



ब्रिटिशकालीन भारत में रेलवे का विकास और वन नीतियाँ : एक आलोचनात्मक अध्ययन

(1853 ई.-1947 ई.)

अखिल कुमार गुप्ता

इतिहास विभाग

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

ई-मेल : guptaakhil2015@gmail.com

आधुनिक भारत के इतिहास में ब्रिटिशकाल एक संक्रमण काल रहा है। विभिन्न यूरोपीय कंपनियों यहाँ पर व्यापार करने के लिए आईं और अपने व्यापारिक हितों की पूर्ति की। ईस्ट इंडिया कंपनी ने अपने पूर्व और बाद में आई कंपनियों को प्रतिस्पर्धा में पछाड़कर अपने को सर्वश्रेष्ठ सिद्ध किया। इस सफलता में अंग्रेजों की नौसेना ने एक बड़ी भूमिका निभाई। अंग्रेजों को व्यापारी से शासक बनने की प्रक्रिया में भारत में व्याप्त राजनीतिक अस्थिरता ने भी सहयोग किया। अंग्रेजों ने अपनी सैनिक कुशलता तथा कूटनीति के जरिये भारत में अपने को सर्वोच्च राजनीतिक शक्ति के रूप में सफलता प्राप्त की। शासक बनने पर अपने व्यापार को और प्रसारित करने के उद्देश्य से अंग्रेजों ने भारत में कई सुधार साम्राज्यवादी मनोदशा के अनुसार किए। शिक्षा, चिकित्सा, विधि, यातायात के साधन तथा संचार का विकास इसी का परिणाम रहा। भारत में रेलवे का विकास मुख्य रूप से व्यापारिक हित साधने, सेना का आवागमन तथा शासन को और केंद्रीयकृत करने के लिए किया गया। इंग्लैंड में हुई औद्योगिक क्रांति के कारण भारत में व्यापार के आयाम भी बदले। व्यापार के लिए कच्चे माल की उपलब्धता तथा तैयार माल के लिए भारत सबसे अनुकूल उपनिवेश साबित हुआ। इन्हीं उद्देश्यों की पूर्ति करने के लिए भारत में रेलवे के विकास तथा विस्तार पर अधिक ध्यान दिया गया।

भारत में रेलवे की स्थापना में अंग्रेजों को जल्द सफलता मिली क्योंकि यहाँ की परिस्थितियों में रुकावट नाम मात्र की थीं। अंग्रेजों ने भारत में रेलवे के विकास के लिए कई बदलाव किए, चाहे आर्थिक, संवैधानिक हो या वन संबंधी। रेलवे के विकास के लिए तकनीक, निर्माण सामग्री तथा अन्य अधिकारी इंग्लैंड से आयात किए गए। श्रमिक के रूप में स्थानीय लोगों को काम पर लगाया गया। रेलवे लाइन बिछाने के लिए लकड़ी के बनाए गए स्लीपर भारत के जंगलों में आसानी से उपलब्ध थे, जिसके कारण हजारों किलोमीटर लाइनों का निर्माण तेजी के साथ किया गया। इंजन के ईंधन के रूप में भी लकड़ी का उपयोग होता था, इसके अलावा रेलवे के डिब्बों की आंतरिक बनावट के लिए भी इमारती लकड़ी बहुत उपयोगी थी। दूसरी ओर उन्नीसवीं शताब्दी के दौरान इंग्लैंड में बलूत के जंगल धीरे-धीरे कम होने लगे जिसका असर राजसी नौसेना पर भी पड़ा। इस कमी को पूरा करने के लिए इंग्लैंड से कई वानिकी विद्वानों को भारत भेजा गया। उनका कार्य भारत में मजबूत लकड़ी वाले पेड़ों की पहचान करके लम्बे-लम्बे लट्ठों का इंग्लैंड को निर्यात करना था। सेना तथा रेलवे के लिए लकड़ी की आवश्यकता ने ईस्ट इंडिया कंपनी तथा ब्रिटिश सरकार का ध्यान भारतीय वनों की ओर गया। औपनिवेशिक भारत से पूर्व यहाँ पर वनों का कोई निश्चित वर्गीकरण नहीं था और स्थानीय लोग अपने दैनिक जीवन से संबंधित विभिन्न वस्तुओं के साथ ही, पशुओं के लिए चारा, जलावन लकड़ी तथा बहुमूल्य जड़ी-बूटियाँ भी एकत्रित करते थे।

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। इंग्लैंड में हुई औद्योगिक क्रांति के लिए कच्चे माल तथा निर्यात माल के लिए भारत एक उपयोगी उपनिवेश साबित हुआ। इंग्लैंड 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 इंग्लैंड 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 ब्रिटिशकालीन 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।

इंग्लैंड 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 और 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।

ब्रिटिशकालीन 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 का 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।

ब्रिटिश शासन स्थापित होने के बाद भारतीय वनों की महत्ता के साथ उनका सर्वेक्षण किया गया। नौसेना, औद्योगिक क्रांति तथा रेलवे के लिए लकड़ी की उपलब्धता के आधार पर वनों का वर्गीकरण करके, उपभोग के लिए वन विभाग की आवश्यकता महसूस की गई। 1862 में गर्वनर जनरल लार्ड डलहौजी ने अपने साम्राज्यवादी उद्देश्यों की पूर्ति करने के लिए तथा प्राइवेट रेलवे कंपनियों के निर्माणाधीन कार्य के लिए आगामी वर्षों तक लकड़ी प्राप्त हो सके, इसके लिए वन विभाग की स्थापना पर बल दिया। ब्रिटिशकालीन भारत में वन विभाग की स्थापना श्रेष्ठ वानिकी के ज्ञान तथा वनों के प्रबंधन के लिए नहीं की गई बल्कि सैनिक आवश्यकता, वर्चस्व तथा शासन संचालन में सुगमता के उद्देश्य से की गई थी। वन विभाग की स्थापना के बाद राज्य ने वनों को अपने नियंत्रण में ले लिया। अब राज्य ने यह निर्धारित कर दिया कि वन किसके लिए हैं और कौन इन्हें उपयोग कर सकता है। भारतीय वनों में कई ऐसे पेड़ों की प्रजातियाँ रहीं हैं, जो न सिर्फ मजबूत, टिकाऊ तथा सीधी भी होती हैं। भारत में रेलवे की स्थापना होने के बाद ईंधन, स्लीपर तथा डिब्बों की आंतरिक बनावट के लिए सीधी लकड़ी अति महत्वपूर्ण थी। इसलिए ब्रिटिश सरकार के द्वारा इमारती लकड़ी की पहचान करके उनसे लट्टे बनाने का काम किया जाने लगा जिससे स्लीपर बन सके। इस कार्य से वनों का विनाश तथा इसके प्रभाव और देखरेख के लिए किसी प्रकार का दिशा-निर्देश भी नहीं दिया गया।

इंग्लैंड की राजसी नौसेना के जहाजों के लिए भारत से अत्यधिक मात्रा में लकड़ी भेजी गई। 1778 में 1,278,000 टन तथा 1860 में 4,937,000 टन लकड़ी इंग्लैंड की नौसेना के लिए भेजी गई। इंजन के ईंधन तथा रेल लाइन को जोड़े रखने के लिए स्लीपर के रूप में लकड़ी की भारी जरूरत थी। एक मील लंबी रेल की पटरी के लिए 1760–2000 स्लीपरों की आवश्यकता पड़ती थी।⁶ 3 मीटर लंबी बड़ी रेल लाइन के लिए एक औसत दर्जे के पेड़ से 3–5 स्लीपर बन सकते थे। इस प्रकार पेड़ों की कटाई अंधाधुंध जारी रही। अकेले मद्रास प्रेसीडेंसी में 1850 के दशक में प्रतिवर्ष 35000 पेड़ स्लीपरों के लिए काटे गए।⁷ अकेले ब्रिटिश सरकार के लिए यह काम आसान नहीं था, इसलिए पेड़ों की कटाई का कार्य धीरे-धीरे निजी ठेके पर दिये जाने की प्रथा आरम्भ हुई। ठेकेदारों द्वारा बिना किसी समझ के बेस कीमती पेड़ों को भी काटना शुरू किया, जिससे भारत में जंगल तेजी से कम होने लगे। ठेकेदारों ने सिंध, पंजाब, मद्रास, आसाम, छोटा नागपुर पठार के कई हिस्से, हिमालय पर्वत के किनारे वाले क्षेत्र, तराई क्षेत्र तथा दक्कन व मध्य भारत के प्रमुख क्षेत्रों से लकड़ी काटने का काम किया। यह क्षेत्र भारत के प्रमुख वन क्षेत्रों में से थे और यहाँ के पेड़ों में शाहबलूत, सागौन, शीशम तथा साल मुख्य थे।

ब्रिटिशकालीन भारत में जैसे-जैसे लकड़ी की माँग बढ़ती गई, वनों पर इसका प्रभाव पड़ने लगा। इसके अलावा स्थानीय लोगों की जरूरतों को भी अनदेखा नहीं किया जा सकता था। ब्रिटिश सरकार ने रेलवे, सेना तथा अन्य जरूरतों को ध्यान में रखते हुए तथा ईंधन के रूप में खाली पड़ी जमीन पर पेड़ लगाने की प्रक्रिया शुरू की। 1864 में इन्हीं नीतियों का पालन करने के लिए वन विभाग की स्थापना की गई और डायट्रिच ब्रैंडिस एक जर्मन वन विशेषज्ञ को देश का पहला वन महानिदेशक नियुक्त किया गया। तत्कालीन समय में जर्मनी विश्व में अपनी वनस्पति विज्ञान की बौद्धिकता के कारण प्रसिद्ध था।⁸ 1864 में भारतीय वन सेवा तथा 1865 के भारतीय वन अधिनियम को सूत्रबद्ध करने में उसने ही सहयोग किया। आगे चलकर भारतीय वनों के लिए कई अधिनियम लाए गए और वनों का वर्गीकरण जिनमें आरक्षित, संरक्षित तथा गाँवों के लिए आरक्षित वन के रूप में किया गया। ब्रैडन पॉवेल एक अंग्रेज अधिकारी बाद में वन महानिदेशक नियुक्त हुआ जिसने अंग्रेजों के अनुसार वन नीतियाँ बनाई और भारतीय वन सम्पदा का दोहन अंग्रेजों द्वारा किया जाने लगा।

1855 के बाद रेलवे लाइनों का विस्तार तेजी से बढ़ा और 1880 तक भारतीय रेलवे के द्वारा प्रतिवर्ष 2,600,000 स्लीपरों की जरूरत पड़ने लगी। अंग्रेजों ने लकड़ी का चुनाव इसलिए भी किया क्योंकि कोयले की अपेक्षा लकड़ी ईंधन के रूप में बहुत सस्ती पड़ती थी। 1878 के वन अधिनियम को विशेष रूप से साम्राज्यवादी हितों को पूरा करने के लिए परिवर्तित किया गया जिससे रेलवे के लिए बड़े लट्टों की आपूर्ति की जा सके। ब्रिटिशकालीन भारत में जिस प्रकार रेलवे का विस्तार होता गया उसका बोझ भारतीय अर्थव्यवस्था तथा प्राकृतिक संसाधनों पर बढ़ता गया। इससे भारतीय भूमि तथा वन सबसे ज्यादा प्रभावित हुए। 1853 में रेलवे की लम्बाई 20 मील थी जो 1946–47 तक 40,524 मील तक बढ़ गई।⁹ ब्रिटिशकालीन भारत में रेलवे की स्थापना होने पर एक ओर कृषि योग्य भूमि और वनों का नाश हुआ तथा इसके विस्तार के लिए लकड़ी की आवश्यकता ने वनों पर अतिरिक्त बोझ भी डाला। जहाँ से रेलवे गुजरती वहाँ से जंगलों को साफ करके पटरियाँ बिछाई जाती और पेड़-पौधों को काटकर रेल मार्ग बनाया जाता तथा रेलवे लाइन के दोनों किनारों पर भी जंगल खत्म होने लगे। ब्रिटिशकालीन आसाम में रेलवे लाइन बनाने समय 1919–20 में 42,273 लट्टों की जरूरत होती थी जो आगे चलकर 1922–23 में 134,555 तक पहुँच गई।

ब्रिटिशकालीन भारत में रेलवे का आगमन एक प्रक्रियाबद्ध योजना का रूप था जिसे साम्राज्यवादी मंशा के अनुरूप लागू किया गया था। वन विभाग की स्थापना इस मंशा की प्रतिपूर्ति व सहायक के रूप में की गई जिससे ब्रिटिश साम्राज्य के शासन में कोई रुकावट न आए। रेलवे की स्थापना से लेकर इसके विस्तार में भारतीय वनों का किस प्रकार दोहन किया जिससे मानव का पर्यावरणीय इतिहास बदल गया। ब्रिटिशकालीन भारत में रेलवे की स्थापना भले ही साम्राज्यवादी उद्देश्यों की पूर्ति करने के लिए की गई थी लेकिन इसका लाभ भारत को भी मिला। यातायात के इस साधन के विकास के साथ स्थानीय लोगों को दैनिक कार्य के रूप में रोजगार मिला। महिलाएं न सिर्फ जाति, धर्म, लिंग, वर्गभेद तथा पितृसत्ता की कड़ियों को तोड़ते हुए वर्चस्व की सीमाओं से बाहर निकालकर आईं, जो सैकड़ों सालों से जकड़ी हुई थीं। लोगों के द्वारा साथ में यात्रा करने से सामाजिक विषमता की जड़ता भी कमजोर हुई जिसके लिए फुले, अम्बेडकर तथा गाँधी संघर्ष कर रहे थे। मजदूर वर्ग के रूप भारत में एक ऐसा वर्ग तैयार हुआ जिससे आगे चलकर भारतीय स्वतंत्रता में नया मोड़

आया। खान-पान, डाकतार, जनसंचार तथा भाषा की मजबूती ने एक देशव्यापी साहित्य का निर्माण किया, जिसमें अखबारों की अपनी अनूठी भूमिका रही जिससे सांस्कृतिक एकता को बल मिला। रेलवे लाइन बिछाने के कारण लोग एक जगह से दूसरी जगह तक पहुँचे जिससे राजनीतिक चेतना का विकास हुआ, इसी चेतना व जागृति ने धीरे-धीरे राष्ट्रवाद की भावना को प्रसारित किया। आगे चलकर इस प्रसार व विकास ने भारतीय स्वाधीनता आन्दोलन को एकजुटता प्रदान की। ब्रिटिशकालीन भारत में स्थापित रेलवे ने भले ही एक समय तक अर्थव्यवस्था पर प्रतिकूल प्रभाव डाला लेकिन समयान्तर में भारतीय उद्योगों को विकसित करने में सहायक की भूमिका में आई। इसने अकाल के समय लोगों तक सिर्फ खाद्य सामग्री ही नहीं पहुँचाई बल्कि औषधि तथा स्वास्थ्य संबंधी समस्याओं को निपटाने में सहायता प्रदान की। यात्रा धीरे-धीरे आसान हुई, समय की बचत हुई तथा सुदूर क्षेत्रों तक लोगों की पहुँच आसान हुई। रेलवे के लाभ भले हम ब्रिटिशकाल में न अनुभव करें लेकिन स्वतंत्रता मिलने के बाद इसके स्थायी प्रभाव को हम नकार नहीं सकते।

ब्रिटिशकालीन भारत में रेलवे का विकास मुख्य रूप से अंग्रेजों के व्यापारिक हितों को पूरा करने तथा सेना के संचालन के लिए किया गया। इसके विकास का लाभ प्रत्यक्ष रूप से इंग्लैंड को मिला। शुरुआत में रेलवे में आम भारतीय श्रमिक के रूप में जुड़े तथा धीरे-धीरे कुली, क्लर्क, गार्ड एवं मजदूरों के संगठन के रूप में उनकी भी संख्या बढ़ी। तत्कालीन समय में वन विभाग की स्थापना अंग्रेजों के उद्देश्यों की पूर्ति करने के लिए ही की गई थी। लकड़ी की आवश्यकता तथा रेलवे के विकास तथा विस्तार ने भारतीय वन सम्पदा को न सिर्फ प्रभावित किया बल्कि पर्यावरणीय बदलाव के स्तर तक भी पहुँचाया। जिसके कारण सूखा, अकाल तथा बाढ़ इत्यादि प्राकृतिक आपदाओं ने भारतीय समाज को विनाश तक पहुँचाया। अपने लाभ तथा स्वार्थों की पूर्ति करने के लिए अंग्रेजों ने वन विभाग के कई प्रकार के अधिनियम बनाए। एक ओर आदिवासियों को रेलवे लाइन बिछाने के लिए बुलाया जाता था, दूसरी ओर उन्हें ही वन सम्पदा के उपयोग के लिए कानून बनाकर दण्डित किया जाता था। इससे न सिर्फ जनजातीय आन्दोलन हुए बल्कि घने जंगलों से निकलने वाली रेलवे लाइन ने उनके जीवन को प्रभावित किया और वन्य जीवों का जीवन भी खतरों में पड़ा। यह प्रभाव न सिर्फ कृषि योग्य भूमि, प्राकृतिक संसाधनों का दोहन, आदिवासी तथा किसानों के जीवन में कई बड़े बदलाव व दिक्कतों को खड़ा किया बल्कि भारतीय पर्यावरणीय इतिहास में एक नए संक्रमण का वाहक भी बना। वर्षों पुरानी संतुलित परिस्थितिकी धीरे-धीरे बदलने लगी और मनुष्य का जीवन प्रभावित होता गया।

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. हडल्लस्टन, 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. भारत और समकालीन विश्व-1, एनसीईआरटी., नई दिल्ली, 2014, पेज नं. 80.
7. वही.
8. वही, पेज नं. 83.
- 9- मौरिस, एम, डेविड, पूर्वोक्त, पेज नं. 10.