों पर भी तेजी से काम आरम्भ हुआ। 15 अगस्त 1854 को हावड़ा से हुगली तक 24 मील की दूरी तक बंगाल में रेलवे का निर्माण ईस्ट इंडियन रेलवे के द्वारा तथा 1856 में मद्रास और अरकोनम के बीच रेलवे संपर्क स्थापित हुआ। वाराणसी मिर्जापुर से 1 जनवरी 1864 को और इलाहाबाद से अप्रैल 1862 में जुड़ी। इसी के साथ इलाहाबाद-कानपुर-टूंडला लाइन भी पूरी हुई थी। टूंडला से अलीगढ़ तक की लाइन मार्च 1863 में शुरू हुई और अलीगढ़ से गाजियाबाद लाइन अप्रैल 1864 में। दिल्ली के पास यमुना नदी पर पुल 1866 में पूरा हुआ और इसी समय दिल्ली में अखिल रेलमार्ग स्थापित हुआ था। इलाहाबाद-जबलपुर लाइन जून 1867 में शुरू हुई, इससे कलकत्ता से बाम्बे तक लोगों का सीधे यात्रा करना संभव हो सका। 7 मार्च 1870 को वायसराय लार्ड मायों ने इस मार्ग का अधिकृत उदघाटन किया और एडिनवर्ग का ड्यूक इस अवसर पर मुख्य अतिथि था।⁴ 1853 में 20 मील से विकसित हुई रेलवे 1946-47 तक विस्तारित होकर 40,524 मील हो गई।⁵ ब्रिटिशकालीन भारत में रेलवे का विस्तार जिन क्षेत्रों में किया गया वह कहीं न कहीं व्यापारिक उद्देश्यों की पूर्ति करते थे।

इस तथ्य को तत्कालीन समय के अंग्रेज अधिकारियों तथा नौकरशाहों ने भी सिद्ध किया। लार्ड डलहौजी ने अपने प्रसिद्ध रेलवे टिप्पण में वाणिज्य फायदों को रेखांकित करते हुए लिखा, इंग्लैण्ड कपास की मांग जोरशोर से कर रहा है जिसे भारत कुछ हद तक पैदा करता है और यदि दूरदूर के मैदानी इलाकों में उसके जहाजों पर लदान के लिए अंगीकृत बंदरगाहों तक परिवहन के उपयुक्त साधन प्रदान किए जाएं तो भारत में पर्याप्त गुणवत्ता वाले कपास का उत्पादन प्रचुर मात्रा में हो पाएगा।⁶ ईस्ट इंडिया कंपनी ने रेलवे की स्थापना के लिए शुरू से ही ऐसी नीतियां बनाई जिससे ब्रिटिश पूंजीपतियों को लाभ मिले। अपने शासन काल में डलहौजी ने रेलवे की स्थापना तथा विकास पर जोर दिया लेकिन उद्देश्य व्यापारिक लाभ कमाना ही था। उन्हीं के शब्दों में, 'रेलें बनाने से हिन्दुस्तान को जो व्यापारिक और सामाजिक लाभ होंगे, वे मेरी समझ में अकथनीय हैं विलायत में रूई की मांग बराबर बढ़ रही है। हिन्दुस्तान में कुछ रूई पैदा होती है। यहाँ से अच्छी किस्म की काम-भर को रूई मिल सकती है, मगर शर्त यह है कि बड़े-बड़े मैदान पार करके बंदरगाहों में जहाजों तक माल ले जाने के लिए उपयुक्त साधन हो। दूसरे, व्यापार में जितनी ही सुविधाएं मिलती हैं, उतनी ही विलायती चीजों की मांग हिन्दुस्तान के दूर-दूर कोनों में होने लगती है। दुनिया के इस हिस्से में हमें नया बाजार मिल रहा है और ऐसी हालत में मिल रहा है कि बड़े-बड़े दिमागदार भी यह अंदाज नहीं लगा सकते कि आगे चलकर इससे कितना मुनाफा होगा और यहाँ कितना माल खपेगा।'⁷ डलहौजी का मानना था कि भारत एक ऐसा देश है जिससे दोहरा मुनाफा कमाया जा सकता है। उसका सोचना एक दम सही था, जिस मंशा को ध्यान में रखते हुए रेलवे की स्थापना की गई वह सफल रही।

तत्कालीन समय में भारत में रेलवे की स्थापना कई मायने में अकल्पनीय थी। अंग्रेज इसे अपने व्यापारिक फायदों के रूप में देख रहे थे। नौकरशाह रोजगार के रूप में तथा आम भारतीय जो श्रमिक बनकर उभरे उनका भी मूल्यांकन आवश्यक है। हालांकि उस समय के सबसे बड़े चिन्तकों में से कार्ल मार्क्स भारत में रेलवे के विकास को दूसरे ही आयाम से देखते थे। उनके शब्दों में, “मैं जानता हूँ कि अंग्रेज उद्योगपति केवल इसलिए भारत में रेलें बिछाना चाहते हैं कि वे रूई और अन्य कच्चा माल अपने कारखानों के कम खर्च पर प्राप्त कर सकें। मगर जिस देश में लोहा और कोयला पाये जाते हों, उसके यातायात के साधनों में जब आप एक बार मशीनों को ले आयेंगे तो उसे खुद मशीनें बनाने से आप नहीं रोक सकेंगे। यह नहीं हो सकता कि आप एक विशाल देश में रेलों का जाल बिछायें रहें और उन औद्योगिक प्रक्रियाओं को वहाँ शुरू न होने दें, जिनके परिणामस्वरूप मशीनों का प्रयोग उन उद्योगों में भी शुरू हो जाएगा जिनका रेलों के साथ कोई सीधा संबंध नहीं है। इसलिए रेल व्यवस्था भारत में आधुनिक उद्योग की जननी बनेगी”⁸ कार्ल मार्क्स का मानना था कि भारत में रेलें एक नवीन युग की स्थापना करेंगी जिससे उत्पन्न होकर आधुनिक उद्योग श्रम विभाजन को खत्म कर देगा, जिस पर भारत की जातपात व्यवस्था खड़ी है और जो भारत की उन्नति तथा शक्ति के रास्ते में सबसे बड़ी रुकावट है। उनके अनुसार रेलों से कृषि, उद्योग तथा श्रम में भी परिवर्तन आएगा। रेलों से कृषि को भी आसानी से सहायता पहुंचायी जा सकती है, जहाँ रेल बांध बनाने के लिए मिट्टी खोदने की जरूरत हो वहाँ तालाब बनाये जा सकते हैं और पानी रेल के किनारे-किनारे अलग-अलग स्थानों तक ले जाया जा सकता है।⁹ ब्रिटिशकालीन भारत में रेलवे की स्थापना भले ही किसी एक उद्देश्य से की गई लेकिन इसके फायदे अनेक थे। जिसका आकलन विभिन्न विद्वानों ने विभिन्न मतों के अनुसार किया।

अंग्रेजी सरकार के जितने भी प्रशासक रहे उन्होंने पूर्णतया रेलवे को व्यापारिक, सैनिक तथा शासन के विस्तार के एक साधन के रूप में पाया। भारत में कंपनी के अपने ही गवर्नर जनरल लार्ड हार्डिंग ने शांतिपूर्वक यह प्रतिवेदित किया कि भारत के सीधे स्थलमार्ग रेलपथों के निर्माण के लिए उल्लेखनीय सुविधाएँ जुटाते हैं और रेलपथों का निर्माण वाणिज्य के लिए, सरकार के लिए और देश पर सैनिक नियंत्रण के लिए बहुत ही उपयोगी होगा।¹⁰ राज की सरकार का यह मानना था कि भारतीय भूभाग पर शासन के लिए सैनिक नियंत्रण बहुत जरूरी है। इसलिए परिवहन की एक सुलभ तथा तीव्र प्रणाली की महती आवश्यकता है। सरकार ने व्यापारिक मुनाफे तथा सैनिक नियंत्रण को ध्यान में रखते हुए रेलवे के विकास पर बल दिया। तत्कालीन समय में भारत में रेलवे का विकास उन क्षेत्रों में किया गया जो अंग्रेजों के व्यापारिक हितों की पूर्ति कर सकते थे। इसलिए बाम्बे, कलकत्ता, मद्रास तथा उत्तर भारत होते हुए मध्य प्रांत को दक्षिण से जोड़ दिया गया। कपास, जूट, गेहूँ, धान, लोहा, इमारती लकड़ी तथा मसालों वाले क्षेत्रों में रेलवे की पहुंच हो गई। इसी समय आसाम में चाय के बागान लगाने तथा नील के लिए मजदूरों को जुटाने में रेलवे सहायक सिद्ध हुई। 1853 से स्थापित रेलवे 1900 तक आते-आते न सिर्फ विस्तार कर रही थी बल्कि अंग्रेजों के लाभ को भी सिद्ध कर रही थी, मगर इसका प्रभाव भारत के नजरिये से सकारात्मक नहीं था। आरम्भ में न तो आम भारतीयों को रेलवे के प्रथम व द्वितीय दर्जे में यात्रा करने की इजाजत थी और न ही रेलवे कर्मचारियों के रूप में भारतीय को ऊंचे पद दिये जाते थे। फिर भी एक बात ध्यान देने योग्य है कि रेलवे ने आम भारतीयों को एक साथ में लाकर एकत्रित कर दिया। रेलवे लाइन के निर्माण के समय स्त्री, पुरुष तथा बच्चे श्रमिक के रूप में एक साथ काम करने लगे तथा देश के भिन्न-भिन्न क्षेत्रों से मजदूरों के रूप में लोग एक साथ रहते हुए अपनी-अपनी समस्याओं को एक दूसरे के साथ बाँटने लगे।

भारतीय श्रमिकों को तत्कालीन समय में कम मजदूरी मिलती थी बल्कि रेलवे से राज की सरकार को भी नुकसान हो रहा था लेकिन फिर भी अंग्रेजों ने रेलवे के विस्तार को बन्द

नहीं किया। 1853 में रेलवे की निर्माण लागत 38 लाख रुपये थी और दूरी 32 किलोमीटर थी वो 1900 तक आते-आते निर्माण लागत 330 करोड़ रुपये और दूसरी बढ़कर 39,850 किलोमीटर हो गई।¹¹ रेलवे निर्माण के लिए जिन प्राइवेट कंपनियों ने पूँजी लगाई उन्हें बिना किसी दिक्कत के ब्याज मिल रहा था। इसका फायदा उठाते हुए निर्माण कार्य जारी रहा और पेशेवर रेलवे अभियंता, निर्माण सामग्री तथा आवश्यक विज्ञान और प्रौद्योगिकी का आयात इंग्लैण्ड से जारी रहा। पटरी बिछाने के लिए, मिट्टी ढोने, स्लीपर लगाना तथा अन्य साधारण काम करने के लिए स्थानीय मजदूरों को कामगार के रूप में नियुक्त किया गया। रेलवे के लिए ज्यादातर अकुशल मजदूर मिलते थे जो प्रायः पास के गांवों के होते थे और उनका पूरा परिवार मिस्तरी या मुकद्दम के अधीन दिहाड़ी मजदूर के रूप में काम करता था। कुल कामगारों में 40 प्रतिशत महिलाएँ थीं।¹² भारत में रेलवे की स्थापना भले ही अंग्रेजों के द्वारा की गई लेकिन शुरुआत से ही भारतीय श्रम के द्वारा इसे पोषित किया गया। ध्यान देने योग्य बात यह थी कि महिलाएँ भी इस निर्माण कार्य में आरम्भ से ही जुड़ीं। रेलवे के निर्माण कार्य ने आरम्भ में दैनिक मजदूरों को एक साथ में एकत्र करने का कार्य किया जिससे निर्माण स्थल पर सामूहिकता तथा बहुसंस्कृति का मेल हुआ। परिवहन के साधन के रूप में रेलवे निर्माण के लिए मजदूरों के आवागमन से एकीकरण की एक नई प्रक्रिया भी शुरू हुई जिसका फलन हमें राजनीतिक चेतना तथा विकास के रूप में देखने को मिलता है।

रेलवे की स्थापना के पूर्व ही अंग्रेज अपने भविष्य के लाभों की ओर देखने लगे थे क्योंकि भारत उनके स्वार्थों की पूर्ति करने वाला एक असीम स्रोत था। 1848 में भारत में रेलवे के आगमन के पूर्व तत्कालीन गवर्नर जनरल लार्ड हार्डिंग ने सर राबर्ट पील से कहा था, यदि हम देश के हृदय स्थल से अपनी रेलवे के साथ आगे बढ़े तो शीघ्र ही संपत्ति और स्थापित्व की ओर लंबे डग मारने लगेंगे क्योंकि यहाँ आम जनता के लिए सभ्यता और सरकार के लिए सामर्थ्य का सर्वाधिक शक्तिशाली उपकरण होगा। आठ साल बाद भारत से बिदाई के समय डलहौजी ने सटीक यांत्रिक रूपक का सहारा लेते हुए रेलवे को उन सामाजिक प्रगति के शक्तिशाली इंजनों में एक बतलाया जिसे उसकी सरकार ने भारत में प्रचलित किया था। इसी प्रकार 1847 में एक लेखक ने टिप्पणी की थी कि भारत और एशिया पर उन्नीसवीं सदी की सभ्यता के सर्वाधिक विशिष्ट प्रतीक की छाप लगाना ब्रिटिश ताज के लिए बड़ा ही गौरवपूर्ण और ब्रिटिश जनता के लिए सम्मानजनक होगा। 1890 के दशक में मॅकजार्ज ने भाप का स्तुतिगान करते हुए दावा किया कि भाप इंजन की यह अपूर्व सफलता है कि उससे पूरबी जगत को जाग्रत और सचेत कर दिया, 'शताब्दियों से चले आ रहे अनेक ऐसे पूर्वाग्रहों इनमें वर्णव्यवस्था भी शामिल थी जो ध्वस्त कर दिया जो भारत में पूर्व के सभी आक्षेपों का लम्बे समय तक हठपूर्वक प्रतिरोध करते रहे हैं।'¹³ अंग्रेजों के द्वारा रेलवे को एक ऐसे उपक्रम के रूप में विकसित किया गया जिससे न सिर्फ व्यापारिक लाभ, कृषि, उद्योग तथा वर्चस्व को बल मिले बल्कि उन्हें राजनीतिक आधार व विस्तार भी मिला। लार्ड डलहौजी का यह मानना था कि भारत में रेलवे की स्थापना गारंटी पद्धति पर की जाए और नियंत्रण सरकार का बना रहे, जिससे न सिर्फ मुनाफा बढ़ेगा बल्कि देखभाल का कार्य भी कम करना पड़ेगा। लार्ड डलहौजी द्वारा समर्थित नीति अपना ली गई थी और 1854 तथा 1860 के बीच भारत में रेलवे के निर्माण के लिए ईस्ट इंडिया कंपनी द्वारा अनुबंध तैयार किए गए थे। इन अनुबंधों के अन्तर्गत रेलवे कंपनियों ने विशेष लाइनों के निर्माण और प्रबंधन का कार्य हाथ में लिया, जबकि ईस्ट इंडिया कंपनी (भारत के राज्य सचिव) जमीन और पूँजी पर गारंटीशुदा ब्याज देने को राजी हुए, ब्याज दर विभिन्न मामलों में बाजार दर के अनुसार उस वक्त हुए विभिन्न अनुबंधों के आधार पर 5, 4 3/4 और 4 1/2 प्रतिशत निर्धारित की गई।¹⁴ इंग्लैण्ड से आयतित रेलवे इंजीनियर, विज्ञान तथा प्रौद्योगिकी, इंजन, कलपुर्जे, रेलवे लाइन्स के लिए पटरियाँ इत्यादि ने रेलवे का विस्तार आरम्भ किया। अंग्रेजों का यह मानना था कि भारत में श्रम शक्ति प्रचुर मात्रा में है, इसलिए

रेलवे का विस्तार तीव्र गति से होगा। उनके अनुसार सुगम व सस्ती परिवहन व्यवस्था के द्वारा भारत में व्यापार, आर्थिक पिछड़ापन, सामाजिक विकास को बढ़ाया जा सकता है। देश में प्राकृतिक संसाधनों तथा मानवीय श्रम की कमी नहीं है यदि अंग्रेज यहाँ पर निवेश करेंगे तो देश का अवश्य ही विकास होगा। 1861 में विलियम ली. वार्नर ने लिखा, देश में कच्चे माल और श्रम की अकूट संपदा है और नए उद्योगों को विकसित करने के लिए केवल पूँजी की आवश्यकता है। जैसे ही अंग्रेज पूँजीपति भारत में निवेश के लाभकारी क्षेत्रों की पहचान कर लेंगे, वह भारतीय इतिहास में एक नया मोड़ होगा।¹⁵ अंग्रेजों को अपने व्यापारिक लाभ ही नजर आ रहे थे और वह उन्हें पूर्ण करने के लिए रेलवे को एक सशक्त माध्यम के रूप में देख रहे थे। जब भारत में रेलवे की स्थापना हुई तो धीरे-धीरे स्थानीय प्रबुद्ध यह देखने की कोशिश कर रहे थे कि यहाँ की परिस्थितियों के लिए परिवहन के इस साधन की आवश्यकता है या नहीं।

गारंटी पद्धति पर आरम्भ हुआ रेलवे निर्माण कार्य स्थापना से लेकर 1869-70 तक किया गया। इसका आरम्भ लार्ड डलहौजी के समय हुआ। डलहौजी का मानना था कि भारत में रेलवे निर्माण का कार्य निजी कंपनियों के द्वारा किया जाए लेकिन उसका नियंत्रण सरकार के हाथों में रहे। वह तीनों प्रेसिडेंसियों को रेलवे के द्वारा आपस में जोड़कर भारत में शासन स्थापित करने के पक्ष में था। इससे देश के प्रमुख बंदरगाह होते हुए व्यापार को और विस्तृत करने में आसानी हुई। इस पद्धति से निर्माण कार्य तो आरम्भ हुआ लेकिन धीरे-धीरे लागत बढ़ती चली जा रही थी जिसका असर भारतीय अर्थव्यवस्था पर भी पड़ रहा था। तत्कालीन कई भारतीय व ब्रिटिश प्रशासकों ने भी इस पद्धति की आलोचना की। विलियम एन. मैसी ने जिन्होंने लार्ड मेयो और लार्ड लारेंस के अधीन वित्तीय मामलों का काम संभाला था, 1872 में एक संसदीय समिति को बतलाया, 'अपार धन राशि का अप-व्यय हुआ और ठेकेदारों की मितव्ययिता के लिए प्रेरणा नहीं रही। सारी धनराशि अंग्रेज पूँजीपति के पास से आई और जब तक उसको 5 प्रतिशत की गारंटी रही। तब तक उसके लिए बेमानी था कि उसे हुगली नदी में फेंक दिया जाए या ईट और गारे में बदला जाए।'¹⁶ उनका मानना था कि जब तक लोगों का स्वार्थ काम करेगा तब तक निर्माण कार्य होता रहेगा लेकिन व्यक्तिगत लाभों की पूर्ति बन्द हो गई, उसी दिन से निर्माण कार्य बन्द हो जाएगा या प्रभावित होगा।

रेलवे के विकासक्रम की अवस्था में आरम्भिक राष्ट्रवादियों का विश्लेषण भारतीय दृष्टिकोण से बहुत महत्वपूर्ण रहा। एक ओर उनके अनुमान से प्रति मील रेलवे निर्माण कार्य की लागत का खर्च निकाला गया, दूसरी ओर यहीं से राजनीतिक जागरूकता तथा देश के एकीकरण की शुरुआत हुई। अर्थ को ध्यान में रखते हुए जब तत्कालीन रेलवे के खर्चों का विश्लेषण किया गया तो पाया गया कि यह व्यवस्था भारतीय संदर्भ के लिए सही नहीं है। इसलिए भारत के आरम्भिक आर्थिक राष्ट्रवादी विद्वानों ने रेलवे को घाटे का सौदा बताया। 1898 में जी. एस. अय्यर ने बलपूर्वक कहा कि वर्तमान रेलवे नीति देश के लिए बहुमुखी रोग सिद्ध हुई है। तिलक महोदय ने तो इसके विकास के समय ही अपना विश्वास प्रकट करते हुए कहा था, 'रेल, तार और सड़क जैसे साधनों की भारत के लिए कोई उपयोगिता नहीं। वे तो एक प्रकार से दूसरे की पत्नी को अलंकृत करने के समान है।'¹⁷ आर. सी. दत्त का मानना था कि इससे यहाँ के स्थानीय लोगों के रोजगार पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। भारत में रेलों के वर्तमान ढांचे में वाणिज्य संबंधी जरूरतों को अधिक प्रभावशाली ढंग से पूरा कर सकने की क्षमता है, किन्तु इसमें विदेशी रेल कंपनियों की पूँजी लगी हुई है और उसी पूँजी से रेलें चलती हैं और विदेशी अंशभागियों को ब्याज देना होता है। इसका परिणाम यह हुआ है कि लाखों नाविकों और नाव बनाने वालों, गाड़ी वालों और गाड़ी मालिकों की रोजी खत्म हो गयी है।¹⁸ तत्कालीन समय में सबसे बड़े आर्थिक विश्लेषकों में से एक दादाभाई नौरोजी का कहना था कि भारतीय पूँजी को पहले इंग्लैण्ड को निर्यात कर दिया जाता है फिर उसे वापस भारत में निवेश किया जाता है। यह एक प्रकार का आर्थिक कूचक्र है। उन्होंने अपनी प्रसिद्ध पुस्तक 'पावर्टी

एण्ड अन-ब्रिटिश रूल इन इंडिया' में लिखा कि यहाँ की पूँजी पर लाभ कमाकर कैसे इंग्लैण्ड भेजा जाता था और वही धन वापस भारत में निवेश किया जाता था। रेलवे निर्माण के लिए कभी-कभी बाहर के देशों से पूँजी उधार ले ली जाती है और उस पूँजी से अत्यधिक लाभ भी कमा लिया जाता था जिससे वह पूँजी अप्रत्यक्ष रूप से उस देश के उत्पादन में वृद्धि करती है। उधार ली हुई पूँजी का ब्याज उस विदेशी देने वाले देश को दे दिया जाता है और बची हुई पूरी राशि उस देश में रह जाती है लेकिन लाभ के इस प्रकार परिणाम रेलवे में अंत तक देखने को नहीं मिलते जो देश के वार्षिक आमदनी को सिद्ध और समविष्ट करें। यह भारत का दुर्भाग्य है कि वह इस प्रकार के किसी लाभ को प्राप्त नहीं कर सकती।¹⁹ तत्कालीन समय में अधिकांश विद्वानों ने रेलवे के आर्थिक पक्ष की चर्चा की उनका मानना था कि भारत में कृषि, राजस्व तथा लगान पर ध्यान देने की ज्यादा जरूरत है न कि रेलवे के विकास की। भारतीय विद्वानों के द्वारा किया गया आकलन अर्थ को दर्शाते हुए राजनीतिक चेतना के विकास का मार्ग प्रशस्त किया।

रेलवे की स्थापना के पीछे अंग्रेजों की मंशा अवश्य ही साम्राज्यवादी रही लेकिन इसका फायदा भारतीयों को भी मिला। शुरुआत से ही निर्माण कार्य को भारतीय स्त्री-पुरुषों ने अपने श्रम से इसे पूरा किया। रेलवे विकास की प्रक्रिया के आरम्भ होते हुए गार्ड, कुली तथा सिग्नलमैन के रूप में भारतीयों को रोजगार मिलने लगा। श्रमिक वर्ग में उन क्षेत्रों का चुनाव किया गया जो आसानी से संपर्क मार्ग से जुड़ चुके थे। मजदूर धीरे-धीरे रेलवे कार्यशाला में काम करने लगे। जमालपुर में स्थापित लोको कारखाना एशिया में स्थापित इस प्रकार का प्रथम कारखाना था। निर्माण स्थल अब धीरे-धीरे अंग्रेजों के विरुद्ध होने वाली चर्चाओं के केन्द्र बनने लगे। भारतीयों को अंग्रेजों के बराबर न तो वेतन मिलता था और न ही छुट्टी तथा दूसरी सहूलियतें। इसलिए भारतीयों ने धीरे-धीरे इस प्रकार की असमानताओं के विरुद्ध संघर्ष करना आरम्भ कर दिया। मई 1862 में हावड़ा रेलवे स्टेशन के लगभग 1200 कर्मचारियों की काम के घंटे कम कराने के लिए की गई हड़ताल प्रथम प्रयास था। ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे कंपनी, बम्बई के सिग्नलमैनों की महत्वपूर्ण हड़ताल 1899 में हुई। तिलक का पत्र केसरी इस हड़ताल का खुलकर समर्थन करता था।²⁰ यह तो एक शुरुआत भर थी। 1901-10 का दशक भारतीय मजदूरों में राजनीतिक चेतना के ऊषाकाल का दशक रहा। इस दशक ने राष्ट्रीय स्वतंत्रता आन्दोलन को भी प्रभावित किया। राष्ट्रवादी नेताओं को अब लगने लगा कि मजदूरों के बिना स्वतंत्रता संघर्ष न्यायसंगत नहीं होगा। रेलवे हड़तालों में 1906 की जुलाई में ईस्ट इंडियन रेलवे की बंगाल सेक्शन की हड़ताल बहुत महत्वपूर्ण रही जिसने संपूर्ण भारतीय समाज का ध्यान अपनी ओर खींचा। रेलवे की इस हड़ताल के नेताओं में प्रेमतोष बोस, ए. के. घोष और लियाकत हुसैन ने विशेष भूमिका निभाई। हड़तालियों के समर्थन में नागरिकों की एक सभा कलकत्ते में देशबंधु चितरंजन दास की अध्यक्षता में हुई। इस सभा में विपिन चन्द्रपाल द्वारा हड़ताल के समर्थन में पेश किया गया प्रस्ताव पास हुआ था। ब्रिटिश शासक दमन के बल से इस हड़ताल को तोड़ने में समर्थ हुए थे। 20-25 साल के पुराने कर्मचारी बर्खास्त कर दिये गये थे। इसी हड़ताल से रेलवे मजदूरों का 'ईस्ट इंडिया रेलवे एप्लाइड यूनियन' नामक संगठन पैदा हुआ था। इस हड़ताल ने ही 1907 की भारतव्यापी रेलवे हड़ताल के लिए जमीन तैयार की थी।²¹ भारत में रेलवे की स्थापना से मजदूरों का एक नया वर्ग पैदा हुआ जिसने राष्ट्रीय स्वतंत्रता आन्दोलन को नई दिशा दी। राजनीतिक चेतना के उदय एवं विकास में रेलवे धीरे-धीरे मार्ग प्रशस्त करने लगी।

ब्रिटिशकालीन भारत में रेलवे की स्थापना होने के कुछ वर्षों बाद 1857 की घटना ने लोगों को अंग्रेजी राज के प्रति संगठित कर दिया। एक ओर लोग अंग्रेजों तथा उनके द्वारा स्थापित व्यवस्था को नष्ट करके अपना प्रतिशोध निकल रहे थे दूसरी ओर सशस्त्र संघर्ष की तैयारी में लगे रहते थे। तत्कालीन समाज में लोगों के मस्तिष्क में यह मनोदशा व्याप्त थी कि

यदि डाक-तार, संचार, सेना, पुलिस तथा रेलवे के रूप में यातायात के साधनों को नष्ट कर दें तो अंग्रेजों की शक्ति कमजोर पड़ जाएगी। इस प्रकार की सोच तथा घटनाएँ एक लम्बे समय तक होती रही। तत्कालीन समय में गंगा घाटी में हुए रेल निर्माण को क्षति पहुँचाई गई, ब्रिटिश इंजीनियरों और बाहरी व्यक्तियों की सेवाओं को नकारा गया, कुछ लोगों ने अपनी जान बचाई तथा कुछ मारे गए।²² लगभग एक वर्ष तक निर्माण कार्य बाधित रहा। यह संघर्ष सिर्फ गंगा-यमुना दोआब में नहीं था बल्कि बिहार और बंगाल में भी था। सोन नदी पर आरा के निकट रेल पुल का निर्माण 1856 में शुरू किया गया जो 1862 में बनकर तैयार हुआ। जब पुल का शुरुआती कार्य चल रहा था तब जुलाई 1857 में राष्ट्रीय रेजीमेंट ने विद्रोह कर दिया और जिधर कार्य किया जा रहा था उसके लूटने का प्रयास करने के लिए पश्चिम की ओर बढ़ने लगे। रेजीडेंट इंजीनियर्स, उनके बीबी-बच्चे, इंस्पेक्टर और ओवरसीयर अपने परिवारों के साथ रेलवे की लोहे की नावों द्वारा दानापुर निकल गए। विद्रोहियों द्वारा प्रत्येक वस्तु जो तोड़ी जा सकती थी उसे नष्ट कर दिया गया और बाद में रेललाइन के सहारे सहारे आरा पहुंचे जहाँ रेजीडेंट इंजीनियर बोयले रहते थे। उस मकान की घेराबंदी कर ली। 16 योरोपियन रेजीडेंट और 45 सिखों ने इसका प्रतिवाद किया और एक सप्ताह तक इस कठोर विद्रोह से स्वयं का बचाव किया। पुल का कार्य रोक दिया गया और नवम्बर 1858 तक रूका रहा जब तक आपरेशन समाप्त नहीं हो गया।²³ इस प्रकार लोगों ने विद्रोह में अंग्रेजी व्यवस्था को क्षति पहुँचाई जो धीरे-धीरे विकसित हो रही थी। रेलवे के संबंध में एक दिलचस्प बात यह है कि शुरुआत के वर्षों में रेलवे को क्षति पहुँचाकर भारतीयों ने अपना रोष, संघर्ष, आन्दोलन तथा संगठन को दर्शाया तथा बाद के वर्षों में रेलवे का उपयोग करके, जिसका फलन हमें भारतीय राष्ट्रीय कांग्रेस के गठन से लेकर इसके देश भर में होने वाले अधिवेशनों एवं महात्मा गांधी के स्वतंत्रता आन्दोलन में देखने को मिलता है।

रेलवे के बारे में हिन्दी जगत से निकलने वाली पत्र-पत्रिकाएँ तथा अखबारों ने भी अपनी सहमति-असहमति प्रकट करी। भारतेन्दु हरिश्चंद्र द्वारा बनारस से 1868 से प्रकाशित 'कविवचन सुधा' के कुछ उद्धरण लीजिए : सरकारी पक्ष का कहना है कि हिन्दुस्तान में पहले सब लोग लड़ते-भिड़ते थे, और आपस में गमनागमन नहीं हो सकता था, यह सब सरकार की कृपा से हुआ। हिन्दुस्तानियों का कहना है कि उद्योग और व्यापार बाकी न रहा। रेल आदि से भी द्रव्य के बढ़ने की आशा नहीं है। रेलवे कंपनी वालों ने जो द्रव्य व्यय किया है, उसका ब्याज सरकार को देना पड़ता है और उसे लेने बहुधा विलायत के लोग हैं। कुल मिलाकर 26 करोड़ रुपया बाहर जाता है।²⁴ यह तथ्य बिल्कुल सही है कि रेलवे की स्थापना के पीछे साम्राज्यवादी हितों की पूर्ति करनी थी लेकिन इससे भी इनकार नहीं किया जा सकता कि रेलवे से भारत को सिर्फ हानि ही हुई। हालांकि रेलों के विकास के मुख्य उद्देश्य की उपेक्षा की गई तथापि इस अवस्था से अनेक महत्वपूर्ण आनुषांगिक लाभ हुए। प्रथम तो यह कि देश की एकता की भावना सुदृढ़ हुई। विभिन्न अंचल जो द्रुत यातायात के साधनों के प्रभाव में एक-दूसरे से संपर्क नहीं स्थापित कर पाते थे और अपने को अलग-थलग महसूस करते थे, अब एकीकृत अनुभव करने लगे और एक देश, एक जाति की भावना पुष्ट हुई। रेल यात्रा से विभिन्न प्रांतों के लोगों के बीच संपर्क बढ़ा तथा एक-दूसरे को प्रभावित करने के अवसर बढ़े जिससे विचारों का अनैक्य दूर होने लगा और सादृश्य की अनुभूति बढ़ी। यातायात से सामाजिक गतिशीलता तीव्र हुई जिससे राष्ट्रीय चेतना के विकास में बहुत सहायता मिली। रेलों ने उत्पादन बढ़ाने की प्रेरणा दी, कृषि के व्यवसायीकरण में सहायता दी और देशी तथा वैदेशिक व्यापार की अभिवृद्धि की।²⁵ भले ही शुरुआत में भारतीयों को अवसर नहीं दिए गए लेकिन समयान्तर में उन्होंने खुद को साबित भी किया। यूरोपीय इंजीनियरों सहित विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी के स्थानान्तरण ने देशज यांत्रिकी के विकास में बल दिया। विविधता भरे इस देश में कई क्षेत्रों से आने वाले श्रमिकों ने मिलकर निर्माण कार्य को पूरा किया। एक ओर सामूहिकता को बढ़ावा मिला तो दूसरी ओर उनकी

समस्याओं ने देश में हो रही राजनीतिक अस्थिरता के प्रति उन्हें भी सोचने के लिए मजबूत किया। इस विकासक्रम में राजनीतिक चिन्तक, ट्रेड यूनियन, भारतीय राष्ट्रीय कांग्रेस तथा क्रांतिकारियों का भी साथ और समावेश रहा। आगे चलकर इससे भारत के स्वतंत्रता आन्दोलन को गति मिली।

भारत में राजनीतिक चेतना की अगर बात की जाए तो 1857 की घटना हमें एक विस्तृत चर्चा की ओर लेकर जाती है। हालांकि ऐसा नहीं था कि पहले भारत में चेतना नहीं थी या कांग्रेस की स्थापना के बाद वास्तविकता में राष्ट्रीय चेतना जाग्रत हो गई। हम इतिहास का मूल्यांकन आज के संदर्भ में करने लगते हैं, इसलिए समस्या उत्पन्न होती है। रेलवे के संदर्भ में राजनीतिक चेतना को हम इस प्रकार समझ सकते हैं कि जो लोग एक दूसरे के साथ में बैठना तो दूर की बात थी छू नहीं सकते थे, रेलवे ने उन्हें साथ में बैठाया। भले ही मूल उद्देश्य रेलवे का यह नहीं था लेकिन साथ में आने के कारण बदलाव तो शुरू हुआ। धर्म, जाति, स्थान, भाषा तथा सम्प्रदाय के आधार पर जो भेदभाव था, उसे रेलवे ने तोड़ने की कोशिश जरूर की। कांग्रेस की स्थापना तत्कालीन समय में एक क्रांतिकारी कदम था जिससे लोग एक स्थान पर आकर तत्कालीन समय में व्याप्त समस्याओं पर चर्चा करते थे। भले ही कांग्रेस के आरम्भिक दिनों में प्रत्येक भारतीय समस्या पर ध्यान नहीं दिया गया लेकिन बाद के वर्षों में बदलाव भी आया। प्रश्न यह है कि कांग्रेस के अधिवेशन जो प्रत्येक वर्ष देश के अलग-अलग हिस्सों में होते थे उनमें सहभागिता करने के लिए लोग यातायात के साधन के रूप में रेलवे का प्रयोग करने लगे। इस साधन ने ऐसी स्थितियों का निर्माण कराया जिससे स्वतंत्रता संघर्ष को बल मिला।

कांग्रेस के अधिवेशनों में भी रेलवे के ऊपर चर्चा या वार्ताएँ होती रहती थी। कांग्रेस के अधिवेशनों में अंग्रेजी राज के फायदे गिनाए जाते थे तथा नुकसान पर भी लोगों का ध्यान आकर्षित करने की कोशिश की जाती थी। लोगों को लगता था कि मध्यकालीन भारत में मुसलमानों का शासन अंग्रेजों की अपेक्षा ज्यादा अच्छा था। रक्षा, शिक्षा और रेलों के लिहाज से तो अंग्रेजी राज्य अच्छा है, मगर हिन्दुस्तान की समृद्धि के लिहाज से मुसलमानी राज्य उससे अच्छा था, क्योंकि मुसलमान हिन्दुस्तान में आकर हिन्दुस्तानी बन गए थे जिससे हिन्दुस्तान की दौलत हिन्दुस्तान में ही रही, लेकिन अंग्रेज लोग यहाँ का धन देश से बाहर ले जाते हैं।²⁶ अधिवेशन में इस प्रकार की चर्चाएं आम थी लोग भले ही रेलवे की आलोचना करते रहे लेकिन आवागमन के रूप में इसी का प्रयोग करते थे। भारत में महात्मा गांधी का आना समाज में एक परिवर्तन की भांति रहा, उनके आने से संघर्ष का आयाम तथा दिशा भी बदल गयी। कांग्रेस जो सिर्फ अभी तक कुछ लोगों का नेतृत्व करती थी उनके बाद यह जन-सामान्य की संस्था बन गई। हालांकि महात्मा गांधी स्वयं मशीनीकरण का विरोध करते थे, उनका मानना था कि मानव को मशीन पर निर्भर नहीं होना चाहिए। उनके अनुसार भारत पर अंग्रेज शासन नहीं कर रहें हैं बल्कि यह पाश्चात्य सभ्यता ही हम पर राज कर रही है। रेलवे के बारे में उनके विचार डॉक्टर तथा वकीलों के साथ में सामूहिकता से देश का नाश करने वाले हैं। देश को रेलों, वकीलों और डॉक्टरों ने आर्थिक रूप से नष्ट कर दिया है यह ऐसी स्थिति है कि यदि हम समय पर नहीं जागे तो बरबाद हो जाएंगे।²⁷ उनका मानना था कि रेल के माध्यम से ही अंग्रेजों ने हिन्दुस्तान पर कब्जा करके रखा है। वह रेलवे के बारे में स्वयं कहते हैं, पहले लोग बैलगाड़ी से रोज बारह कोस की मंजिल तय करते थे, आज रेलगाड़ी से चार सौ कोस की मंजिल मारते हैं। यह तो सभ्यता की चोटी मानी गई है।²⁸ महात्मा गांधी आधुनिक सभ्यता को भारतीय परिवेश के लिए अनुकूल नहीं मानते थे बल्कि वह भारत का विकास स्वयं धीरे-धीरे स्वतः ही होगा, क्योंकि भारतीय ग्रामीण सभ्यता स्वयं गतिशील है और इस पर बाहर की कोई भी चीज थोपी न जाए। चाहे वह लोकतंत्र, संवैधानिक संसद, कोर्ट, वकील, डॉक्टर या रेलवे कोई भी हो।

भारतीय समाज में धर्म बहुत ही महत्वपूर्ण कड़ी रहा है खासकर धार्मिक तीर्थ यात्राएं जो प्राचीन काल से होती रही। ब्रिटिशकाल में भी विभिन्न प्रकार के व्रत, त्यौहार, मेलों का आयोजन होता था जिसमें लाखों लोग जाते थे। कुम्भ मेला जो प्रत्येक बारह साल पर बारी-बारी से नासिक, उज्जैन, इलाहाबाद और हरिद्वार में होता है। तत्कालीन समय में धर्म के आधार खाने-पीने की चीजे अलग-अलग बिकती थी, जिसका वर्णन महात्मा गांधी ने अपनी आत्मकथा में किया है। 1915 में वह कुम्भ मेले में शामिल होने के लिए कलकत्ता से हरिद्वार जा रहे थे। यात्रियों को बैठने के लिए जगह भी नहीं मिलती थी, उन्हें माल या जानवरों के डिब्बों में ही ठूस दिया जाता था। खुले बिना छतवाले डिब्बों पर दोपहर का सूरज तपता था। नीचे निरे लोहे का फर्श था। फिर घबराहट का क्या पूछना। इतने पर भी श्रद्धालु हिन्दू अत्यंत प्यासे होने पर भी मुसलमान पानी के आने पर उसे कभी न पीते थे। हिन्दू पानी की आवाज आती तभी वे पानी पीते। इन्हीं श्रद्धालु हिन्दुओं को डॉक्टर दवा में शराब दे, मांस का सत दे अथवा मुसलमान या ईसाई कम्पाउन्डर पानी दे तो उसे लेने में इन्हें संकोच नहीं होता और न पूछताछ की जरूरत होती है।²⁹ गांधी ने इस प्रकार के विचार धार्मिक अंधविश्वास तथा समाज में फैली असमानता के बारे में रखे। रेलवे के आने के बाद जब लोग एक दूसरे से मिलने लगे, साथ में बैठने तथा खाने-पीने में भी बदलाव आने लगा। इससे सामंती मानसिकता तथा अराजकता कमजोर पड़ने लगी, धीरे-धीरे रेलवे ने खाने-पीने के लिए ठेकेदारी व्यवस्था को बढ़ावा दिया तब यह कोई नहीं पूछता था कि तुम किस जाति या धर्म के हो।

ब्रिटिशकालीन भारत में बढ़ती राजनीतिक चेतना का प्रसार 1929 में हुए कांग्रेस के लाहौर अधिवेशन में देखने को और मिला। इसकी अध्यक्षता जवाहरलाल नेहरू के द्वारा की गई और अब कांग्रेस पूर्ण स्वराज्य के लक्ष्य पर सहमत हो गई। नेहरू का कहना था कि यह विचार भारतीयों के आत्मसम्मान का सबसे बड़ा लक्ष्य है। इस अधिवेशन को सफल बनाने में रेलवे ने एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाई। इसमें शामिल होने वाले लोगों एवं प्रदर्शनी के लिए रेलवे ने लाहौर में अधिवेशन के समीप एक अस्थायी स्टेशन तथा माल व जरूरी सामग्रियों के लिए मुफ्त व्यवस्था की गई जिसे सरकार तथा रेलवे बोर्ड ने भी मंजूर कर दिया था।³⁰ जैसे-जैसे रेलवे अपना विस्तार कर रही थी वैसे ही राजनीतिक चेतना का प्रसार भी हो रहा था। ध्यान देने योग्य बात यह थी कि महात्मा गांधी के भारतीय राजनीति में प्रवेश करने से संघर्ष का माध्यम अब जन आन्दोलन के रूप में देखने को मिल रहा था।

महात्मा गांधी के सफल राजनीतिक प्रयोगों ने भारतीय जनमानस में एक नई राजनीतिक चेतना का प्रसार किया। चम्पारण, खेड़ा तथा अहमदाबाद के बाद असहयोग आन्दोलन ने उन्हें राष्ट्रीय राजनीति का केन्द्र बिन्दु बना दिया लेकिन चौरी-चौरा की घटना के कारण अचानक आन्दोलन को वापस लेने पर उन पर प्रश्न चिन्ह भी लगे। युवा शक्ति जो उन पर विश्वास करके राजनीति में आई थी, उन्हें लगने लगा कि स्वतंत्रता सिर्फ सशस्त्र संघर्ष से ही हासिल की जा सकती है। इसलिए उन्होंने क्रांतिकारी व हिंसक गतिविधियों के जरिए अपना संघर्ष जारी रखा। इस दौरान क्रांतिकारी दो धाराएँ चर्चा में रहीं, एक पंजाब, उत्तर प्रदेश और बिहार में तथा दूसरी बंगाल में। उत्तर प्रदेश में रामप्रसाद बिस्मिल, योगेस चटर्जी और शचीन्द्रनाथ सान्याल प्रमुख क्रांतिकारी थे। अक्टूबर 1924 में इन क्रांतिकारी युवकों का कानपुर में एक सम्मेलन हुआ और हिन्दुस्तान रिपब्लिकन एसोसिएशन का गठन किया। इसका उद्देश्य सशस्त्र क्रांति के माध्यम से औपनिवेशिक सत्ता को उखाड़ फेंकना और एक संघीय गणतंत्र 'संयुक्त राज्य भारत' (यूनाइटेड स्टेट्स ऑफ इण्डिया) की स्थापना करना था। संघर्ष छेड़ने से पहले बड़े पैमाने पर प्रचार कार्य जरूरी था, नौजवानों को अपने दल में मिलाना और प्रशिक्षित करना था और हथियार जुटाना था। इसके लिए पैसे की जरूरत थी। हिन्दुस्तान रिपब्लिकन आर्मी (एच.आर.ए.) ने पैसा इकट्ठा करने के उद्देश्य से पहली बड़ी कार्रवाई की काकोरी में। सरकारी खजाना लूटने की यह घटना काकोरी कांड के नाम से मशहूर है। 9 अगस्त 1925 को

दस व्यक्तियों ने लखनऊ के पास एक गांव काकोरी में 8 डाउन ट्रेन को रोक लिया और रेल विभाग का खजाना लूट लिया। सरकार इस घटना पर बहुत कुपित हुई। भारी संख्या में युवकों को गिरफ्तार किया गया और उन पर मुकदमा चलाया गया और अशफाकउल्ला खॉं, रामप्रसाद बिस्मिल, रोशन सिंह और राजेन्द्र लाहिड़ी को फाँसी दे दी गई, चार को आजीवन कारावास की सजा देकर अंदमान भेज दिया गया और 17 अन्य लोगों को लम्बी सजाएँ सुनाई गई।³¹ समय-समय पर इस प्रकार की घटनाएँ होती रहीं जिनसे राजनीतिक चेतना तथा स्वतंत्रता आन्दोलन का विकास हो रहा था।

क्रांतिकारियों की दूसरी धारा का केन्द्र बंगाल था। चटगाँव इस समय क्रांतिकारी आन्दोलन का प्रमुख क्षेत्र रहा, जिसका नेतृत्व सूर्य सेन कर रहे थे। 1929 में सूर्य सेन चटगाँव जिला कांग्रेस कमेटी के सचिव थे और उनके पाँच अन्य सहयोगी सदस्य थे। सदस्यों में अनन्त सिंह, गणेश घोष, लोकनाथ पाल प्रमुख थे। ये सभी चटगाँव के आस-पास के इलाके में सशस्त्र विद्रोह की तैयारी कर रहे थे। काफी विस्तार और ध्यान से इसकी योजना बनायी गयी थी। 18 अगस्त 1930 को सशस्त्र क्रांति का बिगुल बजना था। मुख्य लक्ष्य संचार व्यवस्था को तहस नहस कर देना था ताकि रेल व्यवस्था से भी बाहर से सरकारी सहायता नहीं प्राप्त हो सके। क्रांतिकारियों के दो दल इस काम के लिए लगाए गए। पहले दल का काम था रेल व्यवस्था को तहस नहस करना।³² उस समय लोगों के मन में यह बात घर कर गई थी कि यदि रेलों का संचालन बाधित कर दिया जाए तो स्वराज के और करीब पहुँचा जा सकता है। तत्कालीन समय में इस प्रकार की अनेक घटनाएँ हुईं। लोगों के अनुसार रेलवे ब्रिटिश शासन का आधार स्तम्भ बन गई थी, इसलिए इसे रोकना जरूरी था।

क्रांतिकारियों का मानना था कि संचार तथा यातायात व्यवस्था के लाचार होने से हम अपने आन्दोलन का प्रसार कर सकते हैं। वही दूसरी ओर इस समय अखिल भारतीय राजनीति के सर्वमान्य नेता महात्मा गांधी का मानना था कि रेलवे लोगों को जोड़ने का काम भी कर सकती है। रेलवे और रेलवे स्टेशन तो लोगों के ऐब दूर करने, उनमें एकता फैलाने, समाज में सभ्यता के साथ बरतने और सफाई वगैरह कामों का सिखाने के सुन्दर साधन बन सकते हैं।³³ महात्मा गांधी के द्वारा किए जा रहे जन आन्दोलन वास्तविकता में रेलवे के बगैर अधूरे थे क्योंकि लोग उन्हें देखने सुनने, भावी कार्यक्रमों की रूपरेखा तथा योजना के बारे में चर्चा करने के लिए रेलवे स्टेशनों पर भी आते थे। भारत में मोहनदास से महात्मा बनने की प्रक्रिया में रेलवे उनके सफर में हमसफर की भाँति साथ में रही। इसका लाभ स्वयं गांधी तथा भारतीय स्वतंत्रता संघर्ष को भी मिला। सविनय अवज्ञा आन्दोलन के दौरान ट्रेनों में चैन खींचना तथा बिना टिकट यात्रा करना अंग्रेजों की अवज्ञा का प्रतीक बन गया। अंग्रेज भी इस बात से चिंतित थे। उनका यह मानना था कि यह सब कार्य एक विशेष प्रक्रियाबद्ध योजना के तहत किया जा रहा है, इसलिए हमें सचेत रहने की आवश्यकता है। अंग्रेजों ने इस प्रक्रिया के विरुद्ध जुर्माना भी लगाया। 9 अप्रैल 1940 को आर. ई. मैरियट के द्वारा एक पत्र ईस्ट इंडियन रेलवे के अधिकारी गूथरी रॉसेल को लिखा गया जिसमें यह जिक्र था कि भविष्य में बिहार में सविनय अवज्ञा आन्दोलन होने की संभवना है। इस कार्यक्रम में ट्रेनों में बगैर टिकट यात्रा करना तथा ट्रेन में चैन खींचना भी शामिल किया गया है।³⁴ अंग्रेजों को लगने लगा कि यह सुनियोजित आन्दोलन का पूर्वाभ्यास था जिसका फलन हमें रेलवे के माध्यम से देखने को मिल रहा है।

सविनय अवज्ञा से भारत छोड़ो आन्दोलन तक ट्रेनों में इस प्रकार की घटनाएँ बढ़ती चली आ रही थीं। अब रेलवे आन्दोलन का एक माध्यम बन गई। जहाँ जिस प्रकार के लोग थे, उन्होंने वहाँ वैसा कार्य किया। ट्रेनों को रोका गया, पटरियाँ उखाड़ी गई, चैन खींचना एक फैशन बन गया, बगैर टिकट यात्रा करना राष्ट्रवादी होने का पैमाना बन गया तथा रेलवे प्रशिक्षित संस्थानों एवं अधिकारियों पर हमला करना स्वतंत्रता आन्दोलन का हिस्सा बन गया। अंग्रेजों को इतना भय हो गया कि रेलवे बोर्ड ने थर्ड और इण्टरमीडिएट क्लासों को छोड़कर

बाकी क्लासों से चैन हटा दी। जैसे ही भारत छोड़ो आन्दोलन पूरे देश में फैल गया वैसे रेलवे को पूर्ण रूप से बाधित करने की कोशिश की गई। राष्ट्रीय आन्दोलन के दौरान रेलवे क्रांतिकारियों का एक तरह से वाहन बन गई, इससे विद्रोहात्मक और सरकार विरुद्ध अभिव्यक्ति का प्रदर्शन किया गया।³⁵ किसी भी आन्दोलन तथा विद्रोह को पूरा करने के लिए किसी न किसी माध्यम का होना आवश्यक है, तत्कालीन समय में रेलवे स्वतंत्रता आन्दोलन तथा राजनीतिक चेतना व जागृति का एक सशक्त माध्यम बन गई।

निष्कर्ष : ब्रिटिशकालीन भारत में रेलवे की स्थापना अंग्रेजों ने अपने व्यापारिक लाभ, सेना के आवागमन तथा शासन में और गतिशीलता लाने के उद्देश्य से की। तत्कालीन समय में अन्य सुधारों की अपेक्षा इसके विकास व विस्तार पर अधिक ध्यान दिया गया, जिससे भारतीय अर्थव्यवस्था पर आर्थिक बोझ पड़ा। इसका उल्लेख आर्थिक विश्लेषकों के माध्यम से किया भी गया लेकिन अंग्रेजों ने इस ओर कोई ध्यान नहीं दिया। आरम्भ में अंग्रेजों को रेलवे से घाटा उठाना पड़ा लेकिन फिर भी उन्होंने ब्राड गेज की जगह मीटर तथा नैरो गेज की रेलवे लाइन का निर्माण कराया। 1900 के बाद रेलवे मुनाफा देने में कामयाब रही, रेलवे बोर्ड के गठन से लेकर, सामान्य बजट से रेलवे बजट को अलग करने तक रेलवे का विकास कई समितियों तथा सुधार के माध्यम से निर्माण कार्य तथा विस्तार किया गया। बाढ़, अकाल के दिनों में रेलवे ने चिकित्सा, सहायता तथा अनाज की आपूर्ति में सहारा दिया। कांग्रेस की स्थापना के साथ इसके पूरे देश में होने वाले अधिवेशनों में लोगों को सहभागिता के लिए रेलवे ने एक सुलभ, सरल, सुरक्षित व सस्ता साधन मुहैया कराया। निर्माण के दौरान सामूहिक सांस्कृतिक एकता ने लोगों को राजनीतिक जागृति की प्रक्रिया की ओर उन्मुख किया। धीरे-धीरे इसी प्रक्रिया ने राजनीतिक चेतना का प्रसार कर एकता को बल प्रदान किया। क्रांतिकारी आन्दोलन के वाहकों ने रेलवे का उपयोग दूसरी धारा के रूप में किया जबकि महात्मा गांधी के आने के बाद असंगठित व बिखरे नेतृत्व से जन आन्दोलन का विकास हुआ जिसमें रेलवे की भूमिका अविस्मरणीय रही। लोगों ने स्वतंत्रता के प्रतीक के रूप में रेलवे का इस्तेमाल किया, वहीं दूसरी ओर कुछ लोगों ने इसे अंग्रेजों का साधन मानकर इसे नष्ट करने में खुद के राष्ट्रवादी होने का परिचय दिया। कारण चाहे कुछ भी और भिन्न-भिन्न रहे लेकिन रेलवे ने अपनी स्थापना के समय से ही एक ऐसे मार्ग का निर्माण किया जिस पर स्वतंत्रता संघर्ष की परिणति होनी थी। रेलवे मार्ग का अन्तिम स्टेशन भारतीय स्वतंत्रता थी जिस पर अनेक लोगों ने सफर किया। बीच में भले ही लोगों ने आपत्ति की कि यह अंग्रेजों का साधन या माध्यम है लेकिन अंत तो भारतीय ही था। आज जिसे हम यातायात की जीवन रेखा मानते हैं वह भारत की हृदय गति है। राजनीतिक व सांस्कृतिक रूप से भारत के एकीकरण के लिए रेलवे की भी अभिन्न भूमिका है जिसका फल हमें स्वतंत्रता संघर्ष के दौरान देखने को मिला। भारत के स्वतंत्रता आन्दोलन एवं राजनीतिक विकास में रेलवे भी एक पड़ाव है।

संदर्भ –

1. भण्डारी, रतन राज, भारतीय रेल : 150 वर्षों का सफर, प्रकाशन विभाग, सूचना और प्रसारण मंत्रालय, भारत सरकार, नई दिल्ली, 2009, पेज नं. 2.
2. जी. हडलसटन, हिस्ट्री ऑफ द ईस्ट इंडियन रेलवे, ट्रेकर स्पिंक एण्ड को, कलकत्ता, 1906, पेज नं. 1.
3. रीता, पी. भाम्बी, द ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे, भारती पब्लिकेशन, मुम्बई, 2016, पेज नं. 105.
4. भण्डारी, रतन राज, पूर्वोक्त, पेज नं. 13.
5. मौरिस, एम, डेविड, सेलेक्टेड रेलवे स्टेटिक्स फॉर द इंडियन सबकोटिनेंट (इंडिया, पाकिस्तान एण्ड बांग्लादेश) 1853-1946-47, अर्थ विज्ञान, वाल्यूम XVIII, नम्बर 03, सितम्बर, 1975, पेज नं. 8-10.
6. मिश्र, गिरीश, आधुनिक भारत का आर्थिक इतिहास, ग्रन्थ शिल्पी (इण्डिया) प्राइवेट लिमिटेड, नई दिल्ली, 1977, पेज नं. 157.
7. दत्त, रजनी पाम, आज का भारत, ग्रन्थ शिल्पी (इंडिया) प्राइवेट लिमिटेड, दिल्ली, 2004, पेज नं. 139.
8. मार्क्स, कार्ल एवं फ्रेडरिक एंगेल्स, संकलित रचनाएं (चार भागों में), भाग-1, प्रगति प्रकाशन, मास्को, 2004, पेज नं. 269.

9. मार्क्स, कार्ल और फ्रेडरिक एंगेल्स, उपनिवेशवाद के बारे में, विदेशी भाषा प्रकाशन गृह, मास्को, 2005, पेज नं. 111.
10. चंद्र, विपिन, भारत में आर्थिक राष्ट्रवाद का उद्भव और विकास, अनामिका पब्लिशर्स एण्ड डिस्ट्रीब्यूटर्स (प्रा.) लिमिटेड, नई दिल्ली, 2014, पेज नं. 86-87.
11. चोपड़ा, डॉ. पी. एन. सं. द गजेटियर ऑफ इण्डिया, वाल्यूम III, इकोनामिक स्टाक्चर एण्ड एक्टिविटीज, पब्लिकेशन डिवीजन, मिनीस्ट्री ऑफ इनफारमेशन एण्ड ब्राडकॉस्टिंग, गवर्नमेंट ऑफ इण्डिया, 1990, पेज नं. 709.
12. कुमार, दीपक और रॉय मैकलायड, सं. प्रौद्योगिकी और भारत में अंग्रेजी राज, ग्रन्थ शिल्पी (इण्डिया) प्राइवेट लिमिटेड, दिल्ली, 2003, पेज नं. 193.
13. आर्नोल्ड, डेविड, औपनिवेशिक भारत में विज्ञान, प्रौद्योगिकी और आयुर्विज्ञान, वाणी प्रकाशन, नयी दिल्ली, 2005, पेज नं. 144.
14. भण्डारी, रतन राज, पूर्वोक्त, पेज नं. 9.
15. चंद्र, विपिन, आधुनिक भारत में उपनिवेशवाद और राष्ट्रवाद, अनामिका पब्लिशर्स एण्ड डिस्ट्रीब्यूटर्स (प्रा.) लिमिटेड, नई दिल्ली, 2011, पेज नं. 85.
16. मिश्र, गिरीश, पूर्वोक्त, पेज नं. 160.
17. चंद्र, विपिन, भारत में आर्थिक राष्ट्रवाद का उद्भव और विकास, पूर्वोक्त, पेज नं. 91.
18. दत्त, रोमेश चन्द्र, भारत का आर्थिक इतिहास, एस. चन्द्र एण्ड कंपनी प्राइवेट लिमिटेड, नई दिल्ली, पेज नं. 219.
19. नौरोजी, दादाभाई, पावर्टी एण्ड अन-ब्रिटिश रूल इन इंडिया, पब्लिकेशन डिवीजन, मिनीस्ट्री ऑफ इनफॉर्मेशन एण्ड ब्राडकॉस्टिंग, गवर्नमेंट ऑफ इण्डिया, नई दिल्ली, 1962, पेज नं. 111.
20. सिंह, अयोध्या, समाजवाद : भारतीय जनता का संघर्ष, अनामिका पब्लिशर्स एण्ड डिस्ट्रीब्यूटर्स (प्रा.) लिमिटेड, नई दिल्ली, 2007, पेज नं. 45.
21. वही, पेज नं. 46.
22. केर, इयान, जे., इंजंस ऑफ चेंज : द रेलरोड्स देट मेड इंडिया, ओरियंट ब्लैकस्वान, नई दिल्ली, 2012, पेज नं. 22.
23. भण्डारी, रतन राज पूर्वोक्त, पेज नं. 69.
24. परुखी, डॉ. आर. के. आधुनिक भारत (1858-1905) : संगठित राष्ट्रवाद का उदय, अर्जुन पब्लिशिंग हाऊस, नई दिल्ली, 2006, पेज नं. 55.
25. ताराचन्द्र, भारतीय स्वतंत्रता आन्दोलन का इतिहास, खण्ड-3, प्रकाशन विभाग, सूचना एवं प्रसारण मंत्रालय, भारत सरकार, नई दिल्ली, 2007, पेज नं. 112.
26. सीतारामैया, डॉ. बी. पट्टाभि, कांग्रेस का इतिहास खण्ड-1, (1885-1935), सस्ता साहित्य मण्डल प्रकाशन, नई दिल्ली, 2016, पेज नं. 62.
27. केर, इयान जे., रेलवेज इन मॉडर्न इण्डिया, ऑक्सफोर्ड यूनिवर्सिटी प्रेस, नई दिल्ली, 1957, पेज नं. 77.
28. गांधी, महात्मा, हिन्द स्वराज, शिक्षा भारती, दिल्ली, 2010, पेज नं. 26.
29. गांधी, मोहनदास करमचंद्र, सत्य के प्रयोग अथवा आत्मकथा, नवजीवन प्रकाशन, अहमदाबाद, 2014, पेज नं. 365.
30. राष्ट्रीय अभिलेखागार, नई दिल्ली, भारत सरकार, होम डिपार्टमेंट, पॉलिटिकल ब्रांच, 1929, फाइल नम्बर 256/29.
31. चन्द्र, विपिन एवं मृदुला मुखर्जी तथा अन्य, भारत का स्वतंत्रता संघर्ष, हिन्दी माध्यम कार्यान्वय निदेशालय, दिल्ली विश्वविद्यालय, दिल्ली, 2009, पेज नं. 229.
32. प्रधान, रामचन्द्र, राज से स्वराज : भारत में उपनिवेशवाद और राष्ट्रवाद, हिन्दी माध्यम कार्यान्वय निदेशालय, दिल्ली विश्वविद्यालय, दिल्ली, 2015, पेज नं. 373.
33. आनन्द, डॉ. वाई. पी., महात्मा गांधी और रेलवे, नवजीवन प्रकाशन मंदिर, अहमदाबाद, 2002, पेज नं. 83.
34. चटर्जी, अरूप, के, द परवेयर्स ऑफ डेस्टनी : द कल्चरल बायोग्राफी ऑफ द इण्डियन रेलवेज, ब्लूम्सबरी पब्लिशिंग इण्डिया प्राइवेट लिमिटेड, नई दिल्ली, 2017, पेज नं. 144.
35. वही, पेज नं. 146.