



इंडियन मिडलैंड रेलवे कंपनी : एक ऐतिहासिक विश्लेषण

अखिल कुमार गुप्ता

इतिहास विभाग,

डॉ. हरीसिंह गौर विश्वविद्यालय, सागर (म.प्र.),

ई-मेल guptaakhil2015@gmail.com

ब्रिटिशकालीन भारत बदलावों का समय रहा एक ओर उपनिवेशी सत्ता ने यहाँ के संसाधनों का दोहन किया दूसरी ओर इसे और गति प्रदान करने के लिए भारतीय समाज में परिवहन की नई व्यवस्था को जन्म दिया। भारत में रेलवे की स्थापना मुख्य रूप से ब्रिटिशों ने अपने व्यापारिक स्वार्थों की पूर्ति तथा लाभ कमाने की दृष्टि से किया। आरंभ से उनका यह उद्देश्य पूर्णतया पूरा हुआ लेकिन समयान्तर में भारतीय समाज में भी इससे कई परिवर्तन आए। भारतीयों को परिवहन के रूप में एक सस्ती व सुलभ प्रणाली मिली तथा एक दूसरे के साथ में सफर करते हुए राजनीतिक चेतना तथा देश के एकीकरण में भी बल मिला। 16 अप्रैल 1853 को बम्बई से थाने के बीच चली पहली ट्रेन ने आधुनिक भारत के नवनिर्माण की नींव रखी। ब्रिटिश ने व्यापार, सेना के आवागमन तथा अपने शासन को और विस्तारित करने के उद्देश्य से रेलवे के विकास की ओर अधिक ध्यान दिया लेकिन रेलवे निर्माण के दौरान मजदूर वर्ग का उदय, असंगठित क्षेत्र के कामगार, अखबार, साहित्य तथा डाक-तार का भी विकास हुआ जिससे सांस्कृतिक चेतना का भी प्रसार हुआ। ब्रिटिश को अपने उद्देश्यों में मिली सफलता के कारण ही रेलवे का विकास तीव्र गति से किया गया। 1854 में हावड़ा-हुगली, 1856 में मद्रास-अरकोनम, 1857 में इलाहाबाद-कानपुर तथा 1867 में इलाहाबाद-जबलपुर के बीच रेलमार्ग स्थापित किया गया।

ब्रिटिशकालीन भारत में रेलवे का निर्माण, विकास तथा विस्तार विभिन्न क्षेत्रों में विभिन्न रेलवे कंपनियों के माध्यम से किया गया। भारत में चली पहली ट्रेन को द ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे कंपनी, हावड़ा-हुगली को ईस्ट इंडियन रेलवे कंपनी तथा मद्रास-अरकोनम को मद्रास रेलवे कंपनी के द्वारा चलाया गया। तत्कालीन मध्य भारत में रेलवे का निर्माण इंडियन मिडलैंड रेलवे कंपनी के माध्यम से किया गया। इंडियन मिडलैंड रेलवे कंपनी की स्थापना 2 अक्टूबर 1885 में हुई। 5 फीट 6 इंच की ब्राड गेज लाइन को इटारसी से शुरू करते हुए झाँसी तक बिछाया गया।¹ इटारसी में यह लाइन द ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे कंपनी की लाइन से शुरू होकर झाँसी तक आकर यहाँ से तीन लाइनें अलग-अलग दिशाओं में जाती हैं। यह तीनों लाइन अलग-अलग रेलवे कंपनियों से मिलती थीं। पहली लाइन आगरा, दूसरी कानपुर और तीसरी मानिकपुर तक जाती हैं। पहली लाइन ईस्ट इंडियन रेलवे कंपनी से, दूसरी राजपूताना-मालवा रेलवे कंपनी तथा तीसरी अवध और रोहेलखण्ड स्टेट रेलवे कंपनी से मिलती

थी। इसके अलावा एक शाखा लाइन बीना से सागर और कटनी तक जाती जहाँ से यह लाइन ईस्ट इंडियन रेलवे और बंगाल-नागपुर रेलवे कंपनी से मिलती थी।

इंडियन मिडलैंड रेलवे कंपनी का समझौता सामान्यतया बंगाल-नागपुर रेलवे कंपनी की तरह ही किया गया। दोनों कंपनियों को 4% की गारंटी दी गई और राज्य सचिव सभी व्याज अधिभार के अतिरिक्त तीन चौथाई लाभ प्राप्त करने के लिए अधिकृत था।² इन कंपनियों के पूरे निर्माण कार्य के लिए पूंजी सरकार को अग्रिम ही चुकाई गई। सागर-कटनी लाइन के विस्तार में यह सहमति व्यक्त की गई कि इसमें जितना पैसा लगेगा, उसे भारत सरकार मुहैया कराएगी। कंपनी को सिर्फ इंग्लैंड से आयतित निर्माण सामग्री का खर्च ही उठाना पड़ेगा। सागर का संबंध मिडलैंड रेलवे के द्वारा 5 जून 1889 से स्थापित हुआ तथा सागर और कटनी भी एक दूसरे से 26 फरवरी 1889 तक जुड़ गए।³ इंडियन मिडलैंड रेलवे कंपनी के द्वारा झाँसी से कालपी तक का मार्ग 1886 तथा कानपुर को 1888 तक जोड़ दिया गया। इसी प्रकार झाँसी से मानिकपुर को 1889 और बीना-गुना-बाराणसी को 1889 में जोड़ा गया। इसके अलावा तत्कालीन समय में कुछ और रेलवे कंपनियों के द्वारा भी रेलवे निर्माण का कार्य किया गया जिनमें सिंधिया स्टेट रेलवे ने ग्वालियर से आगरा कैंट 1886 में तथा भोपाल-उज्जैन 1895 में आपस में जुड़े।

21 दिसम्बर 1900 के समझौते के अनुसार कंपनी ने यह सहमति जताई कि इंडियन मिडलैंड रेलवे कंपनी के साथ ही भोपाल-उज्जैन, बीना-गुना-बाराणसी तथा ग्वालियर देशीय राजकीय रेलवे लाइन को भी द ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे कंपनी को हस्तांतरित कर दिया जाएगा और समझौते को राज्य सचिव के स्तर पर पूर्ण किया जाएगा। आखिरी समय पर इंडियन मिडलैंड रेलवे कंपनी को द ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे कंपनी में 1900 में समाहित कर दिया गया।⁴ पूंजी समझौते के अनुसार द ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे कंपनी को समय-समय पर शेयर के रूप में धन उपलब्ध कराया गया। पूंजी का बटवारा राज्य सचिव और इंडियन मिडलैंड रेलवे कंपनी के बीच हुआ। इंडियन मिडलैंड रेलवे कंपनी के द्वारा द ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे कंपनी को क्रमशः 7,50,000 तथा 8,25,000 पूंजी अदा की गई, यह औसतन 100% से 110% तक भी रही।⁵ इंडियन मिडलैंड रेलवे कंपनी ने धन को राज्य सचिव को विनियम के रूप में हस्तांतरित कर दिया। इंडियन मिडलैंड रेलवे कंपनी ने कार्यरूप के अनुकूल पूरी व्यवस्था को द ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे कंपनी को सौंप दिया। 2 अक्टूबर 1885 को राज्य सचिव और इंडियन मिडलैंड रेलवे कंपनी के बीच हुए समझौते के अनुसार बचा हुआ कार्यक्षेत्र, 4% गारंटी तक प्रतिवर्ष का व्याज तथा अन्य शेष बची व्यवस्था राशि को कंपनी को वापस करने का अधिकार था। उद्देश्य के अनुसार बचे हुए अतिरिक्त व्याज को सुनिश्चित कर उसका पता लगाया गया और 21 दिसम्बर 1900 के समझौते के अनुसार द ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे कंपनी को मुहैया कराया गया।⁶ अर्द्धवार्षिक कुल वृद्धि खातों को द ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे कंपनी और इंडियन मिडलैंड रेलवे के पास में क्रमानुसार सुरक्षित रख लिया गया और कार्यक्षेत्र के संपूर्ण खर्च को दोनों भागों के उपक्रम के रूप में विभाजित कर लिया गया।

ब्रिटिशकालीन भारत में सरकार रेलवे कंपनियों को मुफ्त में जमीन तथा अलग-अलग कंपनियों को भिन्न प्रतिशत वार्षिक व्याज गारंटी भी देती थी। यदि रेलवे कंपनी को अतिरिक्त लाभ होता तो किसी पूर्ण वर्ष के कैलेण्डर के अनुसार सरकार को व्याज की रकम अदा की जाती थी। रेलवे कंपनी अग्रिम वर्ष के लिए पूंजी, यदि और धन शेष रहता तो तीन चौथाई

सरकार को देना पड़ता और सिर्फ एक चौथाई ही कंपनी अपने पास रखती।⁷ रेलवे स्टेशन का किराया, माल-भाड़ा तथा कीमत सरकार स्वयं तय करती, रेलवे कंपनी सरकार के डाक-तार, सेना, युद्ध साजो-सामान, अधिकारी तथा सरकारी आपूर्ति को भी मुफ्त में ले जाती थी। रेलवे और इससे जुड़ा हुआ साजो-सामान पूर्ण रूप से सरकार की संपत्ति मानी जाती थी, जिसे समझौते के वक्त ही निर्धारित कर दिया जाता था। सरकार को यह अधिकार था कि वह किसी भी समय या छह महीनों के कार्य को देखकर सूचना या समझौते को समाप्त कर सकती थी। समझौते के रद्दीकरण के बाद रेलवे कंपनी सरकार को रेलवे और इससे जुड़ी प्रत्येक चीज को पूर्ण विवरण के साथ सौंप देती थी। सरकार रेलवे कंपनी को तय पूंजी के अनुसार दोबारा धन दे देती थी। रेलवे कंपनी को समझौते को रद्द करने तथा उसमें बदलाव करने का अधिकार नहीं था।

रेलवे कंपनी को सिर्फ निर्माण कार्य तक सीमित रखा जाता था, नियंत्रण वस्तुतः भारतीय सरकार का बना रहता था। तत्कालीन समय में ब्रिटिश ही मुख्य रूप से रेलवे के पदों पर कार्य करते थे भारतीय मजदूर वर्ग तक ही सीमित थे। ब्रिटिश रेलवे पदाधिकारी अपने स्वार्थों को साधने के लिए कभी-कभी स्ट्राइक भी करते थे। ऐसी ही एक स्ट्राइक 1900 में इंडियन मिडलैंड रेलवे कंपनी के अंग्रेज ड्राइवरों तथा गार्डों के द्वारा की गई।⁸ भारतीय समाज में तत्कालीन समय एक बड़े बदलाव का था। एक ओर रेलवे के आने से मजदूरी के नए क्षेत्रों का विकास हुआ तथा परम्परागत सामंती सोच वाले समाज में आवागमन के कारण सामाजिक वर्चस्व भी कमजोर हुआ। जाति-व्यवस्था तथा छुआछूत को कम करने में भी रेलवे ने एक क्रांतिकारी भूमिका निभाई। अब एक साथ में यात्रा करने वाले व्यक्ति यह नहीं पूछते कि तुम किस जाति के हो या तुम्हारा धर्म क्या है? भारतीय समाज में मजदूर वर्ग के उदय ने राजनीतिक एकीकरण तथा सांस्कृतिक विकास में भी बल प्रदान किया। इंडियन मिडलैंड रेलवे कंपनी के भोपाल-झांसी सेक्शन पर अप्रैल-जून 1886 के आस-पास लगभग 10,549 तथा झांसी-मानिकपुर सेक्शन पर 6452 मजदूर प्रतिदिन कार्यरत थे।⁹ यह आंकड़े तो सिर्फ एक शुरुआत थी जिससे भारतीय भी रेलवे से जुड़े, धीरे-धीरे गार्ड, सिग्नलमैन, सहायक और फिर उच्च अधिकारियों तक भारतीयों की पहुंच हुई। ब्रिटिश भारत में यह बदलाव एक नवनिर्मित राष्ट्र की आधारशिला की भांति रहा।

इंडियन मिडलैंड रेलवे कंपनी के द्वारा बिछाई गई इटारसी से झांसी तक की लाइन सिर्फ आवागमन की सुविधा ही प्रदान नहीं की बल्कि उत्तर से दक्षिण को जोड़ने में एक सेतु की भांति कार्य किया। भाषण, साहित्य, संचार, विचारों तथा सूचनाओं के आदान-प्रदान के द्वारा विकसित चेतना ने धीरे-धीरे राष्ट्रवाद का रूप लिया जिससे भारतीय एकीकरण की दिशा में बल दिया। स्वतंत्रता संग्राम के समय लोगों ने रेलवे के माध्यम से अपनी यात्राएं करके देश को एकजुट रखने में तथा संघर्ष को गति प्रदान करने में अपना योगदान दिया। एक राष्ट्र की राष्ट्रीयता का प्रसार भी रेलवे के माध्यम से हुआ जिसका फलन आज हमें राजनीतिक व सांस्कृतिक एकीकरण के रूप में देखने को मिलता है। देश की जीवन रेखा आज रेलवे ही है इसलिए यह देश की धड़कन कही जाती है।

संदर्भ :-

- 1 अब्सट्रेक्ट ऑफ कॉन्ट्रेक्टस विद इंडियन रेलवे कंपनीज, पी. डब्ल्यू. डी., इंडिया आफिस, लंदन, 1904, पेज नं. 74.
- 2 रतन राज भंडारी, भारतीय रेल : 150 वर्षों का सफर, प्रकाशन विभाग, सूचना और प्रसारण मंत्रालय, भारत सरकार, नई दिल्ली, 2009, पेज नं. 37.
- 3 शिव अनुराग पटैरिया, मध्य प्रदेश, नेशनल बुक ट्रस्ट, इंडिया, नई दिल्ली, 2011, पेज नं. 244.
- 4 इयान जे केर, इंजंस ऑफ चेंज : द रेल रोड्स दैट मेड इंडिया, ओरिएंट ब्लैकस्वॉन प्रा. लि., हैदराबाद, 2007, पेज नं. 82.
- 5 अब्सट्रेक्ट ऑफ कॉन्ट्रेक्टस विद इंडियन रेलवे कंपनीज, पूर्वोक्त, पेज नं. 74.
- 6 वही.
- 7 वही, पेज नं. 75.
- 8 लौरा बियर, लाइंस ऑफ द नेशन : इंडियन रेलवे वर्कर्स, ब्यूरोक्रेसी एण्ड द इंटीमेंट हिस्टोरिकल सेल्फ, कोलम्बिया यूनिवर्सिटी प्रेस, न्यूयार्क, 2007, पेज नं. 93.
- 9 इयान जे केर, द रेलवेज ऑफ द राज : 1850–1900, ऑक्सफोर्ड यूनिवर्सिटी प्रेस, दिल्ली, 1997, पेज नं. 223.